

Mötesbok: Kommunfullmäktige (2017-11-27)

Kommunfullmäktige

Datum: 2017-11-27

Plats: Sessionssalen

Kommentar:

Kallelse och ärendelista till

Kommunfullmäktige

Tid: 2017-11-27 kl. 18:00
 Plats: Sessionssalen
 Justerare:

Ledamot som inte kan närvara vid sammanträdet ska själv kontakta respektive gruppleddare som kallar ersättare.

Dagordning		
Ärenden		
Ärende nr 10, Deltaljplan för Lövängen 1, mm. kommer att behandlas på kommunstyrelsens sammanträde den 27 november kl. 13:00.		
1.		Inledning -Mötets öppnande -Val av protokolljusterare -Upprop
2.		Fastställande av dagordning
3.		Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige
4.		Anmälan av nya motioner och medborgarförslag Medborgarförslag från Anne-Marie Blomquist om gratisresor med buss för pensionärer
5.		Fråga/interpellation
6.	KS2017.0042	Svar på motion om Grön Flagg <i>Politiskt föredragande: Paula Bäckman (C)</i>
7.	KS2017.0173	Svar på motion om slopat modersmålsstöd <i>Politiskt föredragande: Paula Bäckman (C)</i>

8.	KS2017.0373	Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>
9.	KS2017.0375	Kommunalborgen till AB Skövdebostädernas räntederivat <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>
10.	KS2016.0372	Detaljplan för Lövängen 1, mm <i>Politiskt föredragande: Katarina Jonsson (M)</i>
11.	KS2017.0384	Kollektivtrafikplan Skövde <i>Politiskt föredragande: Leif Walterum (C)</i>
12.	KS2017.0294	Revidering av Skövde kommuns upphandlingspolicy <i>Politiskt föredragande: Leif Walterum (C)</i>
13.	KS2017.0361	Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift för tillsyn av e-cigarett <i>Politiskt föredragande: Anna Bergman (M)</i>
14.	KS2017.0031	Rapporter om gynnande beslut om bistånd som inte verkställts, kvartal 3 2017 <i>Politiskt föredragande: Theres Sahlström (M) och Anna Bergman (M)</i>
15.	KS2017.0005	Anmälningsärenden kommunfullmäktige 27 november 2017
16.		Valärenden <i>Politiskt föredragande: Martin Odenö (M)</i>
17.		Avslutning

Skövde, 2017-11-16

Conny Brännberg (KD)
Ordförande

Karin Grunselius
Sekreterare

Dagordning

Kallelse

Kallelse Kommunfullmäktige 2017-11-27	3
---	---

Val av justerare

Ärenden

123/17 Fastställande av dagordning	5
124/17 Anmälan av nya ledamöter och ersättare i kommunfullmäktige	6
125/17 Anmälan av nya motioner och medborgarförslag	7
126/17 Fråga/interpellation	8
127/17 Svar på motion om Grön Flagg	9
128/17 Svar på motion om slopat modersmålsstöd	19
129/17 Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen	29
130/17 Kommunalborgen till AB Skövdebostädernas räntederivat	35
131/17 Detaljplan för Lövängen 1, mm Antagande till KF	42
132/17 Kollektivtrafikplan Skövde	124
133/17 Revidering av Skövde kommuns upphandlingspolicy	277
134/17 Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift f	291
135/17 Rapporter om gynnande beslut om bistånd som inte verkställts, k	311
136/17 Anmälningsärenden kommunfullmäktige 27 november 2017	317
137/17 Valärenden	320

Denna behandling har inget tillhörande dokument

Denna behandling har inget tillhörande dokument

Denna behandling har inget tillhörande dokument

Denna behandling har inget tillhörande dokument

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Svar på motion om Grön Flagg

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Bakgrund

Amanda Nordell (MP) och Elisabeth Gustavsson (MP) har lämnat in en motion för Miljöpartiet de gröna om Grön Flagg. Det är en frivillig miljöcertifiering som funnits i 20 år och arrangeras av organisationen Håll Sverige Rent. Den används av skolor och förskolor i 238 av Sveriges 290 kommuner. Programmet Grön Flagg hjälper lärare och pedagoger att väcka upptäckarglädje kring hållbarhetsfrågor hos barn och unga och att på ett roligt sätt uppnå läroplanens krav.

Motionärerna skriver att tidigare var många skolor i Skövde kommun Grön Flagg-certifierade, och att numera är ingen skola det.

I motionen föreslås att:

- Programmet Grön Flagg prioriteras och åter tas upp i kommunens förskolor och grundskolor.
- Resurser avsätts för ändamålet alternativt att medel för att finansiera verksamheten söks via Länsstyrelsen (ett så kallat LONA-bidrag).

Motionen har remitterats till barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämnden har föreslagit avslag på motionen.

I verksamheternas olika läroplaner går tydligt att utläsa mål och riktlinjer för arbete med miljö och hållbar utveckling. Verksamheten ska lägga vikt vid miljö- och naturvårdsfrågor, ett ekologiskt förhållningssätt och en positiv framtidstro som ska präglade verksamheten.

Sektor styrning och verksamhetsstöd

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-09-22

Diarienummer: KS2017.0042-5

Handläggare: Anette Nilsson



Grön Flagg är ett koncept som har många bra idéer och som kommunen också använt på flera enheter inom kommunen tidigare år. Idag pågår ett variationsrikt arbete med att uppfylla dessa mål och delar från Håll Sverige Rent och Grön Flagg används och kan fortsätta användas som inspiration utan att konceptet blir styrande.

Dokumentationskraven för att uppfylla kriterierna med Grön Flagg har upplevts mycket omfattande satt i relation till projektets praktiska utformning.

Nämnden anser att varje arbetsform, läromedel eller kompetensmedel ska stå varje rektor/chef fritt att välja utifrån vad som passar bäst för just den enheten.

Det ska avslutningsvis nämnas att Skövde kommun är medlem i nätverket Håll-Sverige Rent.

Handlingar

Svar på motion om Grön Flagg

Motion om Grön Flagg (MP)

BUN § 55/17 Svar på motion om Grön flagg

Skickas till

Barn- och utbildningsnämnden

Sektor styrning och verksamhetsstöd

Anette Nilsson

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 216/17

Svar på motion om Grön Flagg

KS2017.0042

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-04	221/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	216/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Yrkanden

Leif Walterum (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Roger Almgren (MP) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordförande ställer yrkandena mot varandra och finner att kommunstyrelsen beslutar enligt kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Reservation

Roger Almgren (MP) reserverar sig mot beslutet.

Bakgrund

Amanda Nordell (MP) och Elisabeth Gustavsson (MP) har lämnat in en motion för Miljöpartiet de gröna om Grön Flagg. Det är en frivillig miljöcertifiering som funnits i 20 år och arrangeras av organisationen Håll Sverige Rent. Den används av skolor och förskolor i 238 av Sveriges 290 kommuner. Programmet Grön Flagg hjälper lärare och pedagoger att väcka upptäckarglädje kring hållbarhetsfrågor hos barn och unga och att på ett roligt sätt uppnå läroplanens krav.

Motionärerna skriver att tidigare var många skolor i Skövde kommun Grön Flagg-certifierade, och att numera är ingen skola det.

I motionen föreslås att:

- Programmet Grön Flagg prioriteras och åter tas upp i kommunens förskolor och grundskolor.
- Resurser avsätts för ändamålet alternativt att medel för att finansiera verksamheten söks via Länsstyrelsen (ett så kallat LONA-bidrag).

Motionen har remitterats till barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämnden har föreslagit avslag på motionen.

I verksamheternas olika läroplaner går tydligt att utläsa mål och riktlinjer för arbete med miljö och hållbar utveckling. Verksamheten ska lägga vikt vid miljö- och naturvårdsfrågor, ett ekologiskt förhållningssätt och en positiv framtidstro som ska prägla verksamheten.

Grön Flagg är ett koncept som har många bra idéer och som kommunen också använt på flera enheter inom kommunen tidigare år. Idag pågår ett variationsrikt arbete med att uppfylla dessa mål och delar från Håll Sverige Rent och Grön Flagg används och kan fortsätta användas som inspiration utan att konceptet blir styrande. Dokumentationskraven för att uppfylla kriterierna med Grön Flagg har upplevts mycket omfattande satt i relation till projektets praktiska utformning. Nämnden anser att varje arbetsform, läromedel eller kompetensmedel ska stå varje rektor/chef fritt att välja utifrån vad som passar bäst för just den enheten.

Det ska avslutningsvis nämnas att Skövde kommun är medlem i nätverket Håll-Sverige Rent.

Handlingar

TU Svar på motion om Grön Flagg

Motion om Grön Flagg (MP)

BUN § 55/17 Svar på motion om Grön flagg

Skickas till
Barn- och utbildningsnämnden
Motionärerna

BUN § 55/17

Svar på motion om Grön flagg

BUN2017.0205

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Barn och utbildningsnämndens arbetsutskott	2017-08-21	49/17
2 Barn och utbildningsnämnden	2017-09-06	55/17

Beslut

Barn och utbildningsnämnden beslutar föreslå kommunfullmäktige att avslå motionen med hänvisning till möjligheten för varje Förskolechef/Rektor att besluta om arbetsform och läromedel på respektive enhet.

Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Reservation

Johan Örnemar (MP) och Carlos Bobadilla Jeria (V) reserverar sig mot beslutet.

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 2017-01-23 § 3 att överlämna motionen till kommunstyrelsen för beredning, varpå kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2017-02-22 § 53, remittera motionen till barn och utbildningsnämnden.

Miljöpartiet de Gröna har genom Amanda Nordell och Elisabeth Gustavsson inkommit med motion om Grön Flagg och föreslår att ”programmet Grön Flagg prioriteras och åter tas upp i kommunens förskolor och grundskolor samt att resurser avsätts för ändamålet alternativt att medel för att finansiera verksamheten söks via Länsstyrelsen (ett så kallat LONA-bidrag)”.

I verksamheternas olika läroplaner går tydligt att utläsa mål och riktlinjer för arbete med miljö och hållbar utveckling. Verksamheten ska lägga vikt vid miljö- och naturvårdsfrågor, ett ekologiskt förhållningssätt och en positiv framtidstro som ska präglade verksamheten.

Grön Flagg är ett koncept som har många bra idéer och som kommunen också använt på flera enheter inom kommunen tidigare år.

Idag pågår ett variationsrikt arbete med att uppfylla dessa mål och delar från Håll Sverige rent och Grön Flagg används och kan fortsätta användas som inspiration utan att konceptet blir styrande.

Dokumentationskraven för att uppfylla kriterierna med Grön Flagg har dock upplevts mycket omfattande satt i relation till projektets praktiska utformning.

Vi anser att varje arbetsform, läromedel eller kompetensmedel ska stå varje rektor/chef fritt att välja utifrån vad som passar bäst för just den enheten.

Handlingar

Svar på motion om Grön flagg - TU

Motion om Grön Flagg (MP)

Skickas till

Kommunfullmäktige

Motion om Grön Flagg

Under årens lopp har utbildningen i natur, miljö och hållbarhetsfrågor i Skövde kommuns skolor prioriterats ned.

Naturskolan har lagts ner och Grön Flagg-verksamheten har upphört. Tidigare var många skolor i Skövde Grön Flagg-certifierade, enligt uppgift är numera ingen skola detta.

Grön Flagg är ett program, en frivillig miljöcertifiering, som har funnits i 20 år och arrangeras av organisationen Håll Sverige Rent. Det används av skolor och förskolor i 238 av Sveriges 290 kommuner, 2 700 skolor och förskolor med 255 000 barn och unga. Grön Flagg ingår i det internationella nätverket Eco-Schools, 49 000 skolor och förskolor i 62 länder använder metodiken.

Arbetet med hållbar utveckling börjar med barn och unga, de som en dag ska ta över världen. Skolornas läroplaner trycker hårt på att all skolpersonal ska verka för att elever ska lära sig om miljöfrågor och hållbar utveckling.

Programmet Grön Flagg hjälper lärare och pedagoger att väcka upptäckarglädje kring hållbarhetsfrågor hos barn och unga och att på ett roligt sätt uppnå läroplanens krav.

I programmet gör man vissa åtaganden såsom att man t ex ska genomföra en skäpplockardag, arbeta med odling och kretslopp eller göra vattenexperiment. Ett aktivt arbete med hållbar utveckling.

Grön Flagg var, i de skolor här i Skövde som tidigare deltog i programmet, mycket uppskattat av barn, föräldrar och lärare som alla var mycket stolta när de kunnat hissa sin gröna Grön Flagg-flagga. Många beklagar att Skövde kommun inte längre prioriterar denna verksamhet.

Vi föreslår att:

- Programmet Grön Flagg prioriteras och åter tas upp i kommunens förskolor och grundskolor.
- Resurser avsätts för ändamålet alternativt att medel för att finansiera verksamheten söks via Länsstyrelsen (ett så kallat LONA-bidrag).

Skövde 2017-01-23

Miljöpartiet de gröna i Skövde

Amanda Nordell
Elisabeth Gustavsson

KSAU § 221/17

Svar på motion om Grön Flagg

KS2017.0042

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-04	221/17
2 Kommunstyrelsen		

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Bakgrund

Amanda Nordell (MP) och Elisabeth Gustavsson (MP) har lämnat in en motion för Miljöpartiet de gröna om Grön Flagg. Det är en frivillig miljöcertifiering som funnits i 20 år och arrangeras av organisationen Håll Sverige Rent. Den används av skolor och förskolor i 238 av Sveriges 290 kommuner. Programmet Grön Flagg hjälper lärare och pedagoger att väcka upptäckarglädje kring hållbarhetsfrågor hos barn och unga och att på ett roligt sätt uppnå läroplanens krav.

Motionärerna skriver att tidigare var många skolor i Skövde kommun Grön Flagg-certifierade, och att numera är ingen skola det.

I motionen föreslås att:

- Programmet Grön Flagg prioriteras och åter tas upp i kommunens förskolor och grundskolor.
- Resurser avsätts för ändamålet alternativt att medel för att finansiera verksamheten söks via Länsstyrelsen (ett så kallat LONA-bidrag).

Motionen har remitterats till barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämnden har föreslagit avslag på motionen.

I verksamheternas olika läroplaner går tydligt att utläsa mål och riktlinjer för arbete med miljö och hållbar utveckling. Verksamheten ska lägga vikt vid miljö- och naturvårdsfrågor, ett ekologiskt förhållningssätt och en positiv framtidstro som ska prägla verksamheten.

Grön Flagg är ett koncept som har många bra idéer och som kommunen också använt på flera enheter inom kommunen tidigare år. Idag pågår ett variationsrikt arbete med

att uppfylla dessa mål och delar från Håll Sverige Rent och Grön Flagg används och kan fortsätta användas som inspiration utan att konceptet blir styrande.
Dokumentationskraven för att uppfylla kriterierna med Grön Flagg har upplevts mycket omfattande satt i relation till projektets praktiska utformning.
Nämnden anser att varje arbetsform, läromedel eller kompetensmedel ska stå varje rektor/chef fritt att välja utifrån vad som passar bäst för just den enheten.

Det ska avslutningsvis nämnas att Skövde kommun är medlem i nätverket Håll-Sverige Rent.

Handlingar

TU Svar på motion om Grön Flagg
Motion om Grön Flagg (MP)
BUN § 55/17 Svar på motion om Grön flagg

Skickas till

Barn- och utbildningsnämnden
Motionärerna

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Svar på motion om slopat modersmålsstöd

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Bakgrund

Mikael Clarke (SD) har för Sverigedemokraterna i Skövde lämnat in en motion om slopat modersmålsstöd. Han skriver att modersmålsundervisning är lagstadgat och inte något som kommunen hur som helst kan avveckla, men att vi däremot kan avveckla det så kallade modersmålsstödet till mindre barn i förskola och förskoleklass, bortsett från de åtaganden vi förbundit oss genom att vi är Finskt förvaltningsområde. Sverigedemokraterna anser att detta är nödvändigt om vi tidigt vill assimilera människor in i den svenska kulturen och det svenska samhället.

I motionen föreslås att:

Skövde kommun avvecklar modersmålsstödet i förmån för att assimilera människor in i den svenska kulturen och samhället på ett snabbare och bättre sätt.

Motionen har skickats på remiss till barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämnden har föreslagit avslag på motionen, med hänvisning till att kommunen inte kan frångå uppdraget i varken skollag, läroplan eller språklag. För att följa och tillmötesgå skollagen, läroplaner och språklagen arbetar man idag inom sektor barn och utbildning med att modersmålsstöd i förskolan och förskoleklass ska vara en integrerad del i den pedagogiska verksamheten.

Av skollagen framgår att förskolan (SL 8 kap § 10) och förskoleklass (SL 9 kap § 10) ska medverka till att barn med annat modersmål än svenska får möjlighet att utveckla både det svenska språket och sitt modersmål. Vidare går att utläsa i läroplanen (Lpfö 98/10)

Sektor styrning och verksamhetsstöd

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-05

Diarienummer: KS2017.0173-5

Handläggare: Anette Nilsson



att medvetenhet om det egna kulturarvet och delaktighet i andras kultur ska bidra till att barnen utvecklar sin förmåga att förstå och leva sig in i andra villkor och värderingar. Barn med utländsk bakgrund som utvecklar sitt modersmål får bättre möjligheter att lära sig svenska och även utveckla kunskaper inom andra områden. I läroplan för förskoleklass framgår att undervisningen i de vardagliga aktiviteterna på olika sätt ska skapa möjligheter för elever med annat modersmål än svenska att använda både svenska och sitt modersmål.

Av språklagen, § 14, framgår att den som har ett annat modersmål än de språk som anges i första stycket ska ges möjlighet att utveckla och använda sitt modersmål.

Handlingar

Svar på motion om slopat modersmålsstöd

Motion om att slopa modersmålsstöd (SD)

BUN § 73/17 Svar på motion om slopat modersmålsstöd

Skickas till

Barn- och utbildningsnämnden

Sektor styrning och verksamhetsstöd

Anette Nilsson

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 217/17

Svar på motion om slopat modersmålsstöd

KS2017.0173

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	234/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	217/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Yrkanden

Leif Walterum (C), Marie Ekman (S), Gunvor Kwick (C), Magnus Hammar (M), Torbjörn Bergman (M), Ulla-Britt Hagström (L), Conny Brännberg (KD), Johan Ask (S), Maria Hjärtqvist (S), Anders Grönvall (S), Robert Ciabatti (S), Roger Almgren (MP) och Philip Segell (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Jerzy Kucier (SD) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordförande ställer yrkandena mot varandra och finner att kommunstyrelsen beslutar enligt kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Reservation

Jerzy Kucier (SD) reserverar sig mot beslutet.

Bakgrund

Mikael Clarke (SD) har för Sverigedemokraterna i Skövde lämnat in en motion om slopat modersmålsstöd. Han skriver att modersmålsundervisning är lagstadgat och inte något som kommunen hur som helst kan avveckla, men att vi däremot kan avveckla det så kallade modersmålsstödet till mindre barn i förskola och förskoleklass, bortsett från de åtaganden vi förbundit oss genom att vi är Finskt förvaltningsområde. Sverigedemokraterna anser att detta är nödvändigt om vi tidigt vill assimilera människor in i den svenska kulturen och det svenska samhället.

I motionen föreslås att:

Skövde kommun avvecklar modersmålsstödet i förmån för att assimilera människor in i den svenska kulturen och samhället på ett snabbare och bättre sätt.

Motionen har skickats på remiss till barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämnden har föreslagit avslag på motionen, med hänvisning till att kommunen inte kan frångå uppdraget i varken skollag, läroplan eller språklag. För att följa och tillmötesgå skollagen, läroplaner och språklagen arbetar man idag inom sektor barn och utbildning med att modersmålsstöd i förskolan och förskoleklass ska vara en integrerad del i den pedagogiska verksamheten.

Av skollagen framgår att förskolan (SL 8 kap § 10) och förskoleklass (SL 9 kap § 10) ska medverka till att barn med annat modersmål än svenska får möjlighet att utveckla både det svenska språket och sitt modersmål. Vidare går att utläsa i läroplanen (Lpfö 98/10) att medvetenhet om det egna kulturarvet och delaktighet i andras kultur ska bidra till att barnen utvecklar sin förmåga att förstå och leva sig in i andra villkor och värderingar. Barn med utländsk bakgrund som utvecklar sitt modersmål får bättre möjligheter att lära sig svenska och även utveckla kunskaper inom andra områden.

I läroplan för förskoleklass framgår att undervisningen i de vardagliga aktiviteterna på olika sätt ska skapa möjligheter för elever med annat modersmål än svenska att använda både svenska och sitt modersmål.

Av språklagen, § 14, framgår att den som har ett annat modersmål än de språk som anges i första stycket ska ges möjlighet att utveckla och använda sitt modersmål.

Handlingar

TU Svar på motion om slopat modersmålsstöd

Motion om att slopa modersmålsstöd (SD)

BUN § 73/17 Svar på motion om slopat modersmålsstöd

Skickas till
Barn- och utbildningsnämnden
Motionären

BUN § 73/17

Svar på motion om slopat modersmålsstöd

BUN2017.0240

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Barn och utbildningsnämndens arbetsutskott	2017-09-18	55/17
2 Barn och utbildningsnämnden	2017-10-04	73/17

Beslut

Barn och utbildningsnämnden beslutar föreslå kommunfullmäktige att avslå motionen med hänvisning till att kommunen inte kan frångå uppdraget i varken skollag, läroplan eller språklag.

Denna paragraf förklaras omedelbart justerad.

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 2017-04-24 § 45 att överlämna motionen till kommunstyrelsen för beredning, varpå kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2017-05-17 § 134, remittera motionen till barn och utbildningsnämnden.

Sverigedemokraterna har genom Mikael Clarke inkommit med motion om slopat modersmålsstöd och föreslår ”att Skövde kommun avvecklar modersmålsstödet i förmån för att assimilera människor in i den svenska kulturen och det svenska samhället på ett snabbare och bättre sätt”.

Av skollagen framgår att förskolan (SL 8 kap § 10) och förskoleklass (SL 9 kap § 10) ska medverka till att barn med annat modersmål än svenska får möjlighet att utveckla både det svenska språket och sitt modersmål. Vidare går att utläsa i läroplanen (Lpfö 98/10) att medvetenhet om det egna kulturarvet och delaktighet i andras kultur ska bidra till att barnen utvecklar sin förmåga att förstå och leva sig in i andra villkor och värderingar. Barn med utländsk bakgrund som utvecklar sitt modersmål får bättre möjligheter att lära sig svenska och även utveckla kunskaper inom andra områden. I läroplan för förskoleklass framgår att undervisningen i de vardagliga aktiviteterna på olika sätt ska skapa möjligheter för elever med annat modersmål än svenska att använda både svenska och sitt modersmål.

Av språklagen, § 14, framgår att den som har ett annat modersmål än de språk som anges i första stycket ska ges möjlighet att utveckla och använda sitt modersmål.

För att följa och tillmötesgå skollagen, läroplaner och språklagen arbetar man idag inom sektor barn och utbildning med att modersmålsstöd i förskolan och förskoleklass ska vara en integrerad del i den pedagogiska verksamheten och innebär bland annat:

- Personalen ska anpassa aktiviteter, arbetssätt, miljö och material efter barnens behov
- Särskilda åtgärder; flerspråkig personal och kulturstödjare
- Se familjen som en resurs

Då samtliga styrdokument (skollag, läroplaner och språklag) ger en tydlig bild av uppdraget föreslås att motionen avslås.

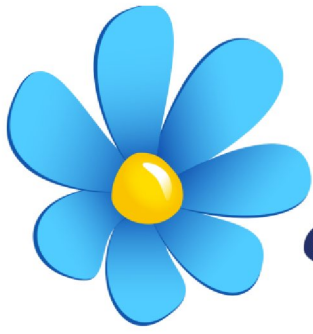
Handlingar

Svar på motion om slopat modersmålsstöd - TU

Motion om slopat modersmålsstöd - bilaga

Skickas till

Kommunfullmäktige



Sverigedemokraterna
Trygghet & Tradition

Motion om slopat modersmålsstöd

Sverigedemokraterna är generellt skeptiska till modersmålsundervisning då vi menar att resurserna ska fokuseras på att lära sig svenska. Modersmålsundervisning är dock lagstadgat och inte något som kommunen hur som helst kan avveckla. Vad vi däremot kan avveckla är det s.k. modersmålsstödet till mindre barn i förskola och förskoleklass. I Skövde kostar denna verksamhet ca 1 miljon/år och Sverigedemokraterna vill avskaffa denna verksamhet helt, bortsett från de åtaganden vi förbundit oss via det s.k. "Finska förvaltningsområdet". Således räknar vi med en besparing på 900 000 kr/år.

Vi Sverigedemokrater anser att detta är nödvändigt ett nödvändigt beslut om vi tidigt vill assimilera människor in i den svenska kulturen och det svenska samhället. Fokus skall ligga på att bli och vara svensk i första hand.

Med ovanstående motiveringar så yrkar vi Sverigedemokrater på att Skövde kommunfullmäktige röstar för att bifalla följande attsats.

- **Att** Skövde kommun avvecklar modersmålsstödet i förmån för att assimilera människor in i den svenska kulturen och det svenska samhället på ett snabbare och bättre sätt.

Mikael Clarke

Gruppledare Sverigedemokraterna i Skövde

KSAU § 234/17

Svar på motion om slopat modersmålsstöd

KS2017.0173

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	234/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	217/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att avslå motionen.

Bakgrund

Mikael Clarke (SD) har för Sverigedemokraterna i Skövde lämnat in en motion om slopat modersmålsstöd. Han skriver att modersmålsundervisning är lagstadgat och inte något som kommunen hur som helst kan avveckla, men att vi däremot kan avveckla det så kallade modersmålsstödet till mindre barn i förskola och förskoleklass, bortsett från de åtaganden vi förbundit oss genom att vi är Finskt förvaltningsområde. Sverigedemokraterna anser att detta är nödvändigt om vi tidigt vill assimilera människor in i den svenska kulturen och det svenska samhället.

I motionen föreslås att:

Skövde kommun avvecklar modersmålsstödet i förmån för att assimilera människor in i den svenska kulturen och samhället på ett snabbare och bättre sätt.

Motionen har skickats på remiss till barn- och utbildningsnämnden.

Barn- och utbildningsnämnden har föreslagit avslag på motionen, med hänvisning till att kommunen inte kan frångå uppdraget i varken skollag, läroplan eller språklag. För att följa och tillmötesgå skollagen, läroplaner och språklagen arbetar man idag inom sektor barn och utbildning med att modersmålsstöd i förskolan och förskoleklass ska vara en integrerad del i den pedagogiska verksamheten.

Av skollagen framgår att förskolan (SL 8 kap § 10) och förskoleklass (SL 9 kap § 10) ska medverka till att barn med annat modersmål än svenska får möjlighet att utveckla både det svenska språket och sitt modersmål. Vidare går att utläsa i läroplanen (Lpfö 98/10) att medvetenhet om det egna kulturarvet och delaktighet i andras kultur ska bidra till att barnen utvecklar sin förmåga att förstå och leva sig in i andra villkor och

värderingar. Barn med utländsk bakgrund som utvecklar sitt modersmål får bättre möjligheter att lära sig svenska och även utveckla kunskaper inom andra områden.

I läroplan för förskoleklass framgår att undervisningen i de vardagliga aktiviteterna på olika sätt ska skapa möjligheter för elever med annat modersmål än svenska att använda både svenska och sitt modersmål.

Av språklagen, § 14, framgår att den som har ett annat modersmål än de språk som anges i första stycket ska ges möjlighet att utveckla och använda sitt modersmål.

Handlingar

TU Svar på motion om slopat modersmålsstöd

Motion om att slopa modersmålsstöd (SD)

BUN § 73/17 Svar på motion om slopat modersmålsstöd

Skickas till

Barn- och utbildningsnämnden

Motionären

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-03

Diarienummer: KS2017.0373-1

Handläggare: Bas Thijssen



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige fastställer följande upplåningsramar till sina kommunala bolag för 2018.

AB Skövdebostäder	1 400 mnkr
Skövde Värmeverk AB	600 mnkr
Kreativa Hus Skövde AB	250 mnkr
SkövdeNät AB	200 mnkr
Skövde Stadshus AB	10 mnkr
Mariesjö Kreativa Hus AB	10 mnkr
Balthazar Science Center AB	2 mnkr
Skövde Flygplats AB	2 mnkr

För det nya bolaget Mariesjö Kreativa Hus AB (organisationsnummer 556925-7529) gäller ovanstående utlåningsram för båda 2017 och 2018.

Bakgrund

Det är kommunfullmäktigas befogenhet att fastställa gränser för den maximala skuldsättningen för kommunen. Koncernbanken höjer skuldsättningsnivån för kommunen eftersom det är kommunen som lånar upp finansiella medel för att sedan låna ut till kommunala bolagen. För att ha kontroll över kommunens skuldsättning och de därmed förknippade risker måste kommunfullmäktige därför årligen fastställa maximala utlåningsramar till sina kommunala bolag.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-03

Diarienummer: **KS2017.0373-1**

Handläggare: **Bas Thijssen**



Jämfört med föregående beslut har ett bolag tillkommit. 2017-10-01 förvärvades ett nytt bolag av Kreativa Hus Skövde AB. Bolaget har organisationsnummer 556925-7529 och heter Illos Fastighets AB. Bolagsnamn ska ändras till Mariesjö Kreativa Hus AB. För att optimera finansieringen en minimera administrationen förslås att koncernbanken lånar ut direkt till Kreativa Hus Skövde AB:s dotterbolag.

Handlingar

Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen

Skickas till

Samtliga kommunala bolag

Ekonomichef – Maria Vaziri

Bas Thijssen

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 220/17

Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen

KS2017.0373

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	236/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	220/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att fastställa följande upplåningsramar till sina kommunala bolag för 2018:

AB Skövdebostäder	1 400 mnkr
Skövde Värmeverk AB	600 mnkr
Kreativa Hus Skövde AB	250 mnkr
SkövdeNät AB	200 mnkr
Skövde Stadshus AB	10 mnkr
Mariesjö Kreativa Hus AB	10 mnkr
Balthazar Science Center AB	2 mnkr
Skövde Flygplats AB	2 mnkr

För det nya bolaget Mariesjö Kreativa Hus AB (organisationsnummer 556925-7529) gäller ovanstående utlåningsram för båda 2017 och 2018.

Bakgrund

Det är kommunfullmäktigas befogenhet att fastställa gränser för den maximala skuldsättningen för kommunen. Koncernbanken höjer skuldsättningsnivån för kommunen eftersom det är kommunen som lånar upp finansiella medel för att sedan låna ut till kommunala bolagen. För att ha kontroll över kommunens skuldsättning och de därmed förknippade risker måste kommunfullmäktige därför årligen fastställa maximala utlåningsramar till sina kommunala bolag.

Jämfört med föregående beslut har ett bolag tillkommit. 2017-10-01 förvärvades ett nytt bolag av Kreativa Hus Skövde AB. Bolaget har organisationsnummer 556925-7529 och heter Illos Fastighets AB. Bolagsnamn ska ändras till Mariesjö Kreativa Hus AB. För att optimera finansieringen en minimera administrationen förslås att koncernbanken lånar ut direkt till Kreativa Hus Skövde AB:s dotterbolag.

Handlingar

TU Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen

Skickas till

Samtliga kommunala bolag

Ekonomichef – Maria Vaziri

KSAU § 236/17

Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen
KS2017.0373

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	236/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	220/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att fastställa följande upplåningsramar till sina kommunala bolag för 2018:

AB Skövdebostäder	1 400 mnkr
Skövde Värmeverk AB	600 mnkr
Kreativa Hus Skövde AB	250 mnkr
SkövdeNät AB	200 mnkr
Skövde Stadshus AB	10 mnkr
Mariesjö Kreativa Hus AB	10 mnkr
Balthazar Science Center AB	2 mnkr
Skövde Flygplats AB	2 mnkr

För det nya bolaget Mariesjö Kreativa Hus AB (organisationsnummer 556925-7529) gäller ovanstående utlåningsram för båda 2017 och 2018.

Bakgrund

Det är kommunfullmäktigas befogenhet att fastställa gränser för den maximala skuldsättningen för kommunen. Koncernbanken höjer skuldsättningsnivån för kommunen eftersom det är kommunen som lånar upp finansiella medel för att sedan låna ut till kommunala bolagen. För att ha kontroll över kommunens skuldsättning och de därmed förknippade risker måste kommunfullmäktige därför årligen fastställa maximala utlåningsramar till sina kommunala bolag.

Jämfört med föregående beslut har ett bolag tillkommit. 2017-10-01 förvärvades ett nytt bolag av Kreativa Hus Skövde AB. Bolaget har organisationsnummer 556925-7529 och heter Illos Fastighets AB. Bolagsnamn ska ändras till Mariesjö Kreativa Hus AB. För att optimera finansieringen en minimera administrationen förslås att koncernbanken lånar ut direkt till Kreativa Hus Skövde AB:s dotterbolag.

Handlingar

TU Koncernbanken - Utlåningsramar 2018 till kommunala bolagen

Skickas till

Samtliga kommunala bolag

Ekonomichef – Maria Vaziri

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-05

Diarienummer: KS2017.0375-1

Handläggare: Bas Thijssen



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kommunal borgen till AB Skövdebostäders räntederivat

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att erbjuda AB Skövdebostäder en generell obegränsad kommunal borgen till deras räntederivat.

Bakgrund

När kommunfullmäktige tog beslutet att införa en koncernbank fanns det olika möjligheter för hur bolagen kunde hantera sin räntebindning. I enlighet med det beslutet har AB Skövdebostäder valt att fortsätta hantera sin räntebindning på samma sätt som bolaget gjorde innan, vilket de gör med räntederivat i bolagets namn utanför koncernbanken.

När AB Skövdebostäder tar upp räntederivat betalar de förutom den avtalade fasträntan ett litet marginalpåslag, vilken historiskt sett har legat mellan 0,01%-0,03%. Påslaget tas ut av banken som en ersättning för risken att bolaget kan komma på obestånd. Den risken är extremt låg och därför är påslaget också lågt. När kommunen däremot tar upp räntederivat finns inte ett sådant marginalpåslag eftersom en kommun inte kan gå i konkurs.

Om kommunen ställer en generell obegränsad kommunal borgen för AB Skövdebostäders räntederivat kommer deras marginalpåslag att minska och sannolikt landa på 0%, dvs på samma nivå som marginalpåslaget för kommunen.

Idag har AB Skövdebostäder räntederivat för ett nominellt värde på 680 mnkr. På varje 100 mnkr i nya räntederivat som bolaget kommer att ta upp kommer detta uppskattningsvis spara 20 000 kr per år.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-05

Diarienummer: KS2017.0375-1

Handläggare: Bas Thijssen



Besparingen är relativt liten. Däremot har kommunen inga kostnader för att ställa en generell obegränsad kommunal borgen till bolaget. Det är inte praxis att ta ut en borgensavgift för borgen på räntederivat eftersom den är mycket svårt att fastställa samt att den har en sådant begränsat värde. Värdet av den kommunala borgen anses kompenseras i den borgensavgift som bolaget betalar för sina upptagna lån i koncernbanken.

Faktainformation om räntederivat

Räntederivat är ett finansiellt instrument där ett räntebetalningsflöde baserat på en rörlig ränta kan byttas ut mot en fast ränta. Syftet är att kunna hantera ränterisker på ett flexibelt och effektivt sätt jämfört med att ta upp fasträntelån. Ett räntederivat kan hanteras separat från ett lån och behövs inte upptas hos samma bank. Inte heller behöver ett räntederivat ha samma löptid som lånet.

Nedanför en schematisk bild av hur ett räntederivat fungerar:



Handlingar

Kommunalborgen till AB Skövdebostäders räntederivat

Skickas till

AB Skövdebostäder
Ekonomichef, Maria Vaziri

Bas Thijssen

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-05

Diarienummer: KS2017.0375-1

Handläggare: Bas Thijssen



Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 221/17

Kommunalborgen till AB Skövdebostäders räntederivat

KS2017.0375

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	237/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	221/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att erbjuda AB Skövdebostäder en generell obegränsad kommunal borgen till deras räntederivat.

Bakgrund

När kommunfullmäktige tog beslutet att införa en koncernbank fanns det olika möjligheter för hur bolagen kunde hantera sin räntebindning. I enlighet med det beslutet har AB Skövdebostäder valt att fortsätta hantera sin räntebindning på samma sätt som bolaget gjorde innan, vilket de gör med räntederivat i bolagets namn utanför koncernbanken.

När AB Skövdebostäder tar upp räntederivat betalar de förutom den avtalade fasträntan ett litet marginalpåslag, vilken historiskt sett har legat mellan 0,01%-0,03%. Påslaget tas ut av banken som en ersättning för risken att bolaget kan komma på obestånd. Den risken är extremt låg och därför är påslaget också lågt. När kommunen däremot tar upp räntederivat finns inte ett sådant marginalpåslag eftersom en kommun inte kan gå i konkurs.

Om kommunen ställer en generell obegränsad kommunal borgen för AB Skövdebostäders räntederivat kommer deras marginalpåslag att minska och sannolikt landa på 0%, dvs på samma nivå som marginalpåslaget för kommunen. Idag har AB Skövdebostäder räntederivat för ett nominellt värde på 680 mnkr. På varje 100 mnkr i nya räntederivat som bolaget kommer att ta upp kommer detta uppskattningsvis spara 20 000 kr per år.

Besparingen är relativt liten. Däremot har kommunen inga kostnader för att ställa en generell obegränsad kommunal borgen till bolaget. Det är inte praxis att ta ut en borgensavgift för borgen på räntederivat eftersom den är mycket svårt att fastställa samt att den har en sådant begränsat värde. Värdet av den kommunala borgen anses

kompenseras i den borgensavgift som bolaget betalar för sina upptagna lån i koncernbanken.

Faktainformation om räntederivat

Räntederivat är ett finansiellt instrument där ett räntebetalningsflöde baserat på en rörlig ränta kan byttas ut mot en fast ränta. Syftet är att kunna hantera ränterisker på ett flexibelt och effektivt sätt jämfört med att ta upp fasträntelån. Ett räntederivat kan hanteras separat från ett lån och behövs inte upptas hos samma bank. Inte heller behöver ett räntederivat ha samma löptid som lånet.

Nedanför en schematisk bild av hur ett räntederivat fungerar:



Handlingar

TU Kommunalborgern till AB Skövdebostäders räntederivat

Skickas till

AB Skövdebostäder

Ekonomichef, Maria Vaziri

KSAU § 237/17

Kommunalborgen till AB Skövdebostäders räntederivat
KS2017.0375

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	237/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	221/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att erbjuda AB Skövdebostäder en generell obegränsad kommunal borgen till deras räntederivat.

Bakgrund

När kommunfullmäktige tog beslutet att införa en koncernbank fanns det olika möjligheter för hur bolagen kunde hantera sin räntebindning. I enlighet med det beslutet har AB Skövdebostäder valt att fortsätta hantera sin räntebindning på samma sätt som bolaget gjorde innan, vilket de gör med räntederivat i bolagets namn utanför koncernbanken.

När AB Skövdebostäder tar upp räntederivat betalar de förutom den avtalade fasträntan ett litet marginalpåslag, vilken historiskt sett har legat mellan 0,01%-0,03%. Påslaget tas ut av banken som en ersättning för risken att bolaget kan komma på obestånd. Den risken är extremt låg och därför är påslaget också lågt. När kommunen däremot tar upp räntederivat finns inte ett sådant marginalpåslag eftersom en kommun inte kan gå i konkurs.

Om kommunen ställer en generell obegränsad kommunal borgen för AB Skövdebostäders räntederivat kommer deras marginalpåslag att minska och sannolikt landa på 0%, dvs på samma nivå som marginalpåslaget för kommunen. Idag har AB Skövdebostäder räntederivat för ett nominellt värde på 680 mnkr. På varje 100 mnkr i nya räntederivat som bolaget kommer att ta upp kommer detta uppskattningsvis spara 20 000 kr per år.

Besparingen är relativt liten. Däremot har kommunen inga kostnader för att ställa en generell obegränsad kommunal borgen till bolaget. Det är inte praxis att ta ut en borgensavgift för borgen på räntederivat eftersom den är mycket svårt att fastställa samt att den har en sådant begränsat värde. Värdet av den kommunala borgen anses

kompenseras i den borgensavgift som bolaget betalar för sina upptagna lån i koncernbanken.

Faktainformation om räntederivat

Räntederivat är ett finansiellt instrument där ett räntebetalningsflöde baserat på en rörlig ränta kan byttas ut mot en fast ränta. Syftet är att kunna hantera ränterisker på ett flexibelt och effektivt sätt jämfört med att ta upp fasträntelån. Ett räntederivat kan hanteras separat från ett lån och behövs inte upptas hos samma bank. Inte heller behöver ett räntederivat ha samma löptid som lånet.

Nedanför en schematisk bild av hur ett räntederivat fungerar:



Handlingar

TU Kommunalborgern till AB Skövdebostäders räntederivat

Skickas till

AB Skövdebostäder

Ekonomichef, Maria Vaziri

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-11-01

Diarienummer: KS2016.0372-26

Handläggare: Unnar Kristmansson



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Detaljplan för Lövängen 1, mm Antagande till KF

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar upphäva tidigare fattat beslut 2017-10-30 §214/17 då aktuellt beslut rätteligen ska fattas av kommunfullmäktige.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplan för Lövängen 1, mm.

Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade om planuppdrag för Lövängen 1, mm 2016-10-03 § 187/16.

Kommunstyrelsen beslutade om samråd för Lövängen 1, mm 2017-02-06 § 18/17.

Kommunstyrelsen beslutade om granskning för Lövängen 1, mm 2017-06-19 § 136/17.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för tillbyggnad och ombyggnad av sjukhusbyggnaderna inom befintlig fastighet Lövängen 1 samt utökning av fastigheten västerut.

Skaraborgs Sjukhus Skövde står inför en fas med stora förändringar som kommer att



TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-11-01

Diarienummer: KS2016.0372-26

Handläggare: Unnar Kristmansson



innebära såväl omfattande ombyggnader som stora tillbyggnader. För att möta de aktuella utbyggnadsbehoven och dessutom planera för framtida behov krävs en ny detaljplan för sjukhusområdet inklusive aktuell utvidgning av fastigheten.

Planområdet

Bakgrund

Västra Götalandsregionen har inkommit med en ansökan om en ny detaljplan. Inom detaljplanen kan följande byggnader/anläggningar bli aktuella att uppföra: vårdbyggnader, bostäder för studenter och anhöriga, patienthotell, parkeringshus, teknikbyggnader inkl torn och master, vägar och parkeringar, dammar för dagvatten, solcellspark samt sjukhuspark.

Västra Götalandsregionen har tagit fram en förstudie juni 2015 för tillbyggnad av akut- och psykiatriblocket som ligger till grund för detaljplanarbetet.

I översiktsplanen ÖP 2025, antagen av kommunfullmäktige 2012-06-18, utpekas planområdet som område för befintliga verksamheter och pågående markanvändning.

Planområdet berör detaljplan 1683K - ST207 där markanvändningen är angiven för allmänt ändamål (A).

Förslaget

Detaljplanen avser att möjliggöra den planerade utbyggnaden och att anpassa planbestämmelserna till befintliga förhållanden.

Planbestämmelsen DB₁ -Vård inkl patienthotell och studentbostäder, gäller för hela fastigheten.

Planbestämmelsen NATUR är placerad i planområdets östra del. Detta för att området kommer nära område som är utpekad i ÖP 2025 som område för begravningsplats. Naturområdet innehåller även stora nivåskillnader och en grop samt ett stort antal ledningar.

Förslag till ny bebyggelse regleras med totalhöjd som exkluderar master och torn för att möjliggöra framtida behov.

Högst en tredjedel av fastigheten får bebyggas för att ge plats åt övriga funktioner inom byggrätten.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-11-01

Diarienummer: KS2016.0372-26

Handläggare: Unnar Kristmansson



För att möjliggöra för solceller på ytan i väst reglerar planbestämmelsen att marken får med undantag av carport med solceller och tillhörande ställverksbyggnad inte förses med byggnader.

Marklov krävs för fällning av träd med ett stamomfång överstigande 30 cm. Exempelvis befintliga parkeringsytor har avgränsningar med rödek som är ca 50 år gamla. Det finns ett värde i att ha kvar träden då de ger skugga, tar upp dagvatten och bidrar till en vacker stadsbild.

Minst en tredjedel av egenskapsytan ska möjliggöra infiltration av dagvatten. Detta kan ske på olika sätt exempelvis genom grönska, genomsläppliga material och gröna tak.

Ryds kullar ligger sydväst om planområdet. Närheten till Ryds kullar har reglerats med en

användningsgräns som går i befintlig fastighetsgräns. Ryds kullar har en radie av 25 meter till kvartersmark. Ryds kullar regleras som naturmark bland annat för att inte framtida vägdragningar ska ske över Ryds kullar.

Prickmarken, området där byggnad inte får uppföras, innehåller bestämmelse om att slänt ska anordnas inom kvartersmark. Detta för att inte miljön och landskapet kring planområdet ska förändras och för att undvika slänter inom angränsande fastigheter och naturmark.

För att möjliggöra en utbyggnad enligt framförda önskemål krävs en utökning av fastigheten Lövängen 1 mot väster. Angränsande mark (Ryd 15:44) är kommunägd och utgörs av naturmark med högt naturvärde samt ett antal registrerade fornlämningar.

Då förslaget till detaljplan inte helt är förenlig med ÖP 2025, och är av stort allmänt intresse föreslås detaljplanen upprättas i enlighet med utökat förfarande.

Planavtal har upprättas med Västra Götalandsregionen Västfastigheter.

På grund av att detaljplanen inte är helt förenlig med ÖP 2025 och att Länsstyrelsen i sitt yttrande under granskning befarar att riksintresse kan påverkas och att planen inte kan accepteras och att den kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas föreslår vi att beslut om antagande sker av KF 27 november 2017. Beräknat lagakraftdatum blir då i december.

Motivering av beslut

Inkomna synpunkter och/eller invändningar som framförts under samrådstiden 12 februari till 5 mars, har behandlats och bemötts i bifogad samrådsredogörelse.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-11-01

Diarienummer: KS2016.0372-26

Handläggare: Unnar Kristmansson



Granskningen har ägt rum under tiden 14 augusti till 8 september. Totalt har nio skrivelser inkommit, varav tre utan erinran. Inkomna synpunkter har behandlats och bemötts i bifogat granskningsutlåtande. Nedan redovisas en kort sammanfattning av de större synpunkter och/eller invändningar mot förslaget som inkommit. Därtill vilka förändringar och tillägg till detaljplanen som föreslås.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL (riksintresse) och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Detta då Länsstyrelsen befarar att avrinningen från planområdet i huvudsak sker mot Skåningstorpskärrer som är naturreservat och Natura 2000-område. Ingenstans, i vare sig planbeskrivningen eller dagvattenutredningen, finns någon redovisning eller bedömning om det finns en risk för påverkan på de värden som ska skyddas inom Natura 2000-området Skåningstorpskärrer. Det är en viktig sak att det kontrolleras att den plan för dagvattnet är så pass robust att dagvatten och bräddningar inte kan orsaka skador på värdena i Skåningstorpskärrer.

Vi svarar att dagvattenhanteringsplanen och planbeskrivningen har uppdaterats med denna information om hur Skåningstorpskärrer kan komma att påverkas av dagvatten från planområdet.

Länsstyrelsen anser att det ska framgå i detaljplanens bestämmelser att exploatering, som tex, byggnation, anläggande av gång/cykelväg mm inom fornlämning och fornlämningsområdet inte är tillåtet inom Ryds kullar. Gravfältet har högt antikvariskt värde och Länsstyrelsen anser att exploatering inom fornlämningen och fornlämningsområdet inte är lämpligt. Anläggningar som skyltar, bänkar etc. inom fornlämningen och fornlämningsområdet kräver tillstånd enligt KML.

Vi svarar att planbestämmelsen n₇ har tillkommit inom en ny markerad egenskapsyta inom naturmarken i sydväst. Planbestämmelsen redogör att det inom ytan finns fast fornlämning som ska bevaras och som kräver utökad lovplikt vid markarbeten. Detta för att skydda fornlämningen ytterligare.

Länsstyrelsen är tveksam till om gravfältet alls ska ingå i planen.

Vi svarar att då det inte är tillåtet att sätta en bestämmelse om utfartsförbud i detaljplanegräns anser vi att planbestämmelse om naturmark ska vara kvar för att bland annat Ryds kullar och marken därkring ska få förbli orörd och inte exploateras av exempelvis vägar i framtiden.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-11-01

Diarienummer: KS2016.0372-26

Handläggare: Unnar Kristmansson



Sakägaren Turmalinen 1 har inkommit med synpunkter på:

Att de får sjukhuset alldeles för nära

Att värdet på huset och att utsikten försämras

Att Skanskas önskemål om att dra en väg genom ett naturreservat mot Rånnavägen kommer förstöra en hel stadsdel och att de inte vill att det ska åka statstrafik eller tung lastbilstrafik på båda sidor om deras hus

Att de befarar att tanken är att komma runt (sjukhusets) avslaget för att borra för värmen och att således de som har borrarat efter bergvärme förlorar effektivitet

Att de befarar att vi tar ner träd och sätter upp bullerplank som gör området otillgängligt för djur och natur

Vi svarar att den närmaste gränsen till byggrätt för Skaraborgs Sjukhus Skövde inom gällande detaljplan (från er fastighet) är oförändrad i förslag till ny detaljplan. Skillnaden är att det ungefär 300 meter nordväst om fastigheten tillkommer en ny gräns för att möjliggöra för bebyggelse. Så i dagsläget har Skaraborgs Sjukhus Skövde redan möjlighet att exploatera på samma avstånd som förslag till ny detaljplan föreslår.

Vi bedömer att avståndet mellan er fastighet och Skaraborgs Sjukhus Skövde är tillräcklig för att både sjukhuset ska kunna fortsätta sin verksamhet och befintliga bostäder ska kunna vara kvar utan att påverka varandra negativt.

Vi svarar att en ny vägdragnings genom naturreservatet är inget som behandlas eller regleras i förslag till ny detaljplan för Lövängen. Detaljplanen föreslår inte någon ny placering av varken Rånnavägen eller Karstorpsvägen. Ingen av vägarna regleras i förslag till ny detaljplan.

Vi svarar att detaljplanen varken kan eller får reglera vilken typ av uppvärmningssystem som fastighetsägaren väljer att använda. Därför är frågan om vilken typ av uppvärmning som Skaraborgs Sjukhus Skövde väljer inget som rör granskningen av detaljplanen.

Vi svarar att intentionen med förslag till ny detaljplan är att möjliggöra för Skaraborgs Sjukhus Skövdes framtida expansion samt att bevara natur- och kulturmiljön inom planområdets sydvästra del. Och att det i dagsläget inte är aktuellt att sätta upp bullerplank längs Rånnavägen.

Andra större förändringar av detaljplaneförslaget som inte varit resultatet av yttranden under granskningen föreslås vara att en byggrätt har tillkommit inom prickmarken i detaljplanens nordöstra del. Detta för att sjukhuset ska kunna uppföra byggnader för eldrift. Ytan får bestämmelse om högsta totalhöjd 10 meter exklusive master och torn,

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-11-01

Diarienummer: KS2016.0372-26

Handläggare: Unnar Kristmansson



att släntning ska ske inom kvartersmark, marklov för träd och att det inom ytan ska finnas möjlighet till infiltration.

Därutöver har förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdagats under granskningstiden inarbetats i detaljplanen. Justeringar av detaljplanens handlingar enligt ovan bedöms inte föranleda att planförslaget behöver ställas ut för förnyad granskning. Synpunkter som framförts av sakägare bedömts ha tillmötesgått i den omfattning som kan hanteras i detaljplanen.

Handlingar

Detaljplan för Lövängen 1, mm, antagande till KF

Handling_Plankarta antagande.pdf

Handling_Granskningsutlåtande.pdf

Handling_Planbeskrivning antagande.pdf

Beslut KS, 2017-10-30, Ärende 214/17, Detaljplan för Lövängen 1, mm

Antagande

Handling_Samrådsredogörelse Lövängen 2017-06-07_949174.pdf

Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 214/17

Detaljplan för Lövängen 1, mm Antagande

KS2016.0372

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	232/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	214/17

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta Detaljplan för Lövängen 1, mm.

Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade om planuppdrag för Lövängen 1, mm 2016-10-03 § 187/16.

Kommunstyrelsen beslutade om samråd för Lövängen 1, mm 2017-02-06 § 18/17.

Kommunstyrelsen beslutade om granskning för Lövängen 1, mm 2017-06-19 § 136/17.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för tillbyggnad och ombyggnad av sjukhusbyggnaderna inom befintlig fastighet Lövängen 1 samt utökning av fastigheten västerut.

Skaraborgs Sjukhus Skövde står inför en fas med stora förändringar som kommer att innebära såväl omfattande ombyggnader som stora tillbyggnader. För att möta de aktuella utbyggnadsbehoven och dessutom planera för framtida behov krävs en ny detaljplan för sjukhusområdet inklusive aktuell utvidgning av fastigheten.

Västra Götalandsregionen har inkommit med en ansökan om en ny detaljplan.

Inom detaljplanen kan följande byggnader/anläggningar bli aktuella att uppföra: vårdbyggnader, bostäder för studenter och anhöriga, patienthotell, parkeringshus, teknikbyggnader inkl torn och master, vägar och parkeringar, dammar för dagvatten, solcellspark samt sjukhuspark.

Västra Götalandsregionen har tagit fram en förstudie juni 2015 för tillbyggnad av akut- och psykiatriblocket som ligger till grund för detaljplanarbetet.

I översiktsplanen ÖP 2025, antagen av kommunfullmäktige 2012-06-18, utpekas planområdet som område för befintliga verksamheter och pågående markanvändning.

Planområdet berör detaljplan 1683K - ST207 där markanvändningen är angiven för allmänt ändamål (A).

Förslaget

Detaljplanen avser att möjliggöra den planerade utbyggnaden och att anpassa planbestämmelserna till befintliga förhållanden.

Planbestämmelsen DB₁ -Vård inkl patienthotell och studentbostäder, gäller för hela fastigheten.

Planbestämmelsen NATUR är placerad i planområdets östra del. Detta för att området kommer nära område som är utpekad i ÖP 2025 som område för begravningsplats. Naturområdet innehåller även stora nivåskillnader och en grop samt ett stort antal ledningar.

Förslag till ny bebyggelse regleras med totalhöjd som exkluderar master och torn för att möjliggöra framtida behov.

Högst en tredjedel av fastigheten får bebyggas för att ge plats åt övriga funktioner inom byggrätten.

För att möjliggöra för solceller på ytan i väst reglerar planbestämmelsen att marken får med undantag av carport med solceller och tillhörande ställverksbyggnad inte förses med byggnader.

Marklov krävs för fällning av träd med ett stamomfång överstigande 30 cm. Exempelvis befintliga parkeringsytor har avgränsningar med rödek som är ca 50 år gamla. Det finns ett värde i att ha kvar träden då de ger skugga, tar upp dagvatten och bidrar till en vacker stadsbild.

Minst en tredjedel av egenskapsytan ska möjliggöra infiltration av dagvatten. Detta kan ske på olika sätt exempelvis genom grönska, genomsläppliga material och gröna tak.

Ryds kullar ligger sydväst om planområdet. Närheten till Ryds kullar har reglerats med en användningsgräns som går i befintlig fastighetsgräns. Ryds kullar har en radie av 25 meter till kvartersmark. Ryds kullar regleras som naturmark bland annat för att inte framtida vägdragningar ska ske över Ryds kullar.

Prickmarken, området där byggnad inte får uppföras, innehåller bestämmelse om att slänt ska anordnas inom kvartersmark. Detta för att inte miljön och landskapet kring planområdet ska förändras och för att undvika slänter inom angränsande fastigheter och naturmark.

För att möjliggöra en utbyggnad enligt framförda önskemål krävs en utökning av fastigheten Lövängen 1 mot väster. Angränsande mark (Ryd 15:44) är kommunägd och utgörs av naturmark med högt naturvärde samt ett antal registrerade fornlämningar.

Då förslaget till detaljplan inte helt är förenlig med ÖP 2025, och är av stort allmänt intresse föreslås detaljplanen upprättas i enlighet med utökat förfarande. Planavtal har upprättas med Västra Götalandsregionen Västfastigheter.

På grund av att detaljplanen inte är helt förenlig med ÖP 2025 och att Länsstyrelsen i sitt yttrande under granskning befarar att riksintresse kan påverkas och att planen inte kan accepteras och att den kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas föreslår vi att beslut om antagande sker av KF 27 november 2017.

Beräknat lagakraftdatum blir då i december.

Motivering av beslut

Inkomna synpunkter och/eller invändningar som framförts under samrådstiden 12 februari till 5 mars, har behandlats och bemötts i bifogad samrådsredogörelse.

Granskningen har ägt rum under tiden 14 augusti till 8 september. Totalt har nio skrivelser inkommit, varav tre utan erinran. Inkomna synpunkter har behandlats och bemötts i bifogat granskningsutlåtande. Nedan redovisas en kort sammanfattning av de större synpunkter och/eller invändningar mot förslaget som inkommit. Därtill vilka förändringar och tillägg till detaljplanen som föreslås.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL (riksintresse) och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Detta då Länsstyrelsen befarar att avrinningen från planområdet i huvudsak sker mot Skåningstorpskärrret som är naturreservat och Natura 2000-område. Ingenstans, i vare sig planbeskrivningen eller dagvattenutredningen, finns någon redovisning eller bedömning om det finns en risk för påverkan på de värden som ska skyddas inom Natura 2000-området Skåningstorpskärrret. Det är en viktig sak att det kontrolleras att den plan för dagvattnet är så pass robust att dagvatten och bräddningar inte kan orsaka skador på värdena i Skåningstorpskärrret.

Vi svarar att dagvattenhanteringsplanen och planbeskrivningen har uppdaterats med denna information om hur Skåningstorpskärrret kan komma att påverkas av dagvatten från planområdet.

Länsstyrelsen anser att det ska framgå i detaljplanens bestämmelser att exploatering, som tex, byggnation, anläggande av gång/cykelväg mm inom fornlämning och fornlämningsområdet inte är tillåtet inom Ryds kullar. Gravfältet har högt antikvariskt värde och Länsstyrelsen anser att exploatering inom fornlämningen och fornlämningsområdet inte är lämpligt. Anläggningar som skyltar, bänkar etc. inom fornlämningen och fornlämningsområdet kräver tillstånd enligt KML.

Vi svarar att planbestämmelsen n₇ har tillkommit inom en ny markerad egenskapsyta inom naturmarken i sydväst. Planbestämmelsen redogör att det inom ytan finns fast fornlämning som ska bevaras och som kräver utökad lovplikt vid markarbeten. Detta för att skydda fornlämningen ytterligare.

Länsstyrelsen är tveksam till om gravfältet alls ska ingå i planen.

Vi svarar att då det inte är tillåtet att sätta en bestämmelse om utfartsförbud i detaljplanegräns anser vi att planbestämmelse om naturmark ska vara kvar för att bland annat Ryds kullar och marken därikring ska få förbli orörd och inte exploateras av exempelvis vägar i framtiden.

Sakägaren Turmalinen 1 har inkommit med synpunkter på:

Att de får sjukhuset alldeles för nära

Att värdet på huset och att utsikten försämras

Att Skanskas önskemål om att dra en väg genom ett naturreservat mot Rånnavägen kommer förstöra en hel stadsdel och att de inte vill att det ska åka statstrafik eller tung lastbilstrafik på båda sidor om deras hus

Att de befarrar att tanken är att komma runt (sjukhusets) avslaget för att borra för värmen och att således de som har borrarat efter bergvärme förlorar effektivitet
Att de befarrar att vi tar ner träd och sätter upp bullerplank som gör området otillgängligt för djur och natur

Vi svarar att den närmaste gränsen till byggrätt för Skaraborgs Sjukhus Skövde inom gällande detaljplan (från er fastighet) är oförändrad i förslag till ny detaljplan. Skillnaden är att det ungefär 300 meter nordväst om fastigheten tillkommer en ny gräns för att möjliggöra för bebyggelse. Så i dagsläget har Skaraborgs Sjukhus Skövde redan möjlighet att exploatera på samma avstånd som förslag till ny detaljplan föreslår.

Vi bedömer att avståndet mellan er fastighet och Skaraborgs Sjukhus Skövde är tillräcklig för att både sjukhuset ska kunna fortsätta sin verksamhet och befintliga bostäder ska kunna vara kvar utan att påverka varandra negativt.

Vi svarar att en ny vägdragning genom naturreservatet är inget som behandlas eller regleras i förslag till ny detaljplan för Lövängen. Detaljplanen föreslår inte någon ny placering av varken Rånnavägen eller Karstorpsvägen. Ingen av vägarna regleras i förslag till ny detaljplan.

Vi svarar att detaljplanen varken kan eller får reglera vilken typ av uppvärmningssystem som fastighetsägaren väljer att använda. Därför är frågan om vilken typ av uppvärmning som Skaraborgs Sjukhus Skövde väljer inget som rör granskningen av detaljplanen.

Vi svarar att intentionen med förslag till ny detaljplan är att möjliggöra för Skaraborgs Sjukhus Skövdes framtida expansion samt att bevara natur- och kulturmiljön inom planområdets sydvästra del. Och att det i dagsläget inte är aktuellt att sätta upp bullerplank längs Rånnavägen.

Andra större förändringar av detaljplaneförslaget som inte varit resultatet av yttranden under granskningen föreslås vara att en byggrätt har tillkommit inom prickmarken i detaljplanens nordöstra del. Detta för att sjukhuset ska kunna uppföra byggnader för eldrift. Ytan får bestämmelse om högsta totalhöjd 10 meter exklusive master och torn, att slantning ska ske inom kvartersmark, marklov för träd och att det inom ytan ska finnas möjlighet till infiltration.

Därutöver har förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdagats under granskningstiden inarbetats i detaljplanen. Justeringar av detaljplanens handlingar enligt ovan bedöms inte föranleda att planförslaget behöver ställas ut för förnyad granskning. Synpunkter som framförts av sakägare bedömts ha tillmötesgått i den omfattning som kan hanteras i detaljplanen.

Handlingar

TU Detaljplan för Lövängen 1, mm Antagande

Handling_Plankarta antagande

Handling_Tjänsteskrivelse antagande

Handling_Granskningens utlåtande

Handling_Planbeskrivning antagande

Skickas till

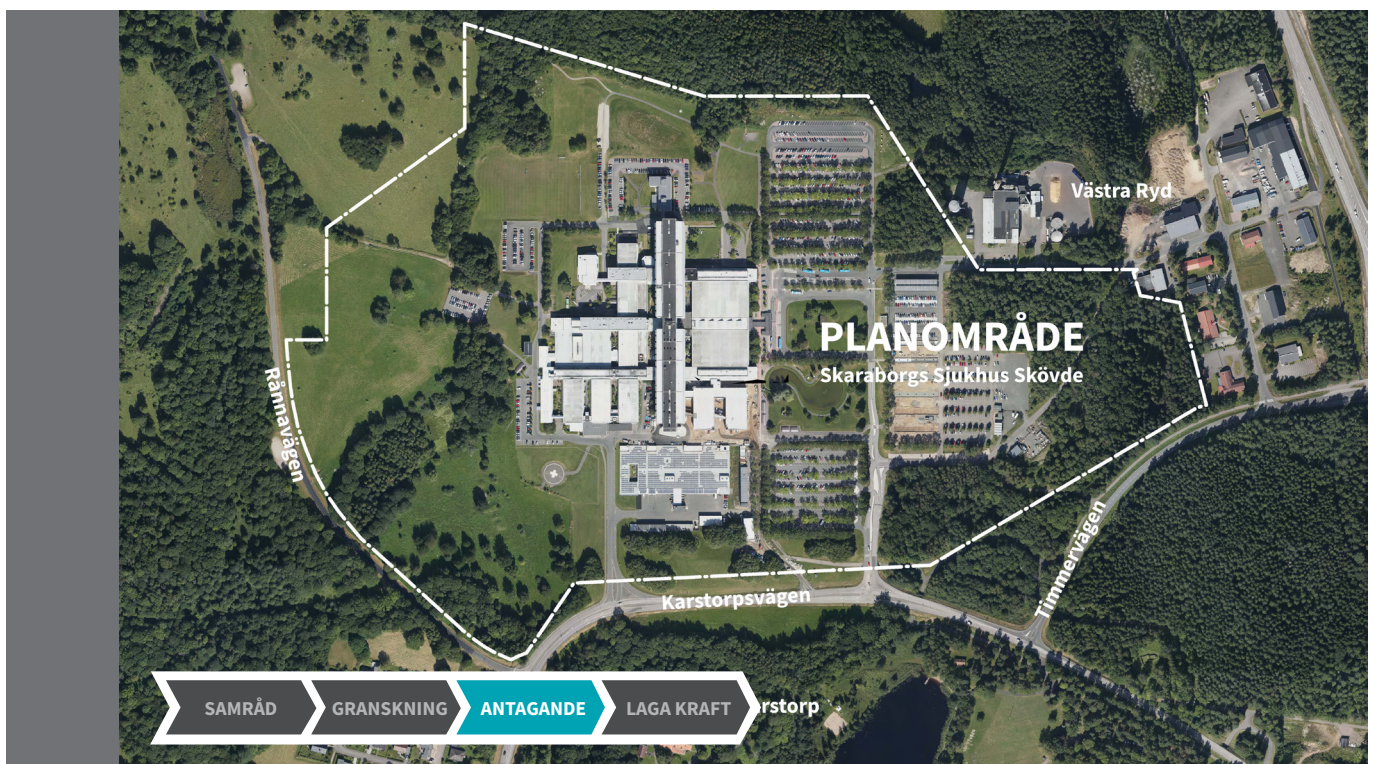
Sektor samhällsbyggnad

Detaljplan för Lövängen 1, mm

Planbeskrivning

Upprättad 2017-10-09 Sektor samhällsbyggnad

Antagandehandling PLAN.2016.9



INNEHÅLL

TIDPLAN (bedömd)	3
PLANHANDLINGAR	4
PLANBILAGOR	4
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN	5
PLANDATA	5
Lägesbeskrivning	
Areal	
Markägoförhållanden.	
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	5
Översiktsplan 2025	
Detaljplaner	
Riksintresse	
Programförklaring för Skövde kommun	
Kulturprogram	
PLANENS HANDLÄGGNING	7
Förfarande	
Planprogram	
Miljöbedömning och Miljökonsekvensbeskrivning	
Kommunala beslut i övrigt	
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRING	8
Mark och vegetation	
Hänsyn och kompensation	
Geotekniska förhållanden mm	
Fornlämningar och kulturhistoriska miljöer	
Strandskydd	
Jordbruksmark	
SOCIAL HÅLLBARHET	14
Helhetssyn	
Variation	
Samband	
Identitet	
Inflytande och samverkan	
BEBYGGELSEOMRÅDEN	15
Befintlig och planerad bebyggelse	
Byggnadskultur och gestaltning	
Planbestämmelser	
Tillgänglighet	
Skyddsrum	
FRIYTOR	19
Rekreation och naturmiljö	
GATOR OCH TRAFIK	19
Gatunät, gång- och cykeltrafik	
Kollektivtrafik	
Parkering	

TEKNISK FÖRSÖRJNING	20
Vatten och avlopp (VA)	
Dagvatten	
El och fiber	
Värme	
Avfall	
MILJÖBESKRIVNING/STÖRNINGAR	22
Trafikbuller	
Helikoptertrafik	
Transport av farligt gods	
PCB sanering	
Radon	
Föroreningar	
Småbiotoper	
Klimatanpassningsåtgärder	
Miljö kvalitetsnorm	
GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	29
Organisatoriska frågor	
Fastighetsrättsliga frågor	
Ekonomiska frågor	
Teknisk försörjning	
AVGIFTER OCH TAXOR	32
Vatten och avlopp	
Bygglov, bygganmälan och planavgift	
Lantmäteriförrättning	
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	32
Genomförandetid	
Utökad lovplikt	
MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN	33

TIDPLAN (bedömd)

3/10 - 16	KS - Beslut om uppdrag
6/2 - 17	KS - Beslut om samråd och behovsbedömning
v 7-9	Samråd och remiss (13/2 - 5/3)
22/5	BSB
19/6	KS - Beslut om granskning
v 33-36	Granskning och remiss (14/8 - 8/9)
9/10	BSB
30/10	KS - Beslut om Antagande
27/11	KF - Beslut om Antagande
	3 veckor överklagandetid
25/12	Laga kraft ca

PLANHANDLINGAR

Plankarta med bestämmelser

Planbeskrivning

Samrådsredogörelse

Granskningsutlåtande

PLANBILAGOR

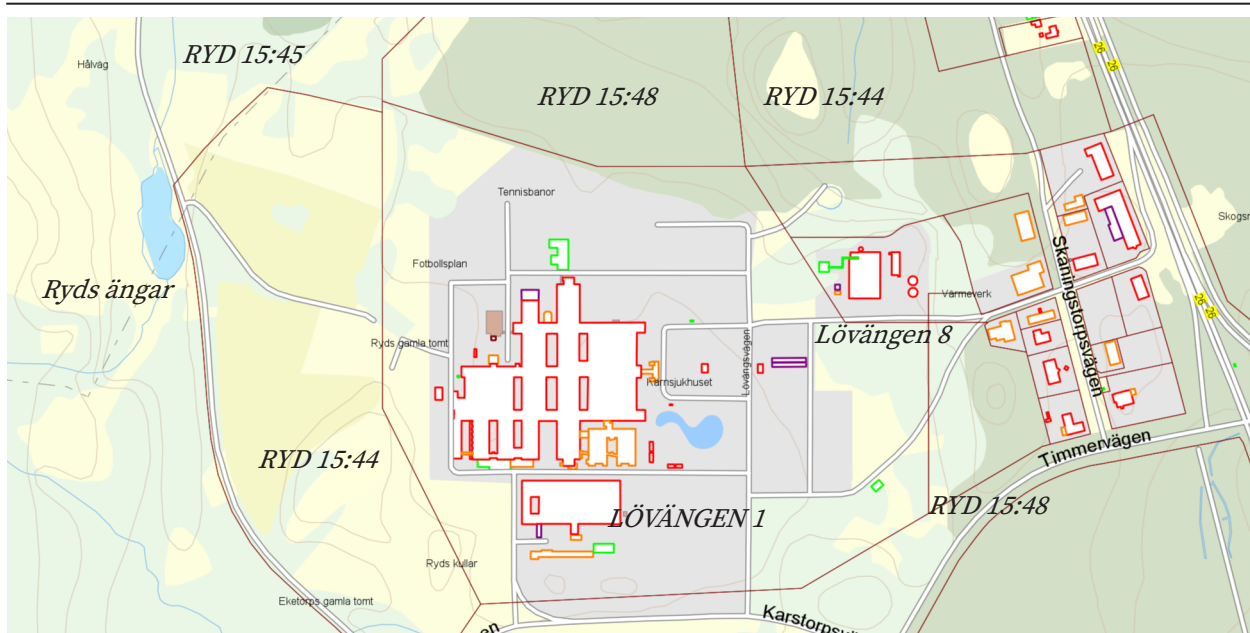
- A. Behovsbedömning, 2017-01-15
- B. Resultat från utförda grundundersökningar, AB Flygfältsbyrå, 1968-11-20.
- C. PM Geoteknik, nybyggnad akutmottagning mm, BGM, BG&M Konsult AB, 2016-11-17
- D. Markteknisk undersökningsrapport, BG&M Konsult AB, 2016-11-17.
- E. Naturvärdesinventering väster om KSS, Skövde, Västra Götaland, Naturcentrum AB, 2016-12-16
- F. Dagvattenhanteringsplan, COWI AB, september 2017 med bilaga 1-3.
- G. Arkeologisk utredning, 2017-02-21 Diariernr: 431-22133-2016
- H. Tillbyggnad akut- och psykiatriblocket, Förstudie, Västra Götalandsregionen, juni 2015
- I. Trafikmätning, mars 2017
- J. Våtmarker för dagvattenhantering och naturvård vid Skaraborgs sjukhus Skövde, 2017-03-21

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att möjliggöra för tillbyggnad och ombyggnad av sjukhusbyggnaderna inom befintlig fastighet Lövängen 1 samt utökning av fastigheten västerut.

Västra Götalandsregionen har inkommit med en ansökan om en ny detaljplan. Inom detaljplanen kan följande byggnader och anläggningar bli aktuella att uppföra: vårdbyggnader, bostäder för studenter och anhöriga, patienthotell, parkeringshus, teknikbyggnader inklusive torn och master, vägar och parkeringar, dammar för dagvatten, solcellspark samt sjukhuspark.

Vid utbyggnaden av Skaraborgs Sjukhus Skövde ska närheten till den kulturhistoriska miljön, naturområdet och det omgivande värdefulla landskapet beaktas. En utbyggnad kommer att påverka det befintliga landskapet och topologin. Även siktlinjer och ljusförhållanden ska beaktas vid utbyggnaden.



Fastigheter kring och inom planområdet.

AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens grundläggande hushållningsbestämmelser (MB 3 och 4 kap). Området bedöms vara lämpligt för vårdändamål.

PLANDATA

Lägesbeskrivning

Planområdet är beläget i norra delen av Skövde stad, norr om Karstorpsvägen och öster om Rånnavägen. Planområdet omfattar fastigheten Lövängen 1 (Skaraborgs Sjukhus Skövde) samt del av fastigheten Ryd 15:44.

Areal

Planområdet omfattar en total areal av cirka 50 hektar.

Markägoförhållanden

Fastigheten Lövängen 1 ägs av Västra Götalands Landsting. Skövde kommun äger all övrig mark inom planområdet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan 2025

I översiktsplanen ÖP 2025, antagen av kommunfullmäktige 2012-06-18, utpekats planområdet som område för befintliga verksamheter och pågående markanvändning. Förslaget till detaljplan är därför inte helt förenligt med ÖP 2025.

Utanför plangränsen i sydväst finns ett utpekad viktigt grönstråk.



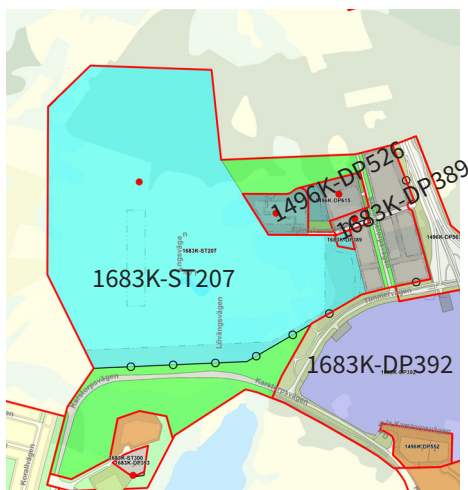
Planområdets avgränsning.



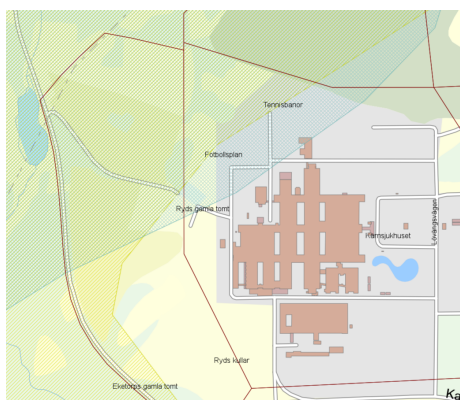
ÖP 2025

Förklaringstext:

Grå yta	Befintliga verksamheter
Vit yta	Pågående markanvändning
Gröngul yta	Begravningsplats
Klarrön yta	Tätortsnära natur
Grön linje	Viktigt grönstråk



Gällande detaljplaner för planområdet och angränsande till planområdet.



Riksintresse friluftsliv (blågrön)
Riksintresse naturvård (gul)

Detaljplaner

Gällande detaljplaner som ligger helt eller delvis inom planområdet:

Plannummer	Namn	Beslutsdatum
1683K-ST 207	Kärnsjukhusområdet mm	1970-04-22

Gällande detaljplan reglerar användningen för allmänt ändamål, industri- bostadsändamål, gata och park.

Nedan anges detaljplaner som gränsar till planområdet. Innehållet i dessa är mark för fjärrvärmeverk, industri, natur, begravningsplats och lokalgata.

Plannummer	Namn	Beslutsdatum
1683K-DP 389	Del av kv Lövängen	1992-01-07
1496K-DP 526	Lövängen 2 mm	2003-12-03
1683K-DP392	Begravningsplats Södra Ryd	1992-03-13

Riksintresse

Planområdet berörs i sin helhet av riksintresse för försvaret - influensområde luftrum. Riksintresset bedöms inte påverkas negativt av detaljplanen.

I den nordvästra delen omfattas området av riksintresse för friluftsliv och naturvård. Gränsen för riksintesse friluftsliv och naturvård går idag in över ett större område som redan är ianspråkstagat för den pågående verksamheten som finns där idag. Sektor samhällsbyggnad bedömer därför att detaljplanen inte kommer att innebära påtaglig skada på riksintresset för friluftsliv. Friluftslivet kan fortsätta att bedrivas trots att delar av området ligger inom planområdet. Samma sak gäller för riksintesse naturvård. I nordväst går 15 meter av plangränsen tillika föreslagen fastighetsgräns i gränsen för naturvård. I övrigt är avståndet mellan riksintesse naturvård och kvartersmarken mellan 60-160 meter. Detta avstånd bedöms som tillräckligt för att inte påverka riksintresset negativt. Riksintesse naturvård hamnar delvis inom planområdet i sydväst. Inom detta område reglerar detaljplanen att marken ska användas som naturområde vilket är i linje med riksintesse naturvård. I avtal med fastighetsägaren ska skötsel av dagvattenanläggning och åtgärds- och underhållsplan för bevarade av biotoper ingå. Den dagvattenanläggning som kommer att tillskapas i planområdets sydvästra del bedöms som tillräcklig för att ta hand om dagvatten från planområdet och för att inte påverka Riksintesse naturvård negativt.

Dagvattenhanteringsplanen, bilaga F, redovisar hur dagvatten från planområdet renas innan det når naturreservat och Natura 2000-område (Skåningstorpskärret). De befintliga och tillkommande reningsåtgärder inom och utanför planområdet bedöms som fullgoda för att inte påverka riksintessen negativt.

Programförklaring för Skövde kommun

Skaraborgs Sjukhus Skövde är en av många viktiga värden som ska utvecklas och komuniceras.

Kulturprogram

Området berörs av kulturmiljöprogram 2011 Tätorterna. I programmet står att:

”I och med statsmaktens satsning efter kriget på att förstärka centralorterna i rikets län hade Skövde tilldelats rollen som Skaraborgs nya länscentrum, något som dock inte var helt förankrat inom hela länet i övrigt. En av effekterna av centralortsfunktionen var tillkomsten Skaraborgs läns nya centralsjukhus 1967–73. Skaraborgs sjukhus Skövde anlades som ett väldigt byggnadskomplex uppe på Ryds herrgårds marker på ostslutningen av Billingen. Sjukhusområdet blev stadsplanelagt 1969.”

”Till byggandet av det nya sjukhuset i Skaraborgs län hade Skövde stadsfullmäktige år 1967 ställt 300 000 kvadratmeter mark i Ryd och Karstorp till förfogande för landstinget. Södra Ryd byggdes upp som en satellitförort till Skövde, i anslutning till sjukhuset på Billingens östra sluttning. Södra Ryd var det största bostadsprojektet på många år och kom att dominera utbyggnaden av Skövde på 1970-talet.”

PLANENS HANDLÄGGNING

Förfarande

Detaljplanarbetet sker med utgångspunkt från reglerna i den nya plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Med hänsyn till det allmänna intresset handläggs detaljplanen med utökat planförfarande.

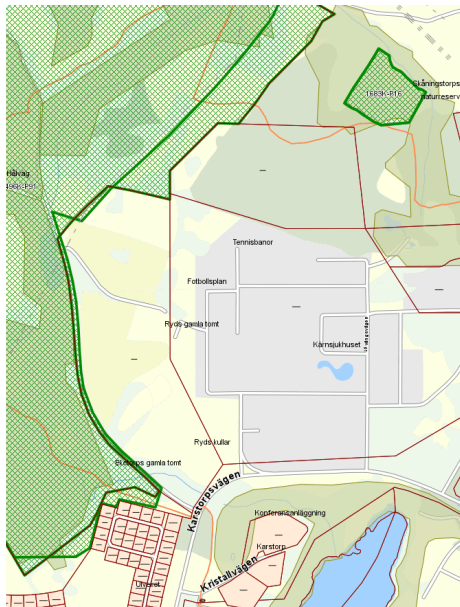
Planprogram

Det tidigare kravet i gamla plan- och bygglagen (PBL 1987:10) om att en detaljplan, om det inte är onödigt, ska grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen, finns inte kvar i nya PBL.

Några andra skäl till att detaljplanen ska föregås av ett programskede bedöms inte finnas.

Miljöbedömning och Miljökonsekvensbeskrivning

Om genomförandet av planen kan antas få en betydande miljöpåverkan, ska enligt plan- och bygglagen (PBL 4 kap. 34 §) miljökonsekvenserna redovisas i omfattning och innehåll som följer av 6 kap. 12 § och 13 § första stycket miljöbalken.



Naturinventering och naturhänsyn:

Enfärgad grön yta:

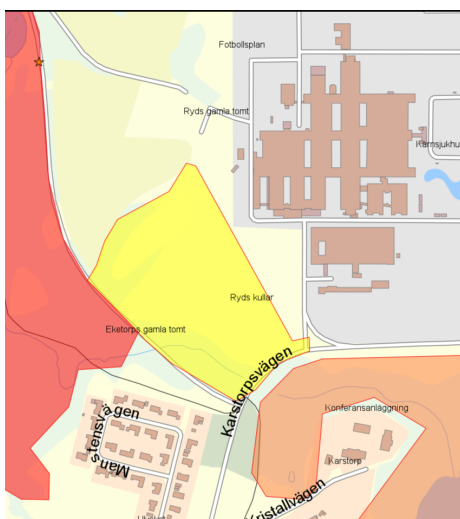
Lövskogsinventering

Mörkgrön rutig yta:

Naturreservat

Ljusgrön rutig yta:

Natura 2000



Utdrag ur Naturvårdsprogrammet

gul markering:

høgt naturvärde

orange markering:

mycket høgt naturvärde

rød markering:

høgst naturvärde

Vid kommunens ställningstagande till om planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning. Om behovsbedömningen visar på en betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning göras och resultatet redovisas i form av en miljökonsekvensbeskrivning.

Sektor samhällsbyggnad bedömer utifrån framtagna behovsbedömning (bilaga A) att ett genomförande av planen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Avstämning av behovsbedömningen har skett med Länsstyrelsen 2017-02-03.

Kommunstyrelsen beslutade vid sammanträde 2017-02-06 § 19/17 att genomförandet av planförslaget inte bedöms medföra någon betydande miljöpåverkan varför något behov av en miljöbedömning inte föreligger.

Länsstyrelsen i Västra Götaland har i yttrande, daterat 2017-02-14, framfört att de delar kommunens bedömning i frågan.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunstyrelsen beslutade 2016-10-03 KS § 187/16 att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att upprätta detaljplan för Lövängen 1.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRING

Mark och vegetation

I ÖP 2025 finns utpekade viktiga grönstråk utanför planområdet. Dessa är utpekade i sydväst och nordost om planområdet.

Väster om Rånavägen och planområdet finns ett naturreservat och ett natura 2000-område.

Inom planområdets sydvästra del finns Ryds kullar. Ryds kullar är ett fornlämningsområde som ligger omedelbart sydväst om Skaraborgs sjukhus Skövde. De utgör ett markant inslag i landskapsbilden. På kullarna finns några enstaka ekar, hagtorns- och hasselbuskar.

Omgivningarna utgörs av kulturbetesmarker. På gravhögarna finns torrängsvegetation av ängshavre, tjärblomster, flentimotej, brudbröd, backnejlika, darrgräs, bockrot, stor och liten blåklocka samt nässelsnärja. Norr om kullarna finns ett kärr och ett område med sumpskog. I kärret finns tagelstarr, vippstarr, plattstarr, slokstarr, gökblomster. Naturvärdena hotas av igenväxning och upphörd hävd.

I Naturvårdsprogrammet betecknas området kring Ryds kullar med høgt naturvärde (område 5703).



Naturinventeringar, förklaringstext:

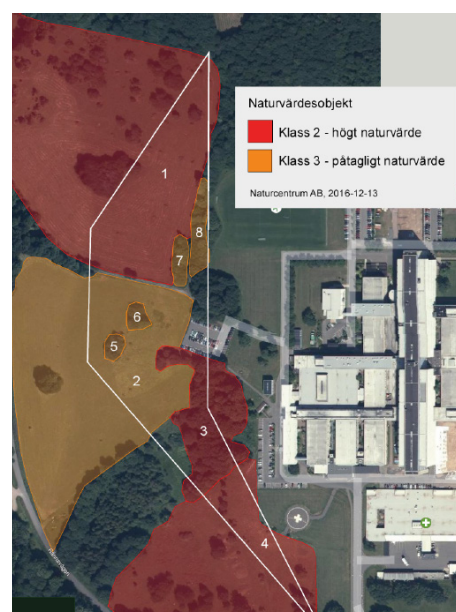
Grå yta Ång- och betesmark
 Blåstreckad yta Våtmarksinventering
 Grågrön yta Lövkogsinventering
 Röd trekant Rödlistad storsvamp
 Röd stjärna Rödlistade kärlväxter
 Röd fyrkant Rödlistade lavar

Väster om Rånnavägen finns ett område som ingår i lövkogsinventeringen. Inom föreslaget planområde och väster om planområdet förekommer rödlistade arter (storsvamp och kärlväxter), våtmarksinventering, ängs- och betesmark.

Området runt Ryds kullar är idag betat av får. Detta är viktigt för att få fram områdets unika landskapsformer och stärka de biologiska och kulturella värden som finns här idag.

En större halvdöd ask, diameter 4,6 m, finns i området. Det är av stort biologiskt värde att denna sparas. Död ved och mulm ger utrymme för såväl en rik lavflora som insektsfauna. Asken bär troligen spår av tidigare hamling.

En naturvärdesinventering har utförts av Naturcentrum AB, Bilaga E. Naturvärdesinventeringen koncentrerar sig till den västra delen av planområdet, den del som inte är detaljplanerad sedan tidigare. Inventeringen beskriver att området domineras av tre stora naturbetesmarker och några mindre lövkogsbestånd och att så gott som hela inventeringsområdet har påtagliga eller höga na-



Naturvärdesobjekt i inventeringsområdet väster om sjukhuset i Skövde.



Del av Ryds kullar.

turvärden. Lövsjogsbeståndet som ligger rakt söder om parkeringsplatsen i östra delen av inventeringsområdet är särskilt värdefullt och har högt naturvärde. Här finns en mycket gammal och grov ask som har ett mycket stort biologiskt värde. Många av almarna i beståndet hyser en rödlistad svamp som huvudsakligen växer på gamla grova almar och är klassad som sårbar.

Totalt avgränsades och beskrevs åtta naturvärdesobjekt i inventeringsområdet. Tillsammans täcker de nästan hela den inventerade ytan. Flera av naturvärdesobjekten är så stora att de även sträcker sig långt utanför själva inventeringsområdet.

Detaljplanen bedöms inte innebära någon påtaglig skada för närliggande naturområden.

Hänsyn och kompensation

Sektor samhällsbyggnad bedömer att kulturmiljölandskapet kring Ryds kullar ska bevaras och att hänsyn ska tas till området vid utbyggnad av Skaraborgs sjukhus Skövde. Släntning ska ske inom kvartersmark. Kvartersmarken är placerad utanför en radie av 25 meter runt Ryds kullar för att ge fornlämningen utrymme.

De övriga värden som naturvärdesinventeringen pekar ut såsom stenrosen och åkerholmar föreslås att flyttas eller tas bort för att ge plats åt utbyggnaden. Dispens ska sökas hos Länsstyrelsen.

Det är önskvärt att bevara den inventerade större halv-döda asken som finns inom planområdet. Askens saknar bevarandeskydd i detaljplanen.

De biotoper som finns i norra delen av det inventerade området ska stärkas och utvecklas i syfte att kompensera för de biologiska värden som tas bort i samband med exploateringen. En åtgärds- och underhållsplan ska upprättas med fastighetsägaren.

Förslag på åtgärdsplan är att flytta och bevara de biotopskydd som påverkas. Förslagsvis till det kvarvarande området mellan Naturreservat Rånna-Ryd och Lövängen 1. Samt att restaurera de ca 40 odlingsrösen för att förstärka områdets natur- och kulturvärden. Sektor samhällsbyggnad föreslår även att området mellan Lövängen 1 och Naturreservat Rånna-Ryd avsätts med formellt skydd, som naturreservat, för att säkerställa naturvärden på lång sikt.

Planområdet är utformat för att ta hänsyn till det befintliga kulturhistoriska landskapet i väst och inte göra större ingrepp i det vidsträckta kulturhistoriska landskapet än nödvändigt.

Geotekniska förhållanden mm

Geotekniska undersökningar genomfördes i samband med nybyggnaden av sjukhuset. En sammanställning av resultatet av utförda geotekniska undersökningar har dokumenterats av AB Flygfältsbyrå (nov 1968), se Bilaga B. Redovisningen redogör för borrhålens placering, marknivåer och grundförhållanden.

Grundförhållandena består av mäktiga friktionsjordarter inom hela det undersökta området. I borrhålen har sonderingarna drivits till ett djup på 10 meter, i de fall sonderingen stoppats tidigare har detta berott på hög sten- eller blockhalt. Stenhalten är ofta riklig närmast markytan ner till ca 2 meter.

Jordarterna är sand och sten med varierande inblandning av grus och mo, lagren är tydligt skiktade och i de flesta fall fast lagrade.

Grundvatten har påträffats vid ett tillfälle, vattenytan låg då ca 5,3 meter under markytan.

En geoteknisk undersökning för den nu aktuella tillbyggnaden har tagits fram av BGM, BG&M Konsult AB 2016-11-17. En kort sammanfattning av denna redovisas nedan. Undersökningen biläggs i sin helhet (Bilaga C).

Marken inom området består till stor del av isälvsavlagringar som mestadels består av sand, ner till stort djup. I närheten av befintligt sjukhus samt inom områdena där tidigare bebyggelse har funnits finns det delvis fyllning ovanpå den naturligt lagrade jorden.

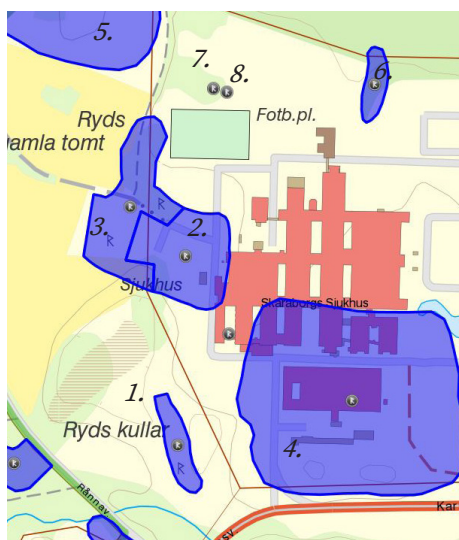
Det bör beaktas att jorden inom området innehåller rikligt med skiffer. Den naturligt lagrade jorden bedöms som fast till mycket fast lagrad.

Marken inom området där en ny väg planeras är relativt kuperad. De avvägda nivåerna vid borrhålen varierade här mellan +140,8 och +147,3.

Ytskiktet bestod här av siltig mulljord ner till 1,3 meters djup, härunder följer torv ner till djupet 2,5 meter. Underliggande jord består av siltig sand ner till 5 meters djup. Inom de högre belägna delarna av vägens sträckning består jorden direkt under ytskiktet av friktionsjord.

Vid undersökningar i den västra delen av planområdet uppmättes den fria grundvattenytan till 16,4, 14,8 och 15,6 meter under markytan. I ett öppet borrhål (nr 53 placerat i en sänka) påträffades den fria ytan 1,5 meter under markytan.

Det bedöms ej föreligga några stabilitetsproblem inom området för planerad byggnation. Detta med hänsyn till marklutningar samt rådande jordlagerförhållanden.



Utdrag ur Riksantikvarieämbetets
Fornsök

1. Ryds kullar, ett gravfält från sten-
brons- järnålder.
2. Bytomt/gårdstomt, medeltida kul-
turhistorisk lämning.
3. Bytomt/gårdstomt, medeltida kul-
turhistorisk lämning.
4. Blästbrukslämning, järnålder -
medeltid. Borttagen
5. Fossil åker med röjningsrösen.
6. Sammanförda lämningar, sten-
sättningsliknande lämningar i
park-/skogsmark.
7. Stensättning från brons- järnål-
der.
8. Röse från bronsåldern.

Inom området bedöms LOD genom perkolation som genomförbar. Ytlig och spridd infiltration till grönytor kan sannolikt utföras under förutsättning att marklutningar skapas från hus.

För rekommenderad grundläggning hänvisas till bilagda utredningar.

Fornlämningar och kulturhistoriska miljöer

Området gränsar i väster till Ryds ängar. Kulturmiljön är av mycket stort kulturhistoriskt värde i samspel med mycket stora naturvärden.

Kulturmiljön utgörs av ett kamelandskap med karaktäristiskt byläge i sluttning, förhistoriska fornlämningar, del av övergiven bytomt, medeltida gårdstomt, väglämning och riktiga partier av äldre kulturlandskap med ängspartier, betesmarker, fossil åkermark, röjningsrösen, fågator, stensträngar, stengärdesgårdar, torplämningar etc, samt välbevarad f.d. torpbebyggelse från 1700-1800-tal.

Anläggandet av det stora bostadsområdet Södra Ryd och framför allt av sjukhuset 1967–73 innebar att det småskaliga jordbruks- och kulturlandskapet kring Ryds herrgård och Ryds gamla bytomt kraftigt förändrades.

Kulturmiljön Ryds ängar har här avgränsats till södra delen av det stora naturreservatet Rånna Ryd som sträcker sig flera kilometer i nord-sydlig riktning längs Billingens östsluttning. Södra och östra delen av kulturmiljön ligger utanför reservatet och går in i sjukhusparken fram till västsidan av Skaraborgs Sjukhus Skövde samt omfattar i sydost Ryds kullar närmare Karstorpssjön.

Området har haft och har fortfarande en stor mängd förhistoriska lämningar som vittnar om tidig aktivitet.

Vid anläggandet av Skaraborgs Sjukhus Skövde 1967-73 utfördes en arkeologisk undersökning vilket resulterade i att en mycket stor järnframställningsplats borttogs. Det väldiga sjukhuskomplexet täcker idag större delen av den västra bydelens östparti. I den omgivande sjukhusparken finns fornlämningar. Bland annat i bytomtens västra del där merparten av gårdarna en gång legat. Där finns flera urskiljbara byggnadslämningar. Herrgårdsbebyggelsen låg närmare västsidan av Skaraborgs Sjukhus Skövde, delvis under en befintlig parkering. Två eventuella förhistoriska gravar ligger norr om sjukhuset.

I anslutning till sjukhusparken finns även flera inslag av småskaligt odlingslandskap såsom stenmurar och vägnät etc.

Ryds kullar, sydväst om Skaraborgs Sjukhus Skövde, hörde på 1600-talet till Karstorp som var nära förbundet med

Ryds säteri. Kamelandskapet är här mycket småkuperat och befintliga kullar kan ha använts i anläggandet av höggravfältet från järnåldern. Gravfältet omfattar numera 13 gravar, varav 11 runda högar och två ovala långhögar.

Gravfältet har högt antikvariskt värde. Exploatering såsom byggnation eller anläggande av gång- och cykelväg, inom fornlämningen är inte tillåten. Att anlägga exempelvis skyltar eller bänkar inom fornlämningen och fornlämningsområdet kräver tillstånd enligt Kulturmiljölagen, KML.

Ryds kullar är överhuvudtaget ett mycket fint och värdefullt exempel på ett småskaligt äldre betes- och ängspräglat kulturlandskap, numera hävdad genom fårbeta. Även här finns spår av småskalig odling.

Åsen och Lilla Åsen uppmärksammas som enskilda byggnadsobjekt i boken "Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i Skövde kommun".

Med sitt sjukhusnära och stadsnära väl tillgängliga läge skulle kulturmiljön i likhet med naturreservatet kunna ha en stor pedagogisk betydelse. Det är mycket viktigt att området kan fortsätta att få vara ett varsamt använt stadsnära ströv- och rekreationsområde.

En arkeologisk utredning har genomförts av Västergötlands museum och bifogas detaljplanen, se Bilaga G. Syftet var att ta reda på statusen för de fornlämningar som finns i området. Ryds gamla tomt anses vara undersökt och borttagen i samband med tidigare undersökningar.

Den arkeologiska utredningen visar att inga nya fornlämningar påträffats men att tidigare kända fornlämningar ligger kvar inom planområdet. Innan exploatering av planområdet sker ska Länsstyrelsen kontaktas så att de fornlämningar som finns inom planområdet antingen kan bevaras eller att eventuella ingrepp i fornlämningarna kan klarläggas.

Strandskydd

Planområdet berörs inte av något strandskydd. Den befintliga anlagda damm som finns inom planområdet är inte utpekad på de ekonomiska kartor som redovisar strandskydd inom Skövde kommun.

Jordbruksmark

Marken i väst, inom fastighet Ryd 15:44, är ej tidigare detaljplanlagd och är klassad som jordbruksmark. För att ta marken i anspråk för annat ändamål än jordbruksmark krävs en motivering till villkoren i 3 kap 4 § Miljöbalken.

Sektor samhällsbyggnad anser att utbyggnaden av Skaraborgs Sjukhus Skövde är av ett väsentligt samhällsin-



Del av Ryds kullar.

tressen. För att Skaraborgs Sjukhus Skövde ska fungera på ett smart, sammanhängande och logistiskt effektivt sätt krävs att marken i väster tas i anspråk. Flödet inom befintlig sjukhusbyggnad kräver att akutmottagning och ambulanshallar växer åt väster. Ambulanshallarna och akuten behöver större yta för att tillgodose regionen med en tillfredsställande service. Att växa inom befintlig detaljplan i norr skulle kräva omfattande ombyggnationer och förflyttningar inom befintlig sjukhusbebyggelse. Därför anser sektor samhällsbyggnad att exploateringen åt väst är både samhällsekonomiskt och servicemässigt den mest lönsamma lösningen.

SOCIAL HÅLLBARHET

Boverket vill lyfta fem återkommande teman, som i hög grad är närvarande i den aktuella diskussionen om socialt hållbar stadsutveckling:

Helhetsyn

Utvecklingen av Skaraborgs Sjukhus Skövde är av ett stort allmänt och regionalt intresse. Här erbjuds en samhällsviktig funktion med specialistsjukvård av hög kvalitet för hela regionen. Områdesförnyelsen har en stor vikt för samhällsutvecklingen i Skövde kommun och innebär en långsiktig satsning för allmänheten.

För att Skaraborgs Sjukhus Skövde ska bli ett område med bra tillgänglighet och för att verksamheten ska kunna förbättra sina flöden inom byggnaden krävs att sjukhusområdet växer åt väster. I detta fall innebär det att natur- och kulturvärden tas i anspråk för det allmänna intresset. Det intrång som detaljplanen föreslår och de värden som tas i anspråk såsom vatten-, natur-, kulturvärden och biotoper, dessa värden bedöms inte överväga det allmänna intresset av att ta marken i väst i anspråk.

Planområdets närhet till kulturmiljön och kulturvärden ger området möjlighet att spegla både nutiden och vår historia.

Variation

Detaljplanen kommer att ge möjlighet till en förbättrad servicenivå genom en utökning av fastigheten för att tillskapa utrymme att bland annat utveckla ett nytt psykiatriblock. Det kommer också att finnas möjlighet att bygga studentbostäder och patienthotell inom planområdet. Fler målpunkter och möjliga mötesplatser kommer att tillskapas inom planområdet. Skaraborgs Sjukhus Skövdes närhet till det närliggande kulturhistoriska miljön berikar sjukhusområdet med stadsnära rekreationsområden.

Samband

Planområdet ger möjlighet att stärka området som målpunkt genom att utöka fastigheten och tillåta en högre bebyggelse på platsen. Utbyggnaden kommer att förbättra flödet inom Skaraborgs Sjukhus Skövde och underlätta logistiken inom verksamheten.

Sambandet mellan en natur- och kulturmiljö i nära anslutning till verksamhet för vård ger god möjlighet att använda miljön för rekreation för både patienter och anställda.

Identitet

Planområdet gränsar till ett område med mycket stort kulturhistoriskt värde i samspel med mycket stora naturvärden. Utbyggnaden av Skaraborgs Sjukhus Skövde kommer att ta hänsyn till dessa värden för att bibehålla denna för Skövde unika miljö. Bland annat genom att utforma bebyggelsen så att möjlighet till utblick mot miljön tillskapas. Området kommer också att ha ett värde i vårdarbetet som en miljö möjlig för rekreation och reflektion.

”Visionen är att skapa en ljus, lugn och harmonisk byggnad med god överblick, mycket dagsljus, vackra utblickar och en läkande miljö där både personal och patienter kan känna trygghet, lugn och tillförsikt.” (Bilaga H)

Inflytande och samverkan

Förslag till detaljplan har varit ute för samråd med berörda sakägare, myndigheter och medborgare i Skövde kommun, även mellankommunal samverkan har skett. Detta för att ge medborgare inflytande i den kommunala planeringen.

Barn och ungas rättigheter i enlighet med barnkonventionen har beaktats i planförslaget.

BEBYGGELSEOMRÅDEN

Befintlig och planerad bebyggelse

Skaraborgs Sjukhus Skövde planerades och byggdes mellan åren 1968 och 1973. Sjukhuset har varit i drift i ca 40 år och det finns ett mycket stort behov av upprustning och modernisering.

I planeringen ingår en tillbyggnad av ny akutmottagning samt en ny vårdbyggnad för psykiatri som även kommer att inrymma slutenvård psykiatri som idag är placerad i Falköping.



*Skaraborgs Sjukhus Skövde.
Bildkälla: Västfastigheter.*

Byggnaden föreslås som en tvåvåningsbyggnad med souterrängplan i ett sammanhållet akut- och psykiatriblock i sjukhusområdets västra del. Den får kopplingar både i markplan och kulvertplan med intilliggande intensivvårdsavdelning och operation samt med infektion, radiologi, intravenöst centrum och akutvårdsavdelningar.

Nuvarande ambulanshall rivs och ersätts med en större och modernare hall i anslutning till den nya akutmottagningen, vilket ger betydligt förbättrade flöden och trafiksäkerhet i sjukhusets sydvästra angöringszon där även sjukhusets helikopterplats är lokaliserad.

Det samlade akut- och jouruppdraget ska vara dimensionerat för det totala framtida akutflödet. Förslaget innebär en sammanhållen tillbyggnad för akutmottagning dimensionerad för vuxna och barn, totalt ca 70 000 besök per år, med tillhörande ambulanshall med katastrof- och saneringsrum. Den totala nybyggnadsytan är ca 18 000 m² BTA i tre våningar.

En ny entré, gemensam för akutmottagning och psykiatri, förläggs för angöring via sjukhusets akutinfart, till en angöringsgård gemensam med infektionsmottagningen. Styrande för placering och orientering har varit sambandskraven med huvudkorridorer och kulvert. De psykiatriska vårdavdelningarna är placerade för att få största möjliga utbyte av utsikten mot ängarna i väster.

Utöver vårdbyggnader kan även följande byggnader och anläggningar bli aktuella att uppföra inom planområdet: bostäder för studenter och anhöriga, patienthotell, pareringshus, teknikbyggnader inkl torn och master, vägar

och parkeringar, dammar för dagvatten, solcellspark samt sjukhuspark.

Enligt Västragötalandsregionens kompletterande förstudie daterad i juni 2015 så är visionen att skapa en ljus, lugn och harmonisk byggnad med god överblick, mycket dagsljus, vackra utblickar och en läkande miljö där både personal och patienter kan känna trygghet, lugn och tillförsikt.

Sjukhusområdet ska vara fysiskt tillgängligt med god framkomlighet och utan hinder samt socialt tillgängligt, välkomnande och tryggt. Förutsättningar för att gå, cykla och åka kollektivt ska förbättras.

Utemiljön runt sjukhuset är på olika sätt viktig för både patienter, anhöriga och sjukhuspersonal. Ambitionen är att rekreationsvärden runt sjukhuset ska vara enkla att nå och att de möjligheter som finns på området tillvaratas på bästa sätt. Träd och kullar som finns på sjukhusets västra sida är ett exempel på rogivande miljö på nära avstånd. Befintliga grönområden ska vårdas och utvecklas. Västfastigheter är mån om den parkmiljö som finns på sjukhusområdet och har intentionen att befintliga grönområden ska vårdas och utvecklas. Gröna rum mellan nya byggnader ska skapas och grönytor med infiltrationsmöjligheter eftersträvas.

Byggnadskultur och gestaltning

Skaraborgs Sjukhus Skövde har byggts till under många olika tidsperioder. Något speciellt skydd av bebyggelsens karaktär eller någon utpekad hänsyn vid gestaltning har inte införts som planbestämmelse.

Planbestämmelser

Planbestämmelsen DB₁-Vård inkl patienthotell och studentbostäder, gäller för hela fastigheten.

Planbestämmelsen NATUR är placerad i planområdets östra del. Detta för att området kommer nära område som är utpekad i ÖP 2025 som område för begravningsplats. Naturområdet innehåller även stora nivåskillnader och en grop samt ett stort antal ledningar.

Förslag till ny bebyggelse regleras med totalhöjd som exkluderar master och torn för att möjliggöra framtida behov.

Högst en tredjedel av fastigheten får bebyggas för att ge plats åt övriga funktioner inom byggrätten.

Planbestämmelsen n₁ har införts inom prickmarken, område där byggnad inte får uppföras, och reglerar att släntning ska ske inom kvartermark. Detta för att undvika slänter inom angränsande fastigheter och naturmark.

För att möjliggöra för solceller på ytan i väst reglerar planbestämmelsen att marken får med undantag av carport med solceller och tillhörande ställverksbyggnad inte förses med byggnader. Samma yta har bestämmelse om att det inom markytan ska finnas möjlighet till infiltration av dagvatten.

Träd med ett stamomfång överstigande 30 cm får inte fällas utan marklov. Planbestämmelsens intention är att träden ska bevaras men att ett visst underhåll och gallring ska vara möjlig. Exempelvis har befintliga parkeringsytor avgränsningar med rödek som är ca 50 år gamla. Det finns ett värde i att ha kvar träden då de ger skugga, tar upp dagvatten och bidrar till en vacker stadsbild. Marklov krävs för fällning av träd.

Minst en tredjedel av egenskapsytan ska möjliggöra infiltration av dagvatten. Detta kan ske på olika sätt exempelvis genom vegetation, genomsläppliga material och gröna tak.

Inom kvartersmark i sydväst reglerar bestämmelser att marken inte får hårdgöras och att yta är avsedd för dagvattenhantering med anlagd våtmark och översvämningssyta för att säkerställa att yta för dagvattenhantering finns inom kvartersmark.

Naturmark är införd i planområdets sydvästra del för att skydda naturvärden och för att inte framtida vägdragningar ska ske över Ryds kullar. Planbestämmelsen n₇ redogör att det inom egenskapsytan runt Ryds kullar finns fast fornlämning som ska bevaras och som kräver utökad lovplikt vid markarbeten. Detta då exploatering såsom byggnation eller anläggande av gång- och cykeltväg, inom fornlämningen inte är tillåten. Att anlägga exempelvis skyltar eller bänkar inom fornlämningen och fornlämningsområdet kräver tillstånd enligt Kulturmiljölagen, KML. Närheten till Ryds kullar har reglerats så att kvartersmarken är placerad med en radie av 25 meter från mitten av kullarna. Kvartersmarkens prickmark, området där byggnad inte får uppföras, innehåller även bestämmelse om att släntning ska ske inom kvartersmark. Dessa åtgärder är till för att inte miljön och landskapet kring planområdet ska förändras.

Tillgänglighet

Markplaneringen ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter utan problem. Tillgängligheten inom kvartersmark ska följa gällande byggregler.

Skyddsrum

Skyddsrum behöver inte byggas då planområdet ligger utanför skyddsrumsområde.

FRIYTOR

Rekreation och naturmiljö

I naturreservatet Ryds ängar finns bland annat naturstigar och informationsskyltar. Kulturmiljölandskapet har en unik miljö- och landskapsbild med stora naturvärden. Området är ett viktigt närrekreationsområde för Skövde och det genomkorsas av flera leder, inte minst Billingleden i nord-sydlig riktning.

GATOR OCH TRAFIK

Gatunät, gång- och cykeltrafik

Planområdet har ett väl utvecklat gång och cykelvägnät. Tillgång till väderskyddade cykelställ finns. Intentionen är att det fortfarande ska vara enkelt att nå planområdet efter utbyggnad av befintlig bebyggelse.

Gatunätet kommer att utvecklas i samband med utbyggnaden. Infarten söder om planområdet kommer att förlängas västerut för att nå den nya bebyggelsen.

I syfte att på bästa sätt planera logistiken och trafiken inne på sjukhusområdet har trafikmätningar för infarterna till sjukhuset utförts i mars 2017, se bilaga I. Resultatet av mätningen visar att årsdygnstrafiken (ÅDT) uppmätts till 5588 fordon vid infarten till huvudentrén och 2055 fordon vid infarten till akuten. Tidigare mätningar som har utförts på Karstorpsvägen utanför Skaraborgs Sjukhus Skövde visar att det år 2010 passerade 5100 fordon (ÅDT) och år 2014 passerade 6050 fordon (ÅDT).

Västfastigheter ser inte några väsentliga förändringar av trafikflödena till sjukhuset under de närmaste 10 åren. Vilket innebär att någon väsentlig ökning av fordon som angör närliggande trafikleder såsom Rv 26 inte bedöms förekomma. I huvudsak ska befintliga verksamheter få nya lokaler. Undantaget är psykiatrins heldygnsvård som kommer att flytta från Falköping till Skövde vilket innebär ca 70 nya vårdplatser. För trafiken till sjukhuset är detta en knappt märkbar förändring. Enbart akutmottagningen tar emot ca 60 000 patienter och ett stort antal anhöriga varje år.

Kollektivtrafik

Närmaste hållplats för kollektivtrafik finns ca 50 meter från huvudentrén. Här stannar i dagsläget flera stadsbussar och regionbussar.

Parkering

Verksamheternas behov av parkering ska tillgodoses inom kvartersmark på befintlig fastighet. Behovet av bilplatser bevakas i bygglovskedet och beror på typ av verksamhet samt omfattning.

Byggrätten innefattar möjligheten att bygga parkeringshus för personal och besökare.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp (VA)

Fastigheten är ansluten till det kommunala ledningsnätet. Befintliga vatten- och spillvattenledningar finns inom planområdet.

Dagvatten

Dagvatten ska omhändertas i enlighet med antagna riktlinjer för dagvattenhantering, antagna av kommunstyrelsen 2011-02-14. I detta fall innebär det att hänsyn ska tas till reningsbehov och möjligheter till lokalt omhändertagande.

En dagvattenhanteringsplan är framtagen för sjukhuset som helhet, se bilaga F. Utgångspunkten i dagvattenhanteringsplanen är att dagvattensystemen för tillbyggnader följer Skövde kommuns riktlinjer för dagvattenhantering, medan inriktningen för de befintliga systemen är att funktionen ska säkerställas så att ingen försämring sker.

Det befintliga dagvattenledningssystemet för avvattning är i dagsläget underdimensionerat, med tillbakslag i ledningar och risk för översvämning inne i byggnader som följd. I samband med utbyggnaden avser Västfastigheter att utföra ett antal åtgärder för att avlasta det befintliga dagvattenledningssystemet genom att leda delar av takytorna på befintliga och nya byggnader mot nya utloppsledningar. På så sätt frigörs kapacitet i befintligt nät och det skapas bättre möjligheter för en tillfredsställande funktion i befintlig damm med oljeavskiljning.

Vid ny- och ombyggnation av parkeringsytor inom sjukhusområdet ska dagvatten fördröjas och infiltrerar så mycket som möjligt i parkeringsytans närhet. Detta för att uppnå en tillfredsställande reningsnivå samtidigt som ledningsnäten inte belastas mer än tidigare.

Sjukhusområdet avvattnas i dagsläget norrut i ledningssystem. Undantaget är befintlig parkering i sjukhusområdets västra del, som inte är anslutet till ledningsnätet utan avvattnas mot omgivande naturmark.

Befintligt ledningssystem mynnar idag i en slam- och oljeavskiljningsanläggning i form av en dammanläggning som ligger utanför sjukhusområdet på kommunens mark i norr. Dammen medger sedimentation av partikulära föroreningar och avskiljning av olja.

Västfastigheter planerar att avlasta det befintliga dagvattensystemet genom att successivt koppla bort takvatten från byggnader i centralblocket, vilket gör att ett 100-års regn kan omhändertas utan att få allvarliga konsekvenser för sjukhuset.

Dagvatten föreslås ledas från hustak till lågdelar sydväst om sjukhuset. Denna lösning är att föredra bland annat för att undvika långa schakt på stora djup norr om bebyggelsen. Bilaga J redovisar möjligheterna att anlägga en våtmark för att ta hand om dagvattnet och stärka de naturvärden som finns väster om Skaraborgs Sjukhus Skövde.

Systemet som anläggs måste ha kapacitet att omhänderta regn med lång statistisk återkomsttid, vilket innebär att systemet mycket sällan nyttjas till sin fulla kapacitet. Med de föreslagna lösningarna integreras dagvattenlösningarna i gestaltningen av utomhusmiljön.

Den befintliga slam- och oljeavskiljningsanläggningen föreslås kompletteras med stängbar ventil för att ett utsläpp ska kunna isoleras om det sker en olycka i området. Allt vatten som går till befintligt ledningsnät passerar anläggningen för slam- och oljeavskiljning innan det når recipient och anses därmed få en tillräcklig rening.

Det vatten som leds till dammen i nordost rinner så småningom mot en dödisgrop. Där infiltrerar eller avdunstar vattnet utom vid extrema regn då vatten kommer att brädda ner i slutningen mot nedströms blött område och så småningom mot den naturliga bäckravin som mynnar i Skåningstorpsskärret 200 meter nedströms. Vid normala regn avrinner inget vatten mot bäck mot Skåningstorpsskärret. Även vid extrema dagvattenflöden renas dagvattnet både i damm med oljeavskiljning och genom infiltration eller översilning innan något av vattnet så småningom kan nå nedströms naturreservat. Sjukhusområdet avleder inte direkt till Skåningstorpsskärret, även om delar av vattnet så småningom kan mynna ut där efter diverse åtgärder som renar vattnet och dämpar höga flöden.

Det vatten som avrinner från befintlig parkering i planområdets västra del rinner mot bäck till Karstorpssjön. Sjukhusområdet ligger enligt uppgift från Skövde kommun inte inom skyddsområde för vattentäkt. Parkeringen avrinner dock mot vattentäkt längre nedströms. Vid nybyggnation tas denna västra parkering bort.

De åtgärder för omhändertagande, rening och fördröjning av dagvatten som redovisas i dagvattenhanteringsplanen, bilaga F, ska följas vid utbyggnad.

El och fiber

Nya byggnader försörjs med el från SkövdeNät AB:s befintliga ledningsnät. Planområdet kan fiberanslutas till Skövdes stadsnät som är ett öppet stadsnät.

Värme

Minimikrav och råd avseende energihushållning och värmeisolering regleras i Boverkets byggregler (BBR). Befintliga fjärrvärmeledningar ansluter till planområdet från öst.

Avfall

Avfallshanteringen ska utformas så att återanvändning och återvinning främjas. Utrymmen för hämtning av avfall ska utformas i samarbete med Avfallshantering Östra Skaraborg.

MILJÖBESKRIVNING/STÖRNINGAR

Trafikbuller

För områden där planläggning påbörjats efter 2 januari 2015 gäller förordning (2015:216) om trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader som riktvärden för att förebygga olägenhet för människors hälsa. Se tabell till höger.

Krav på inomhusvärden avseende buller för bostäder och andra typer av lokaler regleras i Boverkets byggregler BBR. Dessa gäller oavsett ljudnivån utomhus. För bostäder gäller för närvarande riktvärdet inomhus på 30 dBA ekvivalent nivå och 45 dBA maximal nivå.

Enligt Skövde kommuns översiktliga bullerutredning har större delen av planområdet en ekvivalent ljudnivå vid fasad mellan 45-50 dBA, vilket är under rekommenderade värden vid fasad för bostäder.

Bullervärden bedöms inte riskera att påverka verksamheten.

<i>Utrymme</i>	<i>Ekvivalent nivå</i>	<i>Maximal nivå</i>
<i>Utomhus vid</i>		
<i>- fasad</i>	<i>55¹⁾ dBA</i>	
<i>- uteplats i 50 dBA ansl. t. bostaden</i>		<i>70 dBA</i>
<i>1) För bostad om högst 35 m² gäller 60 dBA</i>		

Riktvärden enligt förordning 2015:216 för trafikbuller utomhus vid bostadsbyggnader som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder.

Biltrafik

Planområdet berörs av trafikbuller främst från Karstorpsvägen, Lövängsvägen och Fjärrvärmevägen.

Järnväg

Planområdet ligger ca 1,5 km från västra stambanan och bedöms inte påverkas av tågtrafikbuller som överstiger gällande riktvärden.

Helikoptertrafik

På Skaraborgs Sjukhus Skövde finns en helikopterlandningsplats för akuttransporter med tillhörande in- och utflygningskorridorer. I dessa får inte permanenta eller tillfälliga hinder uppsättas. Ljudnivåer på 90 dB LpAFmax förekommer under in och utflygning intill landningsplatsen.

Transport av farligt gods

ÖP 2025 anger vägar som är rekommenderade för transport av farligt gods. Ca 250 meter från planområdet passerar Riksväg 26 som är primär led för transport av farligt gods. Det är mer än 350 meter mellan farligt godsled och närmsta byggrätt inom planområdet. Avståndet bedöms som tillräckligt för att inte påverka förslag till detaljplan.

PCB sanering

Skaraborgs Sjukhus Skövde planerades och byggdes mellan åren 1968 och 1976. Etapp 1 invigdes 1973 då även akutmottagningen, som i stort sett står kvar oförändrad, togs i bruk. Sjukhuset har nu varit i drift i 40 år och det finns ett mycket stort behov av upprustning och modernisering.

Vid uppförandet av sjukhuset användes mjukfog innehållande PCB, vilket sedan 1978 är klassat som miljögift och förbjudet att använda. Byggnaderna måste, enligt en förordning från regeringen (SFS 2010:963), saneras från all förekomst av PCB. Den nya lagstiftningen i kombination med dispensansökan från Västfastigheter medför att samtliga saneringsarbeten inom fastigheten ska vara avslutade till år 2022.

Det är nödvändigt att PCB-sanering kan ske i samband med övrig lokalupprustning eller ombyggnad för att minimera kostnader och störningar för vårdverksamheten och för att få en bra effekt av insatta investeringsmedel. För fortsatt saneringsarbete krävs flytt av verksamheter, oftast hela avdelningar, till andra lokaler. De evakueringsytor som finns inom sjukhuset eller friställs vid omflyttningar tas i anspråk för de planerade omflyttningar som krävs för utförande av löpande ombyggnads och renoveringsarbeten.

Radon

Radonmätning har utförts i 4 punkter med så kallad ROAC-detektorer. Mätvärdena uppgår till 56,4, 56 respektive 148 kBq/m³. Detta betyder att marken klassas som högradonmark som ligger i intervallet >50 kBq/m³ och innebär att byggnader ska uppföras radonsäkra.

Eftersom detaljplanen reglerar en verksamhet där människor med nedsatt hälsa kan tillbringa mycket tid är det extra viktigt att uppföljning av uppsatta krav för radonvärden ska ske regelbundet. Frågan kommer att följas upp vid bygglovprövningen.

Föroreningar

Det finns inga kända markföroreningar inom planområdet. Det finns dock en smittreningsanläggning som togs ur bruk för ca 20 år sedan. Vid utbyggnad har Västfastigheter för avsikt att ta bort smittreningsanläggningen då ordinarie avlopp används med rening i Skövde reningsverk.

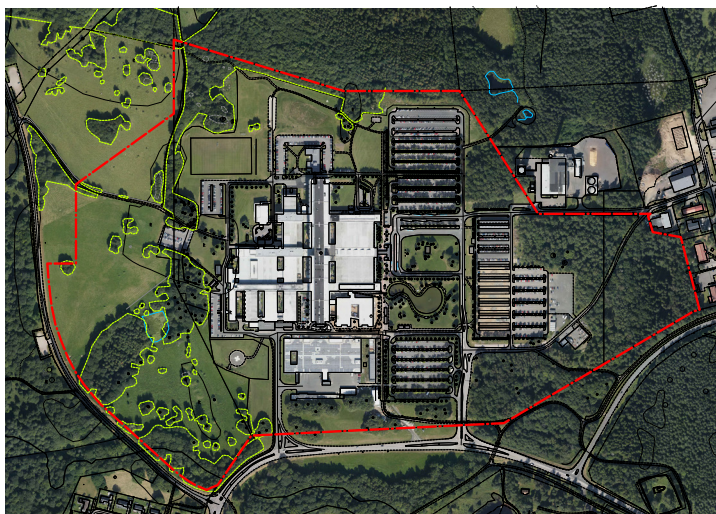
Småbiotoper

Småbiotoper, som exempelvis stenmurar, diken, åkerholmar och stora träd ökar variationen i odlingslandskapet och är därför viktiga för den biologiska mångfalden. De utgör ofta livsmiljöer för bland annat fåglar, ormar, fjärilar m.fl. Enligt Miljöbalken (MB) 7 kap. 11 § omfattas dessa av ett generellt biotopskydd och får inte skadas. Länsstyrelsen kan lämna dispens från skyddet om särskilda skäl föreligger.

En naturvärdesinventering har utförts av Naturcentrum AB, Bilaga E. Naturvärdesinventeringen beskriver de biotoper som berörs. I planområdets västra del finns



Stenmur inom planområdet.



Utpekade biotoper inom planområdet markerade med grön streckad linje.

flera biotoper med högt naturvärde, såsom öppen naturbetesmark med spridda buskar och åkerholmar samt ädellövskog med flera grova askar och almar och biotoper med påtagligt naturvärde öppen naturbetesmark med spridda buskar och åkerholmar, åkerholme bevuxen med asp och sälg, höjd som är bevuxen med ask och fågelbär, betat lövskogsbestånd och blandlövskogsbestånd. För en mer utförlig beskrivning av biotoperna se bilaga E.

I samråd med kommunekologen har bedömts att dessa omfattas av det generella biotopskyddet enligt MB.

Dispens för att ta bort biotoper ska sökas hos Länsstyrelsen.

Västfastigheter har lämnat in ansökan till Länsstyrelsen. I ansökan står följande:

De två åkerholmarna (naturvärdesobjekt 5 och 6 i bild till höger) som berörs av detaljplanen kommer att flyttas till lämpliga platser länge väster ut i den befintliga betesmarken. De träd som växer på de nuvarande åkerholmarna avverkas.

Detaljplanen medför att ett antal lövträd kommer behöva avverkas, däribland den mycket grova asken (se naturvärdesobjekt 3 enligt bild till höger) och lövträden på de nuvarande åkerholmarna. Dessa träd, särskilt asken, ska placeras ut som så kallade faunadepåer, dvs döda träd som utgör livsmiljö för insekter, fåglar, svampar och en rad andra organismgrupper.

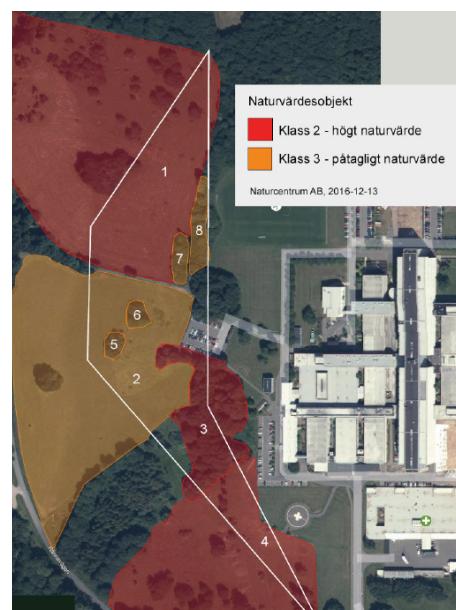
Den stenmur som återfinns i skogspartiet (naturvärdesobjekt 3 enligt bild till höger) flyttas till annan plats där den blir ett naturligt inslag i miljön och terrängen. Preliminärt föreslås ny placering bli i närheten av den nya våtmarken för att även skapa möjligheter till övervintring för grod- och kräldjur.

En helt central förutsättning för att naturvärdena väster om Skaraborgs Sjukhus Skövde ska kunna bevaras i framtiden är att beteshävdens fortsätter.

Klimatanpassningsåtgärder

En klimatanpassningsstudie som kan analysera effekterna av ett förändrat klimat (ökad nederbörd, värmeböljor, stormar mm) behöver utarbetas för hela kommunen. De slutsatser och åtgärder som framkommer i ett sådant arbete bör ligga till grund för bedömningar av enskilda exploateringsområden.

Planområdets läge innebär ingen risk för förväntade höjda vattenstånd.



Naturvärdesobjekt i inventeringsområdet väster om sjukhuset i Skövde.

Befintliga uppväxta träd ska så långt som möjligt bevaras. Dagvattenhanteringen ska ske genom lokalt omhändertagande.

Klimatanpassningsåtgärder för värmeböljor berör främst byggnadens konstruktion och utförande och bevakas i bygglovsprocessen.

Inom de befintligt exploaterade områdena finns i dagsläget en del lokala lågpunkter där vatten ansamlas vid kraftiga regn. Sådana instängda områden kan leda till problem med översvämning vid ett kraftigt regn. Vid nybyggnation ska översvämningssvängar skapas, så att ett regn som är så intensivt att ledningsnätet inte hinner leda bort vattnet i stället på ett säkert sätt kan rinna på ytan utan att orsaka skador på fastigheter. Avledning mot nedströms liggande infrastruktur som kan skadas ska undvikas så långt som möjligt.

Tekniska system som är placerade i lågpunkter kommer att flyttas för att säkerställa driftsäkerhet av sjukhuset. Detta kommer att ske i samband med utbyggnaden av sjukhusområdet. Arbetet med översvämningssvängar kopplade till mindre lågpunkter pågår hos Västfastigheter. Resultatet från denna utredning ska beaktas vid fortsatt utbyggnad av planområdet.

I dagsläget har redan ett låglänt område som kan drabbas av skyfallsproblematik identifierats och åtgärder för att motverka risk för el- och gasförsörjning är beslutade. Funktionerna kommer inom kort att flyttas till en annan anläggningsdel där översvämningssvängsrisik inte föreligger.

För att inte hela planområdet ska bli en hårdgjord yta reglerar planbestämmelser att högst en tredjedel av egenskapsytan får bebyggas för att ge plats åt övriga funktioner inom byggrätten. Samt att minst en tredjedel av egenskapsytan ska möjliggöra infiltration av dagvatten. Detta kan ske på olika sätt exempelvis genom vegetation, genomsläppliga material och gröna tak.

Träd med ett stamomfång överstigande 30 cm får inte fällas utan marklov. Planbestämmelsens intention är att träden ska bevaras men att ett visst underhåll och gallring ska vara möjlig. Det finns ett värde i att ha kvar träden då de ger skugga, tar upp dagvatten och bidrar till en vacker stadsbild. Marklov krävs för fällning av träd.

Inom kvartersmark i sydväst reglerar bestämmelser att marken inte får hårdgöras och att yta är avsedd för dagvattenhantering med anlagd våtmark och översvämningssväng, detta för att säkerställa att yta för dagvattenhantering finns inom kvartersmark.

Naturcentrum AB har på uppdrag av Västra götaland-regionen tagit fram ett förslag till dagvattenlösning med

syfte att hantera ytavrinning från tak från Skaraborg Sjukhus Skövde, bilaga J. Våtmarkens läge utgörs av en naturlig svacka, sydväst om sjukhuset. Anläggande av en våtmark förväntas ge god potential för ökade naturvärden. Hög infiltration i omgivande gruslager utgör gynnsamma förutsättningar för långtgående rening genom naturliga processer.

Receptier bedöms inte påverkas av de hårdgjorda ytor som kan tillkomma inom planområdet. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska tillämpas och minst en tredjedel av kvartermarken ska möjliggöra infiltration av dagvatten.

Miljö kvalitetsnorm

Miljö kvalitetsnormer (MKN) enligt 5 kap Miljöbalken är föreskrifter om miljö kvaliteten för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Normerna reglerar vanligtvis den sämsta miljö kvaliteten som får finnas inom ett geografiskt område.

MKN för luft

MKN beträffande luft finns utfärdade för kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, ozon och partiklar. Relevant för detaljplanen är MKN för kväveoxider och partiklar där trafiken är största föroreningskällan.

I luftkvalitetsförordning (2010:477) har Naturvårdsverket beslutat om en ny föreskrift om kontroll av luftkvalitet (2010:8). Enligt Naturvårdsverket innehåller förordningen samma miljö kvalitetsnorm av gränsvärdes- och målsättningskaraktär som tidigare, men har även utökats med miljö kvalitetsnormer för fina partiklar ($PM_{2,5}$). Kommunerna ansvarar liksom tidigare för att kontrollera flertalet miljö kvalitetsnormer och underrättar Naturvårdsverket och Länsstyrelsen vid överskridande eller risk för överskridande av en miljö kvalitetsnorm.

I Skövde kommun ansvarar Miljösamverkan Östra Skaraborgs för mätning av partikelhalterna. Mätningarna av PM_{10} inkluderar nu även halterna av $PM_{2,5}$.

Mätningar av värden i luft sker under en femårsperiod i Skövde. Den senaste mätningen är uppdaterad 2015-05-19.

Kvävedioxidmätningar gjordes i gaturum vid Kulturhuset under 2010. Årsmedelvärdet var 18 mikrogram NO_2/m^3 och 13,2 mikrogram NO_2/m^3 år 2014. Resultatet av mätningen visar att värdet understiger årsmedelvärdet med god marginal och även har sänkts mellan år 2010 och 2014.

Kväveoxider

Miljö kvalitetsnorm: årsmedelvärde 40 mikrogram NO_2/m^3 .

Miljö mål: årsmedelvärde 20 mikrogram NO_2/m^3 .

Lättflyktiga organiska ämnen (VOC)

Miljö mål: 1 mikrogram/ m^3

Partiklar

Miljö kvalitetsnorm: årsmedelvärde 40 mikrogram PM_{10}/m^3 och 50 mikrogram/ m^3 och dygn mer än 35 dygn på ett år (MKN) på en mätplats

Halten av $PM_{2,5}$ får inte överskrida mikrogram/ m^3 och år

Miljö mål: årsmedelvärde 15 mikrogram PM_{10}/m^3 .

Under 2009 mättes lättflyktiga organiska ämnen (VOC) som veckomedelvärden i gaturum under totalt 20 veckor. Medelvärdet av bensen var 1 mikrogram/m³, vilket klart underskrider såväl miljö kvalitetsnormen som utvärderingströsklarna. Dock tangeras miljömålet.

Under 2010 mättes PM₁₀ i gaturum vid Kulturhuset som dygnsmedelvärde. Årsmedelhalten var 13 mikrogram/m³. Under tre dygn var halterna högre än 50 mikrogram/m³. Det var under de dagarna då gatorna sopades efter vintern. Mätningar 2014 gav årsmedelhalten 18 mikrogram/m³ för PM₁₀ och 11 mikrogram/m³ för PM_{2,5}. Halterna var som högst i mars. De uppmätta halter av PM₁₀ och PM_{2,5} understiger miljö kvalitetsnormen med god marginal.

MKN för vatten

I december 2009 fastställdes förvaltningsplan, åtgärdsprogram och MKN för Sveriges fem vattendistrikt. Bakgrunden är EU:s ramdirektiv för vatten och det övergripande syftet är att förvalta och förbättra tillståndet i landets sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten.

Skövde tillhör *Västerhavets vattendistrikt*, där Länsstyrelsen i Västra Götalands län utsetts till att vara vattenmyndighet med uppgift att samordna och lägga fast ramarna för vattenförvaltningen i distriktet.

MKN för vatten uttrycker den kvalitet som en vattenförekomst ska ha uppnått vid en viss tidpunkt. För att bedöma detta har alla större sjöar, vattendrag mm klassificerats utifrån aktuell ekologisk och kemisk status. Avsikten är att statusen inte får försämrats och huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå minst god status.

För Skövdes och planförslagets del är statusen/miljö kvalitetsnormen på recipienten Luttran det som är aktuellt. Idag bedöms Luttran, sträckan Frösve (Stöpen) - Blängsmossen, ha en god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus (exklusive kvicksilver). Miljö kvalitetsnormen (d.v.s. kvalitetskrav och tidpunkt) är att sträckan ska fortsatt behålla god ekologisk status och fortsatt behålla den goda kemiska ytvattenstatusen.

Planområdets avvattning sker i huvudsak via dammar. Det vatten som leds till damm i nordost rinner så småningom mot en dödisgrop varifrån det infiltrerar eller bräddar mot recipienten som är Skråningstorpkärrret. Kärrret i sin tur avvattnas mot Vråkenforsbäcken och vidare till Luttran ca 2,3 km senare.

Det vatten som avrinner från befintlig parkering i sydväst rinner mot bäck till Karstorpssjön. Sjukhusområdet ligger inte inom skyddsområde för vattentäkt. Parkeringen i sydväst avrinner dock mot vattentäkt längre nedströms.

De åtgärder avseende dagvattnet som detaljplanen föreskriver med krav på lokalt omhändertagande bedöms innebära att konsekvenserna av detaljplanens genomförande inte inverkar på det vatten som når Luttran i sådan omfattning att möjligheter att uppnå antagna miljökvalitetsnormer för Luttrans vatten påverkas.

Skövde stad berör två stora grundvattenförekomster. Ett av dessa omfattar ett område som sträcker sig från Timmersdala och ca 5,0 mil söder ut och är ca 0,5 mil brett i norr och ca 2,5 mil brett i söder. Skyddsområdet för grundvattentäkten söder om planområdet kan behöva utökas. Planområdet utgör en liten del av grundvattenområdet och bedöms inte påverka vattnets status.

GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Organisatoriska frågor

Planprocess

Planprocessen är indelad i tre skeden; samrådsskede, granskningsskede och antagandeskede. Kommunstyrelsen kommer att behandla detaljplanen i samtliga skeden.

Tidplan

Planprocessen beräknas pågå under 2017 med samråd av planförslaget i februari-mars och granskning i augusti-september. Kommunfullmäktige beräknas anta detaljplanen den 27 november 2017. För detaljerad tidplan se sidan 3.



Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Skövde kommun är huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Sektor samhällsbyggnad ansvarar för allmänna ytor som naturmark. Sektor service ansvarar för allmänt optonat och VA-ledningar. SkövdeNät AB ansvarar för elnätet inom planområdet.

Inom kvartersmark ansvarar fastighetsägaren för projektering och genomförande av ny bebyggelse samt ansvarar för anläggande och framtida drift av servisledningar på kvartersmarken.

Skövde Värmeverk AB ansvarar för anläggande och drift av servisledningar för fjärrvärme.

Avtal

Den föreslagna utbyggnaden innebär att mark från fastigheten Ryd 15:44 ska överföras till Lövängen 1, kostnader ska regleras genom markavtal mellan Västra Götalandsregionen och sektor samhällsbyggnads mark- och exploateringsenhet.

Utöver marköverföringar, bör i avtalen bland annat klargöras ansvar för genomförande av nedanstående anläggningar:

- Skötsel, drift och underhåll av befintliga dagvattenanläggningar utanför planområdet inom kommunalägd mark. Se vidare under rubrik Teknisk försörjning.
- Anläggande av våtmark enligt bilaga J inom planområdets yta i sydväst avsedd för ändamålet.
- En åtgärds- och underhållsplan för att kompensera för de biotoper som påverkas av exploateringen.

Ett godkänt avtal bör föreligga innan antagandeskedet. Avtalet ska redovisa erforderliga marköverföringar, kostnader och utförande av nedanstående:

- Iordningställande och återställning av angränsande kommunal mark.
- Återställa stängsel till hagmarken.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Detaljplanen möjliggör utökning av fastigheten Lövängen 1 för ändamål som framgår av plankartan.

Markreglering ska ske mellan fastigheten Ryd 15:44 och Lövängen 1 för att möjliggöra en utbyggnad av sjukhuset. Detaljplanegräns och användningsgräns som markerar kvartersmarken föreslås bli ny fastighetsgräns.

Ledningsrätt

Det finns planer på att ansluta nybyggnation öster om parkeringen inom planområdet till fjärrvärmenätet samt att bygga fjärrvärmenätet vidare mot byggnaderna som planeras väster om nuvarande Skaraborgs Sjukhus Skövde. När dessa ledningar är byggda bör dess läge skyddas med ledningsrätt.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Planförslaget innebär inga kostnader för Skövde kommun.

Detaljplanekostnader

Kostnaderna för framtagande av detaljplan har reglerats i avtal mellan Västfastigheter, Västra Götalandsregionen och sektor samhällsbyggnad.

Teknisk försörjning

Vägar och gator

Planförslaget innebär ingen ändring av det kommunala vägnätet eller gång- och cykelvägnätet.

Vatten och avlopp (VA)

Fastigheten Lövängen 1 är ansluten till det kommunala VA-nätet. Skaraborgs Sjukhus Skövde har även en privat vattenledning från Aspö grundvattentäkt som nyttjas kontinuerligt för verksamheten. Råvattnet från grundvattentäkten processas i ett eget vattenreningsverk innan användning.

En ny spillvattenledning kommer inte att anläggas inom planområdet utan befintlig spillvattenservis nordöst om sjukhuset ska användas.

Dagvatten

Dagvattnet från i princip hela fastigheten leds till befintliga dagvattendammar som ligger strax nordost om fastigheten. Vid utbyggnaden av sjukhusområdet kommer förändringar av dagvattensystemet att göras. Bland annat planeras allt takvatten separeras från övrigt dagvatten och leds till den våtmark som ska anläggas i sydväst. Se bifogad dagvattenutredning, bilaga F och bilaga J.

Dagvatten ska omhändertas inom kvartersmark. Möjligheten med oljeavskiljning ska finnas från parkeringsytor och övriga trafikaneläggningar inom planområdet. Fastighetsägaren ansvarar för att det finns sekundära avrinningsvägar.

De föreslagna lösningarna kräver underhåll för att bibehålla sin funktion över tid. Underhållsplaner ska upprättas i samband med färdigställande. Om kommunen fortsatt ska äga marken ska avtal upprättas så att anläggningen säkert får vara kvar på längre sikt.

De åtgärder för omhändertagande, rening och fördröjning av dagvatten som redovisas i dagvattenhanteringsplanen, bilaga F, ska följas vid utbyggnad.

Elförsörjning

Skaraborgs Sjukhus Skövde har sin elförsörjning från SkövdeNät AB. Diskussioner pågår mellan SkövdeNät AB och Västfastigheter om de förändringar som kommer att krävas för planerade nybyggnader. Enligt SkövdeNät AB avser Västfastigheter att göra en större förändring av det befintliga interna elnätet som även innebär nya lägen för servislägen.

Fastighetsägaren ska hålla med schakt och kanalisation åt eldistributören SkövdeNät AB ifrån elrum till tomtgräns dit SkövdeNät AB anvisar. Elrum ska placeras mot yttervägg.

Fiber

Planområdet kan anslutas till Skövde Stadsnät som är ett öppet nät. Exploatören ska hålla med schakt och kanalisation åt Skövde Stadsnät från teknikrum till tomtgräns dit Skövde Stadsnät anvisar.

Uppvärmning

Fastigheten Lövängen 1 är ansluten till Skövde Värmeverk AB:s fjärrvärmenät. Leveransgränsen mellan Skaraborgs Sjukhus Skövde och Skövde Värmeverk gällande befintlig fjärrvärmeservis samt kulvert för leverans av ånga är belägen inne på fastigheten Lövängen 8.

Diskussioner mellan Västfastigheter och Skövde Värmeverk pågår om att ansluta nybyggnation öster om parkeringen till fjärrvärmenätet samt att bygga fjärrvärmenätet vidare mot byggnaderna som ska byggas väster om nuvarande Skaraborgs Sjukhus Skövde.

Avfallshantering

Samråd kring utformning och ändring av avfallslösning ska ske mellan fastighetsägaren, sektor samhällsbyggnad och Avfallshantering Östra Skaraborg (AÖS).

AVGIFTER OCH TAXOR

Vatten och avlopp

Avgifter för vatten och avlopp i enlighet med Skövde kommuns taxa.

Bygglov, bygganmälan och planavgift

För bygglov och bygganmälan erläggs avgifter enligt taxa för byggnadsnämndens verksamhet. Någon särskild planavgift tas inte ut (se detaljplanekostnader ovan).

Lantmäteriförrättning

Avgifter för avstyckning och fastighetsreglering i enlighet med den kommunala lantmäterimyndighetens taxa.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft. Ändras eller upphävs planen under genomförandetiden har fastighetsägare rätt till ersättning för den skada denne åsamkas. Efter genomförandetiden fortsätter detaljplanen med dess byggrätter att gälla men ändras eller upphävs planen finns det ingen rätt till ersättning för de byggrätter som eventuellt gått förlorade.

Utökad lovplikt

Den generella bygglovplikten som gäller inom detaljplan (plan- och bygglagen 9 kap.) har utökats med lovplikt för: Marklov krävs för fällning av träd enligt planbestämelse n₂.

Utökad lovplikt krävs för markarbeten inom område n₁.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Arbetet med denna detaljplan har medverkat:

De kommunala tjänstemän som medverkat i planprojektet från sektor samhällsbyggnad: Inger Holm, Aron Sandling, Mario Figueredo, Emma Malmrot och Eva-Lena Öman. Från sektor service: Annika Holmén.

Sektor samhällsbyggnad

Unnar Kristmannsson
Planchef

Linda Kjerfve
Fysisk planerare

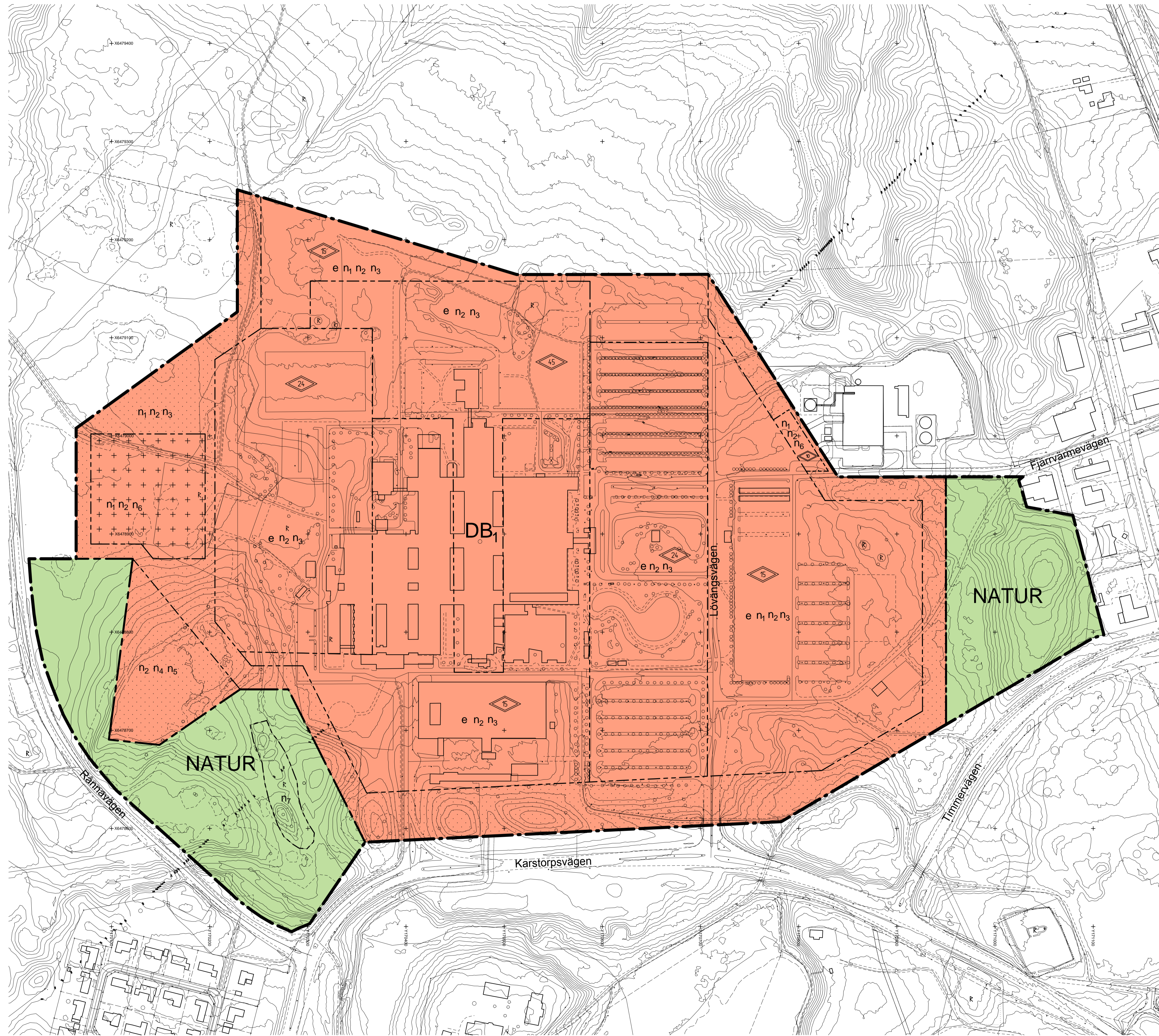


SKÖVDE

Sektor samhällsbyggnad

Postadress 541 83 SKÖVDE Telefon 0500-49 80 00 Hemsida www.skovde.se

PLANKARTA



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela området.

GRÄNSER

- Detaljplanegräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

- NATUR Naturområde

Kvartersmark

- DB. Vård inkl patienthotell och studentbostäder

UTNYTTJANDEGRAD/FASTIGHETSINDELNING

- e Högst en tredjedel av fastigheten får bebyggas

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- Marken får med undantag av skärmtak med solceller och tillhörande ställverksbyggnad inte förses med byggnader

MARKENS ANORDNANDE

Mark och vegetation

- n1 Slätning ska ske inom kvartersmark
- n2 Träd med ett stamomfång överstigande 30 cm får inte fällas utan marklov
- n3 Minst en tredjedel av egenskapsytan ska möjliggöra infiltration av dagvatten
- n4 Marken får inte härdgöras
- n5 Yta avsedd för dagvattenhantering med anlagd våtmark och översvämningssyta
- n6 Inom markytan ska det finnas möjlighet till infiltration av dagvatten
- n7 Fast fornlämnning som ska bevaras och som kräver utökad lovplikt vid markarbeten

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utformning och omfattning

- Högsta totalhöjd i meter exklusive master och torn

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft

Ändrad lovplikt, lov med villkor

- Marklov krävs för fällning av träd enligt planbestämmelse n2
- Utökad lovplikt krävs för markarbeten inom område n7

UPPLYSNINGAR

Resultat från separat utredning beträffande översvämning av skyfall ska beaktas.

Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagens (PBL 2010:900) regler
Grundkartan är upprättad av Samhällsbyggnadsförvaltningen
Registerkarta: Skövde
Höjdsystem: RH 2000 Koordinatsystem SWEREF 99 13 30

Sektor samhällsbyggnad

Lars Börjesson
Kart och Matchef

GRUNDKARTANS BETECKNINGAR

- Fastighetsgräns
- Ledningsrätt/officialservitut
- LÖVÅNGEN 1 Fastighetsbeteckning
- Byggnader, fasadlinjer redovisade
- Gata
- Barr- och lövträd
- Nivåkurvor
- Rutnätspunkt, mätpunkt

Detaljplan för
LÖVÅNGEN 1, mm
Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län.
Upprättad av sektor samhällsbyggnad 2017-10-09

Upprättad av: Unnar Kristmannson
Planchef

Linda Kjerfve
Fysisk planerare

Skala 1:2000
0 20 40 60 80 100 200 m

Till detaljplanen fogas:
■ Beskrivning
□ Illustrationskarta
■ Samrådsredogörelse
■ Fastighetsförteckning
■ Granskningsutlåtande

Beslut:
KS godkännande
xxxxxx
KS antagande
xxxx
Lagakraft
xxxxxx

Antagandehandling
Utökad förärande
PLAN.2016.9

Detaljplan för

Lövängen 1, mm

Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län

Samrådsredogörelse

Upprättad 2017-06-07
Planenheten



FÖRSLAG TILL BESLUT

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

FÖRSLAG

Kommunstyrelsen föreslås godkänna redogörelsen över samrådet enligt nedan och ger Sektor samhällsbyggnad i uppdrag att ställa ut ett planförslag för Lövängen 1, mm för granskning.

Kommunstyrelsen beslutade 2017-02-06 § 18/17 att ge Sektor samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra samråd gällande förslag till detaljplan för Lövängen 1, mm.

Samråd har hållits mellan den 12 februari - 5 mars 2017. Inbjudan har skickats ut med post den 10 februari till fastighetsägare enligt upprättad fastighetsförteckning, daterad 2017-02-06. Meddelande om samråd utsändes samtidigt via e-post till berörda kommunala nämnder, förvaltningar och bolag samt till remissinstanser enligt nedan. Annons kring samrådet och inbjudan till ett öppet samrådsmöte den 22 februari infördes den 13 februari i SLA. Då ingen kom till det utannonserade samrådsmötet finns det inga minnesanteckningar att redovisa.

Handlingarna har under samrådstiden funnits utställda i stadshusets entréplan, samt på Skövde kommuns hemsida. Sista dag för att lämna synpunkter har varit den 5 mars 2017.

Utöver berörda kommunala nämnder, förvaltningar och bolag har följande remissinstanser beretts tillfälle att yttra sig:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten i Skövde kommun
- Sakägare (enligt fastighetsförteckning)
- Skaraborgs kommunalförbund
- Ellevio
- Naturskyddsföreningen i Skövde
- Polismyndigheten
- Skanova
- Skövde hembygdsförening
- Skövde stadsnät (opto)
- Trafikverket
- Vattenfall Eldistribution AB
- Västarvet
- Västergötlands museum
- Västtrafik AB
- Falköpings kommun
- Götene kommun
- Hjo kommun
- Karlsborgs kommun
- Lidköpings kommun
- Mariestads kommun

- Skara kommun
- Tibro kommun
- Tidaholms kommun
- Töreboda kommun
- Vara kommun

Skrivelser utan anmärkning mot förslaget till detaljplan har inkommit från:

- Lantmäterimyndigheten i Skövde kommun
- Barn och utbildningsnämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Räddningstjänsten Östra Skaraborg (RÖS)
- Polismyndigheten
- Vattenfall Eldistribution AB
- Västtrafik AB
- Karlsborgs kommun

Nedan följer en sammanfattning av inkomna skrivelser. Hela skrivelser, stycken eller citat redovisas i kursiv stil. Bemötande av skrivelserna markeras med indragen vänstermarginal.

LÄNSSTYRELSEN I VÄSTRA GÖTALAND

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Att medverka till utökning av byggrätten med hjälp av en detaljplan för Skaraborgs sjukhus i Skövde anses vara av stor allmänt intresse. Inom det tänkta markområdet finns andra värden ur allmänna intressen såsom natur och kulturvärden som föranleder en avvägning i mellan dessa intressen. För att kunna bygga ut denna verksamhet måste stor hänsyn tas även till andra allmänna intressen och här behöver kommunen ta ett stort försiktighetsmått i sina hantering av miljön. Frågor som berör kulturmiljön, naturmiljön, gränsen till riksintresse naturvård, närheten till Natura 2000 området, areella näringen, dagvattenhantering, trafikföring och självfallet riskbedömningen med avseende på det förändrade klimatet är sådana allmänna intressen som måste vägas in i sammanhanget och åtgärder vidtas och redovisas tydligt i planbeskrivningen. Länsstyrelsen kommenterar dessa i följande text och uppmanar kommunen att beakta dessa än tydligare i nästa skede av planarbetet.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att av en detaljplan enligt förslaget inte kommer att prövas.

SKRIVELSER UTAN ANMÄRKNING

INKOMNA YTTRANDE OCH BEMÖTANDE

Länsstyrelsen i Västra Götaland

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse (både MB kap 3 och 4)
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)
- Strandskydd (MB 7kap)
- Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt. (utökat, efter 1 januari 2015)

Plan och bygglagen (2010:900) anger i 2 kap att planläggning enligt denna lag ska ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter, bl.a. genom en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt.

I 2 kap. PBL finns alltså en rad olika frågor som tas upp. Nedan presenteras ett urval.

Förhållande till ÖP

I översiktsplanen ÖP 2025, antagen av kommunfullmäktige 2012-06-18, utpekas planområdet som område för befintliga verksamheter och pågående markanvändning. Förslaget till detaljplan är därför inte helt förenligt med ÖP 2025.

Allmänna intressen

Naturmiljö

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning om varför det inte blir påtaglig skada på riksintresset för naturvård och friluftsliv.

Biotopskydd

Kommunen behöver beskriva hur de tänkt sig kompensering av att de tar bort biotopskydd. Det är många värdefulla biotopskyddsmiljöer, stenrösen mm. Det måste behandlas i detaljplanen med större noggrannhet och precision än det som nu är gjort. Någon slags realistisk plan behöver läggas fram redan i detaljplaneskedet, även om det också krävs en formell dispensansökan från förbudet i biotopskyddet.

Övriga naturvärden

Handlingarna redovisar höga naturvärden i och kring den tänkta exploateringen. Det finns tex en gammal mulmrik ask och flera naturvårdsarter är noterade inom planområdet. Området utgörs av naturbetesmarker med inslag av småbiotoper och utgör en östlig del av ett större sammanhängande område av denna naturtyp. Naturvärdena verkar främst vara kopplade till ädellövträden i småbiotoperna. Hävdgynnad flora finns, även om det verkar finnas påverkan av äldre åkerbruk. Exploateringen kommer att innebära en förlust av en naturtyp som generellt är på tillbakagång i Sverige. Det blir inte tydligt hur det är tänkt att kompenseras för denna förlust. Det ska enligt uppgift göras en åtgärdsplan - senare. Länsstyrelsen vill att denna åtgärdsplan redovisas betydligt tidigare i denna process.

Vatten

Dagvattenhantering

Det är bra beskrivet i planhandlingarna hur dagvatten hanteras och är tänkt att hanteras inom området. Hanteringen sker redan idag genom lokalt omhändertagande. Befintliga dagvattendammar ligger utanför planområdet. I planbeskrivningen/dagvattenutredningen föreslås ytterligare dammar för omhändertagande av vatten från tak- och parkeringsytor, en damm söderut och två "torrdammar" norrut. Dammen söderut ligger utanför planområdet. Det är viktigt att säkerställa att områden för dagvattendammar medger en sådan användning, både befintliga och nyttillkomna..

I planhandlingarna beskriv inte framtida parkmiljö för sjukhusområdet men ämnet berörs inom flera områden. Bland annat planeras "torrdammarna" intrigeras i parkvisitationen för sjukhusområdet. Planeras parkmiljön separat eller bör planen även omfatta detta?

Radon

Marken har klassats som högriskmark för radon, och byggnaderna ska genomföras med radonsäker konstruktion. Detta är väl egentligen ingen planfråga, men eftersom

det är en byggnad där människor med nedsatt hälsa kan tillbringa mycket tid är det extra viktigt att även poängtera att uppföljning av uppsatta krav ska ske regelbundet, så att det inte uppkommer brister i byggnaden som medför att radonhalten ökar.

PCB sanering

Länsstyrelsen noterar att enligt planhandlingarna ska saneringsarbetena vara avslutade år 2022.

Riskbedömning

Planens syfte är att möjliggöra för tillbyggnad och ombyggnad av sjukhusbyggnaderna inom befintlig fastighet Lövängen 1 samt utökning av fastigheten västerut.

I tillhörande dagvattenutredning, daterad 2015-03, anges att det i dagsläget, inom de befintligt exploaterade områdena, finns en del lågpunkter där vatten ansamlas vid kraftiga regn. Vidare står det att vid nybyggnation ska översvämningsvägar skapas och att en översyn och riskbedömning avseende lågpunkter för befintliga anläggningar bör vara en del av Västfastigheters framtida ombyggnadsplanering. Enligt planbeskrivningen planeras torra dammar norr om sjukhuset för att ta hand om takvatten.

Länsstyrelsen kan inte se att denna fråga har hanterats i tillräcklig utsträckning i befintliga handlingar. Ett sjukhus betraktas som samhällsviktig verksamhet och är därför viktigt att säkra mot översvämning. Länsstyrelsen anser att det av planhandlingarna ska framgå hur ett skyfall påverkar planområdet och den tänkta bebyggelsen samt tydligt redovisar eventuella behov av åtgärder. Ytavrinningsvägar bör markeras på detaljplanen.

Areella näringar

Formellt krävs det enligt lagen en motivering till villkoren i 3 kap 4 § Miljöbalken att ta jordbruksmarken i anspråk för annat ändamål än jordbruk. Frågorna som behöver besvaras är om exploateringen är ett väsentligt samhällsintresse och att det inte finns annan lämplig mark istället för jordbruksmark. Den jordbruksmark som brukas som betesmark framgår av de ljusgröna fälten i bilden (till vänster).

Kulturmiljö

Arkeologisk utredning har utförts inom det tidigare föreslagna planområdet. I aktuell plan har området minskats i den västra delen varför gravfältet i sydväst inte längre berörs av någon väg. I övrigt berörs delar av de odlingsrösen, som efter utredningen bedömts, vara fornlämningar.



Jordbruksmark som brukas som betesmark framgår av de ljusgröna fälten.

Ytterligare två, sedan tidigare kända, gravar ligger i planområdet.

Inför fortsatt planarbete bör samråd tas med kulturmiljöenheten för att klargöra om de fornlämningar som ligger inom planen ska kvarligga, dvs. ej exploateras, eller om det bedöms att de kommer ligga inom exploateringsytorna.

Det är av största vikt att man i det fortsatta planarbetet lägger stor vikt vid att säkerställa att påverkan på kulturmiljön minimeras. Vidare vill Länsstyrelsen liksom Västarvet påpeka behovet av en fördjupad kulturlandskapsstudie i området, vilket rekommenderas i kulturmiljöprogrammet, för att öka kunskapen om det agrara kulturlandskapets värden.

Trafik

Av Trafikverket yttrande som även kommunen fått ta del av framgår nedanstående: "Planbeskrivningen anger att planområdet ligger mer än 350 meter från väg 26. Trafikverket bedömer att planområdet ligger cirka 250 meter från väg 26, däremot ligger närmsta byggrätt cirka 350 meter från vägen. Trafikverket saknar uppgifter om hur mycket trafiken till och från planområdet förväntas öka på grund av detaljplanen. Om åtgärder på statligt vägnät blir nödvändiga till följd av kommunal exploatering behöver avtal om medfinansiering tecknas".

Länsstyrelsen liksom Trafikverket anser att detaljplanen behöver uppdateras med uppgifter om hur stor trafikökningen förväntas bli samt hur det kan komma att påverka anslutningspunkterna till väg 26.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Synpunkter i Övrigt

Länsstyrelsen har i övrigt inga ytterligare synpunkter att tillföra planen.

Bemötande och kommentarer:

Planbeskrivningens rubrik Social hållbarhet utvecklas med tydligare ställningstaganden.

Planbeskrivningen har uppdaterats under rubrik Riksintressen med varför vi bedömer att det inte blir påtaglig skada på riksintressen.

Förtydligande kring biotoper, compensation och avtal har införts i planbeskrivningen under rubriken Småbiotoper och Hänsyn och compensation.

Planbeskrivningen har uppdaterats med förslag till åtgärdsplan för förlust av naturvärden under rubriken Hänsyn och compensation.

Plankartan har uppdaterats med planbestämmelser för dagvattendamm inom kvartersmark i sydväst. Bestämmelserna n₄ Marken får inte hårdgöras och n₅ Yta avsedd för dagvattenhantering med anlagd våtmark och översvämningsyta, har tillkommit.

Planhandlingarna beskriver planerade utemiljöer under rubriken Befintlig och planerad bebyggelse. Någon särskild planbestämmelse kommer inte införas för att säkerställa park inom planområdet.

Planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken Radon med vikten av att vara extra uppmärksam på förekomsten av radon inom planområdet.

Planhandlingarna har uppdaterats under rubriken Klimatanpassning och planbestämmelser för en våtmark i planområdets sydvästra del. Våtmarken ska fungera som en översvämningsyta.

Planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken Jordbruksmark med en motivering till varför vi tar jordbruksmark i anspråk för en samhällsviktig verksamhet.

Planbeskrivningen har uppdaterats med arkeologisk utredning.

En fördjupad kulturlandskapsstudie för området kommer inte att tas fram i samband med detaljplannearbetet.

Planbeskrivningen har kompletterats med trafikflöden och hur de kan påverka anslutningspunkterna till Rv 26.

Kommunala sektorer, enheter och bolag

AVFALLSHANTERING ÖSTRA SKARABORG

För genomförande av soptömning ska vägen till hämtningsplatsen ha en fri höjd på minst 3,65 meter, ha en fri bredd på minst 3 meter samt ha en bärighet för ett fordon på 18 ton.

Vid hämtningsplatsen ska yta finnas med en bredd på minst 4,5 meter, fri längd på minst 14 meter samt ha en fri höjd på minst 5 meter.

För återvändsgator ska det finnas en vändyta med diameter 18 meter samt en fri remsa på ca 1,5 meter utanför vändytan.

Bemötande och kommentarer:

Yttrandet kommer att vidarebefordras till Västfastigheter för kännedom. Frågorna kommer även att bevakas i bygglovsskedet.

KULTUR OCH FRITIDSNÄMNDEN

Kultur och fritidsnämnden har inget att erinra kring föreslagna ändring av detaljplan med beaktan av nedanstående.

Det är av största vikt att utbyggnaden visar hänsyn till kulturmiljön och naturvärden ger området möjlighet att spegla både nutiden och vår historia. Viktigt att beakta den arkeologiska utredningen som är gjord av Västergötlands museum.

Det är mycket viktigt att området kan fortsätta att få vara ett varsamt använt stadsnära ströv- och rekreativsområde.

Bemötande och kommentarer:

Detaljplanens utformning tar hänsyn till kulturmiljön, naturvärden och låter stadsnära ströv- och rekreativsområde fortsättningsvis vara tillgängliga för allmänheten.

SKÖVDE VA

Skövde VA har sagt nej till en ny spillvattenledning och hänvisar till den befintliga spillvattenservisen nordöst om sjukhuset.

Bemötande och kommentarer:

Planbeskrivningen uppdateras med information om att en ny spillvattenledning inte kommer att anläggas inom planområdet utan att befintlig spillvattenservis nordöst om sjukhuset ska användas.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN ÖSTRA SKARABORG

Mot planförslaget finns inget att erinra under förutsättning att räddningstjänstens behov av framkomlighet för utryckningsfordon tillgodoses, samt att räddningstjänstens behov av vatten för brandsläckning från brandposter tillgodoses. Inom planområdet, med hänsyn till befintlig och planerad bebyggelse är det s.k. alternativsystemet inte tillämpligt.

Bemötande och kommentarer:

Frågorna kommer att behandlas i bygglovsskedet. Yttrandet skickas till VA och bygglov för kännedom.

MILJÖSAMVERKAN ÖSTRA SKARABORG

Planhandlingarna behöver kompletteras med att fastigheten Lövängen 1 finns med i länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden (EBH-stödet).

Förutom PCB framgår det av planhandlingarna att det inte finns några kända föroreningar inom planområdet. Fastigheten Lövängen 1 finns dock med i EBH-stödet med en notering om ett avloppsreningsverk (objekt-id 21810). Objektet är inte riskklassat. Miljönämnden har inga närmare uppgifter om objektet. Det skulle kunna handla om de befintliga dagvattendammarna, som i så fall ligger utanför planområdet.

Bemötande och kommentarer:

Planbeskrivningen uppdateras med information om att förorenade områden finns inom planområdet. Yttrandet från MÖS avser troligtvis en smittreningsanläggning. Den togs ur bruk för ca 20 år sedan. Sedan dess har ordinarie avlopp använts med rening i Skövde reningsverk. Vid utbyggnad har Västfastigheter för avsikt att ta bort smittreningsanläggningen.

SKÖVDE VÄRMEVERK

Leveransgränsen mellan KSS och Skövde Värmeverk gällande befintlig fjärrvärmeservis samt kulvert för leverans av ånga är belägen inne på fastigheten Lövängen 8.

Diskussioner mellan Västfastigheter och Skövde Värmeverk pågår om att ansluta nybyggnation öster om parkeringen till fjärrvärmenätet samt att bygga fjärrvärmenätet vidare mot byggnaderna som skall byggas väster om nuvarande KSS. När dessa ledningar är byggda bör dess läge skyddas med ledningsrätt. Det är planerat att dessa ledningar skall anslutas till befintligt fjärrvärmenät i Fjärrvärmevägen.

Kommentar till bilaga H stycke energi: Viktigt när man tittar på energibesparingar är att dessa utvärderas ur ett samhällsnyttigt och hållbart synvinkel för totala energisystemet.

Bemötande och kommentarer:

Planbeskrivningen är uppdaterad med rätt information gällande fjärrvärmen.

Yttrandet skickas för kännedom till Västfastigheter som har tagit fram Bilaga H.

SKANOVA AB

Skanova AB har tagit del av rubricerat ärende och vill meddela att det ej finns något att invända mot planförslaget.

För diskussion om eventuell undanflyttning alternativt skyddande av Skanovas anläggningar i samband med exploatering, skall kontakt tas med Skanova.

Bemötande och kommentarer:

Läget för Skanovas ledningar är kända för Västfastigheter. Västfastigheter kommer att kontakta Skanova om byggprojekten medför att någon ledning behöver flyttas. Detaljplanen innehåller inte något skydd av ledningar i form av u-områden.

TRAFIKVERKET

Planbeskrivningen anger att planområdet ligger mer än 350 meter från väg 26. Trafikverket bedömer att planområdet ligger cirka 250 meter från väg 26, däremot ligger närmsta byggrätt cirka 350 meter från vägen.

Trafikverket saknar uppgifter om hur mycket trafiken till och från planområdet förväntas öka på grund av detaljplanen. Detaljplanen behöver uppdateras med uppgifter om hur stor trafikökningen förväntas bli samt hur det kan komma att påverka anslutningspunkterna till väg 26. Om åtgärder på statligt vägnät blir nödvändiga till följd av kommunal exploatering behöver avtal om medfinansiering tecknas.

I övrigt har Trafikverket inget att erinra mot detaljplanen.

Bemötande och kommentarer:

Planbeskrivningen uppdateras med rätt avstånd för rätt yta.

Planhandlingarna har uppdaterats med uppmätta trafikflödena till planområdet. Västfastigheter ser inte några väsentliga förändringar av trafikflödena till sjukhuset under de närmaste 10 åren. Vilket innebär att någon väsentlig ökning av fordon som angör närliggande trafikleder såsom Rv 26 inte bedöms förekomma.

Övriga remissinstanser

VÄSTTRAFIK AB

Västtrafik ser positivt på planen då utveckling sker i nära anslutning till befintlig kollektivtrafik och vi vill gärna vara med i det fortsatta arbetet rörande utformningsfrågor och liknande.

Bemötande och kommentarer:

Västtrafik kommer att få information om när detaljplanen går ut för granskning. Yttrandet skickas för kännedom till Västfastigheter för ytterligare samarbete rörande fortsatt arbete efter detaljplanen vunnit lagakraft.

VÄSTARVET

Västarvet ser med tillfredsställelse att man refererar till kulturmiljöprogrammet i planbeskrivningen och behovsbedömningen. Med reservation för vad som framkommit i den arkeologiska utredning som Västergötlands museum utfört, förefaller det som att den uppmärksammade kulturmiljön endast i liten omfattning påverkas av de planerade tillbyggnadsplanerna, och då främst kulturmiljöns utkant i anslutning till den befintliga sjukhusbyggnaden. I första hand är det de medeltida gårds- och bytomterna som påverkas av planerna, men även Ryds kullar kan påverkas negativt av ny bebyggelse och nya vägdragningar, liksom landskapsbilden i stort. Det är därför av största vikt att man i det fortsatta planarbetet lägger stor vikt vid att säkerställa att påverkan på kulturmiljön minimeras. Vidare vill Västarvet påpeka behovet av en fördjupad kulturlandskapsstudie i området, vilket rekommenderas i kulturmiljöprogrammet, för att öka kunskapen om det agrara kulturlandskapets värden.

Bemötande och kommentarer:

Förslag till detaljplan tar hänsyn till Ryds kullar. Vissa av de värden som finns inom den del av planområdet som inte tidigare är exploaterat kommer att tas bort, förflyttas eller förstärkas vilket står i planbeskrivningen. Delar av området kommer att regleras i avtal.

En fördjupad kulturlandskapsstudie för området kommer inte att tas fram i samband med detaljplanarbetet.

Sakägare

VÄSTFASTIGHETER

Västfastigheter är mån om den parkmiljö som finns på sjukhusområdet och har intentionen att befintliga grönområden ska vårdas och utvecklas.

Gröna rum mellan nya byggnader ska skapas och grönytor med infiltrationsmöjligheter eftersträvas. Vi invänder dock emot ett generellt krav på marklov vid fällning av träd inom ytor med byggrätt, vilket anges i förslag till Planbestämmelser.

När det gäller hantering av dagvatten så planerar Västfastigheter att dela upp och avlasta befintligt dagvattensystem vilket erfordras då ett 100-års regn annars kan få allvarliga konsekvenser. I samrådshandlingen står att det planeras för nya dammar placerade norr om sjukhuset. Västfastigheters förslag är istället att leda dagvatten från vissa hustak till lågdelar söder om sjukhuset på kommunal mark. Den lösningen är att föredra bland annat för att undvika långa schakt på stora djup. I vilka lågdelar som vattnet släpps föreslås utredas tillsammans med Skövde kommun och expertis så att naturvärden inte påverkas negativt.

Bemötande och kommentarer:

Planbestämmelsen gällande marklov för fällning av träd kommer att stå kvar för att det ska vara möjligt att bevaka den planerade trädfällningen inom planområdet. SSB anser att träden utgör ett viktigt inslag inom planområdet. Träd har tidigare fällt på kommunens mark utan tillstånd, därför anser SSB att en bestämmelse om marklov krävs för att bevaka detta intresse även i framtiden. Planbestämmelsen har dock justerats till att marklov för fällning bara krävs för träd med ett stamomfång överstigande 30 cm.

Plankartan har uppdaterats med planbestämmelser för dagvattendamm inom kvartersmark i sydväst. Bestämmelserna n₄ Marken får inte hårdgöras och n₅ Yta avsedd för dagvattenhantering med anlagd våtmark och översvämningsyta, har tillkommit.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Med anledning av under detaljplanesamrådet inkomna synpunkter, föreslås följande förändringar och tillägg göras i detaljplanen:

- Planbeskrivningens rubrik Social hållbarhet har utvecklats med tydligare ställningstaganden.
- Planbeskrivningen har uppdaterats under rubrik Riksintressen med varför vi bedömer att det inte blir påtaglig skada på riksintressen.
- Förtydligande kring biotoper, kompensation och avtal har införts i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med förslag till åtgärdsplan för förlust av naturvärden.
- Plankartan har uppdaterats med planbestämmelser för dagvattendamm inom kvartersmark i sydväst. Bestämmelserna n₄ Marken får inte hårdgöras och n₅ Yta avsedd för dagvattenhantering med anlagd våtmark och översvämningsyta, har tillkommit.
- Planhandlingarna beskriver planerade utemiljöer under rubriken Befintlig och planerad bebyggelse. Någon särskild planbestämmelse kommer inte införas för att säkerställa park inom planområdet.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med vikten av att vara extra uppmärksam på förekomsten av radon inom planområdet.
- Planhandlingarna har uppdaterats under rubriken Klimatanpassning och planbestämmelser för en våtmark i planområdets sydvästra del. Våtmarken ska fungera som en översvämningsyta.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med en motivering till varför vi tar jordbruksmark i anspråk för en samhällsviktig verksamhet.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med arkeologisk utredning.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att en ny spillvattenledning inte kommer att anläggas inom planområdet
- Planbeskrivningen har uppdaterats med rätt avstånd mellan planområdet, närmsta bygggrätt och Rv 26.
- Planbeskrivningen har kompletterats med trafikflöden och hur de kan påverka anslutningspunkterna till Rv 26.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om att förorenade områden finns inom planområdet.

Andra större förändringar av detaljplaneförslaget som inte varit resultatet av samrådet föreslås vara att:

- Avståndet mellan fastighetsgräns och byggrätten i söder har ökats från 25 meter till 50 meter.
- Planbestämmelsen n₂ marklov krävs för fällning av träd har införts inom prickmarken inom hela planområdet.
- Bestämmelsen NATUR har tillkommit i detaljplanens sydvästra del. Detta för att skydda de naturvärden som finns här.
- Detaljplanens utfartsförbud i detaljplanegräns i sydväst är ersatt av NATUR för att fortsättningsvis undvika att utfarter och vägar anläggs över Ryds kullar.
- För att möjliggöra för solceller på ytan i väst har planbestämmelsen plusmark som reglerar att marken får med undantag av carport med solceller och tillhörande ställverksbyggnad inte förses med byggnader, tillkommit.
- Planbestämmelse om att möjlighet till infiltration av dagvatten ska finnas har införts inom ytan för plusmark i väst.

Därutöver har förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdragats under samrådet inarbetats i detaljplanen.

Synpunkter som framförts av sakägare bedömts ha tillmötesgått i den omfattning som kan hanteras i detaljplanen.

De synpunkter, som framförts under planarbetet, har avvägts mot intresset att planlägga området. Även allmänna intressen har därvid beaktats. Sektor samhällsbyggnad bedömer att detaljplaneförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under samrådet och bedömts inte fått dem helt tillgodosedda

- Lövängen 1

Skövde 2017-06-07
SKÖVDE KOMMUN
Sektor samhällsbyggnad

Unnar Kristmannsson
Planchef

Linda Kjerfve
Fysisk planerare



SKÖVDE

Sektor samhällsbyggnad

Postadress 541 83 SKÖVDE **Telefon** 0500-49 80 00 **Hemsida** www.skovde.se

Detaljplan för

LÖVÄNGEN 1, mm

Skövde stad, Skövde kommun, Västra Götalands län

Granskningsutlåtande

Upprättad 2017-10-09

Planenheten

FÖRSLAG TILL BESLUT

HUR SAMRÅDET OCH GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

FÖRSLAG

Kommunstyrelsen föreslås med stöd av detta granskningsutlåtande antaga detaljplaneförslaget för Lövängen 1, mm.

DETALJPLANESAMRÅD 12/2 - 5/3 - 2017

Kommunstyrelsen beslutade 2017-02-06 § 18/17 att ge sektor samhällsbyggnad i uppdrag att genomföra samråd gällande förslag till detaljplan för Lövängen 1, mm.

Samråd pågick mellan den 12 februari - 5 mars 2017. Inbjudan skickades ut med post den 10 februari till fastighetsägare enligt upprättad fastighetsförteckning, daterad 2017-02-06. Meddelande om samråd skickades samtidigt via e-post till berörda kommunala nämnder, förvaltningar och bolag samt till remissinstanser som kunde ha intresse av förslaget. Kungörelse kring samrådet och inbjudan till ett öppet samrådsmöte den 22 februari infördes den 13 februari i Skaraborgs Allehanda (SLA). (Då ingen kom till det utannonserade samrådsmötet finns det inga minnesanteckningar att redovisa.) Handlingarna fanns under samrådet utställda i stadshusets entréplan, samt på Skövde kommuns hemsida.

För en redogörelse över inkomna synpunkter från detaljplanesamrådet, se särskild samrådsredogörelse upprättad 2017-06-07.

GRANSKNING AV DETALJPLAN 14/8 - 8/9 - 2017

Kommunstyrelsen beslutade 2017-06-19 § 136/17 att ställa ut förslaget till detaljplan för Lövängen 1, mm för granskning.

Granskningstiden har pågått mellan den 14 augusti - 8 september 2017. Detaljplanens handlingar har under denna period visats i stadshusets entréplan, samt på Skövde kommuns hemsida. Sista datum för att lämna synpunkter har varit den 8 september 2017. Underrättelse skickades ut med post den 10 augusti 2017 till fastighetsägare enligt upprättad fastighetsförteckning, samt via e-post till berörda kommunala nämnder, förvaltningar och bolag samt övriga remissinstanser som kunde ha intresse av förslaget.

Utöver berörda kommunala nämnder, förvaltningar och bolag har följande remissinstanser beretts tillfälle att yttra sig:

- Länsstyrelsen
- Lantmäterimyndigheten i Skövde kommun
- Sakägare (enligt fastighetsförteckning)
- Skaraborgs kommunalförbund
- Ellevio
- Naturskyddsföreningen i Skövde
- Polismyndigheten
- Skanova
- Skövde hembygdsförening
- Skövde stadsnät (opto)
- Trafikverket
- Vattenfall Eldistribution AB
- Västarvet

- Västergötlands museum
- Västtrafik AB
- Falköpings kommun
- Götene kommun
- Hjo kommun
- Karlsborgs kommun
- Lidköpings kommun
- Mariestads kommun
- Skara kommun
- Tibro kommun
- Tidaholms kommun
- Töreboda kommun
- Vara kommun

Skrivelser utan anmärkning mot förslaget till detaljplan har inkommit från:

- Trafikverket
- Tibro kommun
- Miljösamverkan Östra Skaraborg

Nedan följer en sammanfattning av inkomna skrivelser. Hela skrivelser, stycken eller citat redovisas i kursiv stil. Bemötande av skrivelserna markeras med indragen vänstermarginal.

SKRIVELSER UTAN ANMÄRKNING

INKOMNA YTTRANDEN OCH BEMÖTANDEN

Länsstyrelsen i Västra Götaland

LÄNSSTYRELSEN I VÄSTRA GÖTALAND

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Länsstyrelsen befarar att avrinningen från planområdet i huvudsak sker mot Skåningstorpskärrret som är naturreservat och Natura 2000-område. Ingenstans, i vare sig planbeskrivningen eller dagvattenutredningen, finns någon redovisning eller bedömning om det finns en risk för påverkan på de värden som ska skyddas inom Natura 2000-området Skåningstorpskärrret. Det är en viktig sak att det kontrolleras att den plan för dagvattnet är så pass robust att dagvatten och bräddningar inte kan orsaka skador på värdena i Skåningstorpskärrret.

Synpunkter på granskningshandlingen

Kommunen har i huvudsak tillgodosett de synpunkter som lämnades i samrådet om att redovisa bedömning om riksintresse naturvård och friluftsliv, biotopskydd och övriga naturvärden. Det finns fortfarande inte redovisat exakt vilka åkerholmar och rösen som ska tas bort utan kommunen väljer att avvakta med detta tills det att ansökan är inlämnad. Ansökan bör ju då lämpligen lämnas in innan planen vinner laga kraft.

Länsstyrelsen har uppmärksammat att det på sid 12 och 18 i Granskningshandlingen, stycke 4, står felaktigt att inget av antikvariskt värde påträffats inom planområdet som har inverkan på planerad bebyggelse.

Länsstyrelsen vill informera kommunen om att den arkeologiska utredningen klargjorde att inga nya fornlämningar påträffats men att tidigare kända fornlämningar ligger kvar inom området.

Enligt Länsstyrelsens meddelande den 21/2-2107 dnr 431-22133-2016 framgår att det finns fornlämningar inom planområdet som kan bli föremål för exploatering och att Länsstyrelsens kulturmiljöenhet ska kontaktas för att klarlägga möjlighet att bevara fornlämning alternativt, klarlägga villkor för eventuella ingrepp i fornlämningarna.

Planområdet har under hand minskats i den västra delen och det område som berör ett gravfält "Ryds kullar", Fornlämning RAÅ Ryd 7:1, ligger enligt plankartan inom naturmark. Länsstyrelsen bedömer, utifrån planbeskrivningen, att det inte är aktuellt att exploatera marken i anslutning till fornlämning RAÅ 7:1, gravfältet, med tillhörande fornlämningsområde. I plantexten har en gräns på 25 meter från mitten av kullarna satts som gräns för kvartersmark.

Kulturmiljöenheten vill upplysa om att bedömning om lämplig avgränsning till fornlämningen/gravfältet ska göras av Länsstyrelsen. Det ska framgå i detaljplanens bestämmelser att exploatering, som

tex, byggnation, anläggande av gång/cykelväg mm inom fornlämning och fornlämningsområdet inte är tillåtet.

Gravfältet har högt antikvariskt värde och Länsstyrelsen anser att exploatering inom fornlämningen och fornlämningsområdet inte är lämpligt. Anläggningar som skyltar, bänkar etc. inom fornlämningen och fornlämningsområdet kräver tillstånd enligt KML.

Enligt planförslaget ligger gravfältet inom naturmark och ska inte exploateras. Länsstyrelsen är tveksam till om området alls ska ingå i planen.

Länsstyrelsen anser att det är bra att plankartan har uppdaterats med planbestämmelser för dagvattendamm inom kvartersmark i sydväst. Bestämmelserna n_4 Marken får inte hård göras och n_5 Yta avsedd för dagvattenhantering med anlagd våtmark och översvämningsyta, har tillkommit vilket är bra. Placering av tekniska system har utretts och tekniska system som är placerade i lågpunkter kommer att flyttas för att säkerställa driftsäkerhet.

I planhandling tar man även upp att en översyn och riskbedömning avseende lågpunkter för befintliga anläggningar bör vara en del av Västfastigheters framtida ombyggnadsplanering. Västfastigheter utreder översvämningsrisker vid skyfall i ett separat projekt.

Länsstyrelsen anser att kommunen borde införa en upplysning på plankartan om att resultat från separat utredning beträffande översvämnning av skyfall skall beaktas. Anläggningen är att ses som samhällsviktig.

Synpunkter i övrigt

Länsstyrelsen har i övrigt inga ytterligare synpunkter att tillföra planen.

Bemötande och kommentarer:

Dagvatten från områdets hårdgjorda ytor rinner i dagsläget först i ledningar till en reningsdamm med oljeavskiljning. Vatten från dammen leds vidare efter fördröjning och rening till en befintlig damm nordost utanför planområdet.

I befintligt system avleds de flesta parkeringsytor och samtliga takytor från befintlig bebyggelse mot denna damm.

Dagvattensystemet inom området har visat sig vara underdimensionerat i förhållande till extrema regn. Dagvattenhanteringsplanen redovisar hur det går att avlasta systemet hydrauliskt genom att takytor kopplas direkt till dammen i nordost respektive till en ny damm sydväst om sjukhuset.

Åtgärden kommer medföra en bättre rening av vatten från parkeringsytorna, eftersom reningseffekten blir bättre vid ett lägre flöde till reningsdammen. Sammantaget kommer åtgärderna förbättra reningen av vatten från parkeringsarealer i jämförelse med nuläget.

Från dammen i nordost infiltrerar eller avdunstar vattnet utom vid extrema regn då vatten kommer att brädda ner i slutningen mot nedströms blött område och så småningom

mot den naturliga bäckravin som mynnar i Skåningstorpskärret 200 meter nedströms.

Vid normala regn avrinner inget vatten mot bäck mot Skåningstorpskärret. Även vid extrema dagvattenflöden anses området tillräckligt robust, eftersom dagvattnet renas både i damm med oljeavskiljning och genom infiltration eller översilning innan något av vattnet så småningom kan nå nedströms naturreservat. Sjukhusområdet avleder således inte vatten till Skåningstorpskärret, även om delar av vattnet så småningom kan mynna där efter diverse åtgärder som renar vattnet och dämpar höga flöden.

Dagvattenhanteringsplanen och planbeskrivningen har uppdaterats med denna information om hur Skåningstorpskärret kan komma att påverkas av dagvatten från planområdet.

Planbeskrivningen har uppdaterats med information om vilka kända åtgärder som planeras för åkerholmar och rösen. Västfastigheter har lämnat in ansökan till Länsstyrelsen.

Planbeskrivningen har uppdaterats med rätt information gällande fornlämningar och hur de ska hanteras vid fortsatt exploatering under rubriken Fornlämningar och kulturhistoriska miljöer.

Skyddszonen runt Ryds kullar har stämts av med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Planbestämmelsen n₇ har tillkommit inom en ny markerad egenskapsyta inom naturmarken i sydväst. Planbestämmelsen redogör att det inom ytan finns fast fornlämning som ska bevaras och som kräver utökad lovplikt vid markarbeten.

Det är inte tillåtet att sätta en bestämmelse om utfartsförbud i detaljplanegräns. Därför anser vi att planbestämmelse om naturmark ska vara kvar för att bland annat Ryds kullar och marken därikring ska få förbli orörd och inte exploateras av exempelvis vägar i framtiden.

Plankartan och planbeskrivningen har uppdaterats med upplysning om att resultat från separat utredning beträffande översvämning av skyfall ska beaktas vid utbyggnad av planområdet.

Västfastigheter arbetar med översvämningsrisker kopplade till mindre lågpunkter. I dagsläget har ett låglänt område som kan drabbas av skyfallsproblematik identifierats. Funktionerna placerade där kommer inom kort att flyttas till en annan anläggningsdel där översvämningsrisk inte föreligger.

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN

Vart börjar och slutar n_1 ? Är det samma område som prickmark?

Vad jag kan se finns det 5 "egenskapsområden" med olika tillåtna höjder osv. Alla områden har e som bestämmelse som innebär att området får bebyggas 1/3. När jag mäter snabbt tycker jag det ser ut som att vissa områden är maximalt exploaterade eller till och med överexploaterade.

Det finns ett område i väster med bestämmelserna n_2 , n_4 och n_5 mot naturområdet. Varför är bestämmelsen n_1 inte med där?

Det står att föreslagen fastighetsgräns ska vara plangräns. Men kommer västfastigheter verkligen att köpa naturmarken? Kommunen ska ju vara huvudman för den.

Det står att ledningar inte kommer att regleras med u-områden. Det finns i princip inga ledningsrätter idag och u-område eller ej har inget just ledningsrätt att göra. Kanske ska stå någon annanstans?

Bemötande och kommentarer:

Planbestämmelsen n_1 finns inom all prickmark och plusmark samt inom två egenskapsytor som är placerade nära gränsen till befintlig detaljplan i norr och nordost.

Planbestämmelsen e har ändrats till att en tredjedel av fastigheten får bebyggas i stället för enskilda egenskapsytor.

Området ska vara till för en dagvattenanläggning. För att underlätta vid anläggningen av dagvattendammen har inte bestämmelsen införts. Intentionen är att området ska bli en naturlig del av den idag befintliga naturmarken och att dagvattendammen ska smälta in i området. Bestämmelsen ska inte begränsa möjligheten till en naturlig lösning.

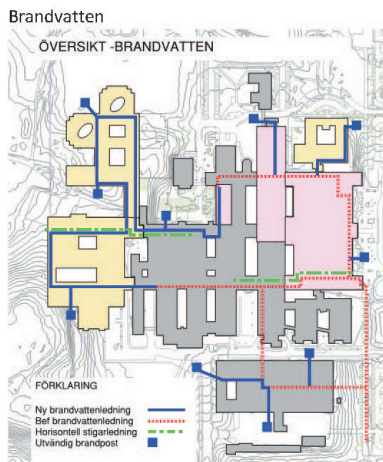
Västfastigheter ska inte köpa naturmarken. Planbeskrivningen justeras till vilka gränser som berörs av ny fastighetsgräns.

Planbeskrivningen har uppdaterats till rätt formulering under rubriken Ledningsrätt.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN ÖSTRA SKARBORG

Räddningstjänsten har inget ytterligare att tillägga, men betonar samtidigt det angelägna i att tillgången på brandposter utförda och dimensionerade enligt anvisningar i VAV)83 och VAV P76 tillgodoses. Särskilt beaktas anvisningarna beträffande avstånd till och mellan brandposter.

Vidare betonas behovet av framkomlighet för utryckningsfordon med särskilt beaktande av möjligheten att angöra angreppsvägar för räddningspersonalen.



Översikt över brandvatten inom ny och befintlig bebyggelse.

Slutligen betonar räddningstjänsten det angelägna att säkra tillgången till reservvatten från befintlig reservvattentäkt.

Bemötande och kommentarer:

Befintlig brandpost finns söder och öster utanför planområdet.

Västfastigheter har utrett tillgången till brandvatten (se bild). Nedan följer en kort sammanfattning av vad som kommer att ske vid byggnationen:

En ny anslutningspunkt till kommunalt tappkallvatten anordnas i fastighetens sydvästra del. Yttre brandposter kompletteras för att täcka in samtliga byggnader inom fastigheten efter utbyggnaderna. Brandposter och byggnadernas sprinklerinstallationer kopplas till brandvattensystemet.

För att underlätta insatser från räddningstjänsten installeras två fasta horisontella brandvattenledningar mellan fastighetens yttre byggnader i öst och väst till centrala delar av fastigheten.

Yttre brandposter ansluts till två stycken oberoende nya inre brandpostnät. Helt nytt invändigt brandvattensystem för försörjning av invändiga- och utvändiga brandposter, samt sprinklercentraler. Systemet innehåller två stycken oberoende brandvattennät för ökad säkerhet. Brandvattennäten försörjer yttre brandposter samt sprinklercentral. Efter genomförandet är brandposter och sprinkler helt separerat från kallvattensystemet. Uppskattar att det kommer att behövas ca tio stycken yttre brandposter efter utbyggnad.

Frågorna kommer att behandlas vidare i bygglovsskedet.

Frågorna gällande framkomlighet kommer att behandlas vidare i bygglovsskedet. Yttrandet skickas till bygglov för kännedom.

Det finns upprättat ett vattenskyddsområde för reservvattentäkten. Karstorpsområdet är utpekad som ett prioriterat område för dricksvattenförsörjningen i Skövde kommuns vattenförsörjningsplan som antogs i juni i år.

SKÖVDE VÄRMEVERK AB

Granskningshandling sid 30 uppvärmning:

Eftersom Skövde Värmeverk ej har slutfört några diskussioner med västfastigheter anser vi att sista meningen skall strykas.

Bemötande och kommentarer:

Planbeskrivningen har justerats under rubrik Uppvärmning.

KULTUR- OCH FRITIDSNÄMNDEN

Under förutsättning att nedanstående tillgodoses har Kultur- och fritidsnämnden ingen att erinra.

Det är av största vikt att utbyggnaden visar hänsyn till kulturmiljön och naturvärden ger området möjlighet att spegla både nutiden och vår historia. Viktigt att beakta den arkeologiska utredningen som på uppdrag av Länsstyrelsen är gjord av Västergötlands museum. Se bifogad bilaga G till detaljplanen ”Angående arkeologisk utredning inom fastigheten Lövängen 1 i Skövde socken, Skövde kommun”.

Nämnden hänvisar till kontakt med Länsstyrelsen för att klargöra förutsättningarna för att bevara fornlämningarna i lämplig miljö, alternativt klargöra villkoren för ett eventuellt ingrepp i de av kulturmiljölagens skyddade delar av området.

Det är mycket viktigt att området kan fortsätta att få vara ett varsamt använt, stadsnära ströv- och rekreationsområde.

Bemötande och kommentarer:

Intentionen med att placera bestämmelsen NATUR inom naturområdet är just för att bevara de värden som finns där idag.

Västfastigheter kommer att fortsätta dialogen med Länsstyrelsen vad gäller fornlämningarna som ligger inom deras fastighet, Lövängen 1. När det gäller fornlämningar på kommunens mark är intentionen att de ska bevaras. Planbestämmelsen n₇ har införts på plankartan för att uppmärksamma och skydda Ryds kullar.

Naturområdet som gränsar till fastigheten Lövängen 1 ska fortsättningsvis vara ett rekreationsområde för allmänheten.

TURMALINEN 1

Nedan följer en sammanfattning av de fyra inkomna yttrandena från fastigheten:

Planen skulle innebära att vi får sjukhuset alldeles för nära. Det kan få katastrofala konsekvenser för värdet på vårt hus och vår utsikt. Så blankt nej till detaljplanen eller köp ut oss för värdet på huset inte marknadsvärdet.

Era planer på att bygga ut kss, borra för värme tillsammans med Skanskas önskemål om att dra en väg genom ett naturreservat mot Rånnavägen som annars är så väldigt skyddat på grund av natur, vattenskydd osv. Det kommer förstöra en hel stadsdel, Ulveket.

Vet inte om tanken är att komma runt avslaget för att borra för värmen eller en ny akutmottagning, men det spelar inte så stor roll utan det förstör både djurliv och blomsterarter. Vilket inte kunde sägas i utredning för att borra efter värme. Det som kunde utredas är att de som har borrarat efter bergvärme förlorar effektivitet och det är inte ok. Vi fick avslag på att borra/gräva för berg/jordvärme

Sakägare

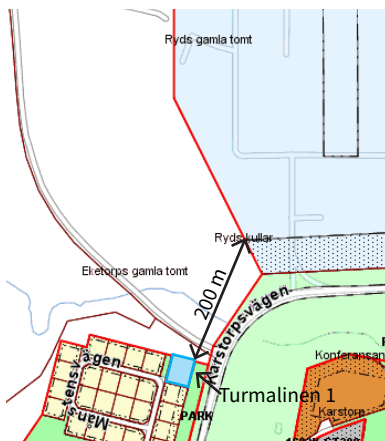
på grund av naturskydd osv. Det vore klen och inkonsekvent av Skövde kommun att godkänna detaljplanen för kss och vägen som Skanska vill bygga.

Vi vill inte att det ska åka statstrafik eller tung lastbilstrafik på båda sidor om vårt hus. Samt att ni då kommer nyttja Rånnavägen mer och det är inte ok. Ni får rita om området vid Rånnavägen och Karstorsvägen.

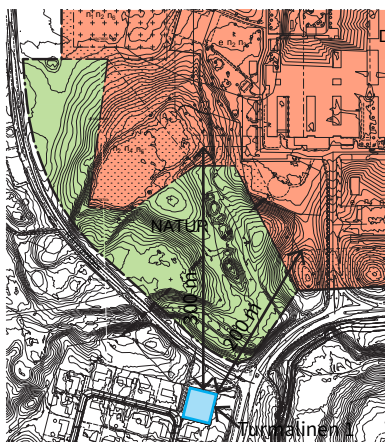
Vi har valt att bo utanför stadskärnan och har redan en bullernivå som är för hög och vi vill inte att sjukhuset bygger ut mot oss. Vill inte att ni tar ner träden på den sidan då det avskärmar vyn samt att ni sätter upp bullerplank då sjukhuset blir större och mer trafik. Det förstör både natur och den närhet till djur.

Vill inte heller att djurarter försvinner eller får flytta. Ni får helt enkelt tänka om. Bygg åt andra hållet. Idag finns det ett skogsparti mellan vårt hus och kss.

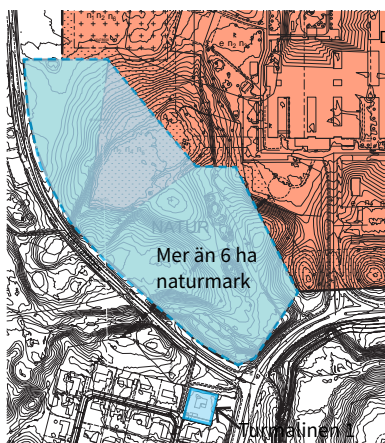
Jag motsätter mig i allra högsta grad mot detaljplanen för Skövdes sjukhus.



Avstånd till byggrätt från fastigheten till gällande detaljplan.



Avstånd till byggrätt från fastigheten till förslag till ny detaljplan.



Närheten till naturmark från fastigheten till förslag till ny detaljplan.

Bemötande och kommentarer:

Den närmaste gränsen till byggrätt för Skaraborgs Sjukhus Skövde inom gällande detaljplan (från er fastighet) är oförändrad i förslag till ny detaljplan. Skillnaden är att det ungefär 300 meter nordväst om er fastighet tillkommer en ny gräns för att möjliggöra för bebyggelse. Så i dagsläget har Skaraborgs Sjukhus Skövde redan möjlighet att exploatera på samma avstånd som förslag till ny detaljplan föreslår. Se illustrationer till vänster.

Från fastighetens nordöstra hörn till närmaste gräns för kvartermark är avståndet strax över 160 meter. Avståndet från fastigheten till yta som tillåter byggrätt är över 200 meter. Intentionen med detaljplanen är att bevara de mer än 6 ha värdefulla natur och de biotoper som finns i naturmarken som angränsar till Skaraborgs Sjukhus Skövde. Därför har marken fått bestämmelsen NATUR. Se illustrationer till vänster.

Planbestämmelsen NATUR (som reglerar marken norr om er fastighet) är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för friväxande grönområde som inte sköts mer än enligt skötselplan eller genom viss städning. Bestämmelsen är till för att bevara de rika kultur- och naturvärdena inom området.

Skövde kommun bedömer att avståndet mellan er fastighet och Skaraborgs Sjukhus Skövde är tillräcklig för att både sjukhuset ska kunna fortsätta sin verksamhet och befintliga bostäder ska kunna vara kvar utan att påverka varandra negativt.

Detaljplanen kan inte och får inte reglera vilken typ av uppvärmningssystem som fastighetsägaren väljer att använda. Därför är frågan om vilken typ av uppvärmning som Skaraborgs Sjukhus Skövde väljer inget som rör granskningen av detaljplanen.

Intentionen med förslag till ny detaljplan är att möjliggöra för Skaraborgs Sjukhus Skövdes framtida expansion samt att bevara natur- och kulturmiljön inom planområdets sydvästra del.

En ny vägdragnings genom naturreservatet är inget som behandlas eller regleras i förslag till ny detaljplan för Lövängen 1 mm.

Detaljplanen föreslår inte någon ny placering av varken Rånnavägen eller Karstorpsvägen. Ingen av vägarna regleras i förslag till ny detaljplan.

Det är i dagsläget inte aktuellt att sätta upp bullerplank längs Rånnavägen.

Skövde växer och det är inte enbart inom stadskärnan som ny bebyggelse etableras. Även områden som tidigare har varit placerade i stadens utkant kommer så småningom att vävas samman med resten av staden.

Naturmarken (NATUR) som regleras inom förslag till ny detaljplan norr om er fastighet ska bevaras och inte bebyggas av byggnader.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Med anledning av under granskningen inkomna synpunkter, föreslås följande förändringar och tillägg göras i detaljplanen:

- Dagvattenhanteringsplanen och planbeskrivningen har uppdaterats med hur Skåningstorpskärrer (naturresevatet och Natura 2000- området) kan komma att påverkas av dagvatten från planområdet. Planbeskrivningen har justerats under rubrikerna Riksintresse, Dagvatten och Klimatanpassningsåtgärder.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om vilka kända åtgärder som planeras för åkerholmar och rösen under rubriken Småbiotoper.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med rätt information gällande fornlämningar och hur de ska hanteras vid fortsatt exploatering under rubriken Fornlämningar och kulturhistoriska miljöer.
- Planbestämmelsen n_7 tillkommer inom en ny markerad egenskapsyta inom naturmarken i sydväst. Planbestämmelsen redogör att det inom ytan finns fast fornlämning som ska bevaras och som kräver utökad lovplikt vid markarbeten. Detta för att skydda fornlämningen ytterligare.
- Plankarta och planbeskrivningen har uppdaterats med information om att resultat från separat utredning beträffande översvämning av skyfall ska beaktas vid utbyggnad av planområdet.
- Planbeskrivningen har kompletterats med vilka gränser som berörs av ny fastighetsgräns under rubriken Fastighetsrättsliga frågor.
- Utnyttjandegraden e justeras till att högst en tredjedel av fastigheten får bebyggas i stället för egenskapsytan som det stod innan.
- Planbeskrivningen har uppdateras under rubriken Ledningsrätt.
- Planbeskrivningen har justerats under rubriken Uppvärmning.

Andra större förändringar av detaljplaneförslaget som inte varit resultatet av yttranden under granskningen föreslås vara att:

- Planbestämmelsen n_1 läggs till i den egenskapsyta som gränsar mot befintlig detaljplan i norr. Detta för att förhindra att slänt anordnas inom kommunens mark.
- En byggrätt har tillkommit inom prickmarken i detaljplanens nordöstra del. Detta för att sjukhuset ska kunna uppföra byggnader för eldrift. Ytan får bestämmelse om högsta totalhöjd 10 meter exklusive master och torn, att släntning ska ske inom kvartersmark, marklov för träd och att det inom ytan ska finnas möjlighet till infiltration.
- 0,5 meters nivåkurvorna i plankartan är borttagna för att förbättra läsbarheten. 1 meters nivåkurvor är justerade att följa befintlig bebyggelse av samma anledning.

Därutöver har förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdagats under granskningstiden inarbetats i detaljplanen. Justeringar av detaljplanens handlingar enligt ovan bedöms inte föranleda att planförslaget behöver ställas ut för förnyad granskning.

Synpunkter som framförts av sakägare bedömts ha tillmötesgått i den omfattning som kan hanteras i detaljplanen.

De synpunkter, som framförts under planarbetet, har avvägts mot intresset att planlägga området. Även allmänna intressen har därvid beaktats. Sektor samhällsbyggnad bedömer att detaljplaneförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Sakägare som tidigare lämnat skriftliga synpunkter under samrådet och bedömts inte fått dem helt tillgodosedda

- Lövängen 1

Sakägare som lämnat skriftliga synpunkter under granskningen och bedömts inte fått dem helt tillgodosedda

- Turmalinen 1

Skövde 2017-10-09

SKÖVDE KOMMUN

Sektor samhällsbyggnad, Planenheten

Unnar Kristmannsson
Planchef

Linda Kjerfve
Fysisk planerare

AVVIKANDE SYNPUNKTER

Från samrådet kring detaljplanen

Från granskningen kring detaljplanen



SKÖVDE

Sektor samhällsbyggnad

Postadress 541 83 SKÖVDE Telefon 0500-49 80 00 Hemsida www.skovde.se

KSAU § 266/17

Detaljplan för Lövängen 1, mm Antagande till KF
KS2016.0372

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-11-08	266/17
2 Kommunstyrelsen	2017-11-27	247/17
3 Kommunfullmäktige	2017-11-27	131/17

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen beslutar upphäva tidigare fattat beslut 2017-10-30 §214/17 då aktuellt beslut rätteligen ska fattas av kommunfullmäktige.

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplan för Lövängen 1, mm.

Bakgrund

Kommunstyrelsen beslutade om planuppdrag för Lövängen 1, mm 2016-10-03 § 187/16.

Kommunstyrelsen beslutade om samråd för Lövängen 1, mm 2017-02-06 § 18/17.

Kommunstyrelsen beslutade om granskning för Lövängen 1, mm 2017-06-19 § 136/17.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för tillbyggnad och ombyggnad av sjukhusbyggnaderna inom befintlig fastighet Lövängen 1 samt utökning av fastigheten västerut.

Skaraborgs Sjukhus Skövde står inför en fas med stora förändringar som kommer att innebära såväl omfattande ombyggnader som stora tillbyggnader. För att möta de aktuella utbyggnadsbehoven och dessutom planera för framtida behov krävs en ny detaljplan för sjukhusområdet inklusive aktuell utvidgning av fastigheten.

Planområdet

Bakgrund

Västra Götalandsregionen har inkommit med en ansökan om en ny detaljplan. Inom detaljplanen kan följande byggnader/anläggningar bli aktuella att uppföra: vårdbyggnader, bostäder för studenter och anhöriga, patienthotell, parkeringshus, teknikbyggnader inkl. torn och master, vägar och parkeringar, dammar för dagvatten, solcellspark samt sjukhuspark.

Västra Götalandsregionen har tagit fram en förstudie juni 2015 för tillbyggnad av akut- och psykiatriblocket som ligger till grund för detaljplanarbetet.

I översiktsplanen ÖP 2025, antagen av kommunfullmäktige 2012-06-18, utpekas planområdet som område för befintliga verksamheter och pågående markanvändning.

Planområdet berör detaljplan 1683K - ST207 där markanvändningen är angiven för allmänt ändamål (A).

Förslaget

Detaljplanen avser att möjliggöra den planerade utbyggnaden och att anpassa planbestämmelserna till befintliga förhållanden.

Planbestämmelsen DB₁ -Vård inkl. patienthotell och studentbostäder, gäller för hela fastigheten.

Planbestämmelsen NATUR är placerad i planområdets östra del. Detta för att området kommer nära område som är utpekad i ÖP 2025 som område för begravningsplats. Naturområdet innehåller även stora nivåskillnader och en grop samt ett stort antal ledningar.

Förslag till ny bebyggelse regleras med totalhöjd som exkluderar master och torn för att möjliggöra framtida behov.

Högst en tredjedel av fastigheten får bebyggas för att ge plats åt övriga funktioner inom byggrätten.

För att möjliggöra för solceller på ytan i väst reglerar planbestämmelsen att marken får med undantag av carport med solceller och tillhörande ställverksbyggnad inte förses med byggnader.

Marklov krävs för fällning av träd med ett stamomfång överstigande 30 cm. Exempelvis befintliga parkeringsytor har avgränsningar med rödek som är ca 50 år gamla. Det finns ett värde i att ha kvar träden då de ger skugga, tar upp dagvatten och bidrar till en vacker stadsbild.

Minst en tredjedel av egenskapsytan ska möjliggöra infiltration av dagvatten. Detta kan ske på olika sätt exempelvis genom grönska, genomsläppliga material och gröna tak.

Ryds kullar ligger sydväst om planområdet. Närheten till Ryds kullar har reglerats med en användningsgräns som går i befintlig fastighetsgräns. Ryds kullar har en radie av 25 meter till kvartersmark. Ryds kullar regleras som naturmark bland annat för att inte framtida vägdragningar ska ske över Ryds kullar.

Prickmarken, området där byggnad inte får uppföras, innehåller bestämmelse om att slänt ska anordnas inom kvartersmark. Detta för att inte miljön och landskapet kring planområdet ska förändras och för att undvika slänter inom angränsande fastigheter och naturmark.

För att möjliggöra en utbyggnad enligt framförda önskemål krävs en utökning av fastigheten Lövängen 1 mot väster. Angränsande mark (Ryd 15:44) är kommunägd och utgörs av naturmark med högt naturvärde samt ett antal registrerade fornlämningar.

Då förslaget till detaljplan inte helt är förenlig med ÖP 2025, och är av stort allmänt intresse föreslås detaljplanen upprättas i enlighet med utökat förfarande.

Planavtal har upprättats med Västra Götalandsregionen Västfastigheter.

På grund av att detaljplanen inte är helt förenlig med ÖP 2025 och att Länsstyrelsen i sitt yttrande under granskning befarar att riksintresse kan påverkas och att planen inte kan accepteras och att den kan komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas föreslår vi att beslut om antagande sker av KF 27 november 2017. Beräknat lagkraftdatum blir då i december.

Motivering av beslut

Inkomna synpunkter och/eller invändningar som framförts under samrådtiden 12 februari till 5 mars, har behandlats och bemötts i bifogad samrådsredogörelse.

Granskningen har ägt rum under tiden 14 augusti till 8 september. Totalt har nio skrivelser inkommit, varav tre utan erinran. Inkomna synpunkter har behandlats och bemötts i bifogat granskningsutlåtande. Nedan redovisas en kort sammanfattning av de större synpunkter och/eller invändningar mot förslaget som inkommit. Därtill vilka förändringar och tillägg till detaljplanen som föreslås.

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL (riksintresse) och nu kända förhållanden att planen inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas. Detta då Länsstyrelsen befarar att avrinningen från planområdet i huvudsak sker mot Skåningstorpskärrret som är naturreservat och Natura 2000-område. Ingenstans, i vare sig planbeskrivningen eller dagvattenutredningen, finns någon redovisning eller bedömning om det finns en risk för påverkan på de värden som ska skyddas inom Natura 2000-området Skåningstorpskärrret. Det är en viktig sak att det kontrolleras att den plan för dagvattnet är så pass robust att dagvatten och bräddningar inte kan orsaka skador på värdena i Skåningstorpskärrret.

Vi svarar att dagvattenhanteringsplanen och planbeskrivningen har uppdaterats med denna information om hur Skåningstorpskärret kan komma att påverkas av dagvatten från planområdet.

Länsstyrelsen anser att det ska framgå i detaljplanens bestämmelser att exploatering, som tex, byggnation, anläggande av gång/cykelväg mm inom fornlämning och fornlämningsområdet inte är tillåtet inom Ryds kullar. Gravfältet har högt antikvariskt värde och Länsstyrelsen anser att exploatering inom fornlämningen och fornlämningsområdet inte är lämpligt. Anläggningar som skyltar, bänkar etc. inom fornlämningen och fornlämningsområdet kräver tillstånd enligt KML.

Vi svarar att planbestämmelsen n₇ har tillkommit inom en ny markerad egenskapsyta inom naturmarken i sydväst. Planbestämmelsen redogör att det inom ytan finns fast fornlämning som ska bevaras och som kräver utökad lovplikt vid markarbeten. Detta för att skydda fornlämningen ytterligare.

Länsstyrelsen är tveksam till om gravfältet alls ska ingå i planen.

Vi svarar att då det inte är tillåtet att sätta en bestämmelse om utfartsförbud i detaljplanegräns anser vi att planbestämmelse om naturmark ska vara kvar för att bland annat Ryds kullar och marken där omkring ska få förbli orörd och inte exploateras av exempelvis vägar i framtiden.

Sakägaren Turmalinen 1 har inkommit med synpunkter på:

Att de får sjukhuset alldeles för nära

Att värdet på huset och att utsikten försämras

Att Skanskas önskemål om att dra en väg genom ett naturreservat mot Rånnavägen kommer förstöra en hel stadsdel och att de inte vill att det ska åka statstrafik eller tung lastbilstrafik på båda sidor om deras hus

Att de befarrar att tanken är att komma runt (sjukhusets) avslaget för att borra för värmen och att således de som har borrar efter bergvärme förlorar effektivitet

Att de befarrar att vi tar ner träd och sätter upp bullerplank som gör området otillgängligt för djur och natur

Vi svarar att den närmaste gränsen till byggrätt för Skaraborgs Sjukhus Skövde inom gällande detaljplan (från er fastighet) är oförändrad i förslag till ny detaljplan. Skillnaden är att det ungefär 300 meter nordväst om fastigheten tillkommer en ny gräns för att möjliggöra för bebyggelse. Så i dagsläget har Skaraborgs Sjukhus Skövde redan möjlighet att exploatera på samma avstånd som förslag till ny detaljplan föreslår.

Vi bedömer att avståndet mellan er fastighet och Skaraborgs Sjukhus Skövde är tillräcklig för att både sjukhuset ska kunna fortsätta sin verksamhet och befintliga bostäder ska kunna vara kvar utan att påverka varandra negativt.

Vi svarar att en ny vägdragning genom naturreservatet är inget som behandlas eller regleras i förslag till ny detaljplan för Lövängen. Detaljplanen föreslår inte någon ny

placering av varken Rånnavägen eller Karstorpsvägen. Ingen av vägarna regleras i förslag till ny detaljplan.

Vi svarar att detaljplanen varken kan eller får reglera vilken typ av uppvärmningssystem som fastighetsägaren väljer att använda. Därför är frågan om vilken typ av uppvärmning som Skaraborgs Sjukhus Skövde väljer inget som rör granskningen av detaljplanen.

Vi svarar att intentionen med förslag till ny detaljplan är att möjliggöra för Skaraborgs Sjukhus Skövdes framtida expansion samt att bevara natur- och kulturmiljön inom planområdets sydvästra del. Och att det i dagsläget inte är aktuellt att sätta upp bullerplank längs Rånnavägen.

Andra större förändringar av detaljplaneförslaget som inte varit resultatet av yttranden under granskningen föreslås vara att en byggrätt har tillkommit inom prickmarken i detaljplanens nordöstra del. Detta för att sjukhuset ska kunna uppföra byggnader för eldrift. Ytan får bestämmelse om högsta totalhöjd 10 meter exklusive master och torn, att slantning ska ske inom kvartersmark, marklov för träd och att det inom ytan ska finnas möjlighet till infiltration.

Därutöver har förtydliganden och redaktionella justeringar som uppdagats under granskningstiden inarbetats i detaljplanen. Justeringar av detaljplanens handlingar enligt ovan bedöms inte föranleda att planförslaget behöver ställas ut för förnyad granskning. Synpunkter som framförts av sakägare bedömts ha tillmötesgått i den omfattning som kan hanteras i detaljplanen.

Handlingar

TU Detaljplan för Lövängen 1, mm, antagande till KF

Handling Plankarta antagande

Handling Granskningsutlåtande

Handling Planbeskrivning antagande

Beslut KS, 2017-10-30, Ärende 214/17, Detaljplan för Lövängen 1, mm Antagande

Handling Samrådsredogörelse Lövängen 2017-06-07

Skickas till
Sektor samhällsbyggnad
Kommunstyrelsen

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-10

Diarienummer: KS2017.0384-3

Handläggare: Jan Bremer



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Kollektivtrafikplan Skövde

Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta godkänna förslag till Kollektivtrafikplan Skövde.

Bakgrund

Kollektivtrafiken är en av förutsättningarna för en hållbar stads- och regionutveckling. Om kollektivtrafiken ska vara attraktiv och kunna ta hand om fler resenärer i stadstrafiken såväl som i regionbusstrafiken, behöver den utvecklas och förstärkas efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner. Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun i samarbete med kollektivtrafikföretaget Nobina tagit fram en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2030.

Kollektivtrafikplanen kommer att utgöra ett underlag till kommande revideringar av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen, utvecklingsplaner för Västtrafik och Skövde kommuns utvecklingsplaner.

Arbetet har letts av tjänstemän från respektive organisation. Efter att Stadstrafikforum för Skövde, som har varit styrgrupp för arbetet, behandlade planen den 15 september 2017 lämnas föreliggande förslagshandling för godkännande av respektive part.

Handlingar

Kollektivtrafikplan Skövde

Kollektivtrafikplan Skövde 2017-09-27 Förslagshandling inklusive

RVU.pdf

Tjänsteskrivelse Kollektivtrafikplan.pdf

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-10

Diarienummer: KS2017.0384-3

Handläggare: Jan Bremer



Skickas till

Sektor samhällsbyggnad

Västra Götalandsregionen

line.rondestvedt.deverdier@vgregionen.se

[Click here to enter text.](#)

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 222/17

Kollektivtrafikplan Skövde

KS2017.0384

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	238/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	222/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna förslag till Kollektivtrafikplan Skövde.

Bakgrund

Kollektivtrafiken är en av förutsättningarna för en hållbar stads- och regionutveckling. Om kollektivtrafiken ska vara attraktiv och kunna ta hand om fler resenärer i stadstrafiken såväl som i regionbusstrafiken, behöver den utvecklas och förstärkas efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner.

Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun i samarbete med kollektivtrafikföretaget Nobina tagit fram en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2030. Kollektivtrafikplanen kommer att utgöra ett underlag till kommande revideringar av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen, utvecklingsplaner för Västtrafik och Skövde kommuns utvecklingsplaner.

Arbetet har letts av tjänstemän från respektive organisation. Efter att Stadstrafikforum för Skövde, som har varit styrgrupp för arbetet, behandlade planen den 15 september 2017 lämnas föreliggande förslagshandling för godkännande av respektive part.

Handlingar

TU Kollektivtrafikplan Skövde

Kollektivtrafikplan Skövde 2017-09-27 Förslagshandling inklusive RVU

Tjänsteskrivelse Kollektivtrafikplan

Skickas till
Sektor samhällsbyggnad
Västra Götalandsregionen
line.rondestvedt.deverdier@vgregionen.se

Kollektivtrafikplan Skövde

Beredning samhällsbyggnads förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta godkänna förslag till Kollektivtrafikplan Skövde.

Bakgrund

Kollektivtrafiken är en av förutsättningarna för en hållbar stads- och regionutveckling. Om kollektivtrafiken ska vara attraktiv och kunna ta hand om fler resenärer i stadstrafiken såväl som i regionbusstrafiken, behöver den utvecklas och förstärkas efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner. Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun i samarbete med kollektivtrafikföretaget Nobina tagit fram en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2030.

Kollektivtrafikplanen kommer att utgöra ett underlag till kommande revideringar av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen, utvecklingsplaner för Västtrafik och Skövde kommuns utvecklingsplaner.

Arbetet har letts av tjänstemän från respektive organisation. Efter att Stadstrafikforum för Skövde, som har varit styrgrupp för arbetet, behandlade planen den 15 september 2017 lämnas föreliggande förslagshandling för godkännande av respektive part.

Handlingar som ingår i beslutet

Kollektivtrafikplan Skövde 2017-09-27 Förslagshandling inklusive RVU

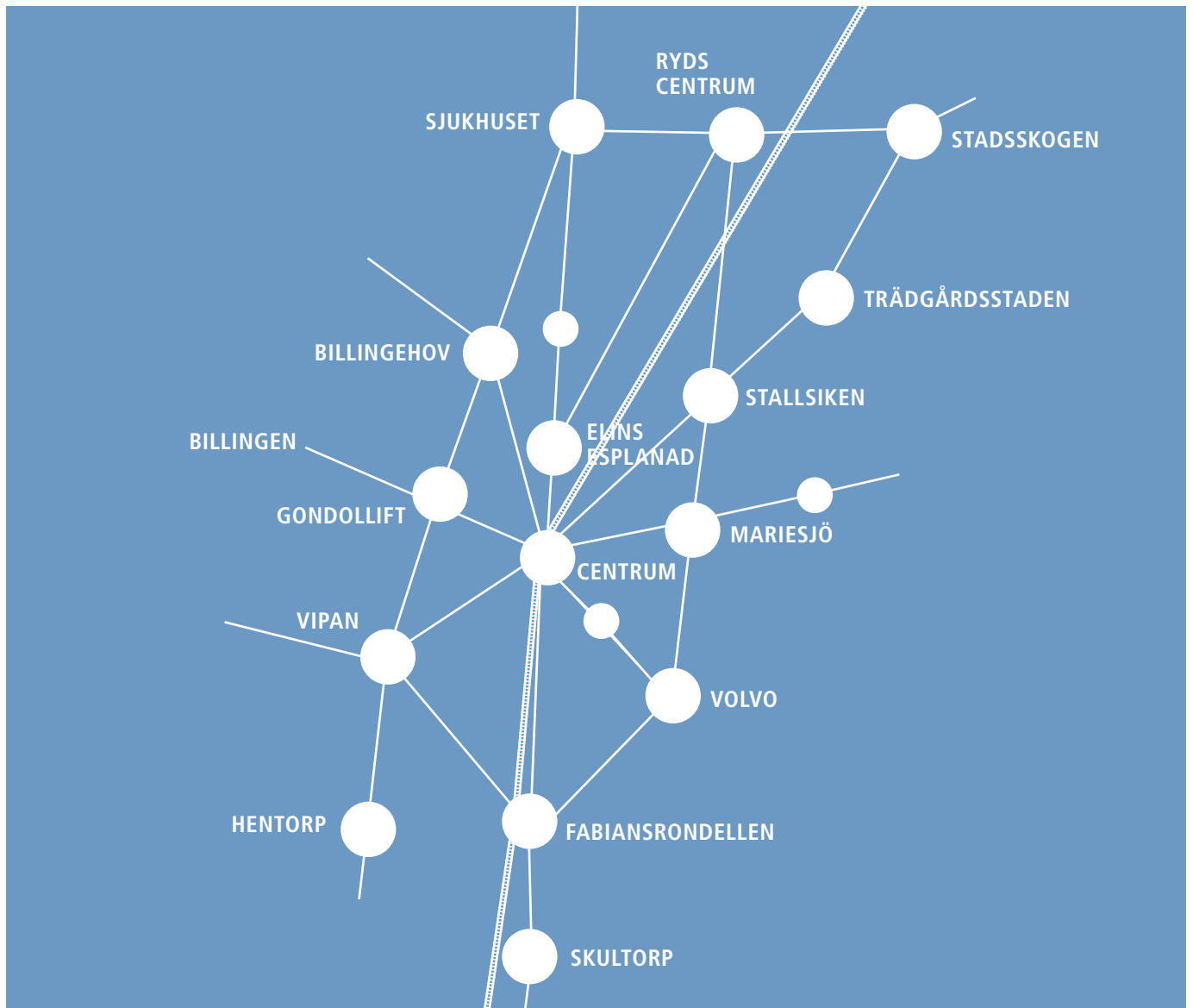
Skickas till

Västra Götalandsregionen
line.rondestedt.deverdier@vgregionen.se

Sektor samhällsbyggnad

Inger Carlsson
Tf. Samhällsbyggnadschef

Jan Bremer
Infrastrukturstrateg



Kollektivtrafikplan Skövde

FÖRSLAGSHANDLING 2017-09-15



INNEHÅLL

FÖRORD	1
SAMMANFATTNING	2
1 UTGÅNGSPUNKTER	4
Bakgrund	4
Syfte	4
Avgränsningar	4
Planeringsunderlag	4
2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGESBESKRIVNING	8
Befolkningsutveckling	8
Sysstämning	8
De största målpunkterna	9
Resflöden	11
Restider och restidskvoter	13
Kollektivtrafik	14
3 MÅL OCH INDIKATORER	19
Övergripande mål	20
Kvalitetsmål	21
Indikatorer	24
4 STRUKTUR OCH UTVECKLING	25
Gap	25
Strategier	26
5 KONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER	28
Koncept	28
Trafikkoncept i Skövde	29
Bytespunkter – en del av strukturen och resan	31
Pendelparkeringar för bil och cykel	32
6 EFFEKT- OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR	33
Effekter kopplade till de övergripande målen	33
Effekter kopplade till kvalitetsmålen	33
7 MÅLUPPFÖLJNING	35
8 GENOMFÖRANDE	37
Fortsatta utredningar	37
Finansieringsmöjligheter	38
9 UTBLICK 2035	39
BILAGA Resvaneundersökning i Skövde tätort, våren 2017	

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN SKÖVDE. Förslagshandling 2017-09-15

Styrgrupp – Stadstrafikforum Skövde

Daniel Andersson, Västra Götalandsregionen, ordförande
Paula Bäckman, Skövde kommun
Helena Dahlström, Skövde kommun
Marie Ekman, Skövde kommun
Douglas Hjalmarsson, Skövde kommun
Bjarne Medin, Skövde kommun
Robert Sandberg, Västra Götalandsregionen
Leif Walterum, Skövde kommun

Projektgrupp

Line De Verdier, Västra Götalandsregionen, processledare
Jan Bremer, Skövde kommun
Dag Levin, Nobina
Kerstin Omland, Västtrafik
Christina Pilemarker, Västtrafik
Fredrik Palm, Ramböll, konsult
Lillemor Bulukin, konsult

FÖRORD

Skövde tätort är centralorten i Skaraborg. Kommunen har haft hög befolkningstillväxt och biltillväxt. Utbyggnadsplanerna i översiktsplanen ger möjlighet för en befolkning på minst 60 000 invånare år 2025, en ökning med närmare 20 procent från år 2011.

Utvecklingen är planerad att främst ske i Skövde tätort genom förtätning, vilket stärker Skövde som centralort. Det skapar möjligheter för att bryta trenden av hög biltillväxt och ge en överflyttning till mer yteffektiva transportssätt som gång, cykel och kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är idag en bärande del av en enklare vardag för fler och en förutsättning för en hållbar stads- och regionutveckling i framtiden. Kollektivtrafiken kommer att spela en viktigare roll i regionens tätorter även i en framtid med självkörande fordon. Om kollektivtrafiken ska vara attraktiv och kunna ta hand om fler resenärer i stadstrafiken såväl som i regionbusstrafiken, behöver den utvecklas och förstärkas efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner.

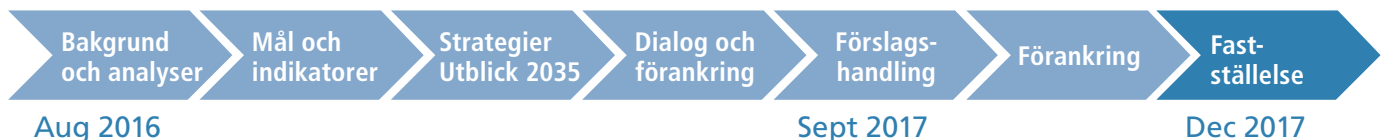
Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun i nära samarbete med kollektivtrafikföretaget Nobina tagit fram en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2030.

Kollektivtrafikplanen kommer att utgöra ett underlag till kommande revideringar av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen, utvecklingsplaner för Västtrafik och Skövde kommuns utvecklingsplaner.

För att kunna fullfölja de planer och nå de mål som beskrivs, såväl i Skövde kommuns översiktsplan som i regionens trafikförsörjningsprogram och i fördjupningar och strategier som Målbild Tåg 2035, behöver kollektivtrafikens infrastruktur byggas ut.

Arbetet med målbilden har pågått ett år och letts av tjänstemän från respektive organisation. Efter att Stadstrafikforum för Skövde, som har varit styrgrupp för arbetet, behandlat planen lämnas föreliggande förslagshandling för godkännande av respektive part.

Stadstrafikforum Skövde 15 september 2017



SAMMANFATTNING

Kollektivtrafikplanen för Skövde beskriver hur kollektivtrafiken behöver utvecklas för att nå de nationella, regionala och lokala mål som är satta till år 2025 om högre marknadsandel för kollektivtrafiken och befolkningstillväxt. Den gör även en utblick över hur Skövde som stad i symbios med kollektivtrafiken behöver utvecklas till år 2035. Planen utgår från Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2020 och Översiktsplan Skövde 2025 samt den resvaneundersökning som gjordes parallellt med planen, och fokuserar på Skövde tätort och Skultorp och dess busstrafik. Med en gemensam plan för kollektivtrafikens utveckling känner alla parter en trygghet i en långsiktig plan.

Kollektivtrafiken i Skövde upplevs som en bra produkt av sina kunder, som i stort är mycket nöjda med flera aspekter av busstrafiken. Dock är det skillnader på nöjdheten beroende på var i staden invånarna bor och mellan befintliga kunder och potentiella kunder. Andelen som reser kollektivt i Skövde är jämförbar med städer i samma storlek i Sverige, men hälften av invånarna anser att turutbudet och trafikeringstiderna inte passar deras behov. Utifrån aspekten enkelhet har stadstrafiken ett upplägg som inte är helt lätt att förstå – med skiftande trafikeringstider och ett utbud som varierar mellan linjerna – vilket förklarar varför många saknar kunskap om linjenät och utbud.

Inom Skövde sker resorna till centrum under dagen och från centrum på kvällen och det konstateras att bussen mäter sig bra i en restidsjämförelse med bilen till centrum. Till andra målpunkter i utkanten av staden kan bussen inte konkurrera med bilens restider. Mycket beror på att bussen inte åker rakaste vägen och att det uppstår byten som sänkar restiden. Möjligheterna att kombinera olika färd sätt under resan behöver också bli bättre. Utifrån topografi, järnväg och bebyggelsestruktur, med målpunkter och bebyggelseutveckling planerad i eller norr om centrum, är det svårt att på ett effektivt sätt försörja Skövde med kollektivtrafik. I förhållande till fördubblingsmålet till 2025 krävs det en resandeökning om 2 procent per år för att nå målet; denna ökning behöver sedan fortsätta även efter 2025 om målet ska bibehållas.

En målstruktur har tagits fram där målen baserats på givna förutsättningar från Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram och Skövde kommuns översiktsplan. Målstrukturen består av övergripande mål och kvalitetsmål. Kvalitetsmålen är beskrivande och fungerar som riktlinjer vid prioritering, planering och utformning av åtgärder och trafikering samt samspelet med stadsmiljö och stadsutveckling. Indikatorer för målen har tagits fram för att följa upp målen.

De övergripande målen handlar om att stödja en hållbar region- och stadsutveckling, underlätta ett enkelt vardagsliv samt öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel.

Kvalitetsmålen har delats in i tre huvudkategorier:

- *Kvalitetsmål för resenären* fokuserar på kollektivtrafikens framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik: snabbt, ofta, enkelt, pålitligt, tryggt och säkert.
- *Kvalitetsmålen för människorna i staden* fokuserar på de effekter kollektivtrafiken har för invånarna och besökarna för Skövde såsom stadsliv och hållplatser, miljöpåverkan samt trafiksäkerhet och buller.
- *Kvalitetsmål för stadens struktur* fokuserar på utvecklingen av Skövde som en attraktiv centralort där kollektivtrafiken bidrar med en tydlig struktur.

Flera strategier har tagits fram för att överbrygga gapet mellan nuläge och målen samt guida vid planeringsfrågor för att få med alla aspekter av kollektivtrafikutveckling. Strategierna har sitt ursprung i planeringsprinciperna i Kol-Trast.

Strategierna pekar på att kollektivtrafiken behöver integreras i samtliga nivåer av samhällsplaneringsprocessen för Skövde och att kollektivtrafiken behöver vara norm i planeringen. Vidare förklarar de behovet av att utveckla långsiktigt i tydliga stråk; det handlar om att anamma synsättet i ”tänk spårvagn – kör buss” för att säkra framkomlighet och prioritet. *Hela resan* med bytespunkter som tillåter smidiga byten till, från och mellan kollektivtrafiken är en annan strategi för att skapa attraktiva resor.

Med strategin för taktfasta tidtabeller och konsekventa trafikeringstider skapas enkelhet, trygghet och en pålitlighet i systemet. Vidare krävs det strategier för att förmedla kunskap och kännedom om kollektivtrafiken, i vilka *enkelhet* är en viktig faktor. Strategier för minskad miljöpåverkan för att på så vis förbättra stadsmiljön finns i fordonsutveckling. En sista strategi togs fram för att hantera och prioritera kollektivtrafik vid trafikstörningar i vägnätet.

Koncept för stadstrafiken och regiontrafiken har tagits fram för att sätta upp riktlinjer för de viktigaste egenskaperna för trafikering, fordon, gator och vägar, hållplatser och bytespunkter samt stadsutveckling och hållbarhet. Konceptet pekar ut ett kollektivtrafikstråk som är särskilt viktigt ur ett långsiktigt perspektiv.

I en effekt- och konsekvensbedömning bedöms effekterna på en övergripande nivå med koppling till de övergripande målen och kvalitetsmålen. Satsningar kommer att krävas i infrastruktur, trafikering, mobility management och kommunikation för att uppnå framtidsbilden.

Det föreslås i planen att fortsatta utredningar behöver genomföras och planer konkretiseras närmare både när det gäller trafikering och behov av infrastrukturåtgärder. Kollektivtrafikplanen hanterar till exempel inte finansieringsfrågan, vilken hänskjuts till separata processer och till arbetet med att ta fram åtgärdsplaner för att genomföra kollektivtrafikplanen. En nära samverkan och ömsesidiga åtaganden mellan parterna samt ett fortsatt samarbete med framför allt Trafikverket är avgörande för att nå de uppsatta målen.

En utblick mot framtiden och en trendspaning mot 2035 görs sist i kollektivtrafikplanen. Utifrån dagens kunskap och prognoser om framtiden beskriver planen följande åtta trender för Skövde med perspektiv för invånare, kollektivtrafik och stadsplanering.

- Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar
- Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare
- Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning
- Ökande inflyttning till attraktiva områden
- Regionförstoringen fortsätter
- Förändrad befolkningsstruktur
- Förändrad stadsplanering
- Mer viljestyrd planering

Slutligen ställs frågan vad vi önskar oss i framtiden? En prognos är att Skövde kan växa till närmare 80 000 invånare år 2040.

Det behöver bli ännu mer attraktivt och enkelt att gå och cykla i vardagen, till och från arbetet såväl som till fritidsaktiviteterna. Är det fler väderskyddade utrymmen, elfordon, självkörande fordon, hyrcyklar med mera som gör att kollektivtrafikens marknadsandel ökar om vi blickar nästan 20 år framåt i tiden?

Det ska vara lättare att kombinera olika färd sätt jämfört med idag – lätt att byta mellan buss och cykel, variera sig och känna sig trygg med valet av färd sätt.

Stadsstrukturen ska vara bättre anpassad till att fler människor lever och bor i staden nära till kollektivtrafik.

1 UTGÅNGSPUNKTER

BAKGRUND

Skövde tätort är centralort och pendlingsnav i Skaraborg, vilket ställer sina krav på trafiksystemet. Kommunen har hög biltillväxt och planer på ökad befolkningstillväxt, där utbyggnadsplanerna ger möjlighet för en befolkning på minst 60 000 invånare till år 2025. Denna utveckling är planerad att främst ske i Skövde tätort i form av förtätning. För att skapa en långsiktig hållbar utveckling är det viktigt att förtätningen sker inom befintlig infrastruktur. Samtidigt visar analyser att om inga åtgärder vidtas så klarar dagens infrastruktur inte att hantera de trafikmängder som genereras vid en komplett utbyggnad enligt Skövdes översiktsplan 2025. För att nå kommunens och Västra Götalandsregionens mål och visioner och samtidigt bryta trenden av hög biltillväxt krävs därför en överflyttning till mer yteffektiva transportsätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

SYFTE

Syftet med kollektivtrafikplanen är att skapa en gemensam plan för kollektivtrafikens utveckling med fokus på Skövde och Skultorp. Planen visar vägen framåt för en utveckling av kollektivtrafiken i symbios med stadsutvecklingen.

Planen ska utgöra underlag till hur Skövde och Skultorp samt pendlingen till och från dessa orter och kranskommuner ska utvecklas. Likaså syftar planen till att alla parter ska känna trygghet i att ha en långsiktig plan.

AVGRÄNSNINGAR

Den geografiska avgränsningen utgörs av resor som har Skövde tätort och Skultorp som start- eller målpunkt samt av de resor som går via Skövde resecentrum.

Planen studerar inte detaljer såsom linjedragning och är inte heller någon linjenätsutredning.

PLANERINGSUNDERLAG

De främsta planeringsunderlagen för arbetet med kollektivtrafikplanen har varit trafikförsörjningsprogrammet 2017–2020 och översiktsplanen 2025. Förutom dessa dokument är Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde, Målbild Tåg 2035 samt resvaneundersökningen 2017 viktiga underlag, för att nämna några.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2017–2020

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar ut den strategiska utveckling som behöver ske med kollektivtrafiken för att gå mot en mer hållbar samhällsutveckling och för att uppnå positiv regional utveckling. Programmet utgör därmed en grundbult i kollektivtrafikplanen för Skövde.

Ett av flera utvecklingsområden är att samhällsplanering och kollektivtrafik ska ses som en ömsesidig process med det övergripande målet att öka andelen hållbara resor. Skövde är utpekad som ett av flera pendlingsnav i Västra Götalands län, vilket innebär att en stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken för att nå en högre marknadsandel för hållbart resande och understödja utvecklingen av en attraktiv stad. Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta den regionala inpendlingen från angränsande kommuner.



Västra Götalandsregionens regionala trafikförsörjningsprogram utgör en grundbult i kollektivtrafikplanen för Skövde.

Fyra delmål som bidrar till ett ökat resande är identifierade:

- Ökad tillgänglighet för invånarna i hela Västra Götaland
- Attraktiv kollektivtrafik
- Alla resenärgrupper beaktas
- Minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken

Översiktsplan Skövde 2025

Skövde vill stärka och utveckla sin roll som attraktiv centralort inom Skaraborg och Västra Götalandsregionen. Staden utvecklas positivt med växande näringsliv och befolkningstillväxt. Enligt översiktsplanen skapas beredskap för minst 60 000 invånare, en ökning med närmare 20 procent från år 2011. Befolkningsökningen ska i huvudsak ske i centralorten genom förtätning. Genom att anamma en långsiktigt hållbar utveckling ska befintlig infrastruktur utnyttjas så effektivt som möjligt. Det ökar kraven på ett väl fungerande transportsystem i allmänhet men ställer särskilt höga krav på kollektivtrafiksystemet.

Som pendlingsnav har Skövde en stor in- och utpendling, och kollektivtrafiken måste vara attraktiv för att Skövde ska fortsätta utvecklas. För pendlingen har resecentrum en nyckelroll, varför det är viktigt att beakta dess framtida behov och förutsättningar.

Centrala Skövde med dess stadskärna är utpekad som ett utvecklingsområde för nya bostäder och etableringar. Ytterligare utvecklingsområden finns i nära anslutning till stadskärnan. Just i nya områden är det av stor vikt att kollektivtrafikens framkomlighet beaktas för att ge invånarna goda förutsättningar att göra hållbara resor.

Målbild Tåg 2035

Enligt Västra Götalandsregionens Målbild Tåg 2035 ska restiden till Göteborg förbättras, från nuvarande 85 minuter till 75. Genom en successiv utökning av tågtrafiken på sträckan Örebro–Skövde–Göteborg kan arbetsmarknadsregionen i nordöstra Skaraborg integreras med Örebro. Mellan Skövde och Göteborg förtätas trafiken ytterligare med 4 avgångar i timmen, där två av avgångarna är regionexpresståg med 75 minuters restid. Det är en förbättring på 10 minuter jämfört med dagens trafik.

Vidare föreslås bättre koppling till Borås och Landvetter år 2028 med entimmes trafik utan byte. Skaraborg och Sjuhärad integreras på så sätt ytterligare i en gemensam arbets- och utbildningsmarknad.

Karlstad kommer att kopplas bättre till Skövde via en genomgående tåglinje på sträckan Karlstad–Skövde–Falköping–Jönköping, som successivt utvecklas till 60–120 minuters turtäthet.

Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde

Under 2014–2017 har Trafikverket och Skövde kommun tillsammans genomfört en åtgärdsvalsstudie som syftar till att öka tillgängligheten (korta restiderna) till, från och i Skövde. Trafiken i Skövde har ökat de senaste åren, vilket dels är en effekt av att Skövdeborna blir fler, men även av att Skövdes roll som nav i delregionen ökar i betydelse.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i förslag som tar sikte på situationen 2025 och handlar dels om att dämpa trafikökningen genom förskjuta en del av resorna till hållbara transporter, dels om att öka kapaciteten i vårt befintliga vägsystem. Sammantaget väntas dessa åtgärder, som förhoppningsvis kan genomföras inom de närmaste fem sex åren, klara av att hantera trafikökningen till 2025.



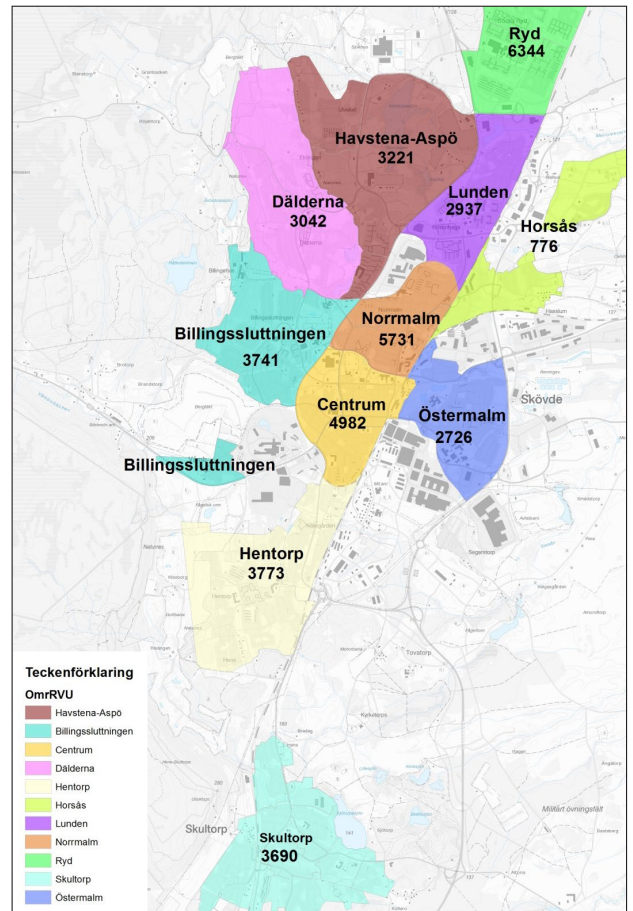
Enligt Översiktsplan Skövde 2025 skapas beredskap för en ökning av invånarantalet med närmare 20 procent.



Målbild Tåg 2035 föreslår ett antal åtgärder som ska underlätta arbetspendling till angränsande arbetsmarknadsregioner.

STADSDELSOMRÅDEN I RVU FÖR SKÖVDE 2017

Kartan visar områden samt antal personer folkbokförda inom respektive område 2017-02-02.
Källa: Lantmäteriet och Skövde kommun.



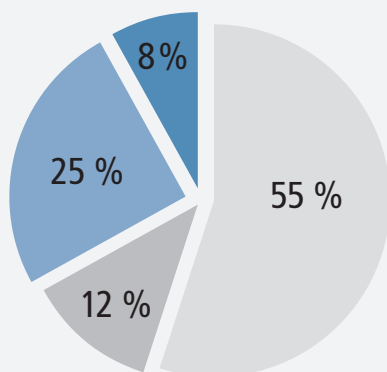
Resvaneundersökningen

Parallellt med att ta fram kollektivtrafikplanen genomfördes under våren 2017 en resvaneundersökning i Skövde tätort inklusive Skultorp. Syftet med resvaneundersökningen var att få fram aktuella resvanor och attityder kring vardagsresandet i Skövde. Undersökningen delade in Skövde tätort inklusive Skultorp i 11 stadsdelsområden utifrån vilka intervjuer gjordes med invånare i åldern 16–84 år. Det fortsatta utvecklingsarbetet med kollektivtrafiken i Skövde kommer utgå från dessa områden. Hela resvaneundersökningen återfinns som bilaga 1.

Resvaneundersökningen visar att Skövdeborna gör 96 000 resor varje vardag, i genomsnitt 2,3 resor per invånare och dag. Av de motoriserade resorna står kollektivtrafikens andel för 11 procent. Andelen kollektivtrafikresor är jämförbar med städer i samma storlek, se diagram nedan.

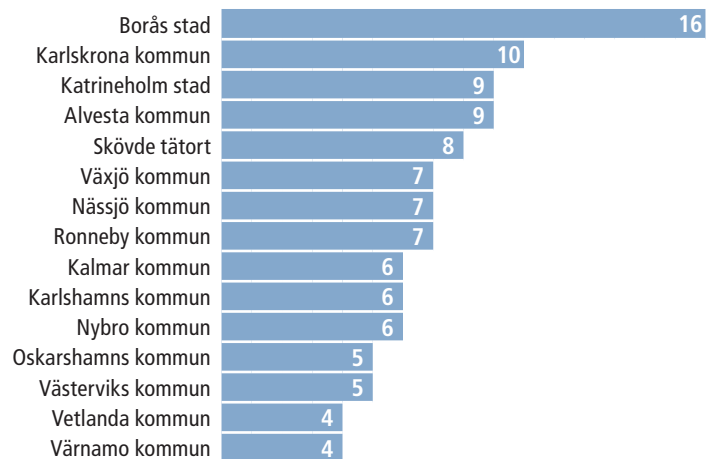
FÄRDMEDELSFÖRDELNING, %

■ Kollektivtrafik ■ Gång och cykel
■ Samåkning bil ■ Bil



ANDEL KOLLEKTIVTRAFIKRESOR, %

Jämförelse från resvaneundersökningar 2012–2015



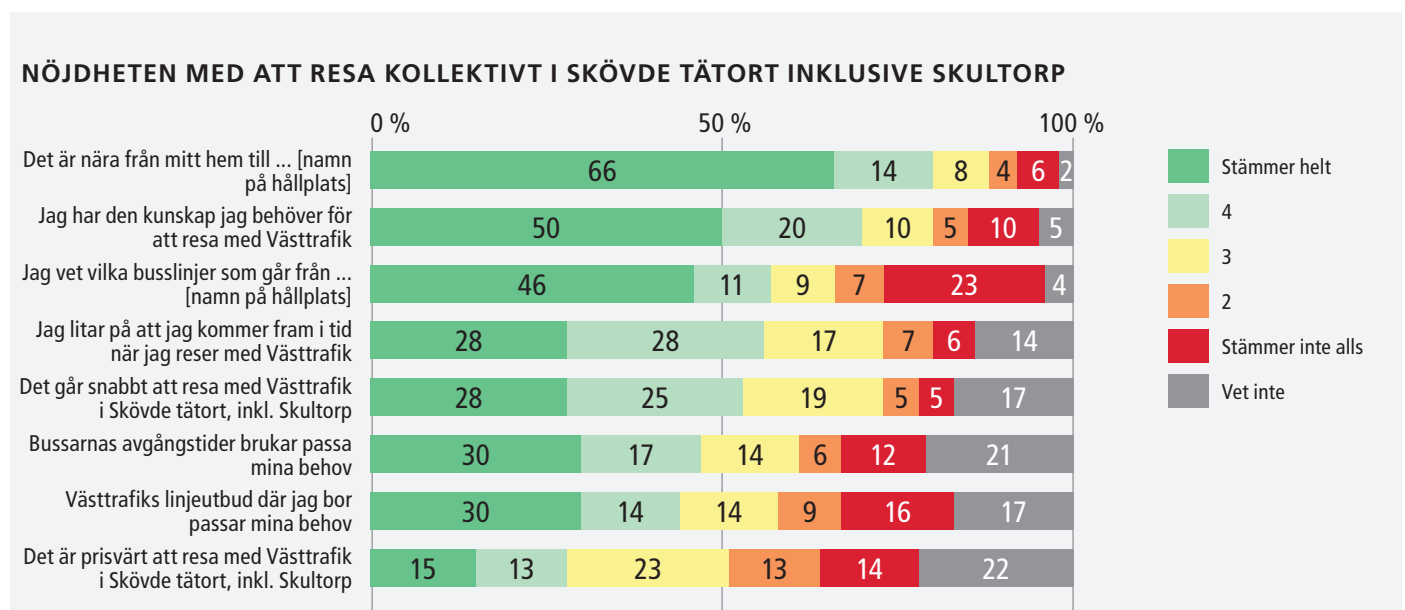
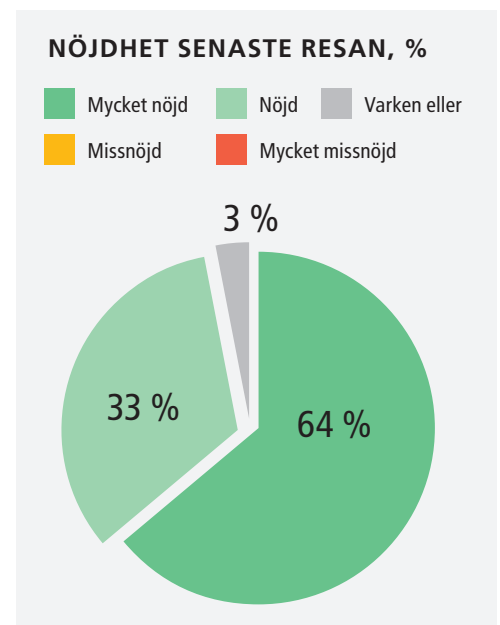
Bil är det oftast använda färdmedlet. Drygt 40 procent av invånarna reser med bil varje dag och 75 procent åtminstone två dagar i veckan. Endast 8 procent av invånarna är dagliga kollektivtrafikpendlare; 20 procent åker kollektivt åtminstone någon dag i veckan. Andelen kollektivtrafikresenärer är högst bland personer under 25 år.

Närmare 40 procent av invånarna reser idag med bil minst en dag i veckan, men skulle vilja dra ned på bilresandet. Av dessa har var fjärde redan dragit ned på bilresandet eller funderat på hur de skulle kunna göra det. Andelen är högst i Horsås. För att öka resandet med kollektivtrafiken anger bilister önskemål om lägre priser, men oftare om nya eller bättre förbindelser och nya hållplatslägen.

Resvaneundersökningen visar att en klar majoritet av invånarna tycker att det är nära från hemmet till närmsta hållplats, och att de vet vilka busslinjer som går därifrån samt att de har den kunskap de behöver för att resa med Västtrafik. Dock är det en fjärdedel av invånarna som inte vet vilka busslinjer som går från deras närmsta hållplats.

När det kommer till punktlighet anser ungefär hälften av invånarna att det går att lita på att bussen kommer i tid samt att det går snabbt att resa med Västtrafik. Nästan lika många av invånarna, strax under hälften, anser att avgångstiderna och linjeutbudet passar deras behov, samtidigt som cirka 15 procent av invånarna anser att linjeutbudet eller avgångstiderna inte passar deras behov.

I resvaneundersökningen tas frågor som rör nöjdheten upp gällande flera aspekter av busstrafiken. Undersökningen visar att drygt hälften av invånarna är nöjda eller mycket nöjda med Västtrafik, medan 7 procent är direkt missnöjda. Enligt 2016 års kundmätning av befintliga kunder är 97 procent nöjda eller mycket nöjda med sin senaste resa. Detta visar på att det finns en stor skillnad i nöjdheten bland befintliga kunder och potentiella kunder. De som är mer missnöjda än andra återfinns i stadsdelarna Havstena-Aspö, Dälderna och Billingsluttningen. Missnöjet gäller framför allt om linjeutbudet passar deras behov samt närheten till närmsta hållplats.



2 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH NULÄGESBESKRIVNING

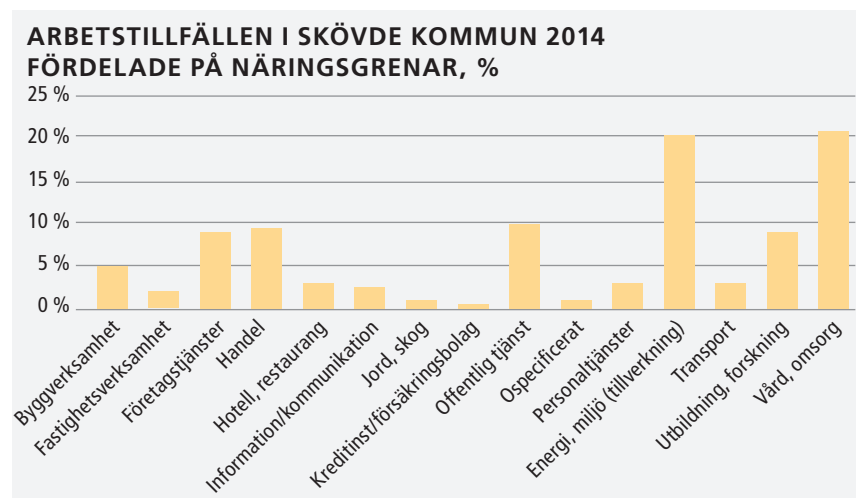
BEFOLKNINGSUTVECKLING

För en god och effektiv kollektivtrafikutveckling behövs en god stadsstruktur med blandad bebyggelse och god befolkningstäthet som kan ge ett jämnt resandeunderlag under större delen av dygnet. Den stadsutveckling som beskrivs i Översiktsplan Skövde 2025 kommer att bidra till denna utveckling. Den kommer även att bidra till målet att Skövde kommun ska växa med närmare 20 procent från år 2011 till 2025, vilket motsvarar en befolkning på 60 000 invånare. Befolkningsökningen i Skövde har varit oavbruten sedan början av 2000-talet och har på senare år accelererat. Befolkningsprognoser för Skövde visar att visionen till år 2025 är fullt möjlig med en ökning om 1,0–1,5 procent per år. Alla åldersgrupper förväntas öka i antal, men det är framför allt en ökad andel av dem som är 80 år eller äldre samt barn (0–18 år)¹. Prognoserna visar också att Skövde kommuns invånarantal är närmare 65 000 år 2030².

SYSSELSÄTTNING

Skövde har ett växande näringsliv och handel med ett brett utbud av butiker inom främst tre handelsområden i staden: Centrum, Norrmalm och Stallsiken. Då kommunen har fler arbetstillfällen än arbetstagare är inpendlingen nästan dubbelt så stor som utpendlingen. Mer om detta i avsnittet om resflöden.

Skövde kommun har en större andel offentligtanställda än rikssnittet. Skaraborgs sjukhus Skövde, kommunen, Västra Götalandsregionen, högskolan och försvarsmakten är de största arbetsgivarna. Inom den privata sektorn är framför allt Volvo Personvagnar och Volvo Powertrain de största arbetsgivarna. Tillsammans står nämnda offentliga och privata arbetsgivare för över hälften av kommunens arbetstillfällen. Diagrammet nedan visar arbetstillfällena för 2014 fördelade på näringsgrenar. Inom näringsgrenen ”offentlig tjänst” ingår försvarsmakten, polisen och räddningstjänsten med flera.³



FOTNOTER

¹ <http://www.vgregion.se/om-vgr/statistik-analys/analysportalen/2016/befolkningsprognos-vastra-gotaland-2016-2030/>

² Skövde kommun 2017, befolkningsprognos 2017–2030.

³ Översiktsplan Skövde kommun 2025, 2012.

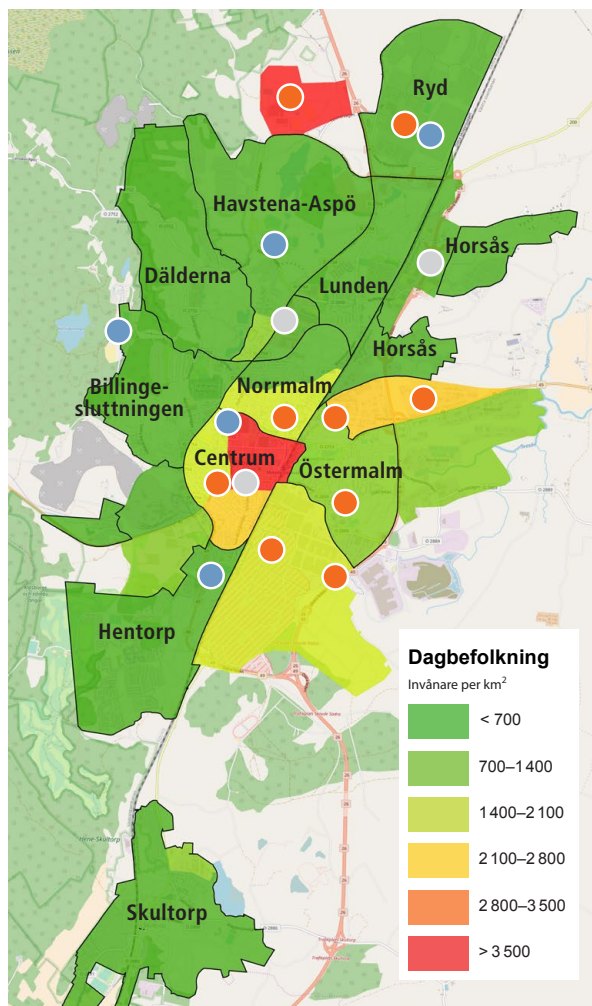
DE STÖRSTA MÅLPUNKTERNA

Målpunkterna har definierats som punkter med många nyttjare, anställda och besökare. De största målpunkterna har delas in i de tre kategorierna fritid, handel och arbetsplats/skola och ses i bilden nedan.

Det finns en koncentration av målpunkter vid centrum med omnejd, och som bilderna visar är det i detta område och i sjukhusområdet som befolkningstätheten höjs markant under dagtid. Även verksamhetsområdena öster om järnvägen får en ökad täthet under dagtid. Tätheten är mer än tre gånger så hög dagtid i centrum och vid sjukhuset jämfört med på natten, vilket innebär att många behöver ta sig fram och tillbaka under dagen.

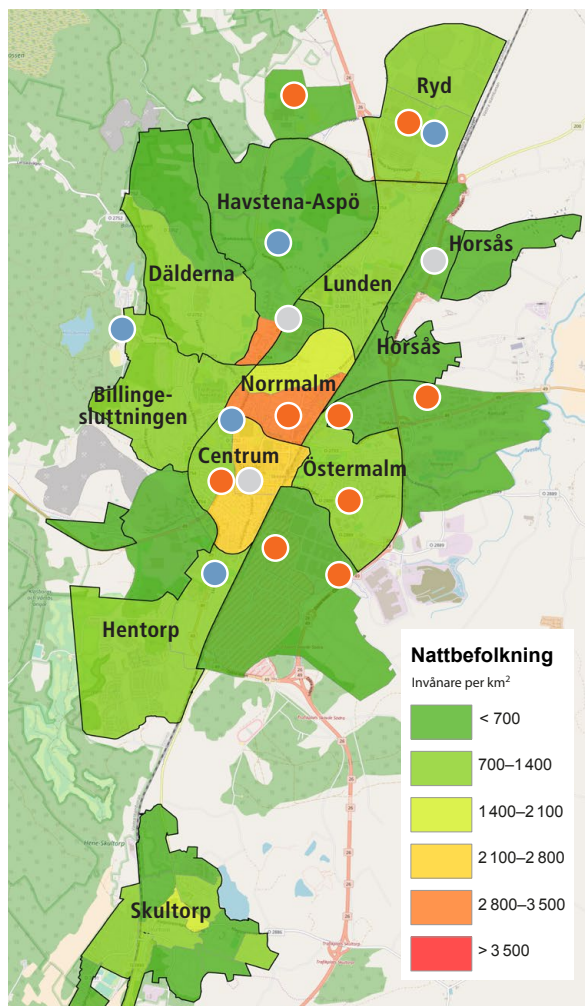
MÅLPUNKTER OCH DAGBEFOLKNING

Kartunderlag från resvaneundersökningen.



MÅLPUNKTER OCH NATTBEFOLKNING

Kartunderlag från resvaneundersökningen.



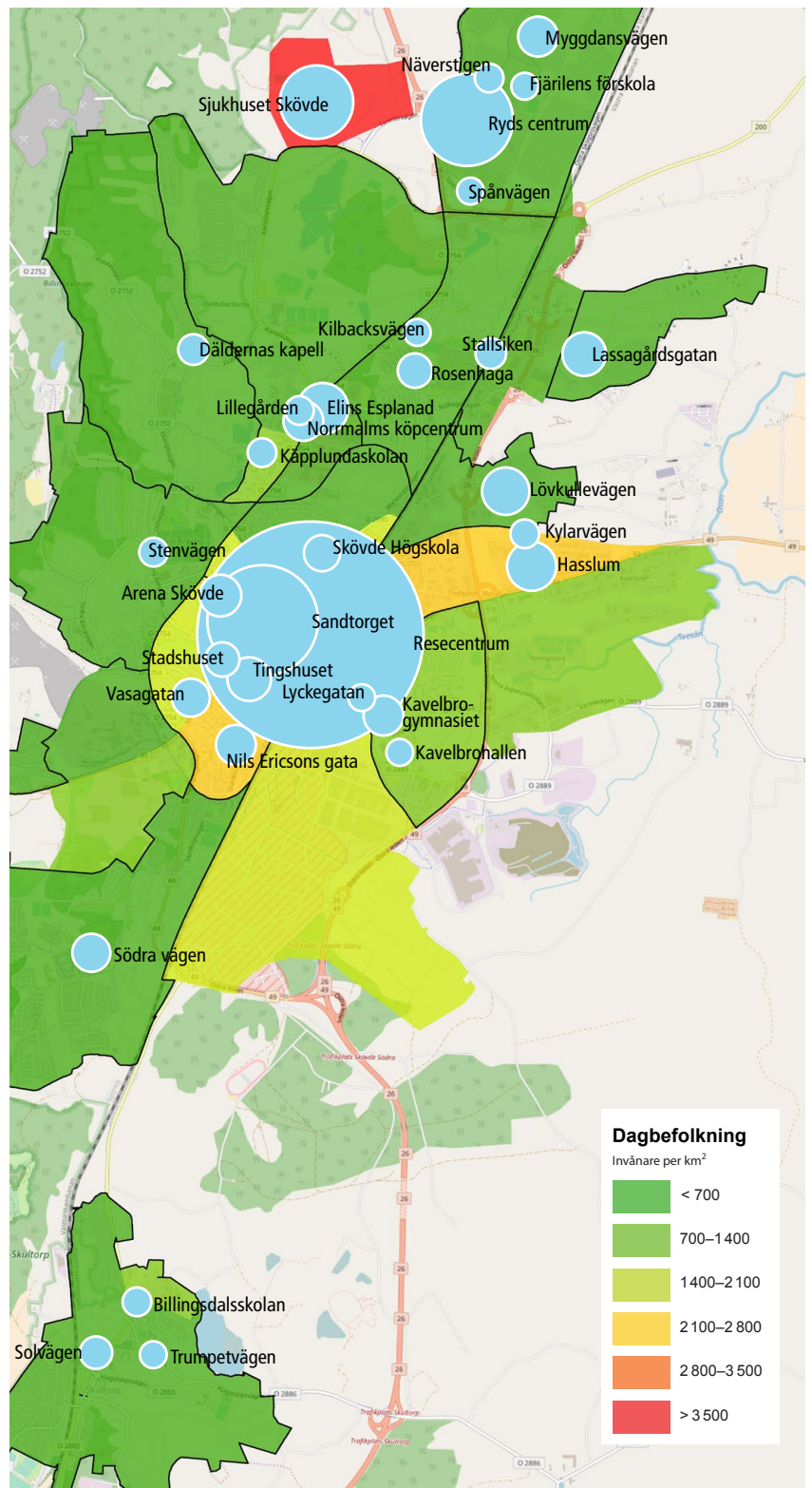
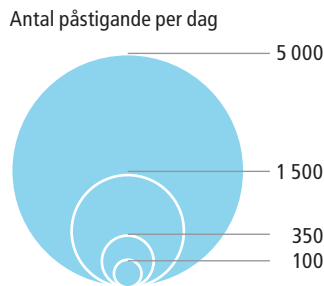
Målpunkter

- Fritid
- Handel
- Arbetsplats/skola

De största hållplatserna stämmer bra överens med de största målpunkterna. Resecentrum och Sandtorget, Sjukhuset Skövde och Ryds centrum är tillsammans med hållplatser för handelsområdena hållplatser med flest påstigande.

Som påstigande räknas påstigande på stadsbuss, regionbuss och tåg.

Det stora resandet från Resecentrum beror till stor del på att många har centrum som utgångspunkt, med närhet till många stora målpunkter som arbetsplatser, handel och skolor etc. Även rollen som större bytespunkt påverkar storleken på Resecentrum. Sandtorget är också en stor hållplats och fungerar även den som en bra utgångspunkt för resor från centrum.

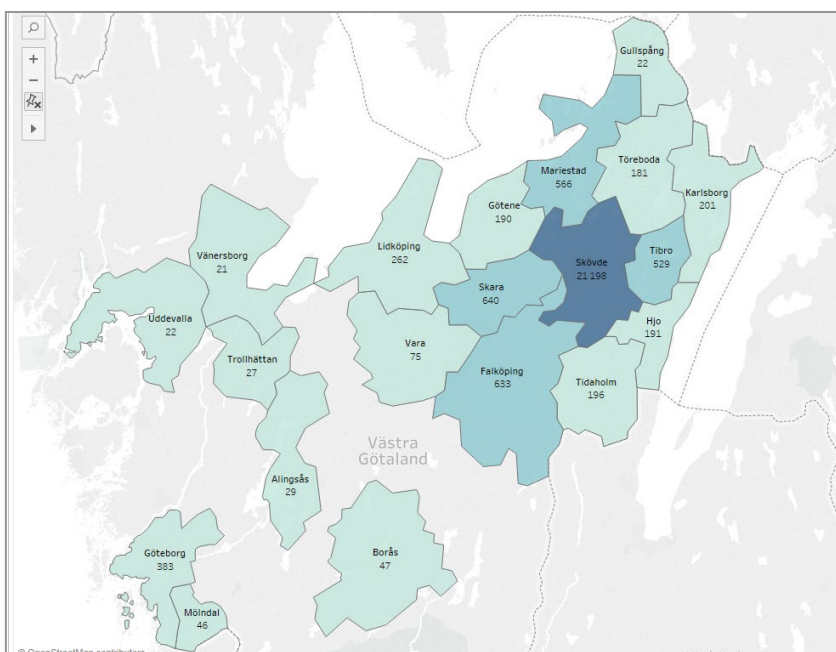


De största hållplatserna i Skövde tätort, inklusive Skultorp.

RESFLÖDEN

Regionalt nav

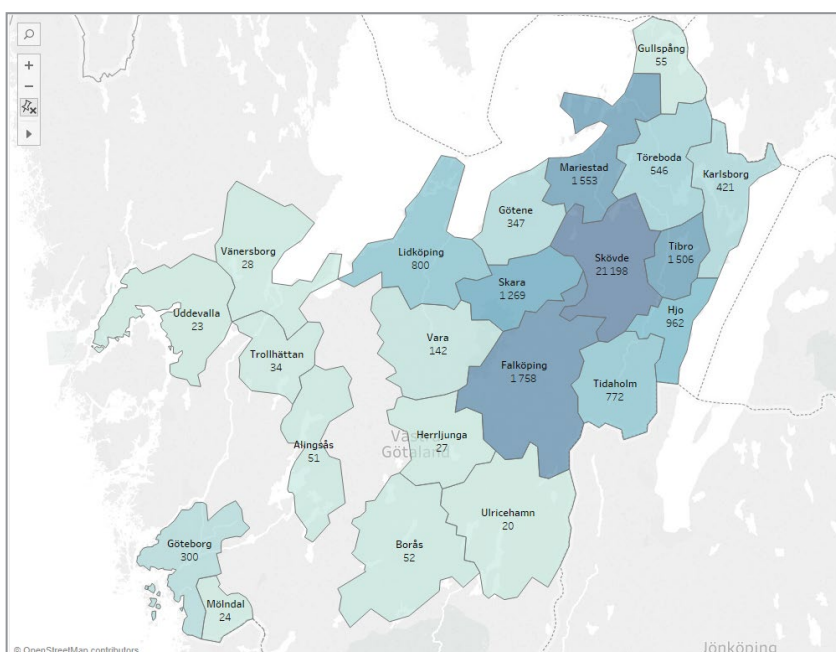
I rollen som regionalt nav har Skövde stora pendlingsflöden samt ett allt större utbyte av arbetskraft med andra kommuner i Skaraborg, Jönköping samt Göteborgsregionen. Som tidigare konstaterats har kommunen fler arbetstillfällen än arbetstagare. Närmare 12 000 personer pendlar till kommunen för att arbeta, medan drygt 5 000 personer pendlar till andra kommuner för att arbeta. Arbetskraftsutbytet sker främst med grannkommunerna med betoning på Falköping, Skara, Mariestad samt Tibro, vilket framgår av kartbilderna nedan. Ju mörkare färg desto fler pendlar till och från kommunen. Siffran som visas i Skövde visar hur många det är som pendlar inom kommunen. För utpendlingen kan det nämnas att Göteborg och Stockholm är vanliga mål.



ARBETSPENDLING PER DAG FRÅN SKÖVDE KOMMUN

Statistik från SCB 2015

Siffran som visas i Skövde visar hur många det är som pendlar inom kommunen.



ARBETSPENDLING PER DAG TILL SKÖVDE KOMMUN

Statistik från SCB 2015

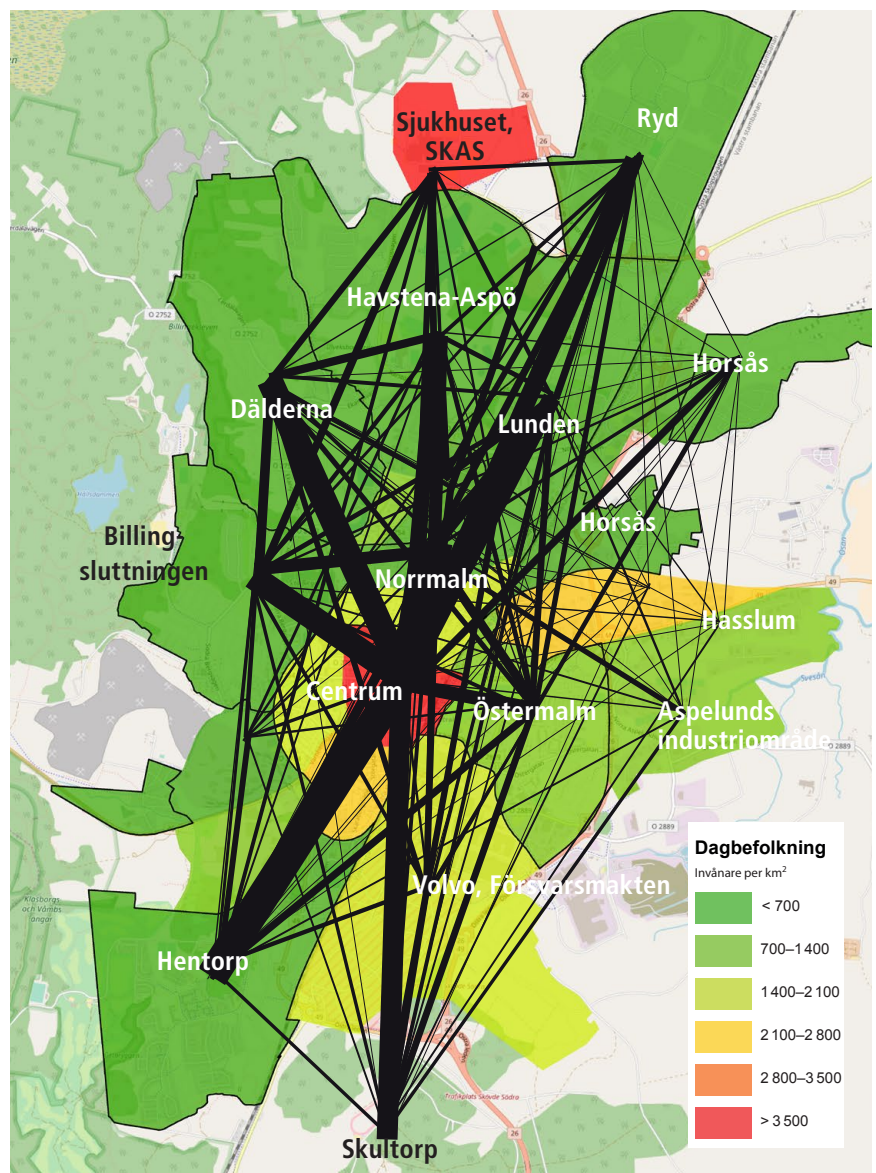
Siffran som visas i Skövde visar hur många det är som pendlar inom kommunen.

Resor inom kommunen

Enligt resvaneundersökningen har majoriteten av en typisk vardagsresa inom tätorten – oavsett färdmedel – centrum som målpunkt. Andra frekventa rese-relationer är inom samma stadsdelområde eller till Norrmalm från Havstena-Aspö, Billingsluttningen, Lunden, Hentorp samt Östermalm. Siffrorna är något osäkra på grund av osäkerheter i urval samt uppräknings, men det finns trots allt en tydlighet kring det vardagliga resmönstret.

OMRÅDEN MED FLER ÄN 1 000 RESOR PER DYGN INOM ELLER TILL/FRÅN SKÖVDE TÄTORT INKLUSIVE SKULTORP

Centrum–Norrmalm	3 992	Centrum–Ryd	1 785
Centrum–Hentorp	3 116	Centrum–Havstena-Aspö	1 477
Inom Norrmalm	2 688	Inom Billingsluttningen	1 473
Centrum–Dälderna	2 566	Centrum–Östermalm	1 344
Centrum–Billingsluttningen	2 447	Norrmalm–Havstena-Aspö	1 286
Inom centrum	2 442	Norrmalm–Billingsluttningen	1 243
Centrum–Skultorp	2 086	Norrmalm–Lunden	1 211
Centrum–Lunden	1 792	Inom Hentorp	1 056



FREKVENTA RESERELATIONER I SKÖVDE TÄTORT

Källa: Resvaneundersökningen 2017

RESTIDER OCH RESTIDSKVOTER

En viktig del för valet av färdmedel och en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik är restiden mellan två punkter för kollektivtrafiken i förhållande till bilen. Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens marknadsandel och dess restidskvot jämfört med bilen. På kortare resor kan dock restidskvoten vara missvisande, då korta resor på några minuter ger stora restidskvotsskillnader. Kollektivtrafiken är per definition långsammare då den följer en förutbestämd sträcka med hållplatsstopp på vägen. Byten mellan linjer kan också göra resan med kollektivtrafik långsammare.

För att ta reda på hur attraktiv busstrafiken i Skövde är har restiden mellan varje stadsdelsområde och tre stora målpunkter jämförts för buss och bil. Restiden är definierad som körtiden från en geografisk mittpunkt i varje stadsdelsområde – representerad av en eller flera hållplatser – och en hållplats nära målpunkten. Körtiderna representerar en vardagsmorgon i maj där körtiden med bil är tagen från Google Maps och med buss från Västtrafiks reseplanerare.

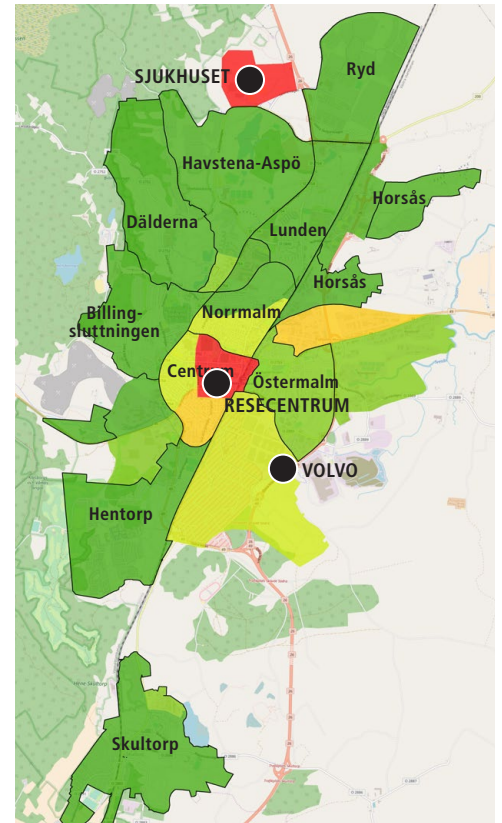
Tiden det tar att ta sig till sitt färdmedel eller sin hållplats och tiden från hållplatsen alternativt parkeringen till målpunkten kan anses vara jämförbar för en resa med bil och buss. Eventuell bytestid ingår i restiden för buss. Målpunkterna är Resecentrum, Skaraborgs sjukhus Skövde och Volvo (hållplats Volvo F-port). Restiden ligger mellan cirka 5 och 10 minuter med bil från respektive område till målpunkterna.

Restidsjämförelsen visar att busstrafiken kan matcha bilens restid till målpunkt Resecentrum från de flesta områden förutom Horsås. Bussen tar oftast endast ett fåtal minuter längre tid.

Till målpunkterna Sjukhuset och Volvo är bussen inte lika konkurrenskraftig, utan har i de flesta fall minst 5 minuter längre restid. Områden som Billing-slutningen (Våmb), Hentorp, Horsås, Lunden och Östermalm har längre restider, mellan 10 och 20 minuter längre än med bil.

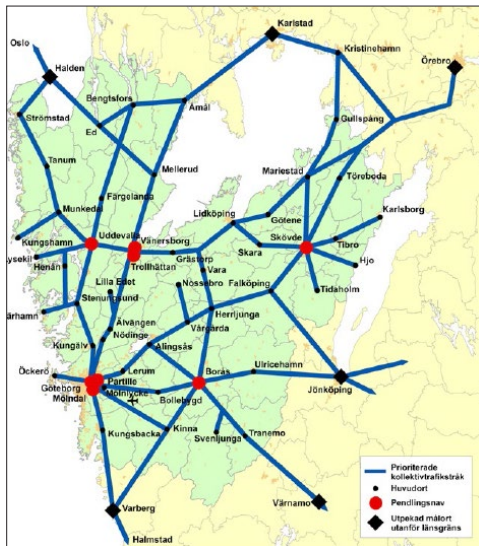
MÅLPUNKTER I RESTIDSJÄMFÖRELSE

Kartunderlag från resvaneundersökningen.



PRIORITERADE KOLLEKTIVTRAFIK-STRÅK I VÄSTRA GÖTALANDS-REGIONEN

Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, 2017–2020



KOLLEKTIVTRAFIK

Regionalt resande

Skövde kommun som pendlingsnav binds samman med omkringliggande kommuner och andra pendlingsnav i regionen genom regional busstrafik samt tågtrafik via Västra stambanan.

Kollektivtrafiken är ett verktyg för den regionala utvecklingen i stad och på landsbygd för att knyta ihop regionen och målpunkter utanför Västra Götaland. De prioriterade stråken är en kombination av regionens tyngsta pendlingsrelationer och politiskt utpekade stråk som bedöms viktiga för att knyta samman Västra Götaland och regionen med omlandet. De noder inom regionen som ges särskilt hög prioritet är de delregionala arbetsmarknadscentrumen. De är regionens pendlingsnav och utgörs av den sammanhängande tätorten Göteborg–Mölndal–Partille, Borås, Trollhättan–Vänersborg, Uddevalla samt Skövde. Dessa är också utpekade som tillväxtmotorer i VG2020, Västra Götalands regionutvecklingsstrategi.

Dagens kollektivtrafikpendling sker i stort sett i stråken Karlsborg–Tibro–Skövde–Skara–Lidköping–Grästorp–Tvåstad, Karlstad–Gullspång–Mariestad–Skövde–Falköping–Jönköping samt stråket Skövde–Falköping–Herrljunga–Göteborg. Regionbussnätet består av nio huvudlinjer, varav en är expresstrafik, som går i de prioriterade stråken och de är viktiga för den interkommunala samt regionala pendlingen. Till detta kommer två sjukreselinjer mellan Skaraborg och sjukhusen i Borås och Göteborg och fem busslinjer som är mer av landsbygdskaraktär och ger ett grundläggande utbud för mindre tätorter, småorter och landsbygd.

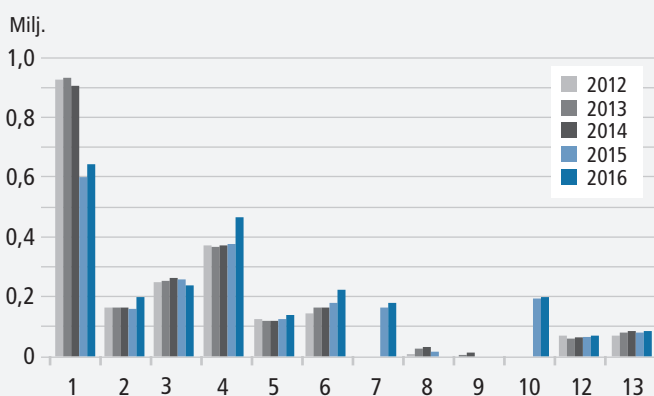
Stadsbusstrafik

Dagens stadsbusslinjenät har sitt ursprung i ett linjenät från , då de huvudsakliga linjesträckningarna sattes. Sedan dess har linjenätet förändrats mot att öka trafikeringen mellan de största målpunkterna i syfte att bli ett enklare linjenät med färre undantag samt jämnare och tätare utbud och trafikeringstider. Det har skett en del förändringar i linjenätet sedan införandet 2007. Dessa har till stor del baserats på den linjenätsutredning¹ som genomfördes 2011, men även på stadens snabba utveckling med nybyggnadsområden som gett förändrat resandeunderlag och förändrade resbehov. Några mindre linjer med lågt resande har lagts ner och andra linjer har tillkommit eller delats upp, för att bättre möta resandebehoven i stadens olika områden.

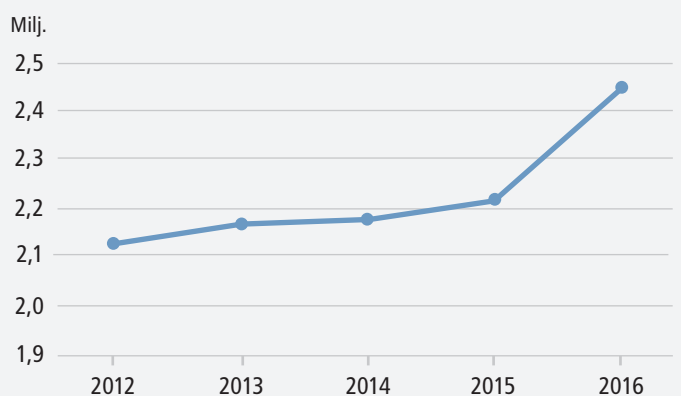
FOTNOT

¹ Trivector, 2011, Skövde

PÅSTIGANDE PER LINJE OCH ÅR FÖR PERIODEN 2012–2016, MILJONER PÅSTIGANDE



ANTAL RESOR I STADSBUSSTRAFIKEN PER ÅR, MILJONER RESOR



Resor i stadstrafiken

Stadstrafiken i Skövde har under de senaste åren haft en ökning med några procent per år, men under 2016 kom en rejäl skjuts på 10 procent. Den stora ökningen av resor har flera förklaringar. Framförallt är det positiva effekter av ett utökat utbud under 2015 samt fortsatta positiva effekter av trafikförändringar under 2014. Vidare slog försäljningen av de digitala biljetterna igenom under året. Dessutom genomfördes en lyckad lokal marknadsföring med bland annat provåkningskampanjer. Ett kundräkningssystem infördes 2016, vilket gör att de som tidigare inte stämplat sin biljett nu är medräknade i statistiken. Även om stämplingsbenägenheten är hög i stadstrafiken, tros detta ha fått en viss positiv effekt på resandestatistiken.

År 2016 var linje 1, som många år tidigare, den största linjen i stadstrafiken med drygt 25 procent av alla påstigningar. Tillsammans med linje 4 har linjerna nästan hälften av alla påstigande. Linje 2, 3, 5, 6, 7 och 10 är i en annan storleksordning och ligger på mellan 5–10 procent av alla påstigande per år. Diagrammen på föregående sida visar utvecklingen av stadsbussresandet över tid totalt sett och per linje.

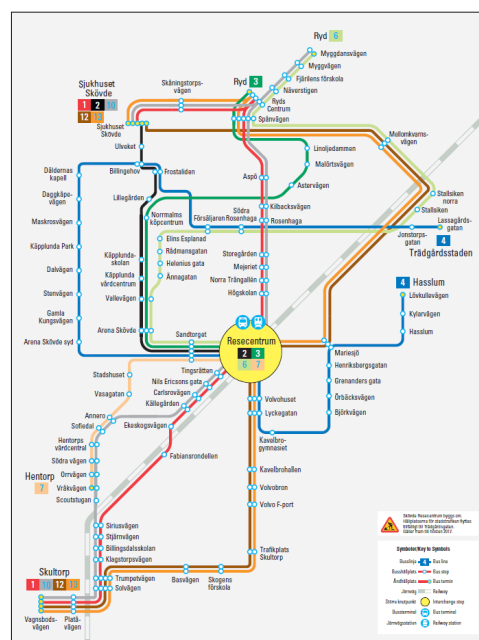
Dagens linjenät

Dagens linjenät består av ett tiotal linjer (linje 5 lades ner i december 2016, linje 22 läggs ner i december 2017). Linjerna 1–4, 6 och 7 är huvudlinjer, linje 10, 12 och 13 är kompletterande linjer och linje 21 och 22 är anropsstyrda.

Trafikeringen av linjerna är i huvudsak upplagd så att de har en turtäthet under dagtid och en annan under kvällstid. Trafikeringen under helger skiljer sig åt från en linje till en annan, där vissa trafikeras medan andra inte. Detta beror på att huvudlinjerna är uppdelade i två typer. Den ena typen (linje 1, 3 och 7) har samma utbud under hela trafikeringen och linjerna går endast dagtid på vardagar. För den andra typen (linje 2, 4 och 6) ökar utbudet under högtrafik och linjerna kör större delen av dygnet vardagar och helger.

Utbudet för de kompletterande linjerna skiljer sig åt då linjerna har olika syften. Linje 10 är en lågtrafiklinje som endast kör kvällstid vardagar och helger; linje 10 ersätter då linje 1 och 7. Turtätheten är som bäst 15–20 minuter. Linje 12 och 13 är snabblinjer främst för arbetspendling och kör därför endast i en riktning under rusningstid: från ytterområde till centrum samt till Volvo och sjukhuset på morgonen och i motsatt riktning på kvällen. Turtätheten är 20 minuter på morgonen och cirka 10 minuter på eftermiddagen. Linje 21 och 22 är helt och hållet anropsstyrda och trafikeras vardagar och helger under förmiddag och tidig eftermiddag med möjliga avgångar ungefär en gång i timmen. Se tabellen nedan.

LINJENÄT FÖR STADSTRAFIKEN I SKÖVDE OCH SKULTORP, 2017



TRAFIKERINGSTIDER OCH TURTÄTHET FÖR STADSBUSSLINJER I HÖG- OCH LÅGTRAFIK

LINJE	VARDAGAR			HELGER		
	Trafikerings-tider, kl	Turtäthet		Trafikerings-tider, kl	Turtäthet	
		Dagtid, minuter	Kvällstid, minuter		Dagtid, minuter	Kvällstid, minuter
1	05–18	15	–	–	–	–
2	05–23	20	30	06–22	20	20–30
3	05–18	20	–	–	–	–
4	05–23	20	20–60	06–22	20	30–60
6	05–23	15	30	06–22	20	30
7	05–18	15	–	–	–	–
10	18–02	15	30–60	06–00	20	60
12	06–09, 15–18	20, 08–12	–	–	–	–
13	06–09, 15–18	20, 10	–	–	–	–
21	10–17	45–50	–	10–17	–	–
22	10–16	60	–	10–15	–	–

Starka kollektivtrafikstråk

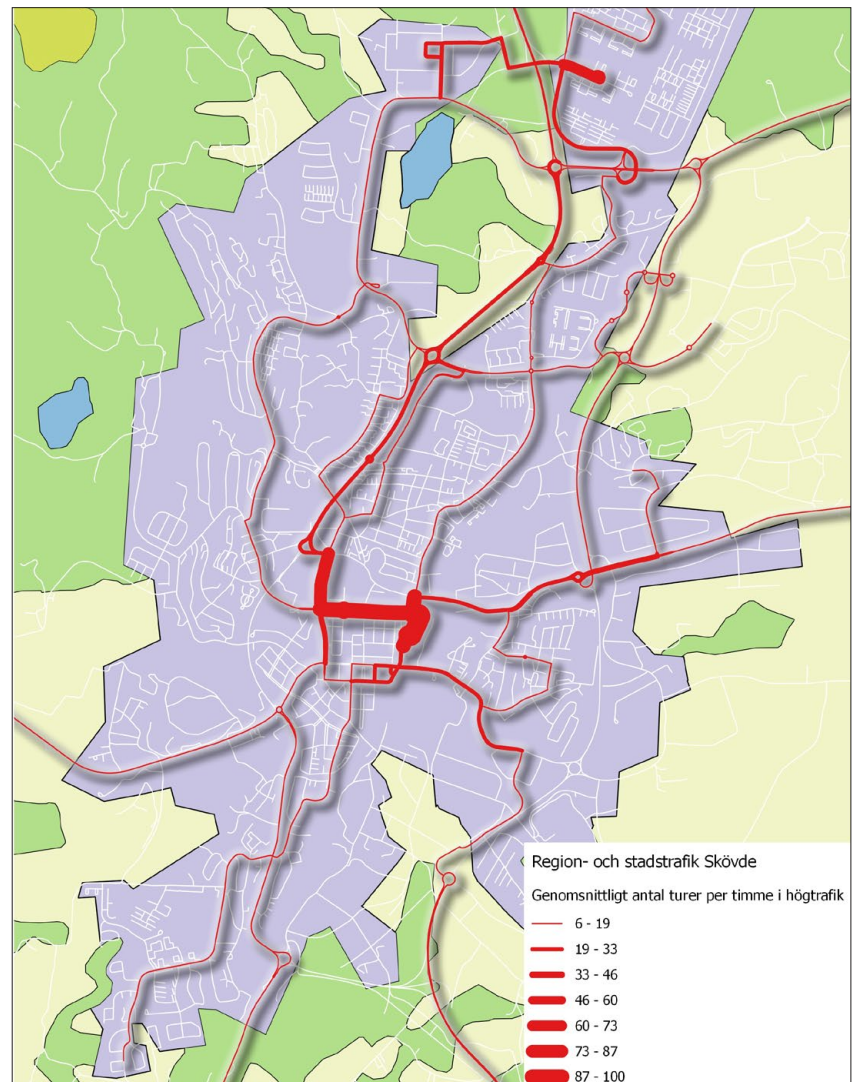
Dagens mest belastade busstråk utifrån antal turer per timme har alla anslutning till Resecentrum. Från norr finns ett stråk längs Vadsbovägen och Badhusgatan. Parallellt med detta finns det ett stråk till centrum via Mariestadsvägen som ansluter till Ryd och Skaraborgs sjukhus Skövde. Österifrån kommer ett stråk längs Hjovägen som sammanfaller med det andra stråket norrifrån på Mariestadsvägen. Söderifrån kommer flera mindre stråk som samlar sig i två huvudsakliga stråk till centrum.

I en delrapport till Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde¹ identifierades ett prioriterat busstråk genom att analysera egenskaper för de stråk som har ett stort befintligt resande med stads- och regionbusslinjer (pendling), som brister i framkomlighet för kollektivtrafiken och som sammanfaller med tätbefolkade områden eller nya exploateringsområden i Skövde.

Analysen kan sammanfattas med att de idag mest belastade busstråken är de som behöver prioriteras. Resecentrum och dess anslutningsgator har i analysen betraktats som en särskilt viktig plats.

DAGENS STARKA KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK

Genomsnittligt antal turer per timme i högtrafik.
Region- och stadstrafik i Skövde.



FOTNOT

¹ Ramböll, Tillgänglighet Skövde, 2016

Stadsliv och hållplatser

En bra kollektivtrafik behöver vara enkel för alla resenärsgupper att resa med. God tillgänglighet förutsätter anpassning av fordon, hållplatser och vägen till hållplatsen. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning är grupper som är i större behov av kollektivtrafik än andra, samtidigt som hindren kan vara fler.

Busstrafiken i Skaraborg är i stort sett redan tillgänglighetsanpassad. I Skövde stadsbusstrafik är alla fordon tillgänglighetsanpassade och i regionbusstrafiken är det endast expressbussarna som avviker något genom att inte ha låggolvsbussar; å andra sidan har bussarna liftar.

Tillgänglighetsanpassningen av hållplatser och vägen dit är en bra bit på väg. En genomgång av Västtrafiks ”800-lista” över prioriterade hållplatser (85 påstigande per dag eller fler) som behöver tillgänglighetsanpassas visar att ett fåtal hållplatser i Skövde kommun behöver kompletteras för att vara fullständigt anpassade.

Förutom att prioritera efter störst nytta med flest påstigande, behöver hållplatser med koppling till viktiga samhällsfunktioner såsom sjukhus, vårdcentraler och skolor också anpassas. Statusen vad gäller kopplingen till gång- och cykelnät och tillgänglighetsanpassningen av vägen till hållplatsen är idag okänd.

Trygghet

Skövde kommun ska främja en utveckling som skapar goda förutsättningar för alla oavsett kön, könsidentitet, etnisk tillhörighet, religion, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder att bo, arbeta, röra sig fritt och verka i samhället. Därför är det viktigt att alla kan åka med.

Bristande trygghet är en aspekt som i vissa fall kan vara ett hinder för att resa med kollektivtrafiken. Senaste kundundersökningen i Skövde visar att 96 procent av kunderna anser att det är tryggt att vänta på bussen och att 98 procent anser att det är tryggt ombord på bussen. Hur det står till med de som inte är kunder är oklart i nuläget.

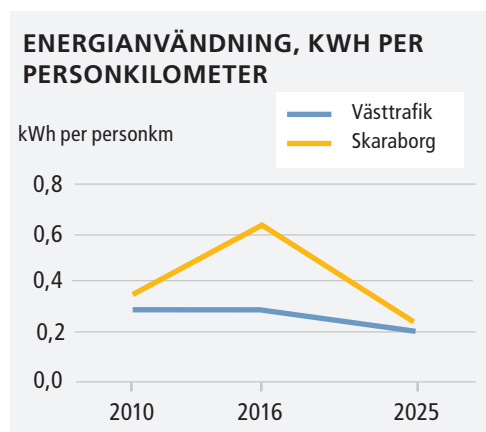
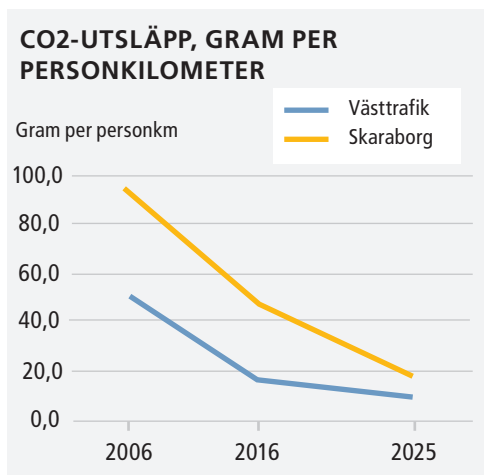
Miljöpåverkan

En omställning från fossila bränslen till hållbara drivmedel är en viktig aspekt för kollektivtrafikens miljöpåverkan. Enligt befintliga mål för minskning av CO₂-utsläpp per personkilometer har Skaraborg en positiv trend och är på god väg mot en 80-procentig minskning till 2025. Den positiva utvecklingen kan kopplas till övergången till förnybara drivmedel i och med nya gasbussar i stadsbusstrafiken under 2014 samt en stark resandeutveckling. För regionbussarna finns det fortfarande förbättringar att göra kring CO₂-utsläpp.

Energianvändningen har för Skaraborg ökat under senare år. Det beror troligen på införandet av gasbussar som är mindre energieffektiva än vad de tidigare dieselbussarna var. Siffrorna i sig ska inte tas för en sanning då nedbrytningen på mindre områden som Skaraborg innebär en viss osäkerhet, men trenden kan åtminstone anses trolig.

Depå

Depån för stadstrafiken ligger idag mycket centralt alldeles i närheten av resecentrum. Kommunen har andra planer för detta område, vilket återigen aktualiserar frågan om det finns behov av en strategisk depå i Skövde tätort. Nuvarande stadsbussavtal med Nobina löper ut under år 2022 med option till 2024. Västtrafik påbörjar därför under hösten 2017 en utredning kring frågan om behovet av en strategisk depå i Skövde.



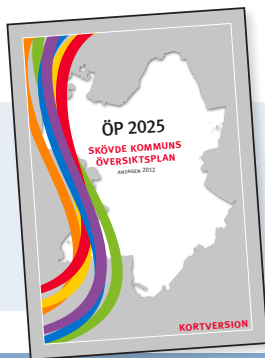
Bränsle

Sedan 2014 drivs samtliga stadsbussar i Skövde av biogas, då detta blev ett krav i det trafikavtal som startade 2014 för Skövde stadstrafik. Avtalet gäller till 2022, med option på ytterligare två år.

Tankning av gas sker på depån. I pågående avtal är det inte troligt att drivmedlet kommer att bytas. Eventuella förändringar kan ske i samband med ny upphandling.

3 MÅL OCH INDIKATORER

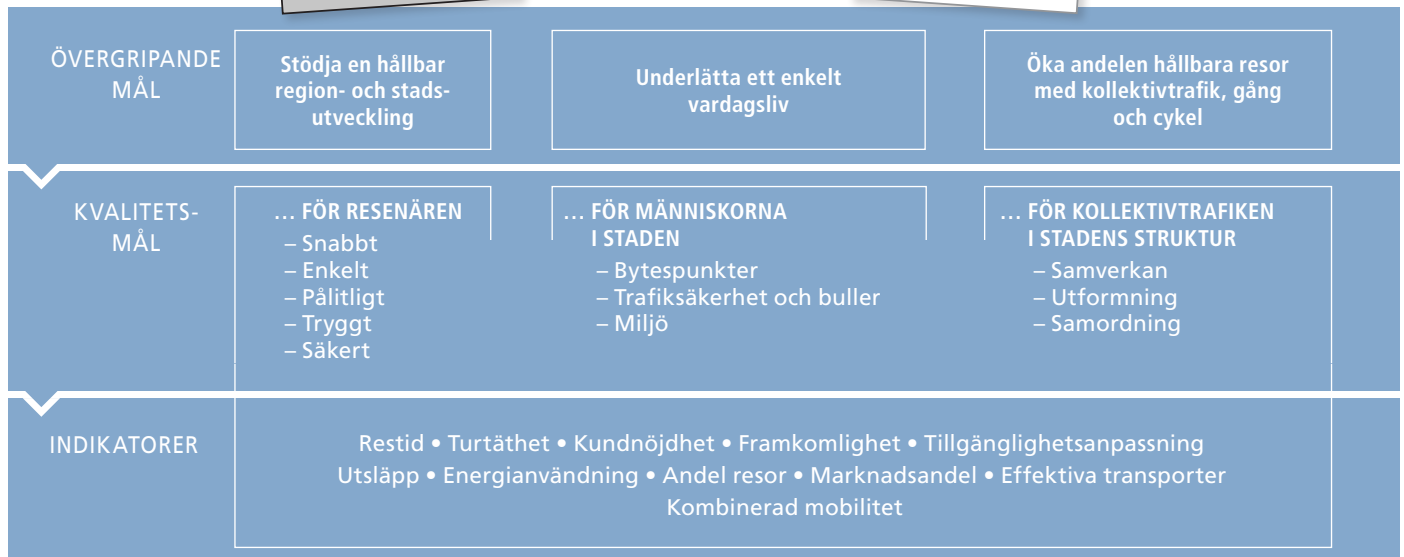
Följande målstruktur, baserad på Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram och Skövde kommuns översiktsplan, har tagits fram i arbetet med Kollektivtrafikplan Skövde. Det är viktigt att notera att inga nya mål har tagits fram, utan att målen baserar sig på givna förutsättningar i nämnda styrdokument. Bilden nedan visar hur målstrukturen hänger ihop med styrdokumenterna samt hur kvalitetsmålen sen följs upp av ett antal indikatorer.



STYRANDE DOKUMENT:

◀ ÖP 2025 Skövde kommuns översiktsplan.

Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland 2017–2020. ▶



ÖVERGRIPANDE MÅL

■ Stödja en hållbar region- och stadsutveckling

En stor ökning av antalet resor behöver ske i stadstrafiken för att nå en högre marknadsandel för ett hållbart resande och för att stödja stads- och befolkningsutvecklingen i Skövde. Kollektivtrafiken behöver också utvecklas för att underlätta den regionala pendlingen. Det betyder att resandet med kollektivtrafik, gång och cykel ska öka.

Utvecklingen i Skövde stad och kollektivtrafiken ska samordnas så att konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafiken kan erbjudas i fler av de viktiga reserelationerna.

■ Underlätta ett enkelt vardagsliv

Kollektivtrafiken ska erbjuda snabba, enkla och pålitliga resor mellan viktiga målpunkter under större delen av dygnets timmar, vilket skapar goda förutsättningar för ett enklare vardagsliv.

Det är viktigt att kollektivtrafiken framöver inte bara hanterar arbetspendling. Vardagsresor handlar om så mycket mer: fritidsaktiviteter, shopping, besök, turism, nöje och rekreation.

I utvecklingen av staden är satsningar på att skapa attraktiva gång- och cykelstråk för att komma till kollektivtrafiken särskilt viktiga.

■ Öka andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel

Stadstrafiknätet ska bidra till att andelen hållbara resor med kollektivtrafik, gång och cykel ökar, med sikte på målen i trafikförsörjningsprogrammet, målbilden för tågtrafiken och översiktsplanen för Skövde. Begreppet hållbara resor inkluderar såväl miljömässiga som sociala och ekonomiska perspektiv.

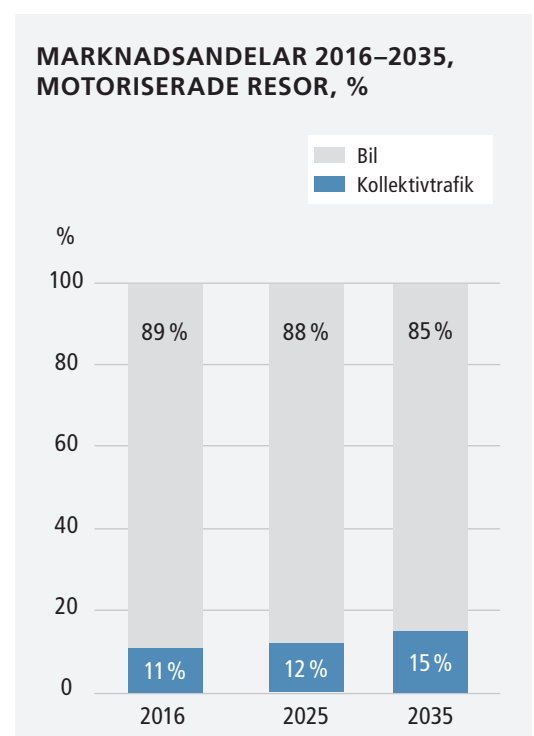
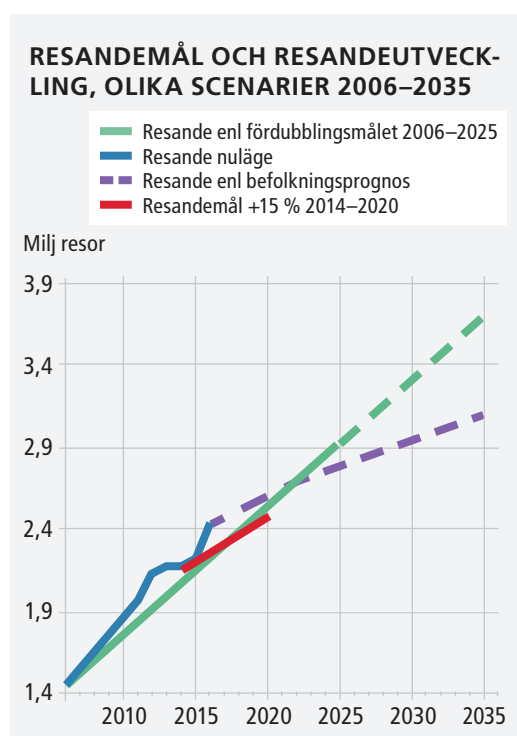
Resandeutvecklingen har varit god i Skövde sedan 2006 och gått parallellt med fördubblingsmålet. För att fortsatt klara fördubblingsmålet behöver den årliga resandeökningen ligga på drygt två procent. Om den endast följer befolkningsprognosen kommer målet missas, vilket framgår av diagrammet nedan till vänster. Trafikförsörjningsprogrammets mål om en resandeökning på 15 procent mellan 2014 och 2020 verkar uppnås så länge resandeutvecklingen följer den prognostiserade befolkningsutvecklingen.

En resandeutveckling på två procent per år skulle resultera i en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken på en (1) procentenhet av de motoriserade resorna. Med samma utveckling till 2035 innebär detta en marknadsandel på 15 procent av de motoriserade resorna.

Genom att få fler att åka kollektivt och därigenom öka andelen hållbara resor får vi:

- mindre trängsel och miljöpåverkan
- minskad biltrafik, minskad trängsel i Skövde tätort, mer plats för stadsliv, minskad klimatpåverkan, bättre luft, ökad trafiksäkerhet och bättre hälsa.

Kollektivtrafikplanen ska bidra till att utveckla smarta kombinationer av resesätt.



KVALITETSMÅL

Kvalitetsmålen som följer nedan har delats in i tre huvudkategorier: kvalitetsmål ur ett resenärsperspektiv, kvalitetsmål för människor som vistas och rör sig i anslutning till kollektivtrafiken samt kvalitetsmål för kollektivtrafikens samspel med stadsutvecklingen i Skövde. Kvalitetsmålen är tänkta att vara beskrivande. I en uppföljning av målen görs en bedömning av hur väl kvalitetsmålen är uppfyllda.

Kvalitetsmål för resenären – snabbt, enkelt och pålitligt

Om fler ska åka kollektivt för att man vill och inte för att man måste, krävs att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv. Det handlar såväl om kvalitet som om image och känsla.

Framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik är: *snabbt, ofta, enkelt, pålitligt, tryggt och säkert*.

Restiden är avgörande för kollektivtrafikens attraktivitet men också för Skövde som kommun, då det blir enklare att klara vardagen utan bil. Därför är restid ett viktigare mått än restidskvot jämfört med bilen.

Utöver korta restider är det viktigt med hög turtäthet, tydlighet i systemet och pålitlighet samt att det är bekvämt att vänta, byta eller vara på fordonet. Tjänster som underlättar resan, eller till och med ger resan mervärden, blir viktigare framöver.

Trafikföretagens satsningar på förbättringar inom områdena körsätt, bemötande, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet är viktiga framgångsfaktorer, och det arbetet måste fortsätta.

Hög framkomlighet och prioritet för kollektivtrafiken är också en viktig förutsättning.

Åtgärder som bidrar till och påverkar resenärens egen upplevelse att det är smart, tryggt och enkelt att välja hållbart resande ska prioriteras.

■ Restider

Restiderna ska vara konkurrenskraftiga med bilen för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt färdmedel.

Kvalitetsmålet för restid är:

- Restiderna mellan stadsdelområdena och målpunkterna Resecentrum, Sjukhuset och Volvo ska närma sig bilens restid.

■ Turtäthet

Kvalitetsmålet för turtäthet är:

- Att sträva efter en taktfast tidtabell med god turtäthet kopplad till tid på dygnet och i förhållande till resandeunderlaget.

Turtätheten kan vara mindre till vissa av målpunkterna under de tider på dygnet då resandet går ner. På vissa stora arbetsplatsområden kan turtätheten minska kraftigt kvällstid, alternativt att målpunkten inte trafikeras alls.

■ Pålitlighet

Pålitlighet innebär att resenärerna vet att de kommer fram i tid, vilket medför att kvalitetsmålet innehåller punktlighet både vid start- och slutpunkt. Pålitligheten är starkt beroende av framkomligheten i staden.

Kvalitetsmålet för pålitlighet är:

- Restiden ska vara densamma under huvuddelen av dygnet. Det ger förutsägbarhet men ställer i sin tur krav på robusthet i tidtabeller och trafikering samt framkomlighet vid trafikstörningar i vägnätet.

■ Byten

Idag görs de flesta byten vid Skövde resecentrum och där sker byten mellan stadstrafiklinjer, mellan stads- och regiontrafik och mellan tåg och buss. Resenärerna vill oftast inte ha byten, men om de är effektiva och smidiga så kan de ändå uppfattas som positiva då bra bytespunkter kan innebära fler och snabbare resmöjligheter. Framförallt saknas det idag infrastruktur utmed lederna för att kunna skapa effektiva och smidiga bytespunkter mellan regionlinjer och stadstrafik, för att snabbare kunna nå stora målpunkter utanför centrum.

Kvalitetsmålen för byten är:

- Att ett byte ska kunna ske där region- och stadstrafiklinjer möts.
- Att ett byte ska vara tryggt, snabbt och enkelt.

■ Komfort

Under korta resor i rusningstid kan de flesta acceptera att stå, men sittplats är en självklarhet ur ett säkerhets- och bekvämlighetperspektiv. I stadstrafiken finns det stående under rusningstid men inte under övriga tider. I regiontrafiken är det viktigt att alla har sittplats på sträckor med högre hastigheter. Resenärer i kollektivtrafiken ska uppleva komforten ombord och på hållplatser som så god att komforten som enskild faktor inte får dem att välja bil framför kollektivtrafik. Åkkomforten ska vara jämförbar med bilen, vilket ställer krav på allt från fordon och körstil till körfälts- och hållplatsutformning.

Kvalitetsmålet för komfort är:

- Att resan har en god och smidig komfort och tillräckligt med plats.

■ Enkelhet

I begreppet enkelhet ryms både en enkel och begriplig struktur och en tydlig identitet för de olika trafikkoncepten. Det ska vara lätt att hitta rätt anslutande linjer vid byten, vilket förutsätter en tydlig utformning av fordon, bytespunkter och hållplatser i stadstrafiken. Linjenätets utformning, förutsägbarhet och stabilitet över tid är viktig.

Begreppet enkelhet omfattar också tydlig information innan och under resan, enkla betallösningar och begriplig prissättning. Enkelhet handlar om den egna upplevelsen och skiljer sig mellan olika typer av resenärer.

Kvalitetsmålen för enkelhet är:

- Tydlig och lättillgänglig information om resmöjligheter och biljettalternativ ska finnas på hållplatser och i digitala kanaler.
- Att realtidsrapporteringen i appar och på nätet är samma som på de digitala skyltarna vid hållplatser.

■ Trygghet

Trygghet tillhör samma kategori som enkelhet – det handlar om hur resenärerna upplever något. Den upplevda tryggheten beror på flera faktorer som hur man är som person, vilken tid på dygnet det är, hur platsen ser ut etc. Det är även viktigt med gena och belysta gång- och cykelbanor i anslutning till hållplatserna. Trygghet handlar också om trafiksäkerhet, hur snabbt det går samt hur bra sikt det är.

Kvalitetsmålen för trygghet är:

- Dagens system med fordon i linjetrafik är bemannade. För eventuella nya obemannade system eller fordon är det viktigt att tryggheten inte försämras, även om det krävs andra lösningar.

- Hållplatser och anslutande gång- och cykelvägar ska upplevas som trygga. Resenärerna ska kunna känna sig trygga med att ta cykeln till hållplatsen och kunna lita på att den står kvar när de kommer tillbaka.
- Skövde resecentrum ska vara en trygg plats att vistas på.

Kvalitetsmål för människan i staden – en attraktiv stad

Att ta fram kvalitetsmål för människan i staden handlar om både de positiva och negativa effekter som kollektivtrafiken har för invånare, besökare, resenärer eller icke-resenärer som vistas eller rör sig i Skövde.

■ Stadsliv och hållplatser

Kollektivtrafiken ska lyftas fram och vara en del av stadsmiljön och stärka Skövdes identitet och karaktär. Kollektivtrafik, fotgängare och cyklister ska ha hög prioritet. Bytespunkter och hållplatser ska växa och utvecklas i nära relation till omgivningen och stadslivet. Alla åtgärder som skapar mötesplatser gör att människor rör sig i staden.

Kvalitetsmålen för stadslivet är:

- Resecentrum och de centrala hållplatserna ska vara attraktiva och vara lätta att hitta till.
- Det ska vara lätt att hitta till övriga målpunkter genom tydliga vägvisningar, gångstråk med mera.
- Kollektivtrafiken ska upplevas vara mer närvarande i staden. På sikt kan även centrala hållplatser utvecklas till mer attraktiva kollektivtrafikpunkter.
- Fotgängare ska vara prioriterade vid hållplatser och resecentrum.
- Tillgängligheten till kollektivtrafiken för cyklister ska vara god.

■ Miljöpåverkan

Kollektivtrafiken påverkar miljön lokalt och globalt. Miljöpåverkan beror på aspekter som fordon, drivmedel, ”genhet” i linjenätet och attraktivitet. En effektiv och attraktiv kollektivtrafik kan ta marknadsandelar från biltrafiken och bidra till en minskad miljöpåverkan.

I Västra Götaland prioriteras målet om minskade nettoutsläpp av klimatgaser, vilket innebär att alla fossila drivmedel behöver fasas ut. Utvecklingen av bussar innebär att eldrift sannolikt kommer att prioriteras i stadstrafik, medan biogas kan komma att prioriteras i delar av regiontrafiken.

Regionen har betonat att el och gas ska prioriteras i kollektivtrafiken. Där kostnader för gas och el bedöms bli för höga kan trafiken komma att drivas av syntetisk förnybar diesel i form av HVO – hydrerade vegetabiliska oljor. Ökad användning av el bidrar också till lägre energianvändning.

Kvalitetsmålet för miljöpåverkan är:

- Miljöpåverkan från kollektivtrafiken ska successivt reduceras för att minska CO₂-utsläppen från regionbusstrafiken och minska energianvändningen per person.

■ Trafiksäkerhet och buller

Högre hastigheter ökar den faktiska risken för olyckor. Trafiksäkerheten kan upplevas olika och för vissa grupper kan höga hastigheter samt trafikens utformning skapa extra otrygghet, till och med påverka användningen av staden.

Buller påverkar både stadslivet och hälsan negativt. Dagens fordon orsakar buller genom inbromsning, motorljud och däckljud. Genom att arbeta för en

tystare fordonsflotta och andra bullerdämpande åtgärder, ska allt färre störas av buller från kollektivtrafiken.

Kvalitetsmålen för trafiksäkerhet och buller är:

- Trafiksäkerheten i kollektivtrafiken ska vara hög och antalet incidenter och olyckor ska minimeras. Vi ska sträva mot en nollvision.
- Bullerstörningar från kollektivtrafiken ska successivt minska.

Kvalitetsmål för stadens struktur – en attraktiv centralort

Kvalitetsmålet för Skövdes stadsutveckling är kopplat till trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål om att stödja en hållbar region- och stadsutveckling samt Skövdes översiktsplan.

Skövde vill stärka och utveckla sin roll som attraktiv centralort inom Skaraborg och Västra Götalandsregionen för att bli mer attraktiv för boende, besökare och verksamma. Skövde bidrar då till att hela regionen utvecklas på ett hållbart, ekologiskt, socialt och ekonomiskt sätt.

Skövdes översiktsplan pekar ut var utbyggnad och förtätning ska ske och verkar för att kollektivtrafik- och utbyggnadsplaner kopplas samman.

Kvalitetsmålen för stadens struktur är:

- Kollektivtrafiken ska bidra till att skapa en tydlig struktur för framtidens Skövde tätort.
- Busstrafiken ska ha prioriterad framkomlighet i de prioriterade kollektivtrafikstråken i de centrala delarna av Skövde tätort.
- Det hållbara resandet ska öka genom att stads- och kollektivtrafikutveckling ska ske samordnat.

INDIKATORER

Följande indikatorer kommer att följas upp med olika intervall och ansvariga. Se kapitel 7, Måluppföljning, för mer information om respektive indikator och hur den ska följas upp.

KVALITETSMÅL	INDIKATORER
Hållbara resor	Resandeökning per år
	Andel resor per invånare
Restider	Restid till Resecentrum
	Restid till Sjukhuset
	Restid till Volvo
Turtäthet	Tidtabell
Pålitlighet	Andel punktliga turer
	Andel resenärer som upplever att fordonen kommer i tid
Komfort	Andel resenärer som upplever att fordonen körs lugnt och smidigt
	Andel resenärer som tycker det är tillräckligt med plats ombord
Enkelhet	Andel resenärer som tycker det är enkelt att resa med Västtrafik i Skövde
Trygghet	Andel resenärer som tycker de är trygga ombord
	Andel resenärer som tycker det är tryggt att vänta
Stadsliv och hållplatser	Andel anpassade hållplatser enligt plan
Miljöpåverkan	CO ₂ -utsläpp per personkilometer
	Energianvändning per personkilometer
Buller	Bullernivå

4 STRUKTUR OCH UTVECKLING

GAP

Mellan kvalitetsmålen och dagens kollektivtrafik finns det ett gap som visar på de brister som behöver åtgärdas för att uppnå en attraktivare kollektivtrafik och en mer hållbar stad.

För resenären uppstår gapet genom att restiden inte är attraktiv i jämförelse med den tid som en bilresa på samma sträcka tar, eftersom kollektivtrafiken påverkas i högre grad av framkomlighet, linjesträckning och turutbud. Minst attraktiva i jämförelse med bilen är restiderna från Hentorp, Horsås, Lunden och Östermalm till Sjukhuset och Volvo. Många gånger innebär dessa reserelationer byten och omvägar för att nå hela vägen med kollektivtrafik.

Restiden ligger mellan cirka 5 och 10 minuter med bil från respektive område till målpunkterna. Restidsjämförelsen visar att busstrafiken kan matcha bilens restid till målpunkt Resecentrum från de flesta områden förutom Horsås. Med buss tar det oftast endast några minuter mer än med bil.

För de andra målpunkterna Sjukhuset och Volvo är bussen inte lika konkurrenskraftig utan har i de flesta fall minst 5 minuter längre restid. Områden som Billingsluttningen (Våmb), Hentorp, Horsås, Lunden och Östermalm har längre restider, mellan 10 och 20 minuter längre än bilresan.

Gapet visar sig också i kundnöjdheten, där vaneresenärerna är mycket nöjda med sin senaste resa medan sällanresenärerna är missnöjda med turutbud, linjesträckning och prisvärdhet. Samtidigt saknar många tillräcklig kunskap om linjenät och utbud. Utifrån aspekten enkelhet har stadstrafiken ett upplägg som inte är helt lätt att förstå, med skiftande trafikeringsstider och ett utbud som varierar mellan linjerna.

För människorna i staden finns gap som utgör hinder för att alla ska kunna åka med kollektivtrafiken med gällande tillgänglighet. Hållplatsernas tillgänglighet behöver förbättras, likaså anpassningen och anslutningen av vägen till och från hållplatserna. Ur en miljöaspekt behöver både utsläpp av CO₂ och energieffektiviteten per resenär förbättras. Trenden för CO₂ är positiv, medan energieffektiviteten har sämre tendenser.

För att lyfta fram kollektivtrafikens roll i stadens struktur behöver Skövde öka såväl antalet som andelen kollektivtrafikresor jämte gång- och cykelresor för att med hjälp av hållbara transporter stödja en mer hållbar region. Möjligheten att kombinera olika färdstätt under resan behöver också bli bättre. Topografin i Skövde begränsar alternativen till kollektivtrafikförsörjning, liksom det begränsade antalet korsningspunkter förbi järnvägen.

Detta tillsammans med en något gles bebyggelsen och målpunkter huvudsakligen i eller norr om centrum, gör det svårt att försörja Skövde på ett effektivt sätt med kollektivtrafik.

STRATEGIER

För att uppnå målen och åtgärda bristerna har ett antal strategier för framtidens kollektivtrafik tagits fram. Dessa bygger på de generella planeringsprinciperna som återfinns i Kol-Trast¹-handboken.

Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringsprocessen

För att skapa en attraktiv kollektivtrafik är det nödvändigt och avgörande att kollektivtrafiken beaktas och integreras i samtliga nivåer av planeringsprocessen för Skövde. Detta för att få med kollektivtrafiken som norm i planeringen och anpassa bebyggelsestruktur och gatunät efter kollektivtrafikens behov. Detta leder till en effektiv kollektivtrafik med god framkomlighet som täcker in stora upptagningsområden.

Långsiktig utveckling i tydliga stråk

Genom att anamma synsättet ”tänk spårvagn – kör buss” för bussystemets utveckling kan spårvägens goda egenskaper såsom gena linjedragningar, god framkomlighet och prioritet tas till vara, egenskaper som i sin tur leder till konkurrenskraftiga restider.

Tydliga stråk med en långsiktig utveckling skapar orienterbarhet och förtroende för systemet. Att peka ut stråk som är särskilt viktiga för stadstrafiken och även för regionbusstrafiken stödjer också Skövdes kommande planering.

Tydliga stråk och ett enkelt linjenät ökar förståelsen och sänker tröskeln för potentiella kunder att använda kollektivtrafiken.

Att ett stråk pekas ut behöver inte betyda att det ska finnas separata körfält överallt, om framkomligheten ändå är god. Här behövs samordning för en fortsatt utbyggnad om biltrafiken ökar.

Stadstrafiknätet som är utpekat ligger i markplan, och det finns inom kollektivtrafikplanens tidshorisont inga planer på separering i olika plan av bil- och kollektivtrafik.

Målkonflikter med först och främst cykelvägnätet behöver hanteras i utformningen av cykel- och vägbanor.

Hela resan med utveckling av fler smidiga bytespunkter

Strukturen i Skövde bygger på att de flesta resor är direktresor. När byte sker, görs detta i huvudsak vid Resecentrum. Fler bytespunkter skulle göra det möjligt att skapa fler resmöjligheter med effektiva och smidiga byten mellan busslinjer.

Genom att lägga service, förskola, skola och handel i anslutning till hållplatser och bytespunkter skapas också en närhet till kollektivtrafiken, vilket gör valet av färdmedel enklare samtidigt som det skapar komfort, trygghet och säkerhet på plats.

Det är önskvärt att förbättra möjligheten till att ställa cykeln vid busshållplatsen för att på så vis utöka bussens upptagningsområde och möjliggöra en del av resan med cykel.

FOTNOT

¹ Planeringshandbok utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting samt Trafikverket: <http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/kol-trast-planeringshandbok-for-en-attraktiv-och-effektiv-kollektivtrafik.html>

Taktfast tidtabell och konsekventa trafikeringstider

Kollektivtrafiken ska ha en taktfast tidtabell och konsekventa trafikeringstider. Med en ”taktfast” tidtabell avgår bussen alltid på samma minuttal. Det skapar enkelhet och trygghet. Likaså förenklar det byten till tåg och buss – regionalt och lokalt – och ger på så vis en utökad tillgänglighet.

Informationsinsatser och förändrade resvanor

Kunskap och kännedom om kollektivtrafikens utbud är viktig för befintliga resenärer men ännu viktigare för potentiella kunder för att sänka tröskeln till att resa mer hållbart. Tydliga stråk, taktfasta tidtabeller och enkla biljettsystem bidrar till detta.

Fordonsutveckling för bättre stadsmiljö

Genom fordonsutveckling och nya drivmedel kan kollektivtrafikens miljöpåverkan minskas med minskade utsläpp av avgaser och CO₂ från regionbusstrafiken, minskad energianvändning samt tystare motorer.

Prioritera kollektivtrafik vid trafikstörningar i vägnätet

Ett utmärkt tillfälle att prioritera kollektivtrafik framför övrig fordonstrafik är vid tillfälliga eller kortvariga störningar i vägnätet. I största möjliga utsträckning ska kollektivtrafiken förbli orörd eller åtgärder vidtas för att säkerställa dess framkomlighet. All planering av förändringar behöver ske i god tid så att kunderna kan få information om förändringarna.

Även störningar som pågår längre tid behöver hanteras i god tid och introduceras vid vanliga tidtabellsbyten för att få stabila hållplatslägen och körvägar över tid.

5 KONCEPT, STRÅK OCH BYTESPUNKTER

KONCEPT

Kollektivtrafikplanen utgår från dagens kollektivtrafik och infrastruktur, men blickar också framåt för att möta kommande behov.

Det är viktigt att värna om och nyttja den infrastruktur Skövde har för de hållbara transportmedlen. Samtidigt kan det finnas behov av ny infrastruktur och utvecklade trafikkoncept i takt med att staden växer och behoven förändras.

Det pågår ett arbete hos Västtrafik med att definiera olika trafikkoncept. Utgångspunkten är att detta skapar förutsättningar för att utveckla enhetliga trafikeringskoncept i regionens olika delar, men med hänsyn tagen till de lokala förutsättningarna i varje område. Detta ger varje kommun möjlighet att, genom stadens struktur och utveckling, påverka kollektivtrafikens utveckling och utbud.

Koncepten beskriver funktionen och de ingående delarna i vårt kundlöfte. Ett koncept lanseras inte mot kund utan att samtliga delar har beaktats och tillhörande standardnivåer är uppfyllda.

Ansvar och roller för Skövdes trafikkoncept

■ Trafikering

Trafikering – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga. Trafikeringen omfattar några av kvalitetsmålen såsom turtäthet, pålitlighet, byten etc.

■ Fordon

Fordon – med Västtrafik som huvudansvarig. Fordonen omfattas av kvalitetsmålen komfort, trygghet och säkerhet, sittplatser etc.

■ Gator och vägar

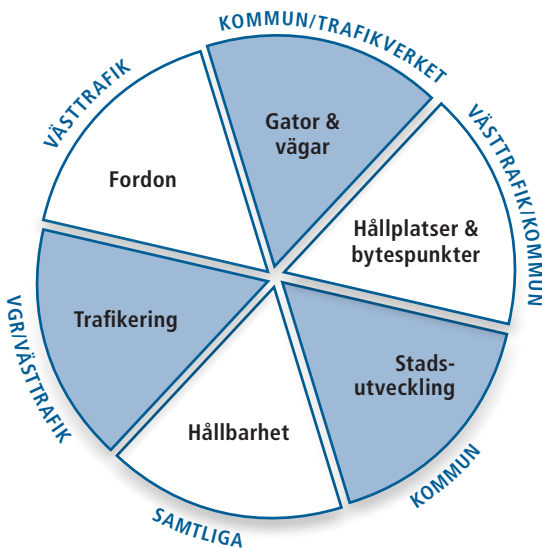
Gator och vägar – med Skövde kommun som huvudansvarig. Där kollektivtrafikplanen angränsar eller omfattar statlig väg är Trafikverket ansvarig för infrastrukturen och dess funktion. Gator och vägar omfattas av kvalitetsmålen och krav på funktioner som egen körbana för kollektivtrafiken, framkomlighetsåtgärder etc.

■ Hållplatser och bytespunkter

Hållplatser och bytespunkter – med Västtrafik som ansvarig för själva anläggningarna ovan mark och Skövde kommun eller Trafikverket som ansvarig för själva ytan och anslutande gång- och cykelvägar. Omfattas av kvalitetsmålen kring trygghet och säkerhet, bekvämt, enkla byten, komfort, hela resan etc.

■ Stadsutveckling

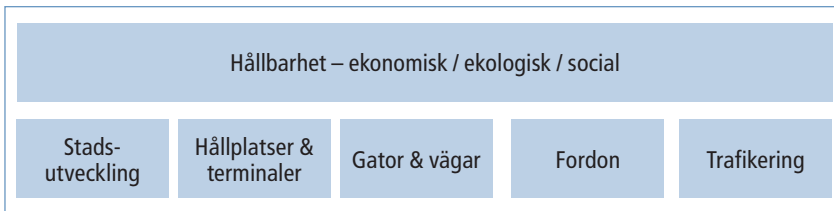
Stadsutveckling – med Skövde kommun som ansvarig för samordning av exploateringar, infrastruktur och förtätningar. Stadsutvecklingen bör i första hand ske utifrån ett hållbarhetsperspektiv och på ett sådant sätt att förutsättningar finns för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och en tilltalande stadsmiljö.



Ett trafikkoncept är en helhet som består av många olika delar. Illustrationen visar exempel på delar och vem som har huvudansvaret.

■ Hållbarhet

Hållbarhet – med Västtrafik och Västra Götalandsregionen som huvudansvariga för samhällsnyttan. Omfattas av kvalitetsmålen kring ökad integration och tillgänglighet, minskning av miljö- och klimatpåverkan, bidrag till utveckling av arbetsmarknad och näringsliv samt kostnadseffektivitet.



Hållbarhet är en övergripande fråga som ska beaktas i samtliga ingående delar.

TRAFIKKONCEPT I SKÖVDE

Kollektivtrafikplanen pekar ut de viktigaste kollektivtrafikstråken i staden samt sätter upp riktlinjer för de viktigaste egenskaperna för trafikering, infrastruktur etc. I kollektivtrafikplanen kommer vi inte att gå in på hur fordon eller hållplatser ska designas eller vilka linjer som ska trafikera de olika sträckorna.

Stadsbuss

Trafikkonceptet Stadsbuss har karaktären av tyngre stadstrafik och finns i regionens fem stadstrafikområden, varav Skövde är ett. Samverkan med kommunen samt de bestämda standardnivåerna bidrar till en strukturerande effekt.

Linjesträckningen planeras utifrån målpunkter och befintlig bebyggelse, men även med utblick mot planerade utbyggnadsområden. Genom en långsiktig planeringshorisont och samverkan med kommunen och lokala intressenter skapas en trygghet och stabilitet över tid, som leder till ett ökat resande och en positiv inverkan på stadsutvecklingen.

Stadstrafiken i Skövde har en viktig funktion för det lokala resandet i staden, men också som en del i det regionala resandet, där byte sker mellan tåg och stadsbuss eller mellan regionbuss och stadsbuss. Detta ställer krav på snabba körvägar, effektiva bytespunkter och hög framkomlighet – om kollektivtrafiken ska ses som ett attraktivt alternativ för pendlare.

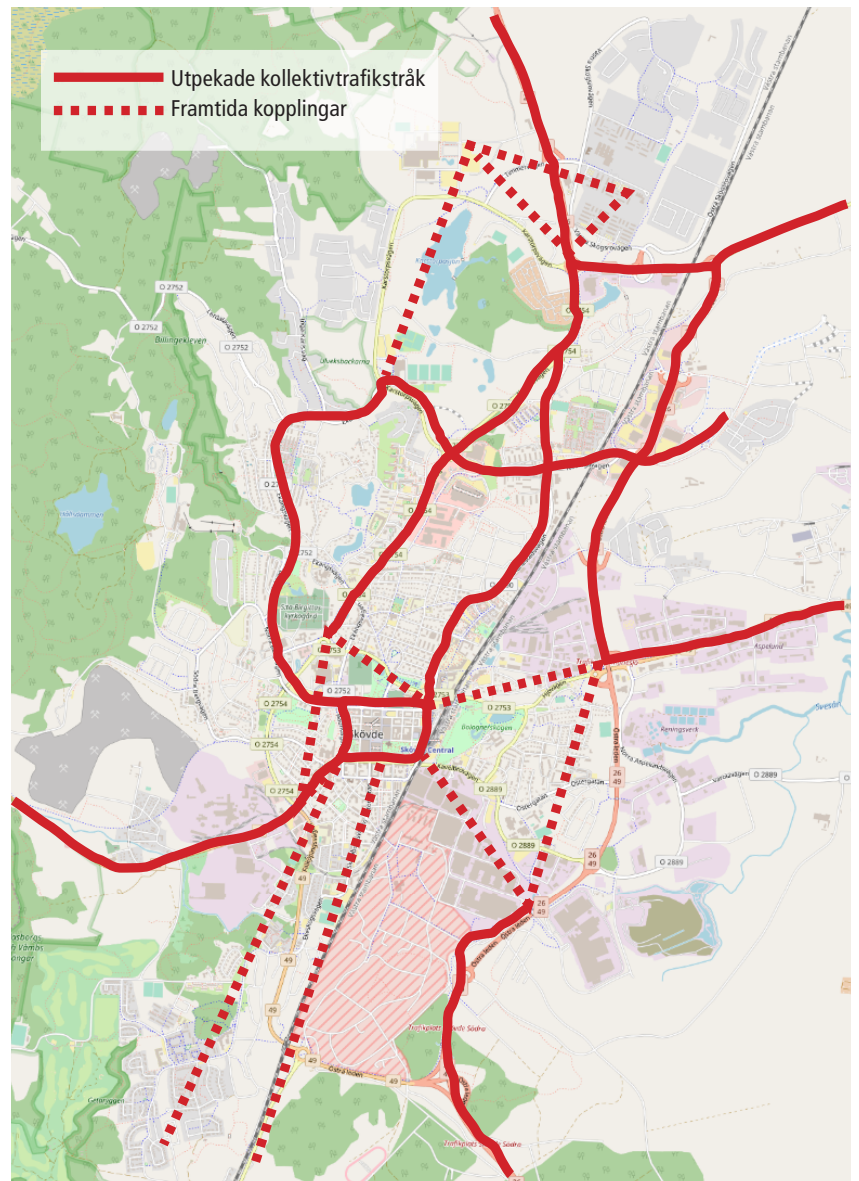
Trafikkonceptet definierar olika delar såsom hållplatsers utformning och avstånd mellan och till hållplatser, gatuutformning och farthinder, framkomlighet i förhållande till övrig trafik, fordon och trafikering med mera.

När det gäller trafikering så definieras ett minsta grundutbud avseende trafikeringstider, turintervall, körvägar, taktfasta tidtabeller med mera. Det verkliga utbudet kan på vissa linjer behöva vara betydligt större än grundutbudet, men styrs då utifrån efterfrågan. Dock ska inte det minsta grundutbudet understigas för någon stadstrafiklinje.

Pendelparkeringar för cykel bör finnas i anslutning till samtliga större hållplatser. Cykelparkering bör även finnas på strategiska hållplatser dit man kan tänka sig att cykla för att kunna resa med en attraktivare linje, för att till exempel undvika ett bussbyte.

Det är av största vikt med en långsiktighet i linjeplaneringen. Om linjesträckningen bara ändras när det är absolut nödvändigt möjliggör det förbättringar i infrastrukturen och bidrar till en strukturerande effekt.

I Skövde har ett antal kollektivtrafikstråk pekats ut som särskilt viktiga ur ett långsiktighetsperspektiv (se bild nedan). I dessa stråk ska framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras mycket högt och där ska det också finnas en mycket långsiktig trafikering med hög turtäthet.



Regiontrafik

Regiontrafiken består av buss- och tågtrafik. Den regionala busstrafiken med koppling till Skövde tätort består dels av snabbare regionbussar med expressbusskaraktär (få hållplatsstopp, snabba körvägar), dels av regionbussar med mer uppsamlande karaktär (fler hållplatsstopp, trafikering i mindre tätorter med mera). I stråken (se vidstående bild) finns oftast båda varianterna, men ibland kan tåget ersätta expressbussen.

I trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk eftersträvas ett generellt minsta grundutbud av trafikering, men i de stråk som berör Skövde är utbudet oftast betydligt större än detta grundutbud, då utbudet baseras på efterfrågan.

Under det kommande året avser Västtrafik att påbörja ett arbete med att ta fram en handlingsplan för samtliga prioriterade stråk inom Västra Götalandsregionen, där nivåer för minsta grundutbud i respektive stråk kommer att spikas.

Tågtrafikens koncept beskrivs närmare i Målbild Tåg 2035 samt i Tåg 2020 – genomförandeplan som kommer att ingå i ovan nämnda handlingsplan.

Idag sker byten mellan region- och stadstrafik i huvudsak på Skövde resecentrum.

Övrig kollektivtrafik

Lokala linjer

Detta är linjer som i huvudsak har skolelever som resenärer och därför endast trafikeras under skoldagar. Vissa turer på dessa linjer kan vara anropsstyrda under skolloven.

Anropsstyrda linjer och turer

Anropsstyrda tidtabellslagda turer är idag en del av kollektivtrafikutbudet i Skövde. Dessa turer körs enligt tidtabell, men endast vid förbeställning, i områden dit resandeunderlaget är oregelbundet och lågt.

Anropsstyrd områdestrafik

Närtrafik är kollektivtrafik mellan landsbygd och tätort. Resan sker mellan en adress på landsbygden och en närtrafikhallplats i tätorten inom samma kommun. Resorna sker med start i bestämda tidsintervall och resornas samordnas med andra anropsstyrda resor såsom sjukresor, färdtjänst med mera. Närtrafik finns i Skövde kommun.

Flextrafik är kollektivtrafik mellan två adresser inom en tätort och är endast öppen för resenärer över 75 år eller om man har färdtjänststillstånd. Resan sker i bestämda tidsintervall och bokas i förväg. Flextrafik finns i Skövde tätort inklusive Skultorp.

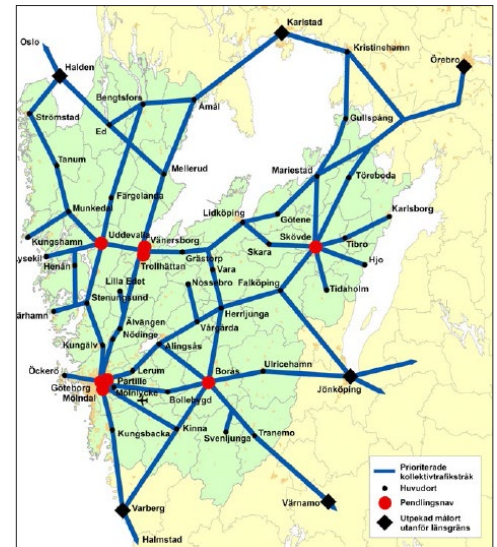
BYTESPUNKTER – EN DEL AV STRUKTUREN OCH RESAN

En bytespunkt är en plats där ett antal kollektivtrafiklinjer strålar samman eller korsar varandra och där möjligheten att byta antingen är inplanerad i tidtabellerna, eller så är turtätheten tillräckligt hög för att byten ska vara en attraktiv möjlighet, även utan planerad passning.

Kollektivtrafikplanen beskriver bytespunkter som är viktiga ur ett system- och utvecklingsperspektiv. Kommersiell och upphandlad trafik ska ha konkurrensneutralt tillträde till terminaler, knutpunkter och hållplatser.

PRIORITERADE KOLLEKTIVTRAFIK-STRÅK I VÄSTRA GÖTALANDS-REGIONEN

Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram Västra Götaland, 2017–2020



Skövde resecentrum

Idag sker de allra flesta byten mellan olika kollektivtrafikslag på Skövde resecentrum. Det är viktigt att resecentrum upplevs som en trygg och säker plats, där effektiva byten kan ske och där viss service kan erbjudas. På Skövde resecentrum sker i huvudsak byten mellan stadsbuss och stadsbuss, stadsbuss och regionbuss eller mellan buss och tåg, men även byten mellan anropsstyrd trafik och buss respektive tåg förekommer.

Övriga bytespunkter

På övriga hållplatser där byten mellan kollektivtrafiklinjer sker är det viktigt att dessa kan ske på ett effektivt, trafiksäkert och tryggt sätt. På dessa platser behöver väderskydd, säkra gångvägar och belysning med mera finnas.

För att kunna erbjuda snabbare resor till målpunkter utanför centrum, framför allt från kringliggande kommuner, behövs ytterligare bytespunkter på strategiska platser utmed kringlederna. I det fortsatta arbetet bör behovet av framtida bytespunkter identifieras. Nya attraktiva bytespunkter kräver, med största sannolikhet, även ny infrastruktur.

I framtiden kan ett antal bytespunkter behöva ha mer kapacitet för att ta hand om ett ökat resande eller anpassas till en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken.

PENDELPARKERINGAR FÖR BIL OCH CYKEL

Byten kan också ske mellan bil eller cykel och kollektivtrafik.

Pendelparkeringar för bil och cykel finns idag på strategiska platser utmed de regionala stråken, oftast i anslutning till större tätorter samt i kringliggande kommunhuvudorter, i anslutning till de större hållplatserna.

Det är viktigt att behovet av pendelparkeringar ständigt ses över och att utökning sker i samråd mellan kommunerna, Trafikverket och Västtrafik.

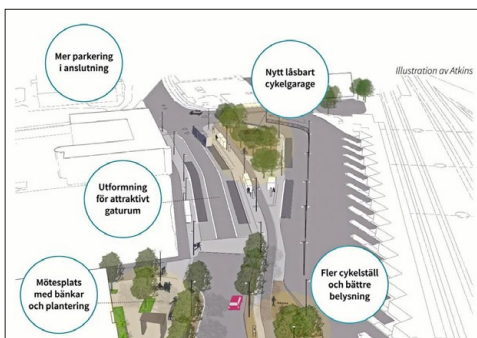
Pendelparkering för bil

För Skövde tätorts del sker byten mellan bil och kollektivtrafik nästan uteslutande på Skövde resecentrum och då sker byte i huvudsak mellan bil och tåg.

Det är viktigt att det finns bra pendelparkeringsmöjligheter för de som måste ta bilen en del av resan, men målet bör vara att minska behovet av att starta eller sluta sin resa med bil och istället välja mer hållbara resealternativ såsom buss eller gång och cykel. Parkeringsstrategin bör styra mot detta (behandlas ej i kollektivtrafikplanen), liksom utvecklingen av kollektivtrafikutbudet.

Pendelparkering för cykel

Byten mellan cykel och kollektivtrafik sker på många platser i Skövde. Målet, på sikt, bör vara att samtliga större hållplatser för stadstrafiken samt vissa regiontrafik hållplatser erbjuder cykelparkering, med möjlighet att på ett tryggt sätt låsa fast sin cykel. Cykelparkering bör även finnas vid strategiska hållplatser, dit man kan tänka sig att cykla för att kunna resa med en attraktivare linje för att till exempel undvika ett bussbyte.



Skövde stadsbussterminal byggs om och antalet hållplatslägen utökas. Bilden är en illustration över den nya stadsbussterminalen.

6 EFFEKT- OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

I framtidsbilden utgör gång, cykel och kollektivtrafik en större andel av resandet. Satsningar kommer att krävas i infrastruktur såväl som trafikering, mobility management och kommunikation för att uppnå framtidsbilden.

Kollektivtrafikplanen, som är ett strategiskt program, har i huvudsak konsekvensbedömts på en övergripande nivå. Enskilda åtgärder som kommer i bedömning för statlig medfinansiering enligt skrivningar i detta kapitel konsekvensbedöms i enlighet med statsbidragsförordning för medfinansiering av bland annat kollektivtrafikåtgärder och övriga styrande dokument.

EFFEKTER KOPPLADE TILL DE ÖVERGRIPANDE MÅLEN

Måluppfyllelsen av regionens mål i trafikförsörjningsplanen blir god och antalet resor förväntas öka kraftigt i kollektivtrafiken. Planens genomförande stödjer den stads- och befolkningsutveckling som förväntas ske.

Satsningarna betyder att vi erbjuder konkurrenskraftiga restider i viktiga relationer och i fler reserelationer än idag, att vi binder samman staden och kopplar ihop arbetsmarknadsregioner och att nya exploateringar får en tillgänglig kollektivtrafik.

Satsningarna underlättar vardagslivet och fler erbjudanden gör att antalet vardagsresor ökar. Måluppfyllelsen innebär även ett ökat resande med cykel och till fots.

Minskad klimatpåverkan blir ytterligare en följd av satsningarna.

EFFEKTER KOPPLADE TILL KVALITETSMÅLEN

För resenären och invånaren

När alla åtgärder är genomförda kommer resenärerna att uppleva kollektivtrafiken som snabbare, enklare, mer pålitlig samt trygg och säker.

Invånarna kommer se att kollektivtrafiken finns på plats i de exploaterade områdena. Centrum och målpunkter kommer att upplevas som mer tillgängliga. Det blir enklare att klara vardagen utan bil både för arbetsresor och för övriga vardagsresor. Resan går snabbare och är mer pålitlig än idag.

Det blir inte fler byten än idag, det har dock blivit fler bytespunkter och därmed har de attraktiva resmöjligheterna ökat.

Resenärerna upplever att linjenätsstrukturen är enkel, robust och stabil över tiden.

Invånarna upplever i högre grad att kollektivtrafiken är en del av stadsmiljön och har stärkt Skövdes identitet och karaktär.

Bullerstörningar och utsläpp från kollektivtrafiken har successivt minskat. Utvecklingen går snabbt framåt mot en tystare fordonsflotta och andra åtgärder som gör att färre kommer att störas av buller.

För människan i staden

Skövde kommer att kunna stärka och utveckla sin roll som attraktiv centralort och pendlingsnav inom Skaraborg och Västra Götalandsregionen. Skövde stödjer hela regionens utveckling på ett hållbart, ekologiskt, socialt och ekonomiskt sätt.

Stadstrafiken bidrar till att skapa en tydlig struktur för framtidens Skövde, där samverkan mellan övriga trafikslag ökar.

Samordnas kollektivtrafiken med Skövdes utvecklingsplaner blir resultatet ett ökat hållbart resande.

Sociala effekter

Genomförandet av planen kommer att påverka människor såväl som stadsdelar och mötesplatser.

Det är viktigt att det i planeringen tas hänsyn till lokala förutsättningar och att satsningarna förankras.

Planen skapar nya resmöjligheter och stärker vissa kopplingar mellan stadsdelar och centrum, vilket kommer bidra till att fysiska och mentala avstånd mellan områden minskar. Planen förväntas därmed bidra till ökad integration och tillgång till samhällsservice och samhällsfunktioner.

Barn och ungdomar får lättare att resa både till skola och fritidsaktiviteter när utbudet ökar och kopplingen mellan olika färdmedel förbättras. Allt fler kommer att uppleva att vardagen blir lättare när valfriheten och utbudet ökar på ett hållbart sätt.

När samplanering av kollektivtrafik och stadsutveckling sker stärker de varandra. När invånarna får möjlighet att resa på ett mer hållbart sätt kommer de att uppleva en större frihet att välja var de önskar bo inom tätorten.

7 MÅLUPPFÖLJNING

Att mäta är att veta! Genom att mäta och följa indikatorerna för uppsatta mål kan utvecklingen följas. I de fall trenden pekar åt fel håll kan åtgärder sättas in för att slutligen nå målen. Under respektive rubrik som representerar ett kvalitetsmål är indikatorer uppsatta med metod, ansvarig och frekvens av uppföljningen. Uppföljning sker löpande enligt frekvenserna nedan. Rapportering till Stadstrafikforum sker varje år i en årsrapport. Tätare uppföljning för rapportering kan göras vid begäran.

Hållbara resor

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Resandeökning på 2 % per år	Resandeökning per år	Resandestatistik	Västtrafik	Månadsvis
Marknadsandel 12 % till 2025, motoriserade resor	Andel resor per invånare	RVU, Nobinas metod	Västtrafik	Årsvis

Restid

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Maxtider till Resecentrum	Restid till Resecentrum	Reseplanerare	Nobina	Tidtabells-skiften
Maxtider till Sjukhuset	Restid till Sjukhuset	Reseplanerare	Nobina	Tidtabells-skiften
Maxtider till Volvo	Restid till Volvo	Reseplanerare	Nobina	Tidtabells-skiften

Turtäthet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Taktfast tidtabell	Tidtabell	Tidtabell	Västtrafik	Tidtabells-skiften

Punktlighet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Punktlig resa (80 % av alla turer)	Andel punktliga turer	Västtrafiks mätningar	Nobina	Månadsvis
Upplevd punktlighet (kommer fram i tid)	Andel resenärer som upplever att fordon kommer i tid	Kundundersökning	Nobina	Halvårsvis

Komfort

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
God och smidig åkkomfort	Andel resenärer som upplever att fordon körs lugnt/smidigt	Kundundersökning	Västtrafik/ Nobina	Halvårsvis
Tillräcklig plats/sittplatser	Andel resenärer som anser att det är tillräckligt med plats ombord	Kundundersökning	Nobina	Halvårsvis

Enkelhet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Tydlig och lättillgänglig information om resmöjligheter och biljettalternativ på hållplatser och i digitala kanaler	Andel resenärer i Skövde som tycker det är enkelt att resa med Västtrafik	Kundundersökning	Västtrafik/ Nobina	Årsvis

Trygghet

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Alla ska känna sig trygga i kollektivtrafiken	Andel resenärer som tycker det är tryggt ombord Andel resenärer som tycker det är tryggt att vänta	Kundundersökning Kundundersökning	Västtrafik/ Nobina	Halvårsvis

Stadsliv, hållplatser

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Alla hållplatser enligt plan (till 2025)	Andel anpassade hållplatser enligt plan	Kontroll av plan	Skövde kommun	Årligen

Buller

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
Bullerminskning	Bullernivå	Bullerkartläggning	Skövde kommun	Årligen

Miljöpåverkan

MÅL	INDIKATOR	METOD	ANSVARIG	FREKVENS
CO ₂ -minskning	CO ₂ -utsläpp per personkm (jämförelseår 2016)	FRIDA	Nobina/ Västtrafik	Årligen
Minskad energianvändning	Energianvändning per personkm	FRIDA	Nobina/ Västtrafik	Årligen

8 GENOMFÖRANDE

Efter parternas beslut om kollektivtrafikplanen återstår genomförandet av planen. Parternas planeringsprocesser är inte statiska och går inte alltid i samma takt.

En rad externa och interna faktorer kommer att påverka planens genomförande. Finansiering, konjunkturändringar såväl som teknikutveckling och samhällstrender är sådana faktorer som kommer att påverka oss framöver. Planen kommer därför att behöva ses över i samverkan med Skövdes stadsutveckling.

Det sker ett kontinuerligt löpande arbete i de gemensamma forumen för vidare genomförande av planen. Arbeten med framkomlighet, utveckling av signalprioritet, tillgänglighetsanpassning av hållplatser och vägarna dit samt linjeutveckling är exempel på frågor som kommer att hanteras.

FORTSATTA UTREDNINGAR

Det finns ett antal frågor som parterna har identifierat i arbetet med att ta fram en kollektivtrafikplan, frågor som behöver närmare arbete, utredningar och analyser.

Samhällsplanering och kollektivtrafik som en ömsesidig process: Ett prioriterat utvecklingsområde som ska vara i fokus de närmsta åren för att driva utvecklingen framåt. Arbetet är igång och delregionen Skaraborg är involverad i arbetet.

Framtida bytespunkter: Ett arbete behöver göras för att identifiera de framtida bytespunkternas placering, funktion och förverkligande.

Framkomlighet, signalprioritet och vägvisningsplan: För de åtgärder som har framkommit under arbetet med Åtgärdsvalsstudie – Tillgänglighet Skövde kommer planering och genomförande ske inom ramen för ordinarie process med finansiering i regional eller nationell plan för infrastruktur.

Åtgärdsplaneringen pågår och sker gemensamt av parterna och Trafikverket.

För framtida åtgärder behövs mer utförliga beskrivningar och processer för beskrivning av kostnader, nyttor med mera.

Trafikkoncept: Västtrafik kommer med stöd av övriga parter att arbeta vidare med utveckling av förslag till trafikkoncept för Skövde och eventuellt övriga av regionens pendlingsnav.

Utveckling och behov av framtida bytespunkter: Kommer att ske samordnat med stadsutvecklingen och utbyggnaden av infrastrukturen. Åtgärder över 25 mnkr ska hanteras inom ramen för ordinarie process (namngivna objekt) i den regionala planen.

Kombinerad mobilitet: Ett vidare arbete med kombinerad mobilitet sker inom ramen för Samtrafiken. En snabb utveckling väntas ske de närmsta åren.

Depåer: En utredning kring ett eventuellt behov av en strategisk depå i Skövde har startat i Västtrafiks regi.

FINANSIERINGSMÖJLIGHETER

Finansieringen av genomförandet av kollektivtrafikplanen utgår från parternas ansvarsområden.

I egenskap av kollektivtrafikmyndighet ansvarar Västra Götalandsregionen för trafikering och resenärsrelaterade ytor ovan mark och för resecentrum, medan Skövde kommun och även Trafikverket (som kan beröras av åtgärder i anslutning till det regionala vägnätet) ansvarar för infrastrukturen.

Följande finansieringsformer och finansieringsmöjligheter finns för genomförandet av planen:

Trafikförsörjningsprogrammet VGR: Den övergripande ramen för framtida trafiksatsningar läggs i nuvarande trafikförsörjningsprogram. Västtrafik ansvarar därefter för att genomföra intentionerna i tvååriga utvecklingsplaner och årliga trafikplaner.

Stadsmiljöavtal: I den senaste infrastrukturpropositionen har det avsatts en miljard per år för medfinansiering av mindre och medelstora kollektivtrafikåtgärder. Parterna har möjlighet att söka finansiering bland annat för anläggande av bytespunkter, framkomlighetsåtgärder, laddinfrastruktur för bussar och testning av ny teknik.

Regional plan: Den regionala planen för infrastruktur revideras vart fjärde år. Arbetet med en ny infrastrukturplan för perioden 2018–2028 pågår för närvarande. Det finns möjligheter att söka medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder som rör bytespunkter, gång och cykel, pendelparkeringar, framkomlighetsåtgärder med mera.

Nationell plan: Revidering pågår även här. En eventuell utbyggnad av järnväg täcks inte av av den regionala planen och föreslås inte heller i kollektivtrafikplanen.

Exploateringsytor: Kan användas som finansieringsverktyg genom att markvärdesnyttor som kan kopplas till en viss kollektivtrafikinvestering realiserar och används till att betala eller delbetala investeringen.

Forsknings- och utvecklingsmedel: Det kan bli aktuellt att under genomförandet söka forsknings-, utvecklings- och innovationsbidrag. Det finns idag många möjligheter till finansiering via regionala såväl som nationella och internationella program för finansiering. Samarbetsprojekt med industrin borde också kunna bli aktuellt under genomförandet.

9 UTBLICK 2035

I arbetet med att ta fram en ny kollektivtrafikplan ingick även att göra en utblick mot år 2035. Regionen tog, tillsammans med en rad andra aktörer, fram underlagsrapporten Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland, 2015 inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. De trender som då identifierades som ganska starka har varit med som underlag i arbetet.

Utifrån dagens kunskap och prognoser om framtiden har planen beskrivit följande trender för Skövde med perspektiv för invånare, kollektivtrafik och stadsplanering:

■ Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar

Teknikutvecklingen kommer medföra att nya tjänster via exempelvis mobiltelefoner, smartphones och datorer etableras ganska snabbt. Det sker för närvarande en rask utveckling och förbättring av elbilar och andra elektrifierade transportmedel. Nya kollektivtrafikslag har redan tagits fram runt omkring i världen och testförsök pågår på flera ställen i Sverige.

Hur Skövde som stad kommer att påverkas är svårt att förutspå. Det finns möjligheter till att nya kollektivtrafikslag i form av både självkörande och eldrivna fordon kan komma bli aktuellt för Skövde.

■ Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare

Redan idag kopplas olika tjänster till kollektivtrafiken. Tjänster via till exempel mobiltelefoner och smartphones och som inte kräver fysisk närvaro kommer att påverka kollektivtrafiken. Redan nu börjar branschen att erbjuda kunderna olika tjänster som underlättar vardagen och bidrar till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Som en del av genomförandet av planen kommer möjligheterna att bevakas och följas upp.

Genom att erbjuda hyrcykel- och bilpoolssystem skapas förutsättningar som bidrar till att binda ihop kollektivtrafiksystemet för Skövde och regionen. Sådana system kan också leda till att det skapas servicepunkter som till exempel cykelverkstad vid framtidens bytespunkter vilket höjer bytespunkternas attraktionskraft.

■ Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning

Som individer kommer vi att efterfråga effektivare och snålare kommunikationsätt och fossilfria drivmedel. Efterfrågan på hållbara lösningar och produkter kommer då att fortsätta öka. När de hållbara resorna ökar i omfattning tas allt fler marknadsandelar från bilen. Att hela-resan-perspektivet då fungerar och att tjänster tillkopplas kommer att bli allt viktigare. Detta kommer dock inte att räcka för att minska miljöpåverkan tillräckligt visar en rad rapporter¹. Lagar och policyer kan komma att skärpas i samma takt som hållbarhetsmålen kommer att växa i betydelse.

För att nå trafikförsörjningsprogrammets ambitioner krävs även att fritidsresorna ökar och tar marknadsandelar från bilen. Att prioritera tydligare mellan buss och bil när underlaget och staden har förtätats ytterligare kommer att bli nödvändigt.

Utifrån detta perspektiv att prioritera kan det bli aktuellt att framöver utreda ett Buss Rapid Transit-system, BRT, för Skövde och också vilka förutsättningar som behövs för detta system.

STARKA TRENDER

Regionen tog, tillsammans med en rad andra aktörer, fram en underlagsrapport 2015 (se länk nedan) inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet. Följande trender identifierades som ganska starka fram till 2035:

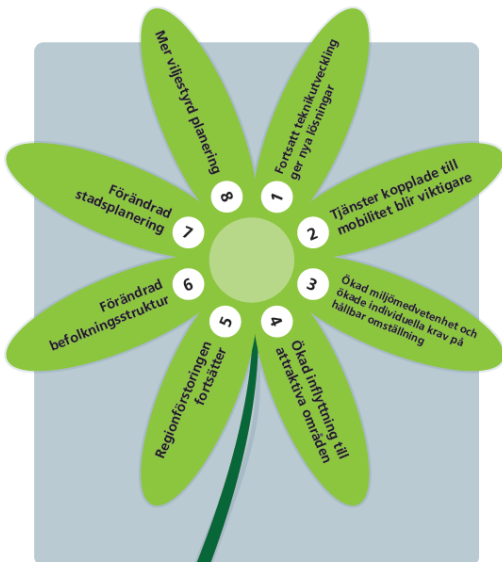
- Fortsatt teknikutveckling ger nya lösningar
- Tjänster kopplade till mobilitet blir viktigare
- Ökad miljömedvetenhet och ökade individuella krav på hållbar omställning
- Ökande inflyttning till attraktiva områden
- Regionförstoringen fortsätter
- Förändrad befolkningsstruktur
- Förändrad stadsplanering
- Mer viljestyrd planering

Länk till Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland, februari 2015:

<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/c11a0480-f878-4313-b12e-8745741db77f/Trend-%20och%20scenarioanalys.pdf?a=false&guest=true>

FOTNOT

¹ Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland, sid 17.



Trender som identifierades som starka och som påverkar framtidens kollektivtrafik.

Källa: Trend- och scenarioanalys för kollektivtrafiken i Västra Götaland.

■ Ökande inflyttning till attraktiva områden

Urbaniseringen gör att allt fler kommer att bo i städer eller större tätorter. Det är också dessa som kommer att utvecklas till ännu starkare noder i kollektivtrafiksystemet¹.

Skövde är redan beskriven som en av regionens viktigaste noder nu och i framtiden i trafikförsörjningsprogrammet. En fortsatt utveckling innebär ett förändrat tänk med ytterligare förtätning både centralt och vid övriga viktiga bytespunkter både i kommunen och omkringliggande kommuner.

■ Regionförstoringen fortsätter

Regionens arbetsmarknadsregioner kommer fortsätta att utvecklas och växa samman genom bland annat en utökning av tågtrafiken enligt Målbild Tåg 2035¹.

Målbilden för tåg har en hög ambition när det gäller var och hur tågtrafiken ska utvecklas i regionen. Det kommer att ge en ökad pendling både till och från Skövde med hållbara transporter, och invånarna kommer att erbjudas allt fler och större arbetsmarknader. Arbetsmarknadsregionerna växer samman mer och underlaget för både arbets- och studiependling samt fritidsresande ökar. Det blir lättare att kunna erbjuda en attraktiv och modern kollektivtrafik.

Enligt Målbild Tåg 2035 förbättras tågtrafiken på Västra stambanan mellan Skövde och Göteborg med tätare avgångar och förbättrad restid samt bättre koppling med Örebro.

När järnvägen mellan Göteborg och Borås byggs år 2028 blir det även bättre koppling till Borås och Landvetter med entimmes trafik utan byte. Detta skapar nya resmöjligheter och Skaraborg och Sjuhärad integreras på så sätt ytterligare i den gemensamma arbets- och utbildningsmarknaden.

Karlstad kommer att kopplas bättre till Skövde via en genomgående tåglinje Karlstad–Skövde–Falköping–Jönköping.

■ Förändrad befolkningsstruktur

Trenden pekar mot allt fler och friskare äldre samt en större invandring och inflyttning till Sverige.

Risken finns för fortsatta inkomst- och förmögenhetsskillnader och att segregationen i regionens städer och tätorter ökar.

En förändrad befolkningsstruktur kommer att påverka Skövde framöver. En förutsättning för att hantera detta kan vara särskilda satsningar för att ge högre tillgänglighet till staden och de hållbara transportmedlen.

■ Förändrad stadsplanering

Stadsplaneringen har riktats allt mer mot skapande av grönområden och ytor för gång och cykel. Kollektivtrafiken har gynnats av satsningarna, då resandet har ökat i våra utpekade noder. Det blir också tydligare att den regionala trafikens utveckling kommer att påverka och styra utvecklingen i städerna och tätorterna.

Trenderna visar på ett allt mindre bilberoende i eller i anslutning till våra städer och tätorter där de hållbara transporterna prioriteras. Det finns stor potential till förtätning i anslutning till exempelvis järnvägsstationer och bytespunkter för kollektivtrafiken. Skövdes stadsplanering kommer framöver påverkas av och behöva anpassas till central förtätning med fler bostäder samt att allt fler resor sker med hållbara transportmedel. För detta behöver Skövde utveckla staden med fler målpunkter söder om centrum för att undvika enkelriktade resbehov.

FOTNOTER

¹ I regionens trafikförsörjningsplan har fem noder pekats ut som viktiga både ur en större arbetsmarknadsregion så väl som viktiga kollektivtrafiknoder.

² Målbild Tåg 2035.

■ Mer viljestyrd planering

Trenden att politiker och tjänstemän utgår ifrån målbilder och visioner när de arbetar med framtidsfrågor, kommer fortsätta. Fördelarna är att invånarna ges möjligheter och starkare incitament att involveras i framtiden. Trenden är också att sociala mål kommer att bli allt viktigare i utvecklingen av transportsystemet.

Vi behöver veta mer om hur de sociala aspekterna kommer att påverka invånarnas val av färdmedel i framtiden.

Resultatet och effekterna av en ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken för Skövde och regionen behöver bedömas.

Vad önskar vi oss för framtiden?

Det behöver bli attraktivare och enklare att gå och cykla i vardagen, till och från arbetet såväl som till fritidsaktiviteterna. Mer väderskyddade utrymmen, elfordon, självkörande fordon och hyrcyklar är några av de förutsättningar som kommer göra att kollektivtrafikens marknadsandel ökar om vi blickar nästan 20 år framåt i tiden.

Det ska vara lättare att kombinera olika färd sätt jämfört med idag – lätt att byta mellan buss och cykel, variera sig och känna sig trygg med val av färd sätt.

Stadsstrukturen är bättre anpassad till att fler människor lever och bor i staden nära till kollektivtrafik.

Resvaneundersökning i Skövde tätort

Våren 2017



Titel: Resvaneundersökning i Skövde tätort, våren 2017
Skapat av: Intermetra Business & Market Research Group AB
Författare: Markus Lagerqvist, Michaela Andersson
Dokumentdatum:2016-05-19
Projektnummer:1260-1579
Version: Version 3

Uppdragsgivare: Västtrafik AB
Kontaktperson: Per Norin, Christina Pilemarker

Innehåll

Förord.....	1
Sammanfattning av resultaten.....	2
Skövdeborna gör 96 000 resor om dagen	2
Var femte resa görs med kollektivtrafiken	2
Hälften åker bil varje dag.....	3
Tydliga attitydskillnader mellan olika stadsdelar	3
Många skulle gärna dra ned på sitt bilåkande.....	3
Bil dominerar för de flesta typer av ärenden	3
Invånarna reser 1,2 miljoner kilometer om dagen	4
Bilresor genererar två tredjedelar av trafikarbetet	4
Fyra faser på dygnet.....	4
1. Metod och genomförande	5
1.1 Metod	5
1.2 Målgrupp.....	5
1.3 Svarsfrekvens.....	6
1.4 Undersökningens validitet	7
1.5 Statistisk säkerhet	8
1.6 Viktning av materialet	10
1.7 Geografisk kodning.....	10
1.8 Förflyttningar som ingår i resvaneundersökningen	10
2. Andelen kollektivresor.....	11
2.1 Antal resor.....	11
2.2 Orsak till att inte ha rest.....	12
2.3 Andel kollektivresor	13
3. Tillgång till olika färdmedel	18
3.1 Tillgång till bil	18
4. Färdmedelsval	20
4.1 Nyttjande av olika färdmedel.....	20
4.2 Fördelning över huvudfärd sätt.....	22
5. Synen på att resa kollektivt i Skövde.....	23
5.1 Synen på Västtrafik.....	23

5.2 Synen på att resa i Skövde tätort.....	25
6. Attityder till minskat bilåkande	28
6.1 Attityder till ett minskat bilåkande	29
6.2 Önskemål på kollektivtrafiken.....	32
7. Ärenden.....	33
7.1 Ärenden.....	33
7.2 Färsätt och ärenden	35
8. Reslängd och restid	37
8.1 Reslängd.....	37
8.2 Restid	39
9. Trafikarbetets fördelning	41
9.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel	41
9.2 Trafikarbetet fördelat på reslängder.....	42
9.3 Trafikarbetet fördelat på ärende.....	42
9.4 Trafikarbetets fördelning över dygnet och färdmedel	43
10. Bakgrundsfrågor	44
10.1 Kön och ålder.....	44
10.2 Sysselsättning.....	44
11. Resematrix.....	45
Bilaga: Listade berättande svar.....	48
Bilaga: Enkät och resedagbok.....	86

Förord

Västtrafik har, i samarbete med Västra Götalandsregionen och Skövde stad, låtit genomföra en resvaneundersökning i Skövde tätort, inklusive Skultorp. Fokus för undersökningen ligger på marknadsandelarna för olika trafikslag, gällande resor som de boende gör till/från/inom staden. Undersökningen ska även ge information om resandets omfattning, reseströmmar med start- och målpunkter, samt invånarnas attityder avseende resandet – för Skövde tätort och de elva stadsdelarna i staden.

Intermetra Business & Market Research Group AB fick därför i februari 2017 i uppdrag att genomföra en resvaneundersökning bland tätortens invånare. Resultaten redovisas i denna rapport.

Projektgruppen på Intermetra har bestått av Markus Lagerqvist (projektansvarig), Rune Broo (statistikonsult) och Michaela Andersson (projektassistent).

Göteborg, maj 2017

Intermetra Business & Market Research Group AB



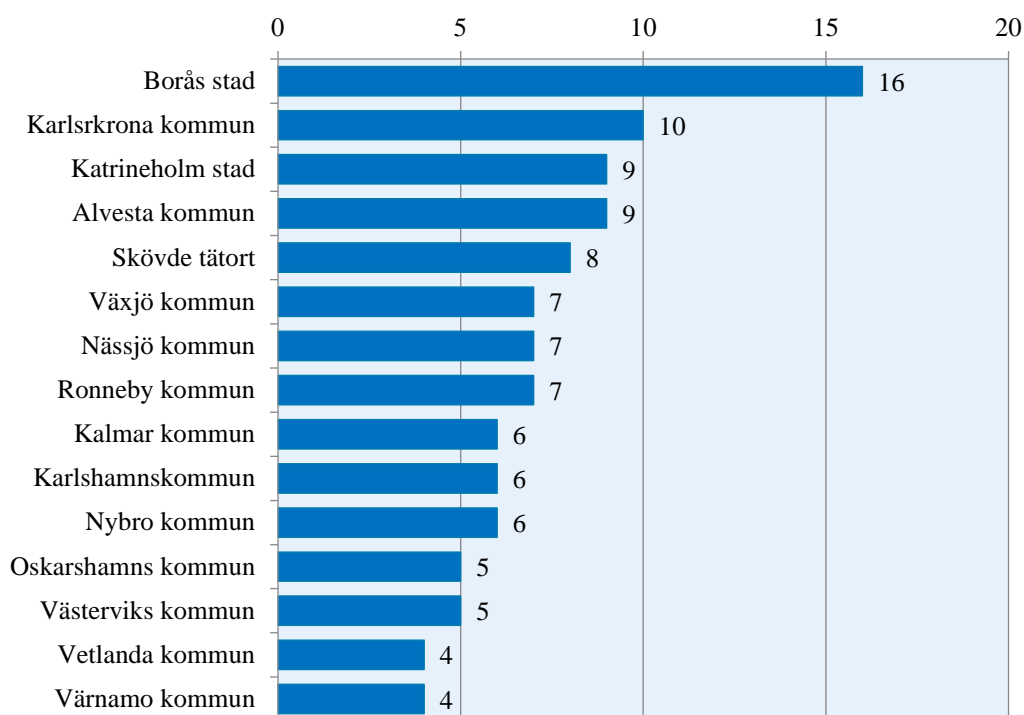
Sammanfattning av resultaten

Skövdeborna gör 96 000 resor om dagen

Varje vardag gör 83 procent av invånarna i Skövde tätort, inklusive Skultorp, minst en resa. Totalt görs närmare 96 000 resor. Det innebär i genomsnitt 2,3 resor per invånare och dag.

Var femte resa görs med kollektivtrafiken

Bil är det överlägset vanligaste färdmedlet. Två av tre resor inom eller till/från Skövde tätort görs med bil, var fjärde med görs med cykel eller till fots och knappt var tionde med kollektivtrafik. Andelen kollektivtrafik är jämförbar med andra mindre svenska städer.



■ Andel kollektivresor (%). Jämförelse från genomförda RVU:er 2012-2015.

Av de motoriserade resorna görs elva procent med kollektivtrafik. Kollektivtrafikens andel skiljer sig mellan de olika stadsdelarna, med högst andel av de motoriserade resorna i Centrum och Ryd och lägst andel i Billingslutningen, Dälderna och Norrmalm.

Bland resor helt inom en enskild stadsdel görs endast en procent med kollektivtrafik, men drygt 60 procent med cykel eller till fots.

Andel kollektivresor av alla resor från/inom Skövde tätort	8 %
Andel koll.resor av motoriserade resor från/inom Skövde tätort	11 %

Hälften åker bil varje dag

Nio av tio hushåll har tillgång till åtminstone en bil. Bil är det oftast använda färdmedlet – drygt 40 procent reser med bil varje dag och tre av fyra åtminstone två dagar i veckan.

Endast åtta procent är dagliga kollektivpendlare och en av fem åker kollektivt åtminstone någon dag i veckan. Andelen kollektivresenärer är högst bland personer under 25 år.

Tydliga attitydskillnader mellan olika stadsdelar

De flesta invånare upplever att de har nära till en hållplats och den kunskap de behöver för att resa kollektivt. Däremot upplever många att det inte är prisvärt att resa kollektivt inom tätorten.

Synen på hur det fungerar att resa kollektivt skiljer sig tydligt åt beroende på var i tätorten man bor.

I Dälderna och Billingesluttningen finns en större andel som har långt till en hållplats. Här finns också störst kritik mot linjeutbudet. Lägst andel missnöjda med utbudet återfinns bland boende i Centrum.

Många skulle gärna dra ned på sitt bilåkande

Närmare 40 procent av invånarna reser idag bil minst en dag i veckan, men skulle vilja dra ned på bilresandet. Av dessa har var fjärde redan dragit ned på bilresandet eller har funderat på hur de skulle kunna göra det. Andelen är högst i Horsås.

Önskemål från bilister som skulle hjälpa konverteringen till mer kollektivresande handlar förutom lägre priser oftast om nya/bättre förbindelser och nya hållplatslägen.

Bil dominerar för de flesta typer av ärenden

Bil står för en majoritet av resorna för de flesta typer av ärenden – allra högst är andelen för att hämta/lämna barn och olika typer av inköp och service.

Undantaget är resor till skola/studier som ofta görs med kollektivtrafik.

Invånarna reser 1,2 miljoner kilometer om dagen

Varje vardag genererar invånarna i Skövde tätort, inklusive Skultorp, totalt 1,2 miljoner reskilometer. Medianresan är ca 3,5 kilometer lång och varar 20 minuter.

En stor majoritet av resorna är under fem km. Bland bilresorna är hälften under tre km långa.

Bilresor genererar två tredjedelar av trafikarbetet

Resor med bil genererar närmare två tredjedelar av det totala antalet resta kilometer per dygn, medan kollektivtrafiken står för en knapp tredjedel.

Ungefär hälften av trafikarbetet genereras av resor under 50 km och hälften av resor över 50 km.

Fyra faser på dygnet

Vardagsresandet kan delas in i fyra faser; en puckel under morgontimmarna, som kulminerar runt kl. 07.30, en period med medelhögt resande dagtid, en andra puckel under eftermiddag, och tidig kväll, som kulminerar runt kl. 16.30, och de mindre trafikintensiva nattimmarna.



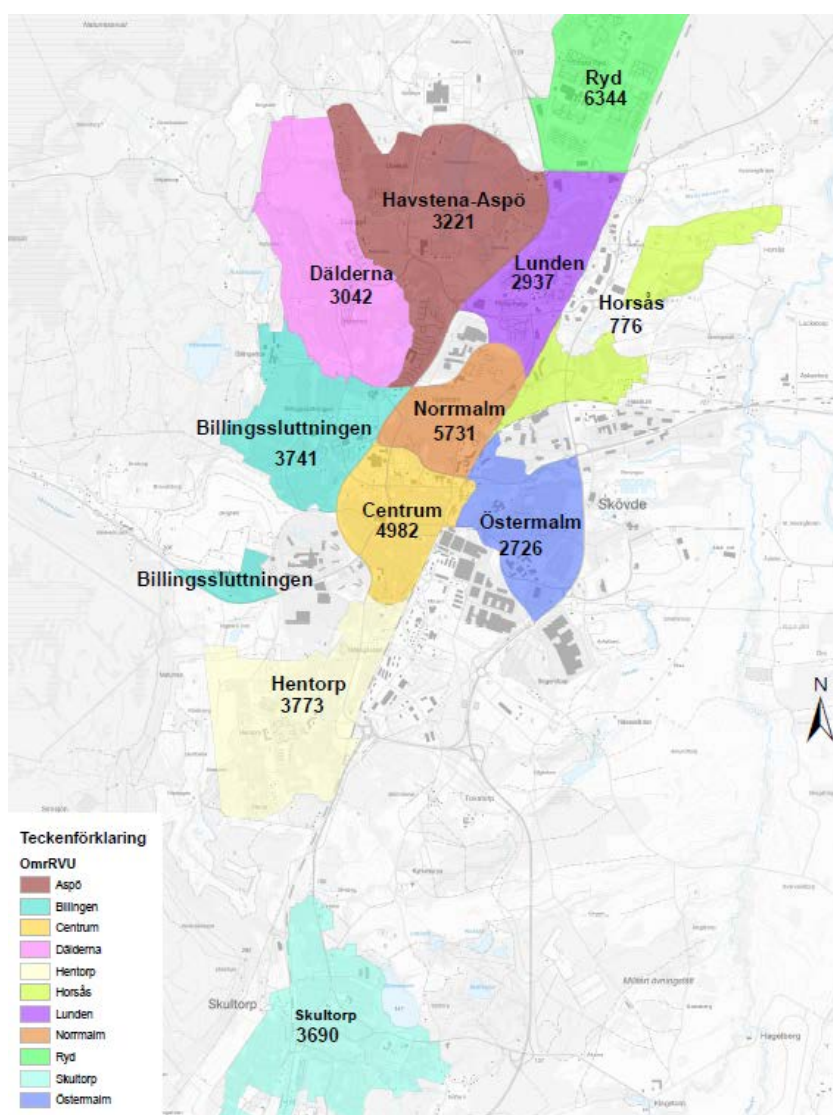
1. Metod och genomförande

1.1 Metod

Informationen samlades in med hjälp av telefonintervjuer, där varje respondent fick redogöra för sina resor under den föregående dagen. Intervjuerna fördelades så att andelen respondenter som svarade för var och en av veckans vardagar – måndag till fredag – spreds jämt. Intervjuerna genomfördes under perioden 22 mars–11 april 2017.

1.2 Målgrupp

Undersökningen är giltig för boende i de elva stadsdelarna Skövde stad, i åldern 16–84 år. Urvalet drogs från Statens personadressregister (SPAR) som tillhandahålls av Skatteverket och omfattar samtliga personer som är folkbokförda i Sverige.



Figur 1.1: Skövde stad, med stadsdelar

Tabell 1.1: Befolkningens och urvalets fördelning över stadsdelar

	Antal i befolkningen (antal)	Andelar i befolkningen (%)	Antal i urvalet (antal)	Andelar i urvalet (%)
Ryd	6 344	15,5 %	190	8,9 %
Horsås	776	1,9 %	72	3,4 %
Lunden	2 937	7,2 %	208	9,8 %
Havstena-Aspö	3 221	7,9 %	186	8,9 %
Dälderna	3 042	7,4 %	218	10,2 %
Billingsluttningen	3 741	9,1 %	205	9,6 %
Norrmalm	5 731	14,0 %	336	15,8 %
Centrum	4 982	12,2 %	180	8,4 %
Östermalm	2 726	6,7 %	76	3,6 %
Hentorp	3 773	9,2 %	222	10,4 %
Skulptorp	3 690	9,0 %	225	10,6 %
Annat*	-	-	13	0,0 %
Totalt	40 963	100 %	3 000	100 %

*Personer som i urvalet tillhört någon av stadsdelarna, men som vid analysen visat sig bo precis utanför stadsdelsgränsen. Dessa har ändå inkluderats i totalen.

1.3 Svarsfrekvens

Den totala svarsfrekvensen var 40 procent, enligt tabellen nedan.

Tabell 1.2: Bortfall och svarsfrekvens

	Antal	Procent
Bruttourval	6 500	-
Övertäckning		
Ej målgruppsaktuell	171	-
Felmeddelande/fel nummer	563	-
Nettourval	5 766	100 %
Bortfall		
Vägran, vill ej svara	310	5 %
Ej svar	2 074	36 %
Telefonsvarare, mobilsvar	889	15 %
Ej tid, ej anträffbar	362	6 %
Genomförda intervjuer	2 131	40 %

1.4 Undersökningens validitet

Att en undersökning har hög validitet innebär att den verkligen mäter det som den är avsedd att mäta. I detta fall att undersökningens resultat ger en rättvisande bild av resvanorna bland alla invånare i åldern 16–84 år i Skövde tätort. Låg validitet kan bero på ett flertal olika anledningar, såsom felaktigt formulerade frågor, felaktigt urval eller metodval.

I den aktuella undersökningen torde de största potentiella orsakerna till validitetsproblemen vara följande faktorer:

- Låg svarsfrekvens
- Svårigheter att ge korrekta svar

Låg svarsfrekvens är ett problem endast om de som inte svarat väsentligen skiljer sig från de som svarat. Vi vet inte hur stor denna eventuella skillnad är, men i andra resvaneundersökningar har undersökningar av bortfallet visat att skillnaden i resvanor normalt är liten.

Ålders- och könsfördelningen i urvalet följer förhållandevis väl den verkliga fördelningen i befolkningen, men de skillnader som finns har kompenserats för genom viktning av resultaten.

Tabell 1.3: Åldersfördelning i urvalet, jämfört med befolkningen

	Andelar i undersökningen (%)	Andelar i befolkningen (%)
16–19 år	5	5
20–25 år	10	12
26–29 år	7	8
30–39 år	16	15
40–49 år	16	15
50–59 år	16	16
60–64 år	5	7
65–84 år	24	21
Totalt	100 %	100 %

Den andra potentiella källan till problem med validiteten är svårigheter att korrekt beskriva de genomförda resorna. Detta gäller framför allt:

- Angivelser av avstånd (km)
- Angivelser av korrekta adresser
- Restider

Angivelser av avstånd är svåra för respondenterna, framför allt om de avser sträckor som man sällan reser, eller när man reser med kollektivtrafik. Det är enklare att uppskatta sträckan för resor som görs med bil, cykel eller till fots. Det är även lätt att av misstag ange avstånd i fel måttenhet (t.ex. meter i stället för km). För att eliminera effekter av extremvärden, har i alla beräkningar som rör avstånd, exkluderats resor över 1 500 km (oavsett färd sätt) liksom

förflyttningar till fots eller med cykel där det angivna avståndet är över 30 km. De senare för att en del svarande uppenbarligen angivit längden i meter i stället för km.

I resedatafilen har enbart förflyttningar till fots eller med cykel där det angivna avståndet är över 30 km korrigerats (längden har satts till 0 km).

Angivelser av adresser är ett problem då respondenterna inte alltid kan ange en korrekt adress eller anger en adress av typ "apoteket" eller "ICA". Detta har i möjligaste mån korrigerats i adresskodningen, genom att ta fram adresser till angivna platser i de fall det är möjligt, t.ex. affärer, skolor, hållplatser etc.

Restider beräknas utifrån start- och sluttider för resan, vilka ofta angivits ganska ungefärligt, vilket medför att det finns en betydande osäkerhet i analysen av dessa.

1.5 Statistisk säkerhet

Det är omöjligt att ge några enkla generella siffror för den statistiska säkerheten i materialet. Den varierar beroende på vilka variabler vi mäter (t.ex. antal resor mellan två stadsdelar, hur ofta man åker kollektivt etc.), vilka mått vi använder (andelar, medelvärden, antal) och inte minst hur stora de olika studerade delgrupperna är i urvalet.

Tabellen nedan visar uppskattade felmarginaler vid exempel på olika uppmätta andelar med 95 % konfidens vid olika nivåer på antal svar.

Tabell 1.4: Felmarginaler vid olika uppmätta andelar och antal svar netto

	Svar n=20	Svar n=50	Svar n=100	Svar n=200	Svar n=300	Svar n=500	Svar n=2000
Andel 5/95 %	±9,6 %	±6,0 %	±4,3 %	±3,0 %	±2,5 %	±1,9 %	±1,0 %
Andel 10/90 %	±13,1 %	±8,3 %	±5,9 %	±4,2 %	±3,4 %	±2,6 %	±1,3 %
Andel 20/80 %	±17,5 %	±11,1 %	±7,8 %	±5,5 %	±4,5 %	±3,5 %	±1,8 %
Andel 30/70 %	±20,1 %	±12,7 %	±9,0 %	±6,4 %	±5,2 %	±4,0 %	±2,0 %
Andel 40/60 %	±21,5 %	±13,6 %	±9,6 %	±6,8 %	±5,5 %	±4,3 %	±2,1 %
Andel 50 %	±21,9 %	±13,9 %	±9,8 %	±6,9 %	±5,7 %	±4,4 %	±2,2 %

När det gäller medelvärden och antal resor blir bilden mer komplex, eftersom vi där också måste ta hänsyn till hur variationen ser ut och hur stor den är för varje enskild variabel för att kunna beräkna att kunna beräkna säkerheten.

De antal resor som beräknats mellan olika stadsdelar, orter etc. är uppräknade till befolkningsnivå med faktorn 19,3. Detta innebär att osäkerheten i antalet resor blir betydande redan av det skälet att tio resor i urvalet blir 193 resor i slutresultatet. Medan de allra flesta uppgifterna håller sig inom rimliga osäkerhetsmarginaler, kommer med nödvändighet några att slå fel.

Det kan ge ett bedrägligt sken av säkerhet att vi anger antalet resor mycket exakt i totalmatrisen. Vi har ändå behållit denna exakthet, för att göra det möjligt att fritt räkna samma olika uppgifter i matrisen utan att lagra avrundning på avrundning.

Tabellen nedan anger hur stort konfidensintervallet (95 procent konfidens) runt ett visst antal resor är under förutsättningen att vi dragit ett obundet slumpmässigt urval och inte har några andra osäkerhetskällor.

Tabell 1.5: Konfidensintervall

Angivet antal	Konfidensintervallets undre gräns	Konfidensintervallets övre gräns
100	0	200
200	70	330
500	300	700
1 000	700	1 300
2 000	1 600	2 400
5 000	4 360	5 650

Observera att även säkerheten i uppgifterna om antal resor mellan olika stadsdelar påverkas av flera faktorer:

- den normala osäkerheten som orsakas av att vi drar ett urval ur populationen
- bortfallet
- osäkerheten i korrektionsvägningen
- fel eller saknade uppgifter från de svarande

Vi kan beräkna den första osäkerheten (urvalsosäkerheten), men bara gissa de tre övriga.

Man måste också ta hänsyn till de övriga tre osäkerhetsfaktorerna ovan. Ett tämligen subjektivt förslag är att lägga till 50 procent till osäkerhetsmarginalen ovan.

OBS! Resultat i rapporten som är baserade på färre än 50 svar har markerats med en asterisk, för att indikera att de är statistiskt osäkra och bör tolkas med försiktighet.

1.6 Viktning av materialet

Vid analysen har fördelningen av de inkomna svaren jämförts med befolkningsfördelningen i kommunen avseende:

- Åldersgrupper
- Kön

Grupper som är under- eller överrepresenterade har viktats upp eller ned för att avspegla deras verkliga andel av populationen. Samtliga resultat som presenteras i rapporten bygger på viktade värden. Vid uppskrivningen till populationsnivå har även tagits hänsyn till avståndsangivelser och restider.

1.7 Geografisk kodning

Vid bearbetningen av resedagböckerna har resornas start- och slutpunkter kodats med kommun- och stadsdelskoder.

I de fall där en exakt adress inte angivits eller kunnat tas fram har i vissa fall en approximativ adress angivits hellre än att lämna uppgiften blank. I de fall gata har angivits, men utan gatunummer har gatunummer 1 har använts.

1.8 Förflyttningar som ingår i resvaneundersökningen

Alla förflyttningar, oavsett ärende eller färd sätt, som respondenterna gjort under resdagen ingår i undersökningen, så länge respondenten utträttat ett ärende.

Respondenterna har redogjort för förflyttningar som gjorts från kl. 04.00 på morgonen till kl. 03.59 på morgonen nästa dag. ▣

Två undantag har gjorts:

- Förflyttningar där promenaden är själva ärendet ingår inte. Det kan t.ex. handla om en joggingtur eller en promenad för att rasta hunden.
- Förflyttningar som ingår i respondenternas yrkesutövning, t.ex. för personer som arbetar som bussförare, kurirer eller brevbärare ingår inte. Däremot ingår deras förflyttningar till och från arbetet, eller under lunchraster.

2. Andelen kollektivresor

I detta kapitel beskrivs övergripande invånarnas resor, samt olika färdmedels andelar – för resor inom och till/från Skövde tätort som helhet, samt de olika stadsdelarna inom Skövde tätort.

Speciellt fokus läggs på andelen kollektivtrafik av den motoriserade trafiken.

Läshjälp: Definition av begreppet ”resa”

Med resa avses i denna rapport en förflyttning från en plats till en annan för att utträta ett ärende. Även hemresa från t.ex. arbete räknas som en resa.

Enbart byte av färdmedel räknas inte som ett ärende, utan flera färdmedel kan ingå i en och samma resa.

Under intervjun fanns utrymme för att redogöra för totalt åtta förflyttningar under resdagen.

2.1 Antal resor

Under en genomsnittlig dag – utslaget på hela veckan – genomför drygt åtta av tio invånare i Skövde stad minst en resa. Detta innebär 2,3 resor per invånare och 2,8 resor per de invånare som rest under dagen. Totalt gör de boende i staden ca 96 000 resor varje vardag.

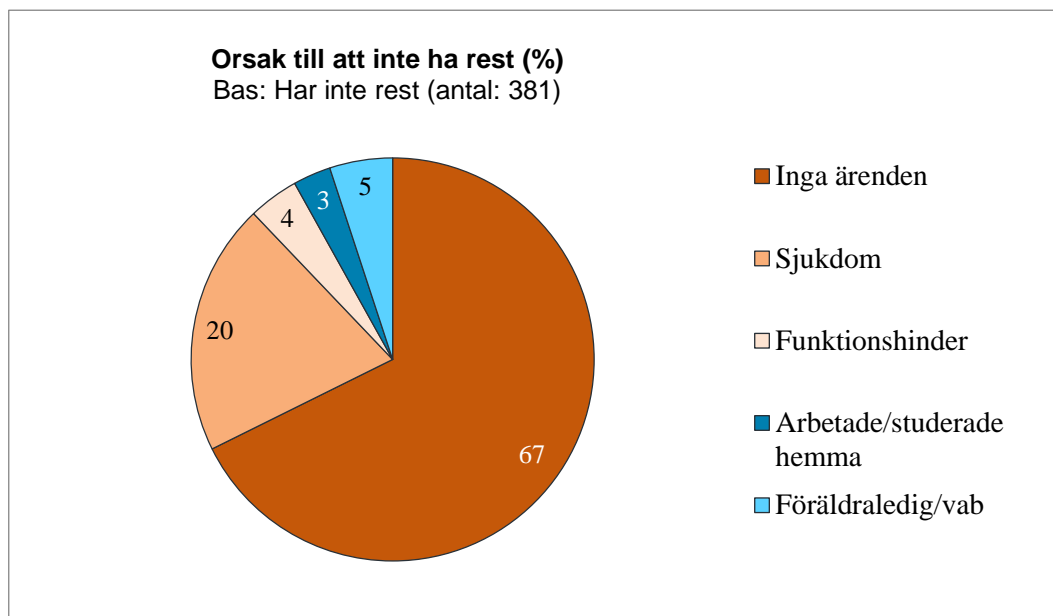
Yngre och medelålders reser mer än pensionärer, vilka i genomsnitt endast gör 1,6 resor per vardag. Skillnaderna mellan män och kvinnor är små.

Tabell 2.1: Andel och antal av populationen som rest, samt antal resor (n=267–2 131)

	Andel som rest	Resor per dag för alla individer	Resor per dag för individer som rest	Totalt antal individer som reser per dag	Totalt antal resor per dag
Totalt	83	2,3	2,8	33 870	95 946
Män	82	2,3	2,8	17 148	47 238
Kvinnor	83	2,4	2,9	16 722	48 697
16-24 år	86	2,2	2,6	6 241	15 907
25-44 år	87	2,7	3,1	14 441	25 520
45-64 år	89	2,6	2,9	7 607	40 110
65-84 år	65	1,6	2,5	6 981	13 713

2.2 Orsak till att inte ha rest

Det överlägget vanligaste skälet till att inte ha rest under sin resdag är att man inte hade några ärenden. Den näst vanligaste orsaken är sjukdom.



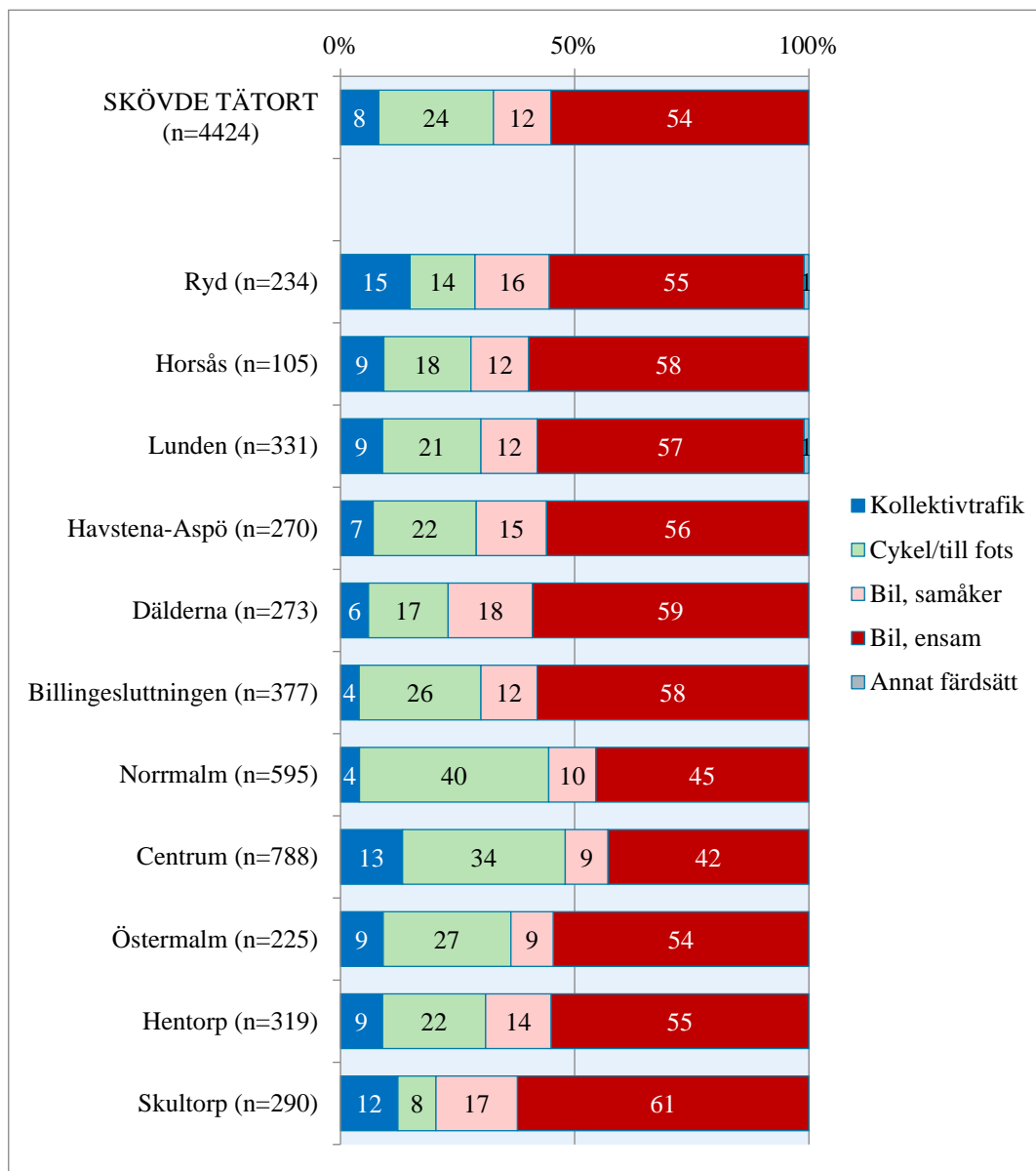
Figur 2.1: Orsak till att inte ha rest under den aktuella resdagen



2.3 Andel kollektivresor

Av alla resor som görs inom eller med start i Skövde tätort, inklusive Skultorp, görs endast åtta procent med kollektivtrafik. Bil står för två tredjedelar av resorna.

Kollektivtrafikens andel är låg för resor från eller inom samtliga stadsdelar, men det finns tydliga skillnader, där kollektivtrafiken står för en större andel för Ryd, Centrum och Skultorp. Lägst andel kollektivresor görs i Norrmalm och Billingsluttningen.

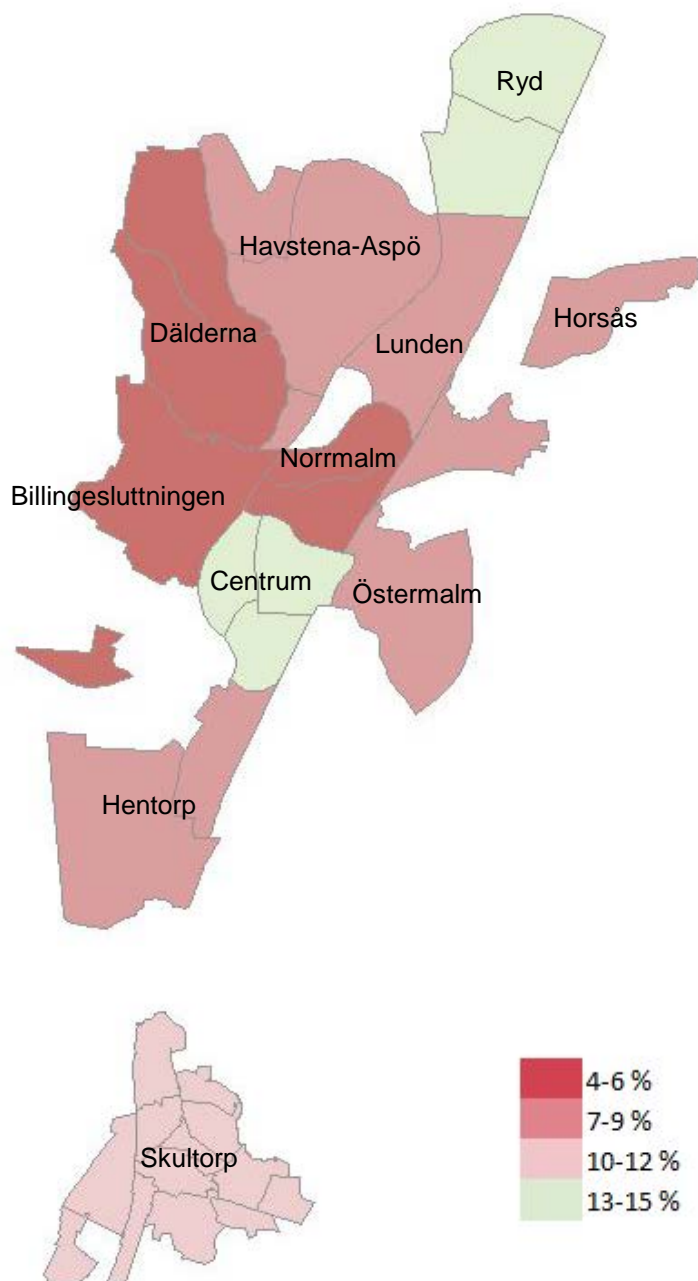


Figur 2.2: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdssätt beroende på vilka sträckor kommuninvånarna reser – resor helt inom eller påbörjande inom respektive stadsdel.

Den största skillnaden mellan stadsdelarna är mellan andelen bilresor och resor till fots eller med cykel, där en stor andel resor görs med cykel eller till fots för Norrmalm och Centrum.

Andelen bilresor är högst för Skultorp och Dälderna, där närmare 80 procent av resorna görs med bil. Detta kan jämföras med 51 procent i Centrum och 55 procent i Norrmalm.

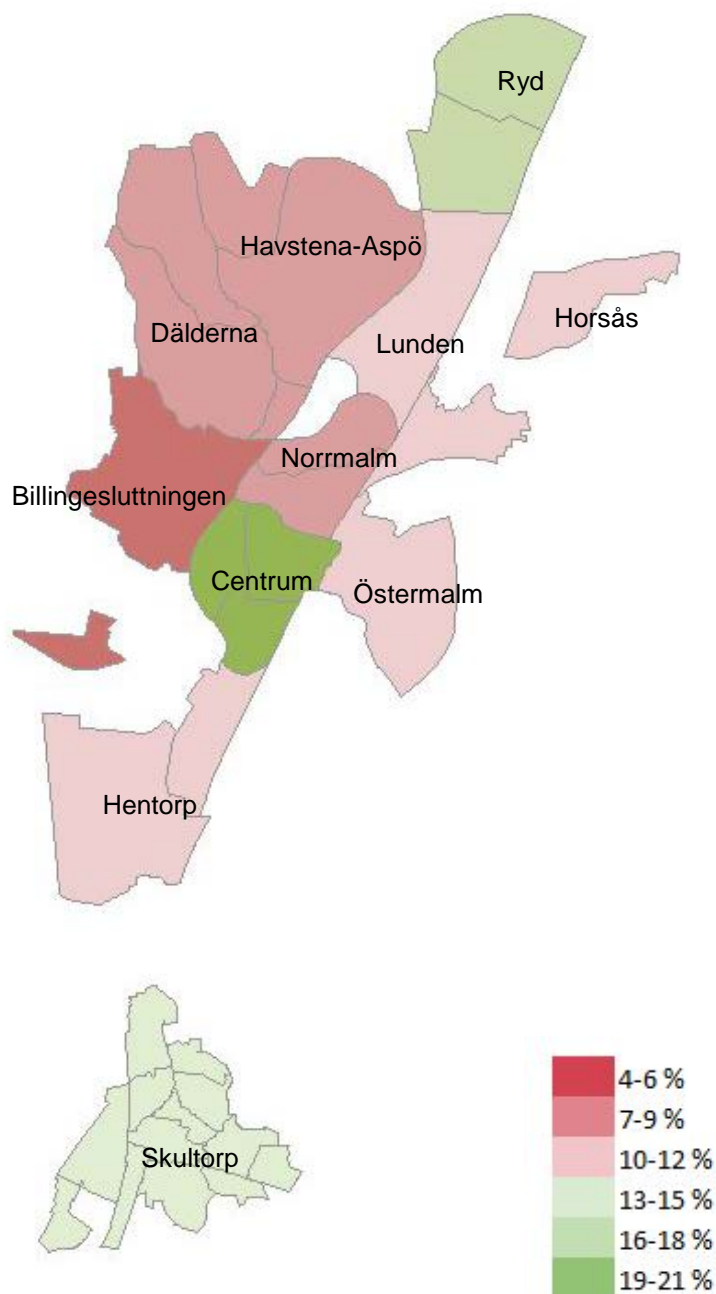
Figur 2.3: Andel resor som görs med kollektivtrafik



Sett enbart till de motoriserade resorna (dvs. exkl. gång- och cykelresor), görs elva procent med kollektivtrafik.

Högst andel kollektivresor görs då i Centrum, följt av Ryd. Andelen är under tio procent i Billingsluttningen, Norrmalm, Dälderna och Havstena-Aspö.

Figur 2.4: Andel motoriserade resor som görs med kollektivtrafik



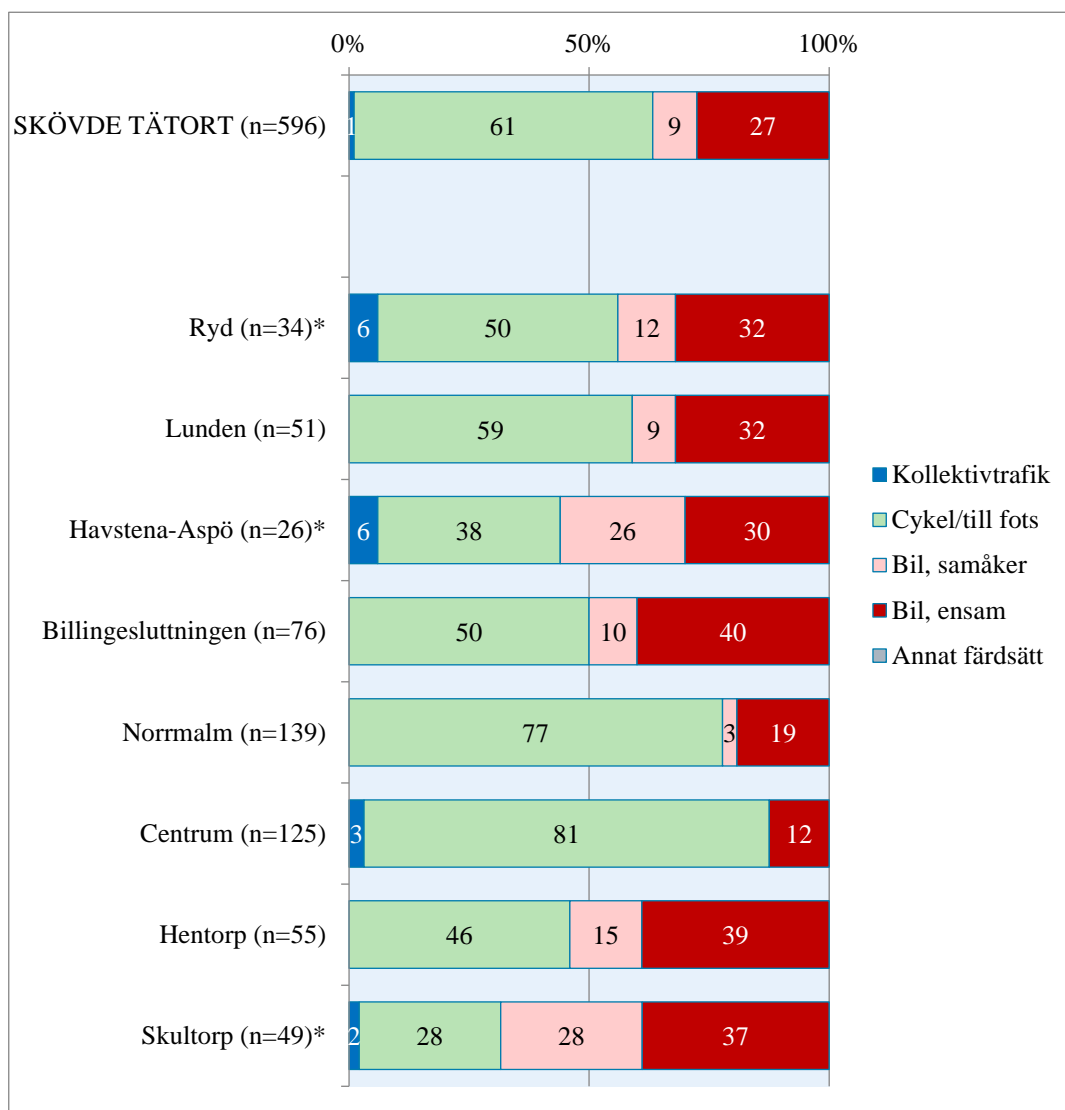
Tabell 2.2: Andel kollektivresor av de motoriserade resorna inom respektive stadsdel, eller som påbörjas inom stadsdelen

	Andel (%)
Ryd	17
Horsås	11
Lunden	11
Havstena-Aspö	9
Dälderna	8
Billingsluttningen	6
Norrmalm	7
Centrum	20
Östermalm	12
Hentorp	11
Skulptorp	13
SKÖVDE TÄTORT, INKL. SKULTORP	11



Resor helt inom en enskild stadsdel (med start- och målpunkt inom samma stadsdel) görs mycket sällan med kollektivtrafik. Av resor med start- och målpunkt inom samma stadsdel görs endast en procent med kollektivtrafik och 61 procent med cykel eller till fots.

Beroende på vilken stadsdel det är görs de resorna oftast antingen med bil eller med cykel/till fots. Inom Centrum görs över 80 % av förflyttningarna till fots, jämfört med runt hälften i Hentorp och Billingesluttningen.



Figur 2.5: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdssätt beroende på vilka sträckor kommuninvånarna reser – resor helt inom respektive stadsdel.

*OBS! Få svar, tolkas med stor försiktighet.

Horsås, Dälderna och Östermalm särredovisas inte då det gjorts färre än 20 resor helt inom stadsdelen.

3. Tillgång till olika färdmedel

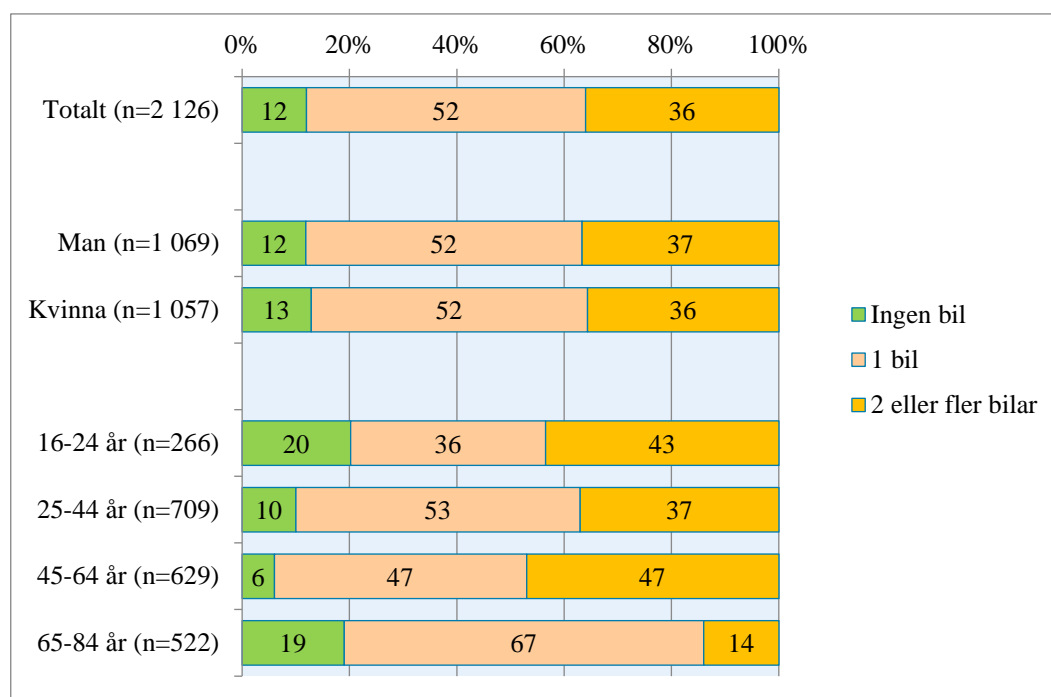
I detta kapitel beskrivs övergripande invånarnas förutsättningar att använda olika färdmedel, med fokus på bil och kollektivtrafik.

3.1 Tillgång till bil

Runt 90 procent av hushållen har tillgång till åtminstone en bil, och i 36 procent av hushållen finns två eller fler bilar.

Hushåll helt utan bil finns framför allt bland yngre och pensionärer, där runt var femte saknar bil.

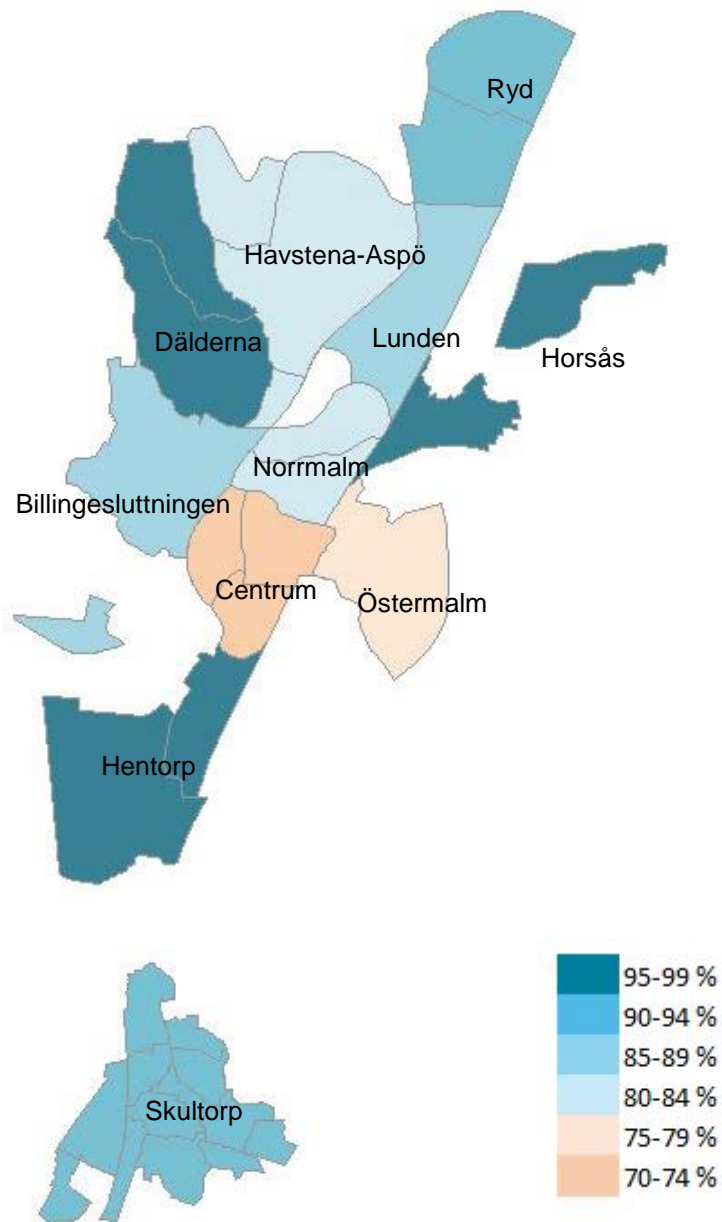
Tillgången till bil skiljer sig tydligt mellan olika hushållstyper; störst andel utan bil finns bland singelhushåll utan barn, där fyra av tio hushåll helt saknar bil. Bland hushåll över 65 år har endast 14 procent mer än en bil i hushållet.



Figur 3.1: Andel invånare med tillgång till bil, inkl. leasing- eller förmånsbil i hushållet

Biltillgången skiljer även mellan stadsdelarna – andelen hushåll med tillgång till minst en bil går från 98 procent i Horsås och Dälderna, till endast 70 procent i Centrum och 78 procent i Östermalm.

Figur 3.2: Bilinnehav per stadsdel



4. Färdmedelsval

I detta kapitel beskrivs invånarnas nyttjande av olika färdmedel för resor inom tätorten, inklusive Skultorp, och resornas fördelning mellan dessa. Jämförelser görs mellan olika demografiska grupper.

Läshjälp: Definition av begreppet ”huvudfärdsätt”

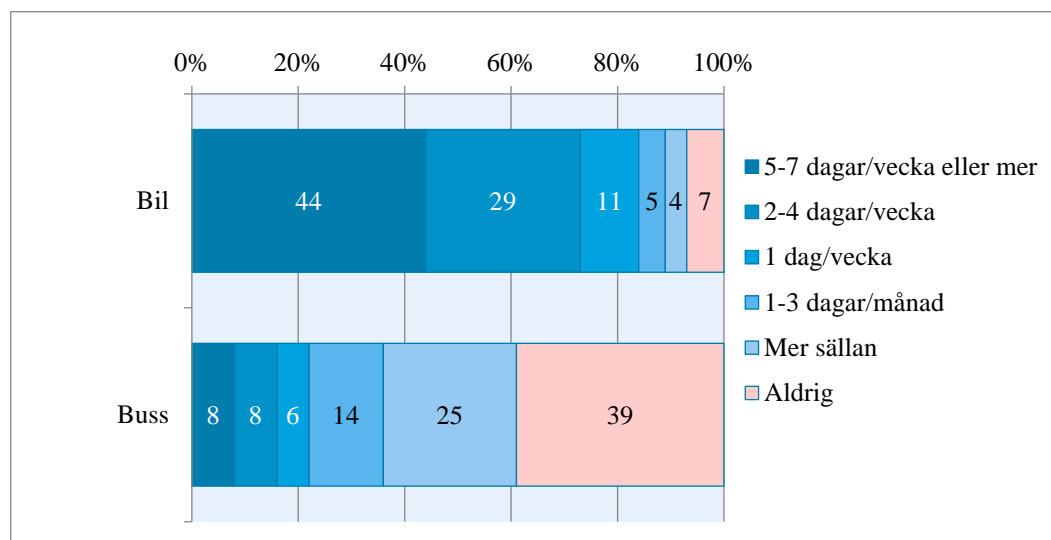
I resdagboken fanns möjlighet att för varje förflyttning ange ett eller flera olika färdmedel, t.ex. om man först går till busshållplatsen, sedan tar bussen till stationen och därefter fortsätter med tåg. Vid sammanställningar av totala fördelningar mellan färdmedel har ett huvudfärdsätt tilldelats varje resa, t.ex. räknas en resa med bil och buss som en bussresa och en resa med gång och bil som en bilresa.

Färdsätten har rankats enligt följande ordning: flyg > tåg > buss > taxi > bil > mc > moped > färdtjänst > cykel > spårvagn > till fots > annat

4.1 Nyttjande av olika färdmedel

Tre av fyra invånare reser med bil åtminstone två dagar i veckan, jämfört med 16 procent som reser kollektivt.

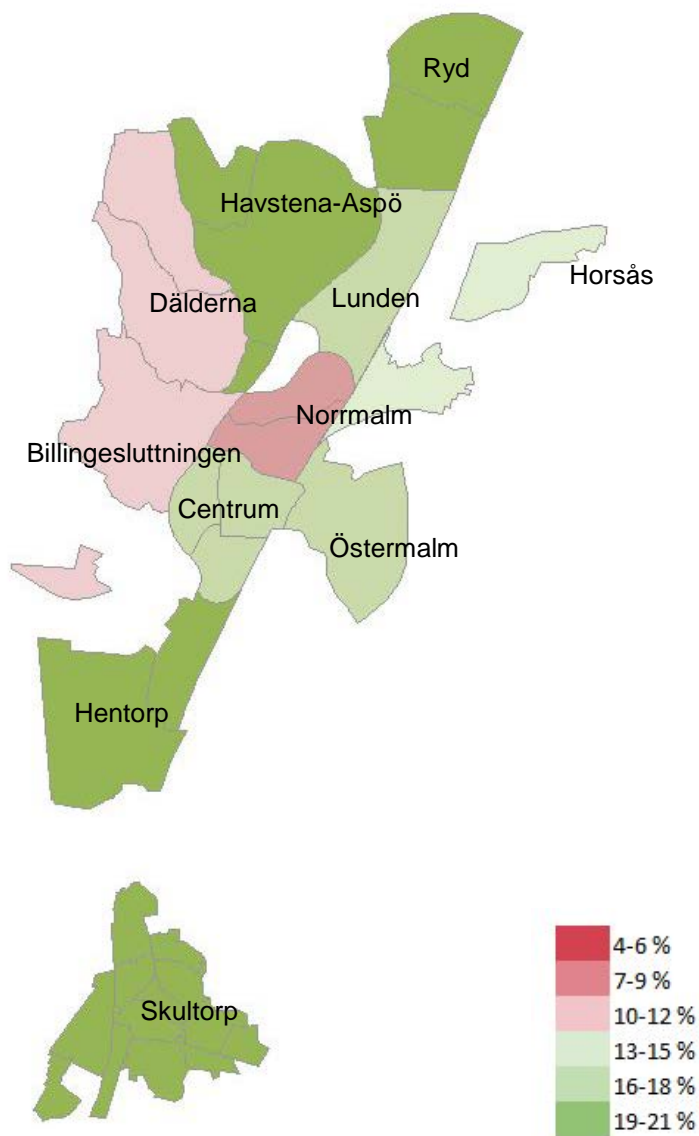
Närmare 40 procent reser aldrig med buss inom tätorten.



Figur 4.1: Invånarnas nyttjandefrekvens för olika färdmedel (bas=2 131).

För resor inom Skövde tätort skiljer sig andelen frekventa bussresenärer beroende på stadsdel, med lägst andel bland boende i Norrmalm och högst i Ryd, Havstena-Aspö, Hentorp och Skultorp.

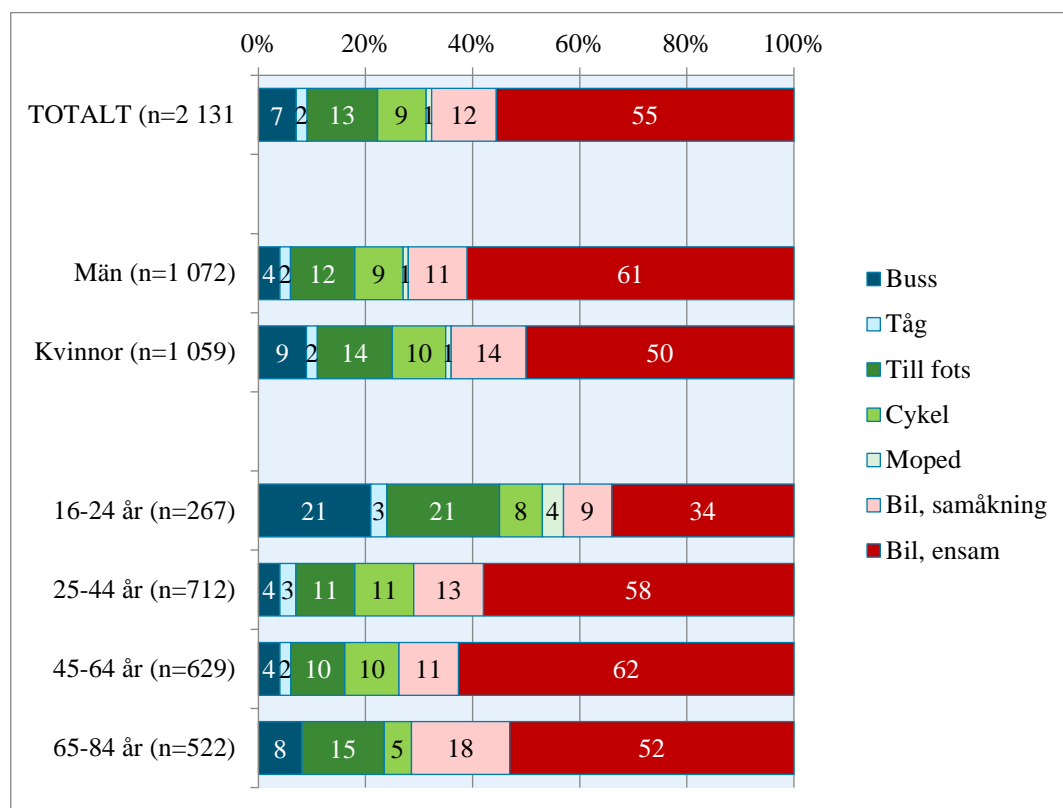
Figur 4.2: Andel bussresenärer per stadsdel (reser buss inom tätorten, inklusive Skultorp, minst 2 dagar/vecka)



4.2 Fördelning över huvudfärdsätt

Av invånarnas resor utgörs hela 55 procent av bilresor med bara är en person i bilen. Ytterligare tolv procent är samåkning i bil.

Hållbart resande – kollektivtrafik, cykel eller till forts – står för knappt var tredje resa.



Figur 4.3: Resornas fördelning mellan olika huvudfärdsätt beroende kön och ålder

Yngre väljer i avsevärt högre grad hållbara färdsätt – bland invånare under 25 år står kollektivtrafik för 24 procent av resorna och hållbart resande totalt för 53 procent av alla resor.

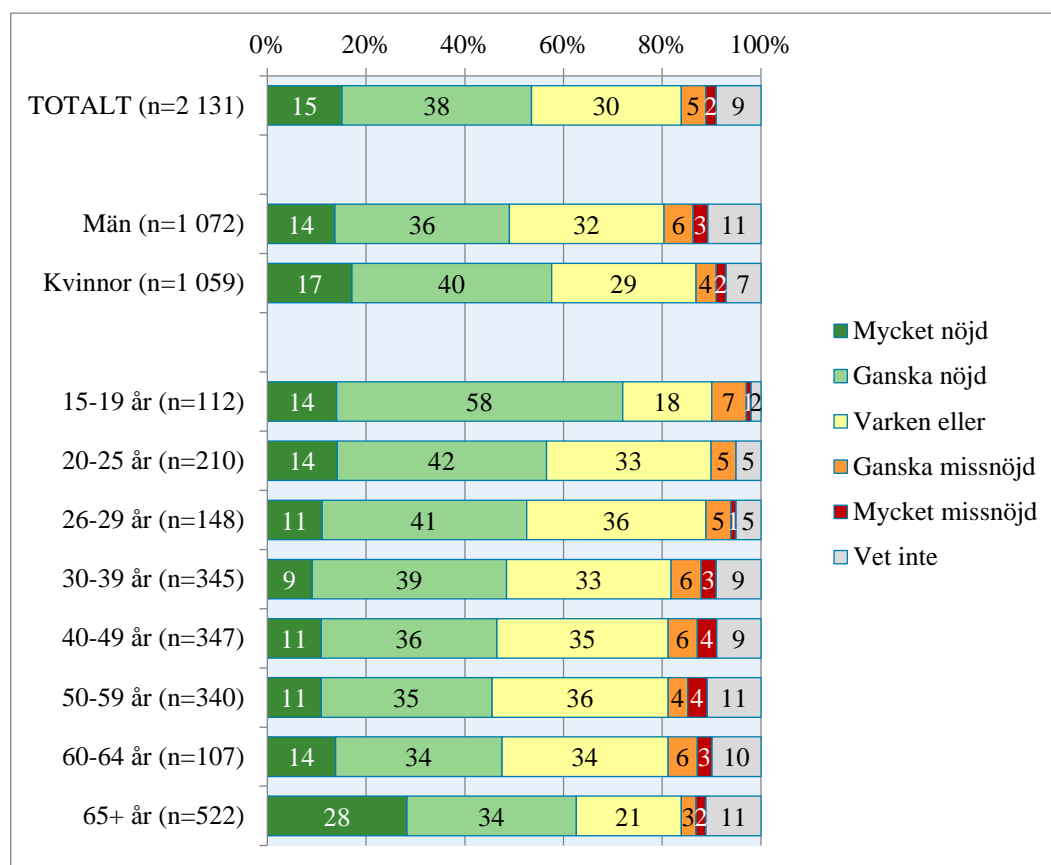
Det finns en tydlig skillnad mellan mäns och kvinnors resande, där männen är mer benägna att resa ensam i bil, medan kvinnorna i högre grad väljer buss.

5. Synen på att resa kollektivt i Skövde

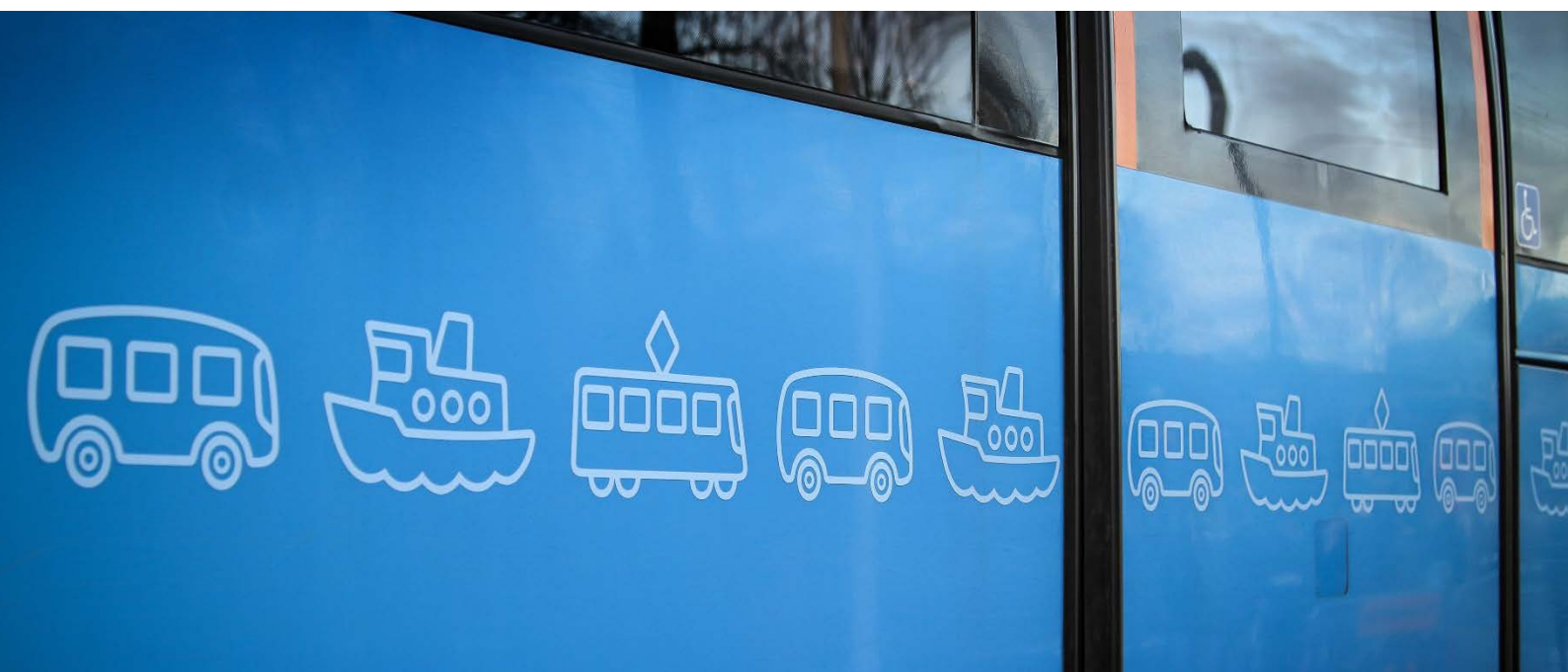
5.1 Synen på Västtrafik

Drygt hälften av invånarna i tätorten är mycket eller ganska nöjda med Västtrafik. Endast en mindre grupp om sju procent är direkt missnöjda.

Yngre och pensionärer är mest nöjda, medan flest missnöjda finns bland medelålders i åldern 30–59 år. Kvinnor är mer nöjda med Västtrafik än män.

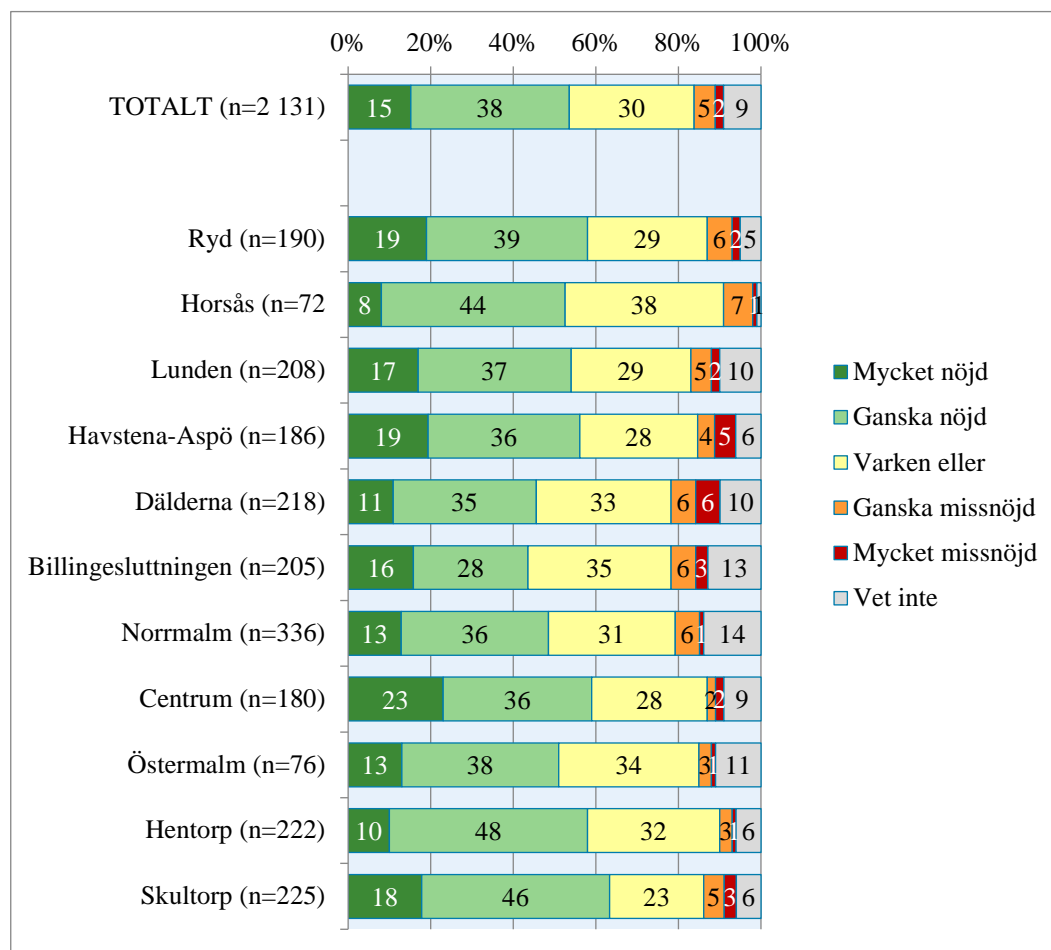


Figur 5.1: Nöjdhet med Västtrafik



Den övergripande synen på Västtrafik är snarlik mellan boende i de olika stadsdelarna, men vissa skillnader finns.

Andelen som är direkt missnöjda med Västtrafik är inte hög i någon stadsdel, men är tydligt högre i Havstena-Aspö, Dälderna och Billingeslutningen.



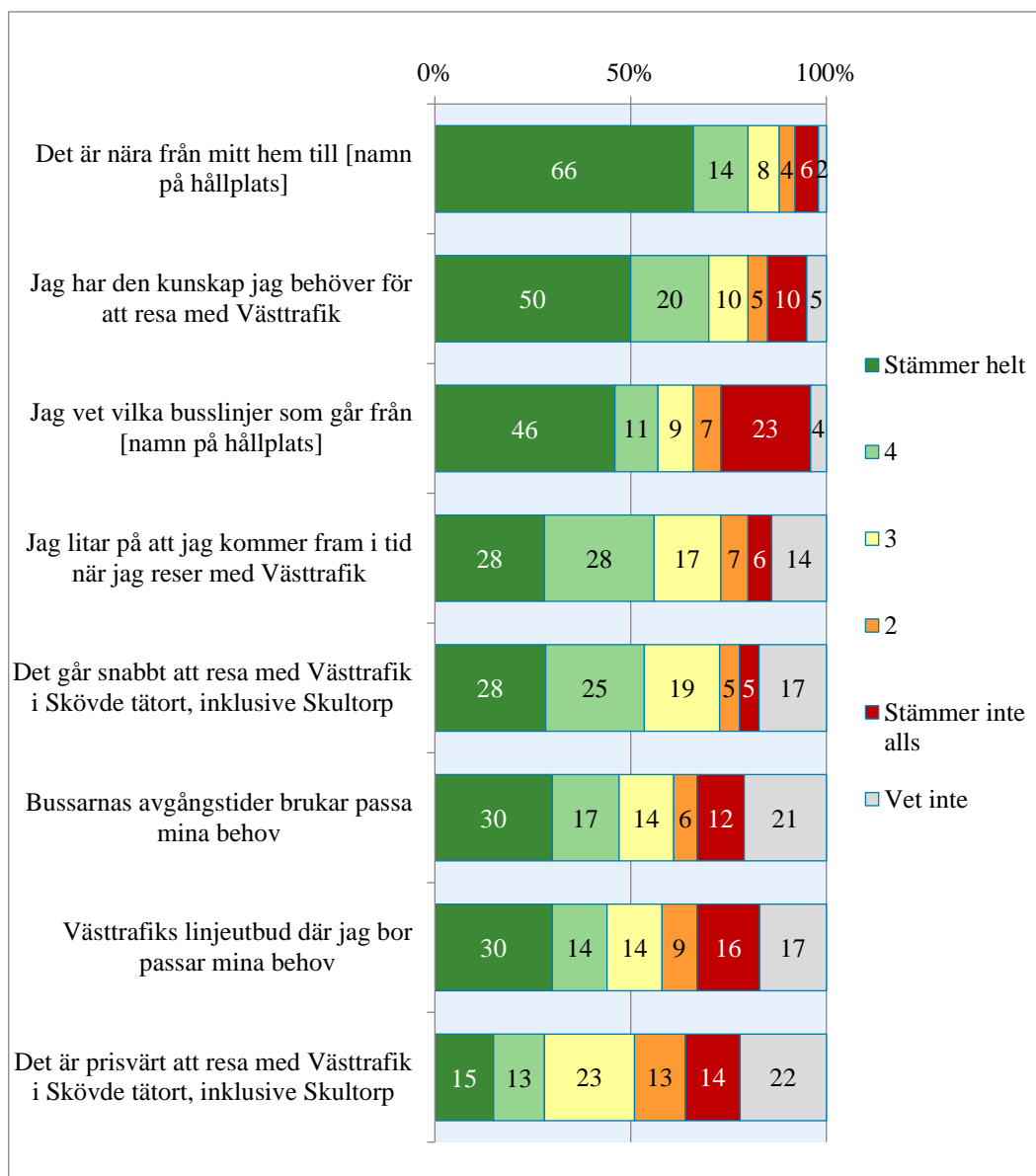
Figur 5.2: Nöjdhet med Västtrafik per stadsdel

5.2 Synen på att resa i Skövde tätort

En stor majoritet av invånarna har nära från hemmet till en busshållplats. Majoriteten anser sig även ha den kunskap de behöver för att kunna resa med Västtrafik.

Däremot anser under hälften att linjeutbudet och avgångstiderna passar deras behov.

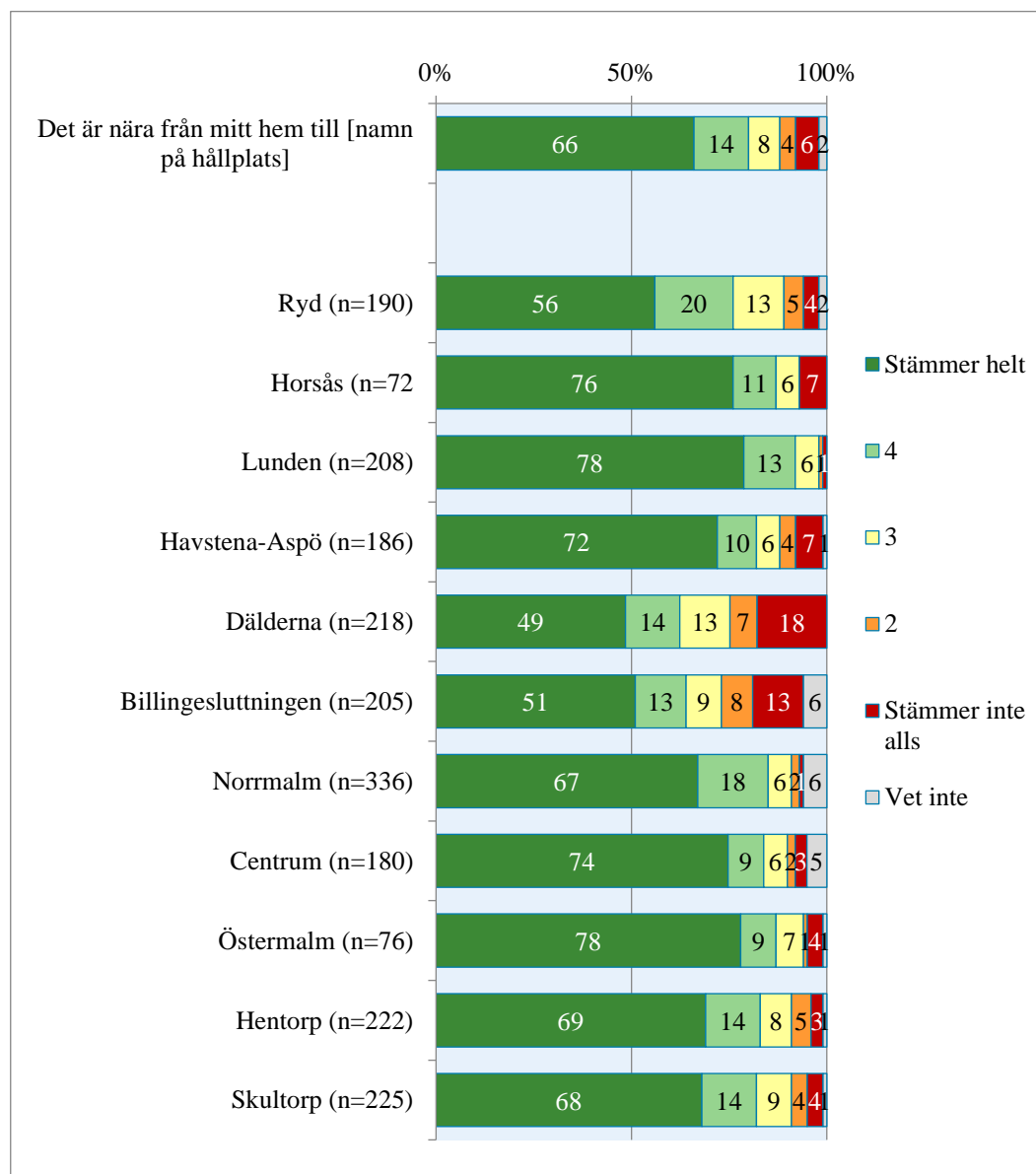
Endast 28 procent anser att det är prisvärt att resa kollektivt inom tätorten.



Figur 5.3: Nöjdhet med att resa kollektivt i Skövde tätort, inkl. Skultorp

Det finns tydliga skillnader beroende på var man bor och hur nära man upplever att man har till närmaste hållplats.

Bland de boende i Dälderna och Billingesluttningen finns en större andel som upplever att det är långt att gå till närmaste hållplats; 25 respektive 21 procent.

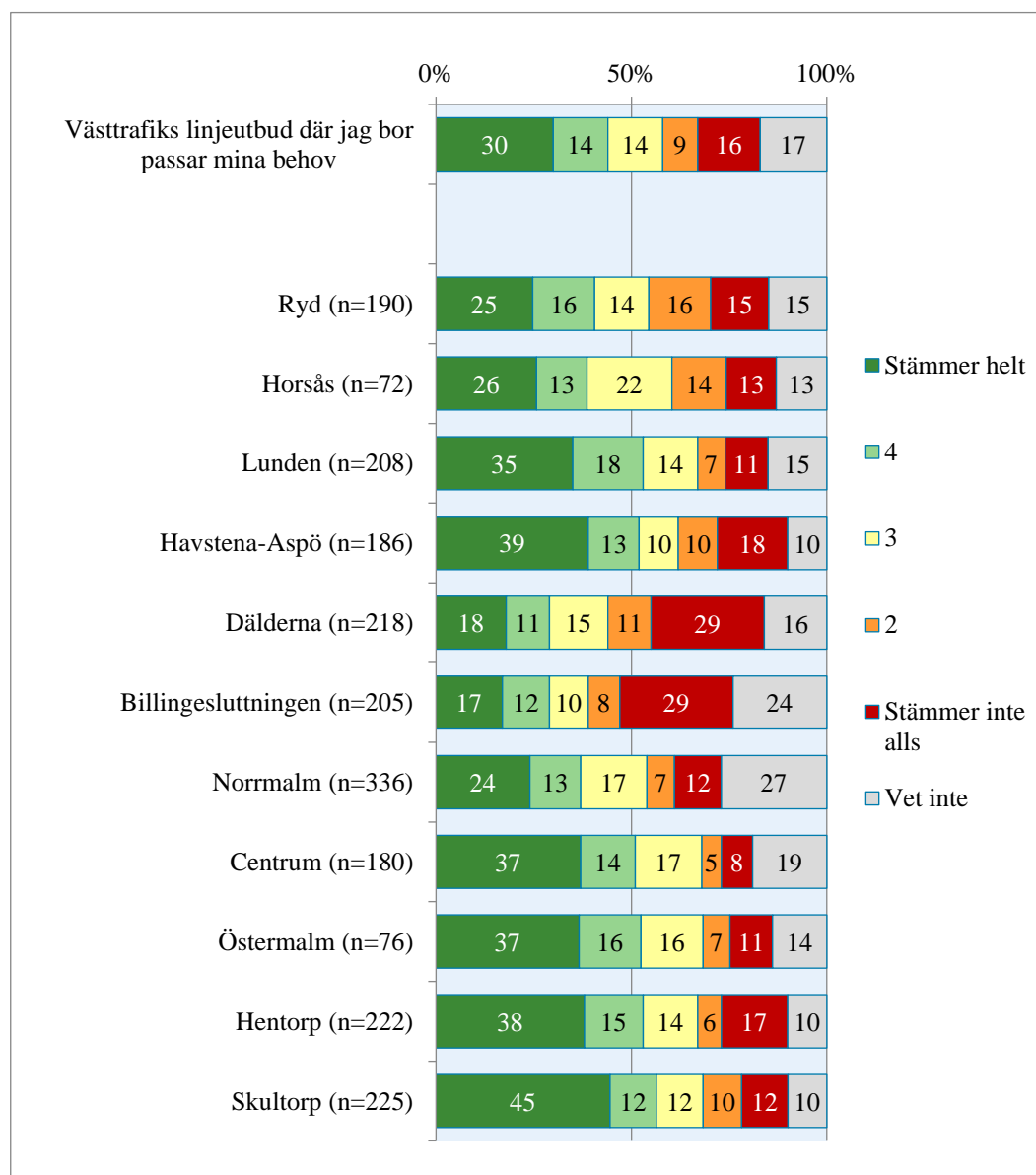


Figur 5.4: Närhet mellan hem och hållplats

Vad gäller i vilken mån linjeutbudet uppfyller behoven är det mycket stora skillnader mellan de olika stadsdelarna.

Klart störst missnöje återfinns bland invånarna i Dälderna och Billingesluttningen.

Lägst andel missnöjda finns i Centrum.



Figur 5.5: Linjeutbud som passar behov.

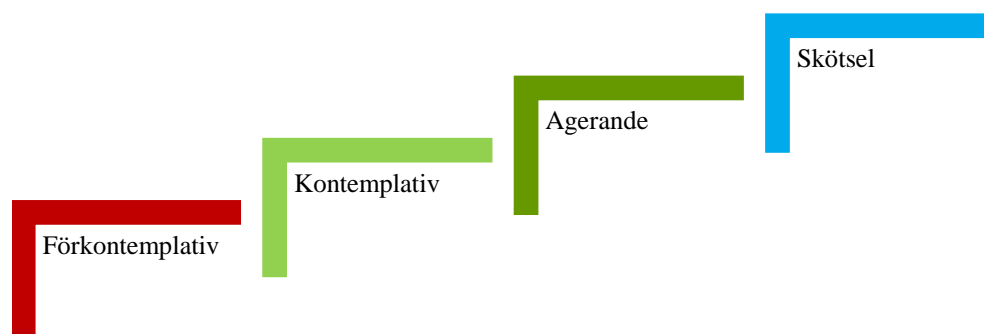
6. Attityder till minskat bilåkande

I detta kapitel beskrivs invånarnas attityder till att ändra sitt resande mot en minskad andel bilåkande, samt hur några praktiska förutsättningar påverkar möjligheterna att faktiskt genomföra sådana förändringar.

Modell:

Frågeställningarna kring attityder till minskat bilåkande bygger på en något modifierad MaxSem-modell (Max Self-Regulation Model). Max Sem är en modell för beteendeförändring som tar hänsyn till när det är troligt att förändringen kommer ske genom att den skiljer ut fyra nyckeletapper:

1. Förkontemplativ etapp: Människor i denna etapp brukar köra bil och planerar inte att skära ner på sin bilanvändning.
2. Kontemplativ etapp: Människor i denna etapp funderar på att skära ner på sin aktuella bilanvändning; de har bestämt sitt personliga mål vilket är minskad bilanvändning.
3. Förberedelse/agerande: Människor i denna etapp har valt en konkret beteendestrategi för att nå sitt mål med minskad bildanvändning (t.ex. att cykla till jobbet istället för att köra bil) eller så har de redan provat ett nytt beteende.
4. Skötsel av etablerat beteendemönster: Människor som befinner sig på denna etapp betar sig på ett nytt sätt och har det som en (ny) vana.

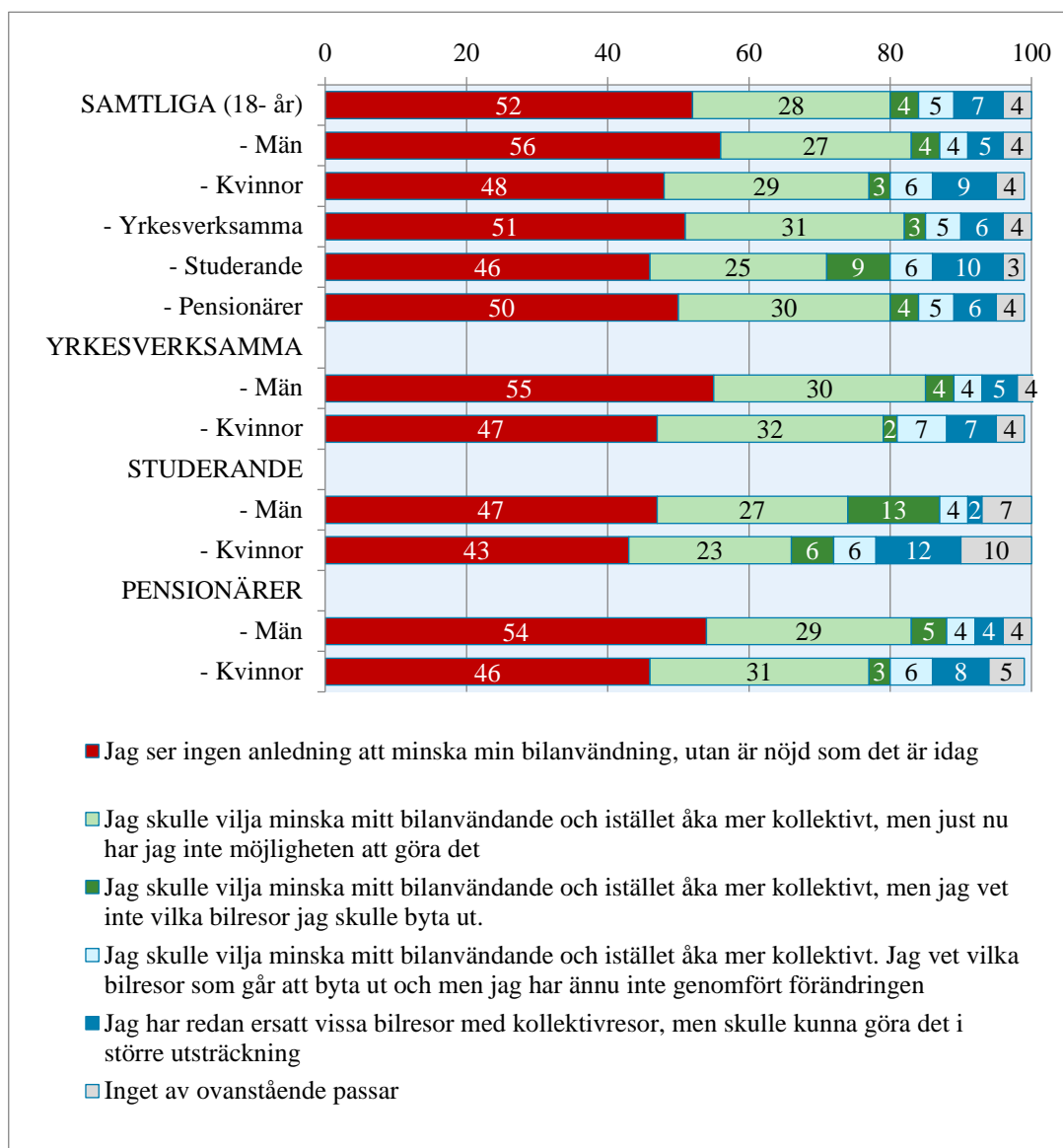


Figur 6.1: De fyra etapperna i MaxSem-modellen.

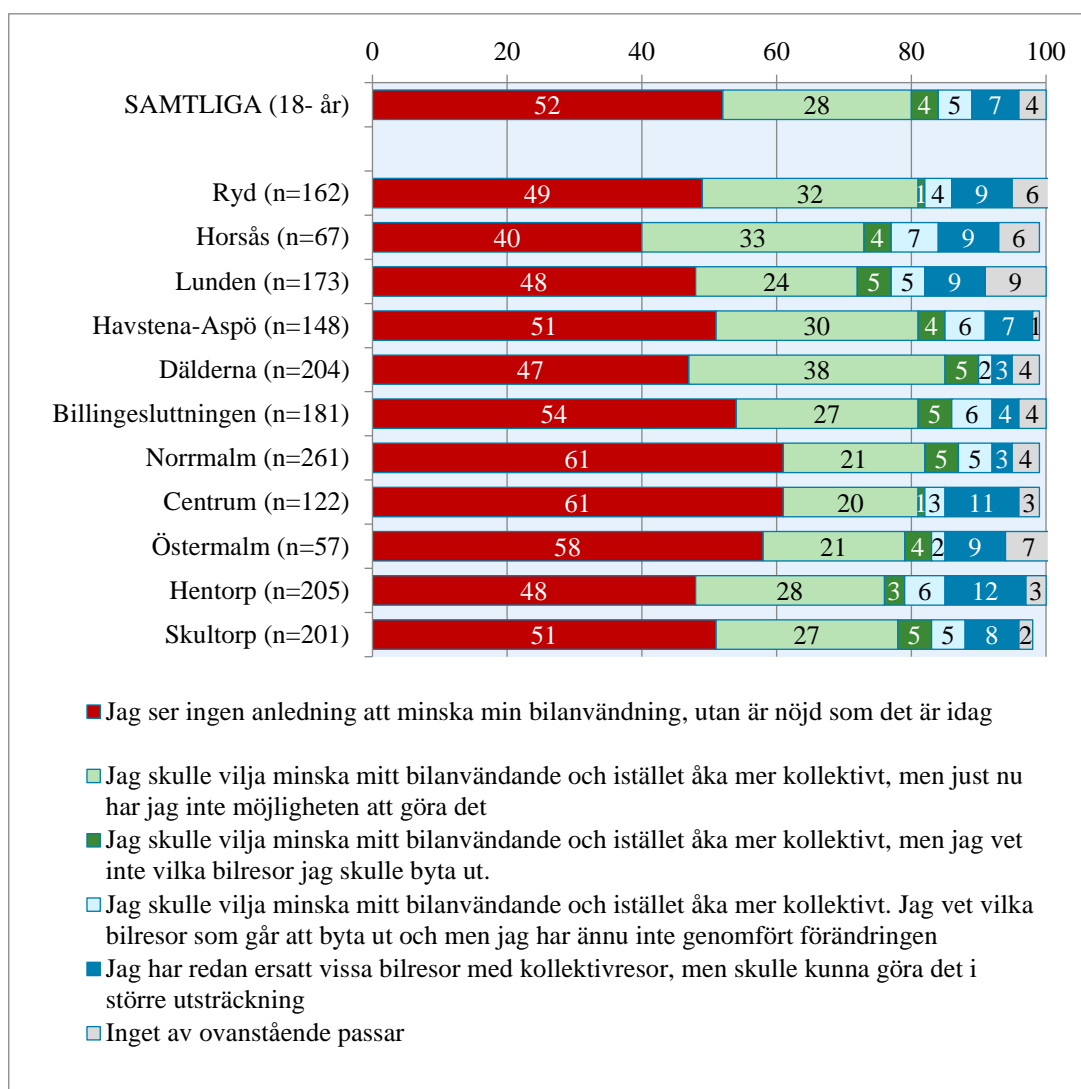
6.1 Attityder till ett minskat bilåkande

Hela 38 % av invånarna (18 år eller äldre) reser idag med bil minst en dag i veckan, men har någon form av vilja eller ambition att dra ned på sitt bilåkande (etapp 2–3). Av dessa har drygt var fjärde redan idag provat att dra ned på vissa bilresor, eller har tankar på hur det ska gå till.

Det finns generellt en något större vilja och ambition att konvertera delar av sitt bilresande till hållbara färdmedel bland kvinnor, jämfört med bland män.



Figur 6.2: Attityder till nuvarande bilanvändning och inställning till att förändra bilåkandet – jämförelse mellan olika sysselsättningar (bas: n=56–1 793)



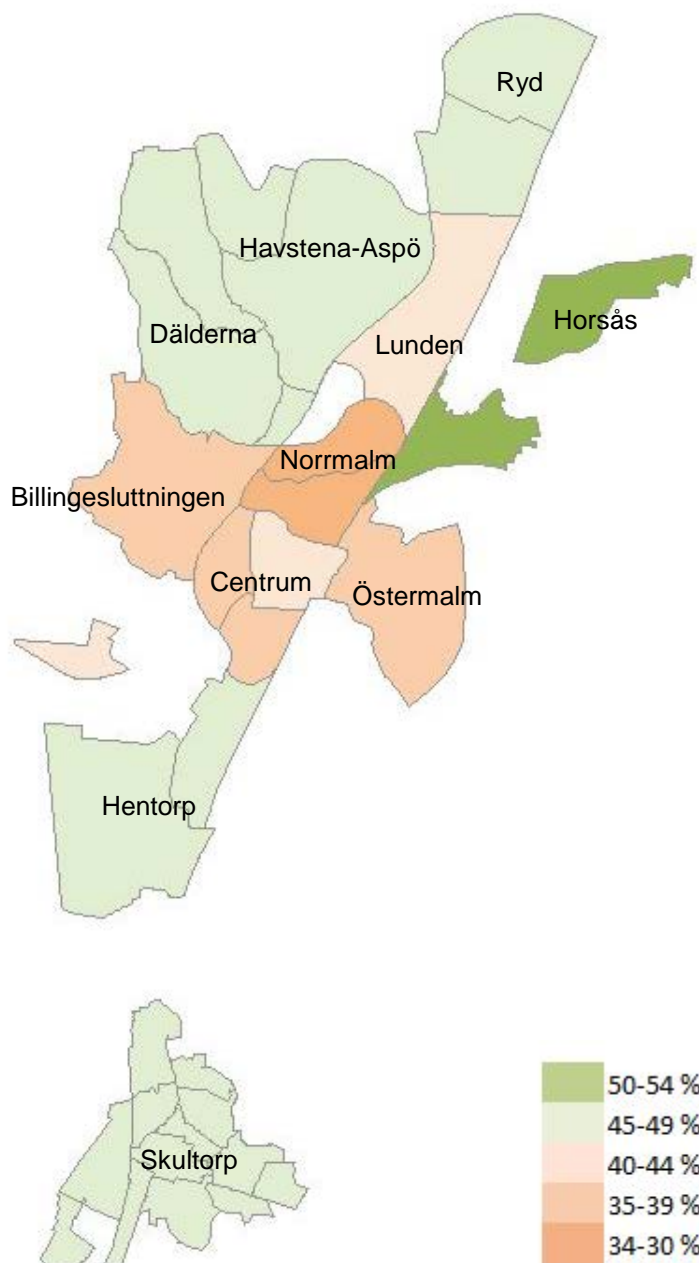
Figur 6.3: Attityder till nuvarande bilanvändning och inställning till att förändra bilåkandet – jämförelse mellan stadsdelarna (bas: n=57–1 793)



Hur stor andel av bilisterna (reser bil minst en dag per vecka) som befinner sig i den förkontemplativa eller agerande fasen skiljer sig tydligt beroende på i vilken stadsdel man bor. Andelen är högst i Horsås där 54 procent åtminstone har en vilja att resa mindre med bil, vilket kan jämföras med en dryg tredjedel i Norrmalm, Centrum och Östermalm.

Figur 6.4: Attityder till ett minskat bilåkande – per stadsdel.

Andel av bilister som funderar på, eller har som mål att, minska sitt bilåkande (etapp 2–3).

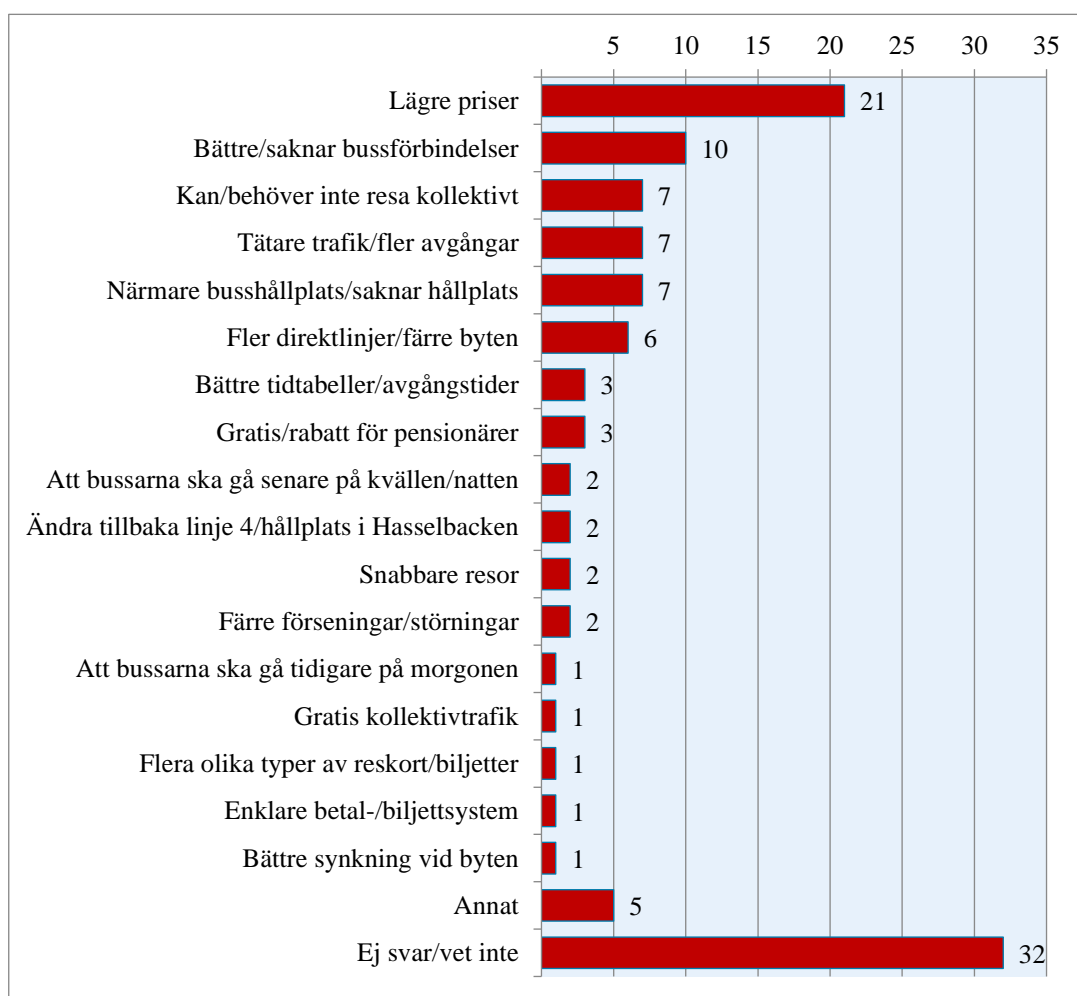


6.2 Önskemål på kollektivtrafiken

Invånare som idag inte har någon uttalad ambition att dra ned sitt bilresande, eller som inte kan eller vet hur de skulle kunna göra det, pekar själva på priset för att resa kollektivt som den viktigaste faktorn att påverka.

Bland förslag till förändringar av trafiken är det vanligaste:

- Bättre förbindelser – saknas idag lämpliga förbindelser
- Tätare busstrafik med fler avgångar
- Nya hållplatslägen – saknas idag
- Fler direktförbindelser – önskan att inte behöva byta



Figur 6.5: Önskemål om förbättringar av kollektivtrafiken (bas: Har idag inte ambition eller möjlighet eller kunskap om hur minska sitt bilresande, n=1 501)

7. Ärenden

I detta kapitel beskrivs övergripande hur invånarnas resor fördelar sig mellan olika ärenden för resorna.

Läshjälp: Klassificering av ärenden

Alla ärenden har klassificerats i nio olika kategorier (exkl. hemresor), samt annat.

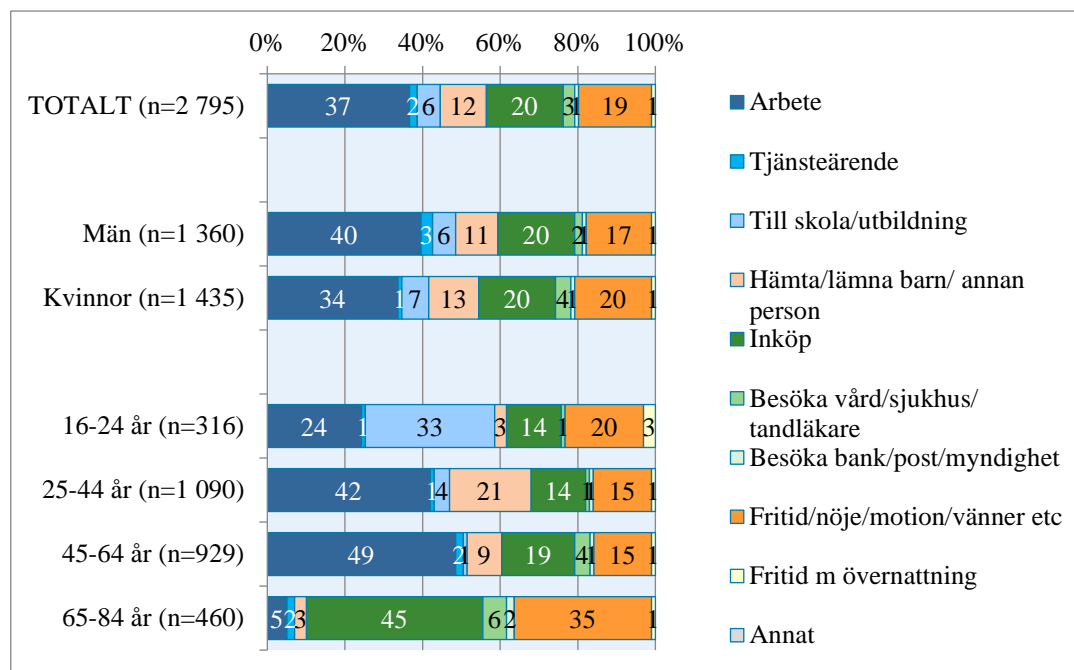
I "vård" ingår besök till alla typer av vårdgivare, t.ex. vårdcentraler, sjukhus eller tandläkare. "Bank/post" innefattar besök på bank, post eller olika typer av myndighetsärenden. I fritid ingår olika typer av fritidsaktiviteter, nöjen, motion eller träffa vänner. "Semester" innebär fritids- eller semesterresa med övernattnig på annan ort.

7.1 Ärenden

Resor till arbete eller studier står för 45 procent av förflyttningarna.

De näst vanligaste ärendena är fritids- och inköpsresor, vilka står för runt en femtedel av resorna vardera.

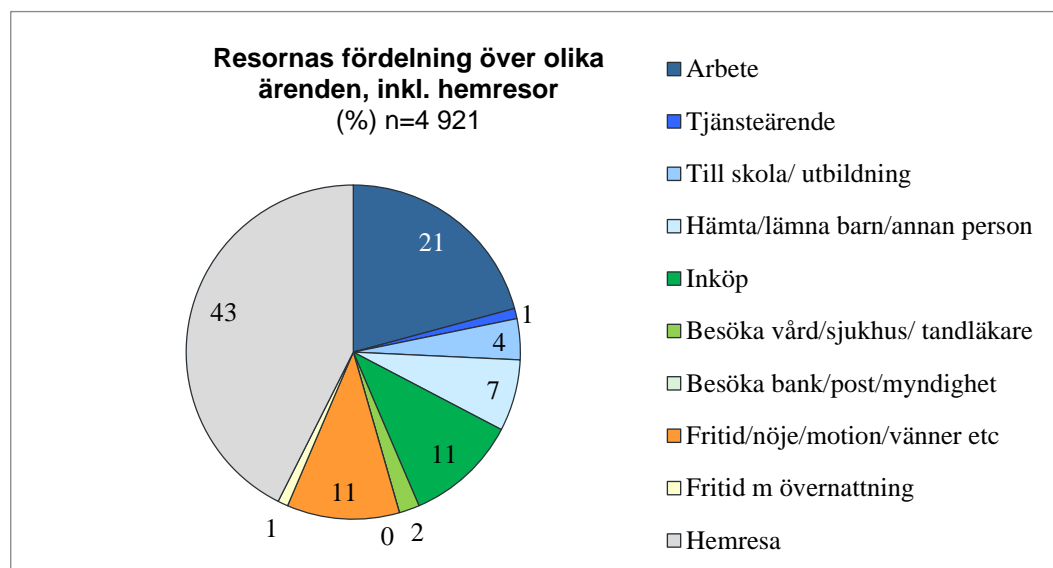
Bland personer i yngre medelåldern utgörs en femtedel av resorna av att hämta och lämna barn. För pensionärer står inköps- och fritidsresor för 80 procent av resandet.



Figur 7.1: Resornas fördelning mellan olika ärenden, exkl. hemresor

Om man även inkluderar hemresor i underlaget så ser man att de står för totalt 43 procent av resorna.

Arbetsplatsen eller besök i tjänsten utgör målet för 22 procent av förflyttningarna. Fritidsärenden och olika slag av inköp elva procent vardera.



Figur 7.2: Resornas fördelning mellan olika ärenden, inkl. hemresor

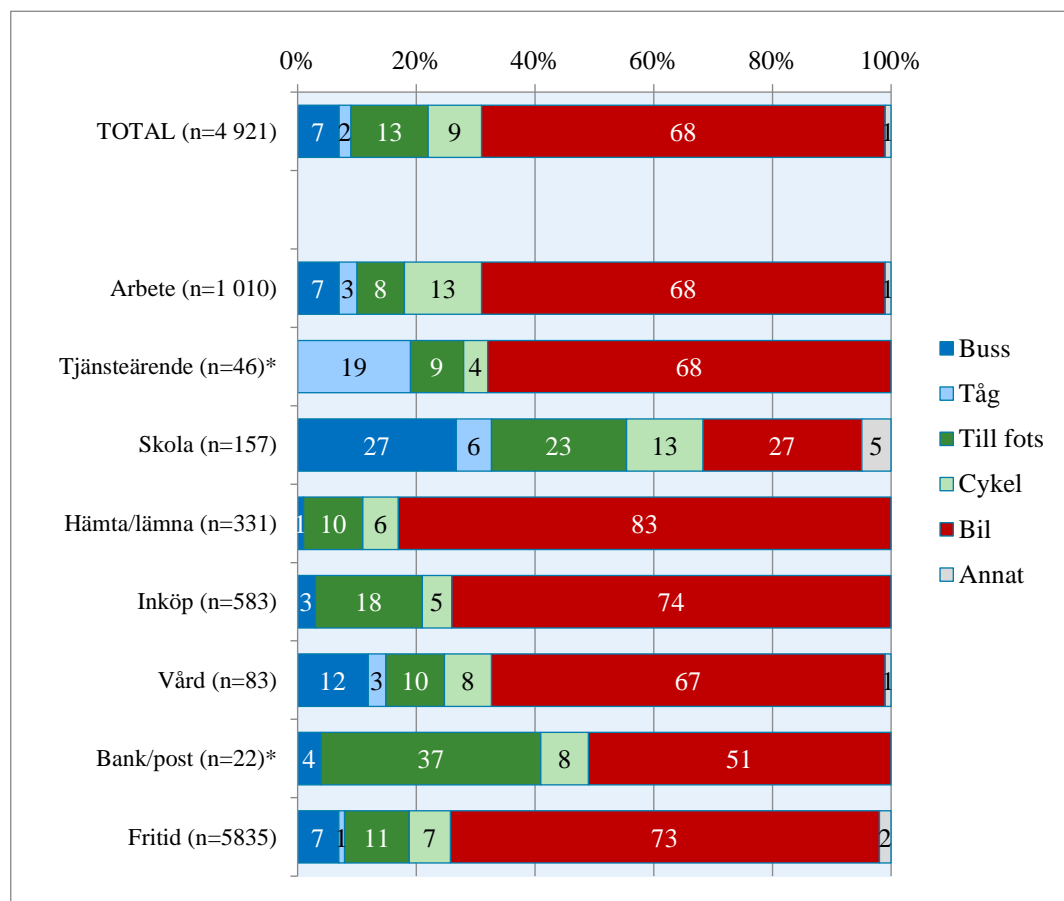


7.2 Färdsätt och ärenden

Resans ärende har betydelse för val av färdmedel.

Bil är det vanligaste färdmedlet för alla typer av ärenden, bortsett från resor till och från studier/skola, där kollektivtrafik står för en tredjedel av resorna och bil en dryg fjärdedel.

För resor till och från arbetet står bil för 68 procent. Allra mest bilberoende är invånarna idag när de ska hämta eller lämna barn och vid inköpsresor.

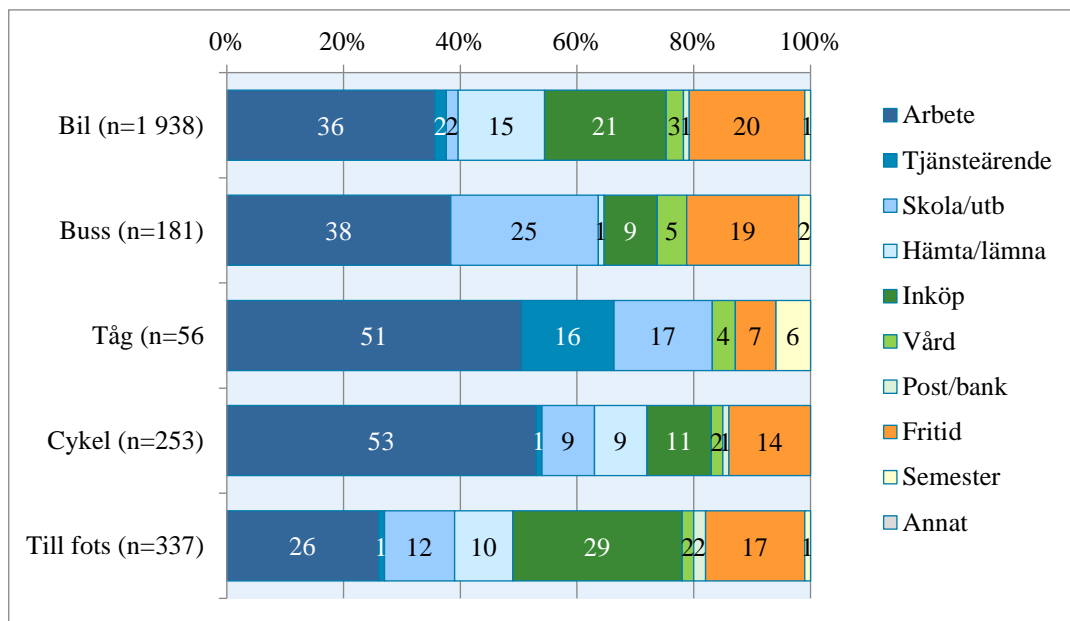


Figur 7.3: Använt färd sätt för olika typer av ärenden



Omvänt är det stor skillnad på vilka typer av ärenden man uträttar med olika färdmedel (exkl. hemresor). Av bussresorna utgör närmare två tredjedelar resor till och från arbete eller studier. Och av resor med tåg utgör dessa hela 84 procent.

Bilresorna fördelar sig mer jämt mellan olika ärenden, där fritids- och inköpsresor utgör en lika stor andel som arbets- och studiependling.



Figur 7.4: Ärendefördelning för resor med olika färdssätt

8. Reslängd och restid

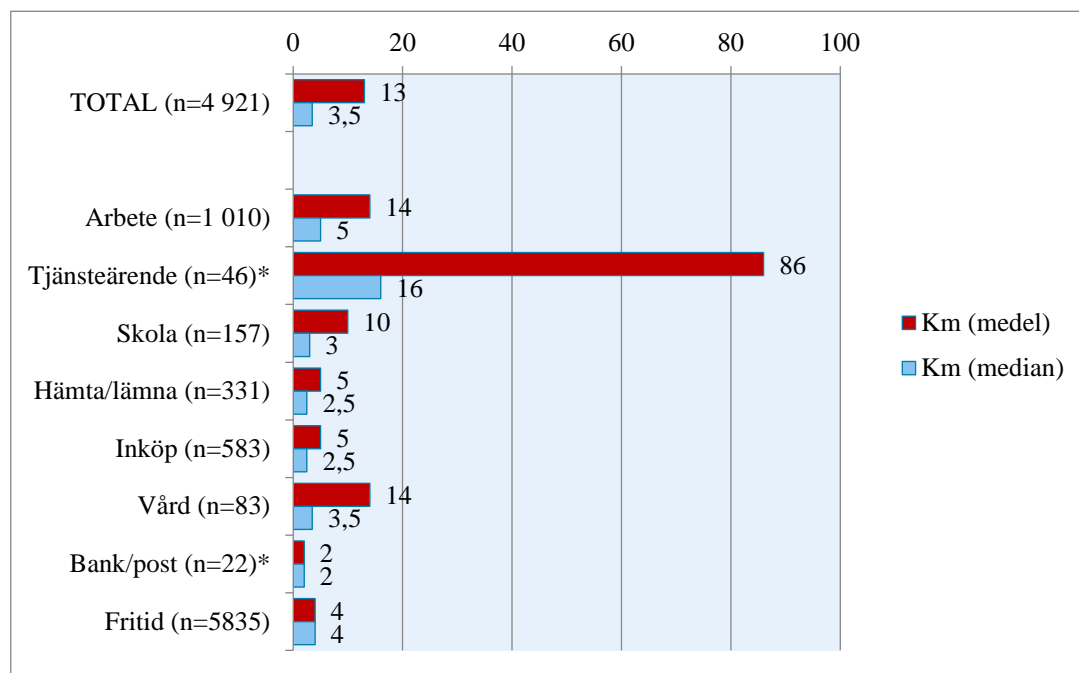
I detta kapitel beskrivs hur invånarnas resor fördelas efter resornas längd i km och restid i minuter.

För att eliminera effekter av extremvärden, har i alla beräkningar som rör avstånd, exkluderats resor över 1 500 km (oavsett färdstätt) liksom förflyttningar till fots eller med cykel där det angivna avståndet är över 30 km. De senare för att en del svarande förmodligen angivit längden i meter i stället för km.

8.1 Reslängd

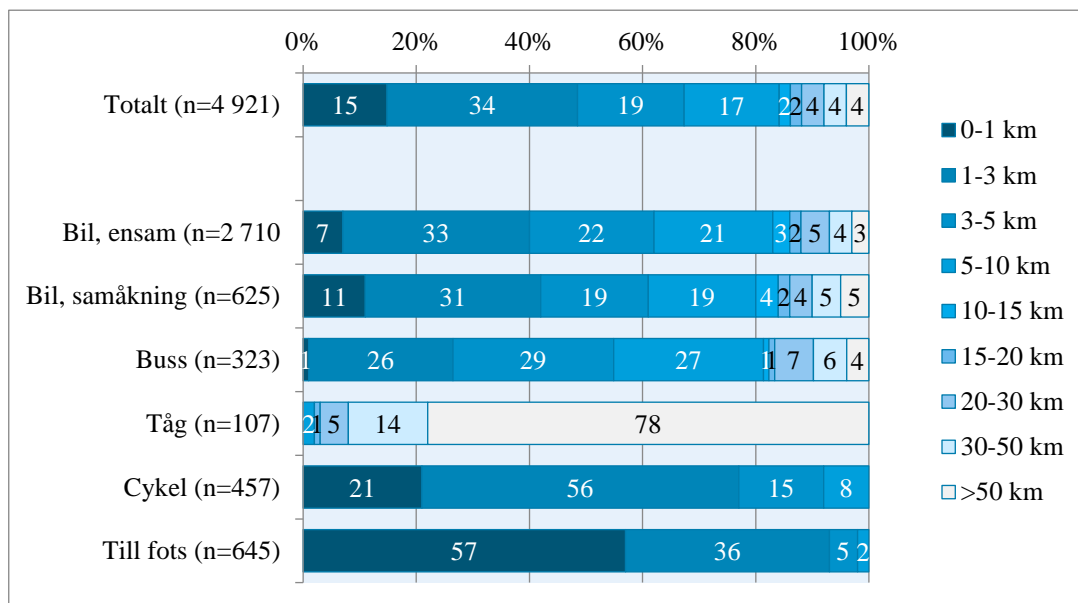
Totalt reser stadens invånare 1,2 miljoner kilometer varje vardagsdygn.

Medianresan är 3,5 km lång. För samtliga typer av ärenden, förutom tjänsteresor, ligger medianresan inom intervallet 2–5 km. Tjänsteresor avviker då dessa ofta är längre, mediantjänsteresan är ca 16 km och medelresan hela 86 km lång.

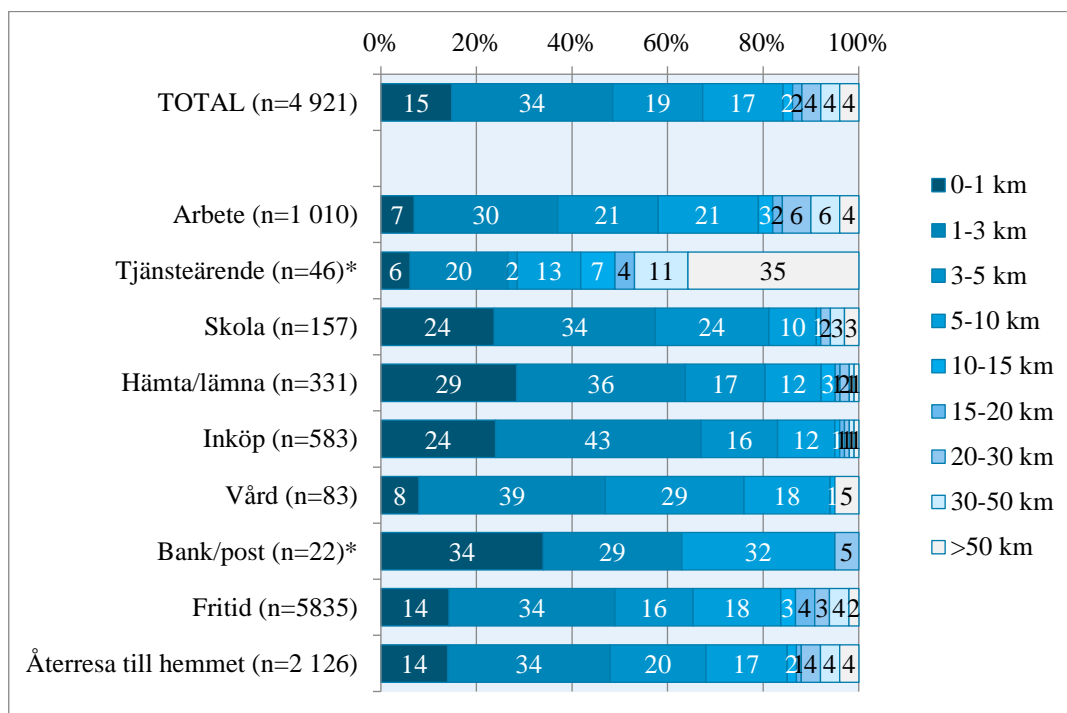


Figur 8.1: Ärende och uppskattad reslängd i km, medelvärde

En stor majoritet av resorna är korta resor; fler än två av tre resor är under fem km långa. Det görs fler mycket korta resor med bil; runt 50 procent av bilresorna är mycket korta resor som är tre km eller kortare, jämfört med var fjärde bussresa.



Figur 8.2: Färdmedel och uppskattade reslängder i km



Figur 8.3: Ärende och uppskattade reslängder i km

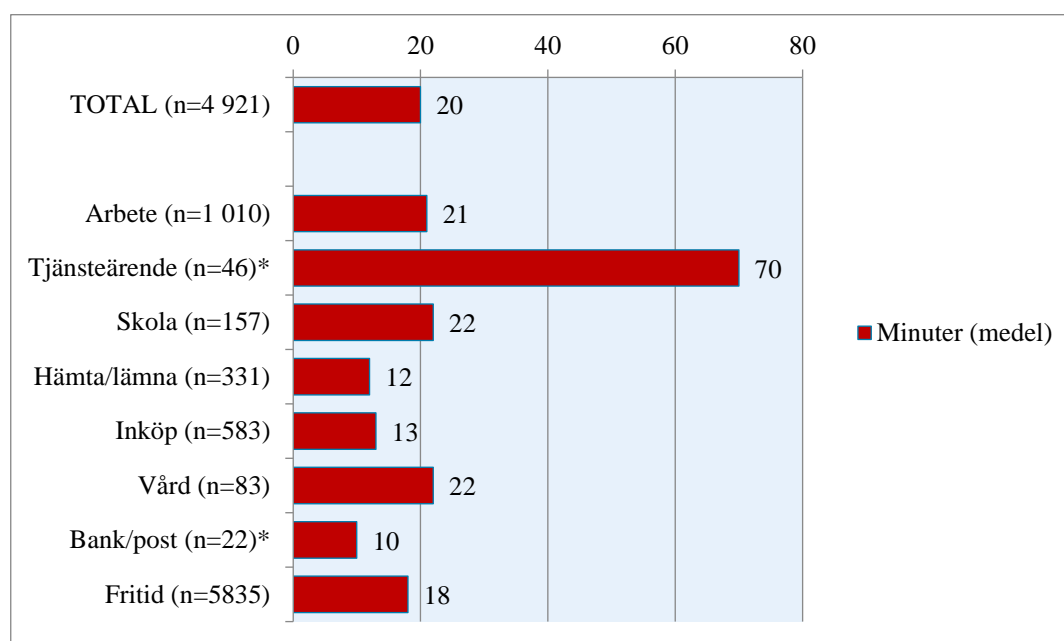
*OBS! Få svar, tolkas med stor försiktighet.

8.2 Restid

Medelresan varar ca 20 minuter. Bortsett från de långa tjänsteresorna tar alla andra typer av ärenden i genomsnitt mellan tio och drygt 20 minuter.

Både pendlingsresor till och från arbetet och fritidsresor varar runt 20 minuter. De kortaste resorna görs för att hämta och lämna barn, eller olika typer av inköps- och serviceärenden, dessa tar 10–13 minuter.

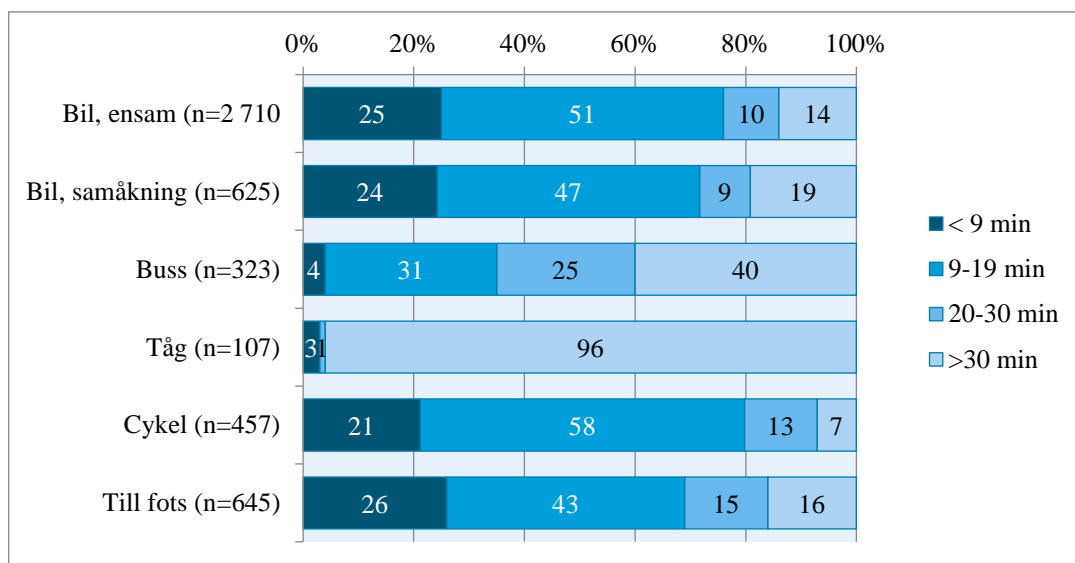
För att undvika att extremvärden som tillkommit av misstag ska påverka resultaten alltför mycket har värden över 600 min filtrerats bort i analysen nedan. Observera ändå, att eftersom restiden beräknas utifrån start- och sluttid, vilka ofta angivits ganska ungefärligt, finns en betydande osäkerhet i analysen.



Figur 8.4: Ärende och uppskattad restid i minuter

*OBS! Få svar, tolkas med stor försiktighet.

Runt tre av fyra bilresor är under 20 minuter långa, medan bussresorna varar längre – två av tre är 20 minuter eller längre. Längst tid varar tågresorna.



Figur 8.5: Färdmedel och uppskattade restider i minuter (extremvärden >600 min är bortfiltrerade)



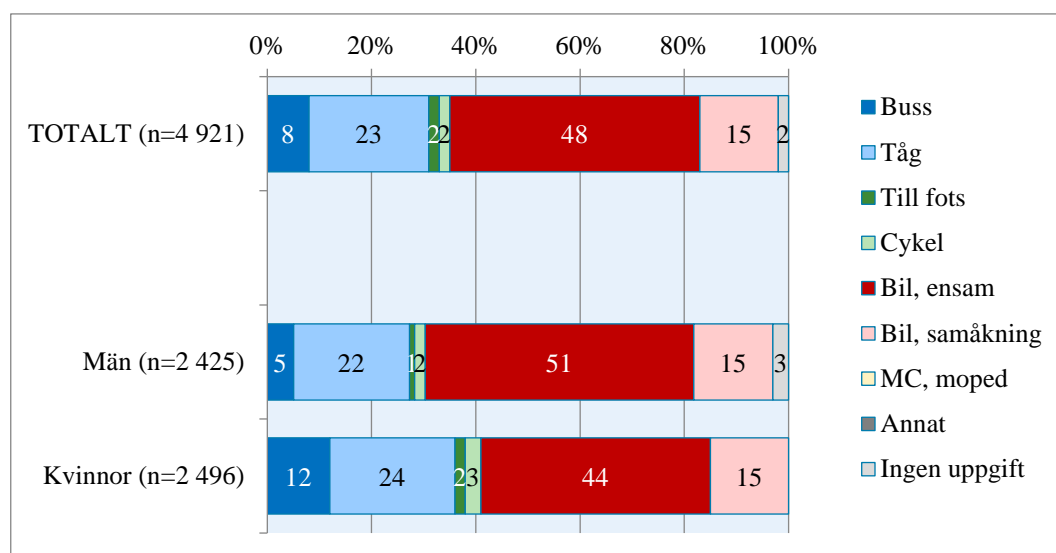
9. Trafikarbetets fördelning

I detta kapitel beskrivs hur det totala trafikarbete som kommunens invånare genererar, i form av person-kilometer eller person-timmar, fördelas mellan olika färdslag och ärenden.

För att eliminera effekter av extremvärden, har i alla beräkningar som rör avstånd, exkluderats resor över 1 500 km (oavsett färd sätt) liksom förflyttningar till fots eller med cykel där det angivna avståndet är över 30 km.

9.1 Trafikarbetet fördelat på färdmedel

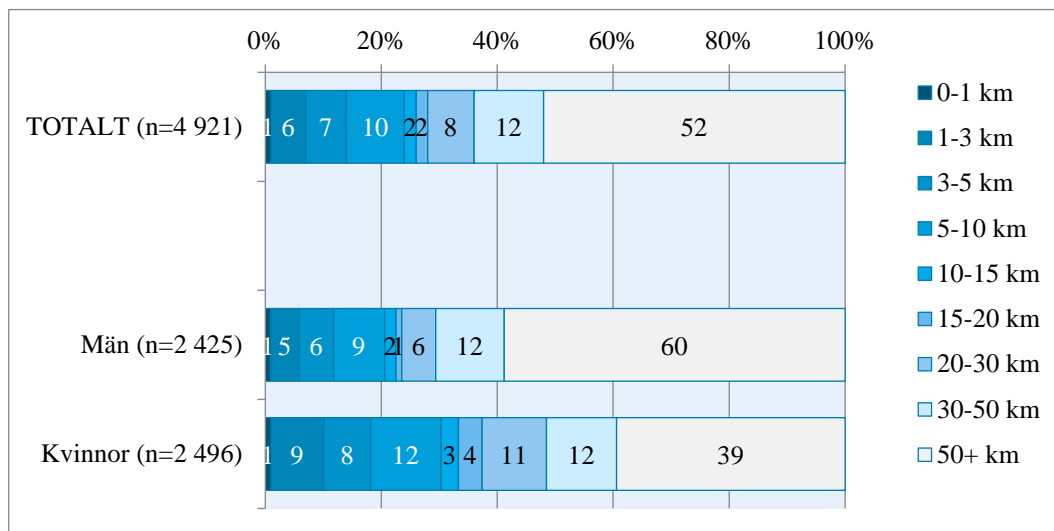
Varje dag reser kommunens invånare 1,2 miljoner kilometer; knappt två tredjedelar av dessa produceras av biltrafik och runt en tredjedel av kollektivtrafik. Biltrafiken står för en större andel av det genererade trafikarbetet bland män, jämfört med bland kvinnor. De korta gång- och cykelresorna producerar endast runt fyra procent av trafikarbetet.



Figur 9.1: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på färdmedel.

9.2 Trafikarbetet fördelat på reslängder

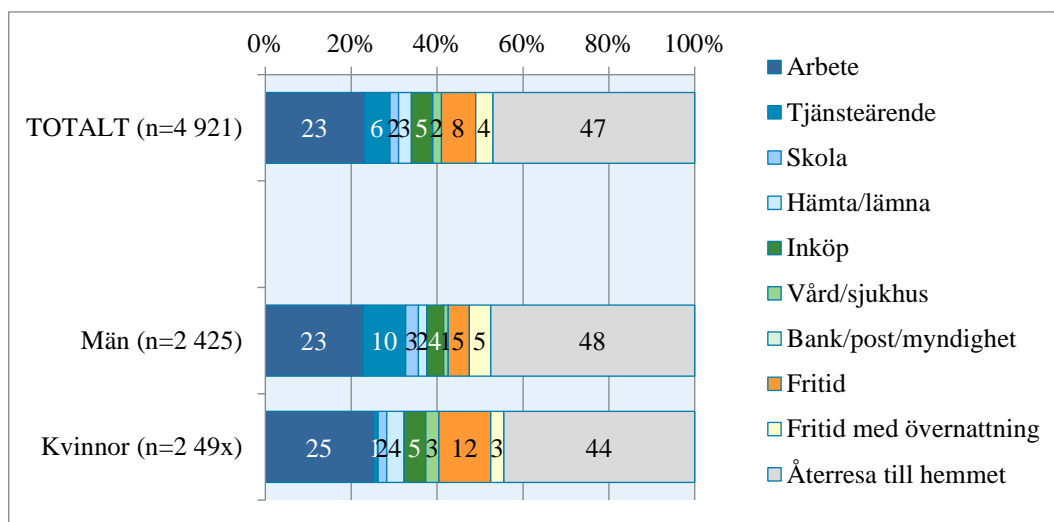
Även om de allra flesta resorna är korta resor – under fem km – så står resor på 30 km eller mer för mer än hälften av det totala antalet kilometer som tätortens invånare producerar varje vardag.



Figur 9.2: Totalt trafikarbete med (person-km per dygn) fördelat på resans längd

9.3 Trafikarbetet fördelat på ärende

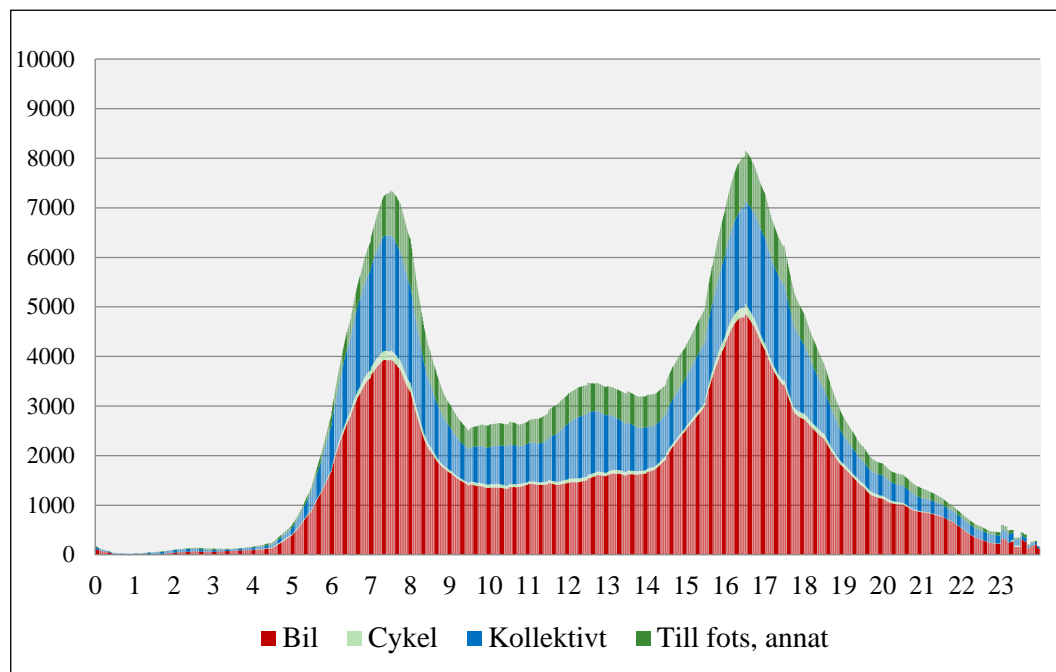
Överlägset mest trafikarbete produceras av resor till och från arbetet. Resor till och från arbetet står under vardagarna för över 40 procent av trafikarbetet (exkl. hemresor).



Figur 9.3: Totalt trafikarbete (person-km per dygn) fördelat på resans ärende.

9.4 Trafikarbetets fördelning över dygnet och färdmedel

Figuren visar hur samtliga resminuter fördelar sig över dygnet, från kl. 00.00 till kl. 23.59 på vardagar, fördelat på olika färdmedel.



Figur 9.4: Trafikarbetets fördelning över dygnet. Antal personer på resande fot med olika färdmedlen från kl. 00.00 till kl. 23.59 (n=4 921)

Vardagsresandet kan delas in i fyra faser efter researbetets intensitet. Först en puckel under morgontimmarna, ca kl. 06.00 till kl. 09.00, som kulminerar runt kl. 07.30. Denna följs av en period med medelhögt resande dagtid fram till 15-tiden på eftermiddagen.

Därefter kommer en andra puckel som är som mest intensiv mellan kl. 15.00 fram till 19-tiden, som kulminerar runt kl. 16.30, för att därefter sakta avta allt mer mot de mindre trafikintensiva nattimmarna.

10. Bakgrundsfrågor

I detta kapitel beskrivs hur befolkningen i staden fördelas sig på ett antal sociodemografiska faktorer.

10.1 Kön och ålder

Tabell 10.1: Kön och ålder (exkl. ej svar)

	Total (%) antal: 2 131	Män (%) antal: 1 059	Kvinnor (%) antal: 1 072
16–24 år	15	15	14
25–44 år	34	36	32
45–64 år	30	29	31
65–84 år	21	19	23
Summa	100	100	100

10.2 Sysselsättning

Tabell 10.2: Huvudsaklig sysselsättning (exkl. ej svar)

	Andel (%) Bas: n=2 131
Arbetar – under kontorstid	44
Arbetar – under udda arbetstider	14
Egen företagare	1
Studerar	10
Sjukskriven	1
Föräldraledig	2
Arbetsökande	2
Ålderspensionär/sjukpensionär	26
Summa	100

11. Resematrix

Resematrixen på följande sida visar invånarnas samtliga resor inom och till/från staden under ett genomsnittligt vardagsdygn. En mer komplett resematrix finns att tillgå som bilaga i Excelformat. Kursiverade antal i tabellen är baserade på mycket små underlag (1-5 resor). Även i övriga reserelationer finns en betydande osäkerhet. Dels på grund av den vanliga statistiska urvals-osäkerheten, men också på grund av att vi använder relativt höga uppskrivningstal till befolkningsnivå (19,3). Enskilda personers resor kan av dessa skäl få ett överdrivet stort genomslag i reserelationsmatrixen och göra siffrorna osäkra.

De 22 enskilt största reserelationerna inom eller till/från Skövde tätort, inkl. Skultuna (med >900 resor/dygn) är:

• Centrum ↔ Norrmalm	3 992 resor
• Centrum ↔ Hentorp	3 116 resor
• Inom Norrmalm	2 688 resor
• Centrum ↔ Dälderna	2 566 resor
• Centrum ↔ Billingesluttningen	2 447 resor
• Inom Centrum	2 442 resor
• Centrum ↔ Skultorp	2 086 resor
• Centrum ↔ Lunden	1 792 resor
• Centrum ↔ Ryd	1 785 resor
• Centrum ↔ Havstena-Aspö	1 477 resor
• Inom Billingesluttningen	1 473 resor
• Centrum ↔ Östermalm	1 344 resor
• Norrmalm ↔ Havstena-Aspö	1 286 resor
• Norrmalm ↔ Billingesluttningen	1 243 resor
• Norrmalm ↔ Lunden	1 211 resor
• Inom Hentorp	1 056 resor
• Inom Lunden	987 resor
• Norrmalm ↔ Hentorp	973 resor
• Inom Skultorp	944 resor
• Dälderna ↔ Billingesluttningen	964 resor
• Norrmalm ↔ Östermalm	914 resor

Bilaga: Listade berättande svar

Fråga: Vad kan Västtrafik göra som skulle få dig att resa mer kollektivt? Vad vore den viktigaste förändringen?

- 4:ans buss som förut gick fram till Hasselbacken bör återupptas.
- Absolut ingenting, bilar är mitt största hobby så jag älskar att köra bil.
- Alla bussar ska vara mer punktliga.
- Alla priser borde sänkas med 70%
- Allergianpassning. Mer direktlinjer så man inte behöver passera staden hela tiden. Täck upp mer områden under hela dagen.
- Allt jag behöver komma åt cyklar jag till, så finns ingen anledning till att åka kollektivt.
- Allt är bra som det är.
- Allt är bra, det är bara jag själv som inte har valt att åka buss.
- Alltså ingenting, jag bor nära stan och jag bil. Jag åker tåg till Göteborg. Det enda jag behöver.
- Anpassa tidtabellerna så att jag kan åka i bra tid till och från jobbet på Volvo.
- Använder bil i arbetet så har inget behov.
- Att 70 åringar ska få åka gratis.
- Att alla biljetterna ska sänkas med minst 50%.
- Att alla busslinjer hade gått senare på nätterna.
- Att allt går bättre i tid och framför allt att tågen går bättre i tid. Nu håller de på att bygga om tågbanan och då är det även lite bökligt med information om avgångar om vilka tåg som går och så.
- Att biljetter och reskort ska sänkas med 20%.
- Att biljetterna skulle sänkas med 50%.
- Att bussarna går oftare.
- Att bussarna kommer tätare tider i tätorten.
- Att bussarna ska gå tätare.
- Att bussarna ska komma i tid, linje 4.
- Att bussarna ska passa sina tider mer, linje 1 och 10.
- Att bussarna ska åka oftare från Myggdansvägen.
- Att bussen gick raka vägen från Trumpetvägen till Skövde sjukhus.
- Att bussen går från Mittgårdsvägen hela vägen till Skassjukhuset.
- Att bussen ska gå från Hasselbacken.
- Att bussen ska gå tidigare på morgonen, från klockan 05.00.
- Att bussen som går mot Töreboda skulle gå oftare.
- Att de (Västtrafik) kör lugnare; att de inte bromsar så hastigt. Jag mår illa då.
- Att de bygger ut så att bussarna åker ut till Trädgårdsstaden. Linje 4.
- Att de finns nån buss som åker från Stenvägen direkt till Volvo
- Att de har bättre tider. Att de åker mer ofta. Det viktigaste är att de sänker priser, så att de ligger under SJ:s priser.
- Att de har elbussar.
- Att de inte har så krångliga system. De har tagit bort 20-dagarskortet och ändrar med kort väldigt mycket, det blir väldigt komplicerat. De bör även sänka priser.
- Att de ska flytta busshållplatsen nära mig.
- Att de ska sänka priserna på resorna och hålla tiden gäller bussarna.
- Att de skapar busslinje från trumpetvägen till Volvo. Busslinjer som går därifrån till kl. 01.00

- Att de skulle sätt in busslinjer från Norra bergvägen.
- Att de skulle vara gratis att åka om det på något sätt gått på skattebetalarna.
- Att de ändrar körturerna från Fjärilens förskola så de åker till sjukhuset igen.
- Att den busslinje som går snabbast till jobbet går när jag behöver åka med den. Det gäller busslinje 12 och när jag slutar jobbet vid 13.30 så går inte den.
- Att det blir närmare busshållplatser nära destinationer i Skövde.
- Att det fanns bussar till vissa ställen som Varula (stugby). Pensionär priser hade också varit bra.
- Att det fanns en busslinje mellan Myggdansvägen till Lundenskolan.
- Att det fanns en busslinje som gick förbi Daggkåpan och utan byten vidare till Lövängsvägen. Det har tidigare funnits en sådan linje med den är sedan några år nedlagd.
- Att det fanns en busslinje till Billinge. Det fanns en förut men den är tyvärr borttagen. Buss även till andra naturområden vore positivt.
- Att det fanns en direktbuss från Skultorp till Skaraborgs Sjukhus utan att man behöver byta buss. Att bussarna då går tidigt på morgonen så vi som börjar kl. 7 hinner till arbetet.
- Att det fanns mer busstabeller, som skickades hem till exempel när de ändrar tider och sådant. Borde sänka priserna, med nästan 15–20 kronor.
- Att det finns en busshållplats nära mig.
- Att det gick bussar direkt till arbetsplatsen (från Gustav Adolfs gata).
- Att det gick bussar till Hasselbacken och Billingehus från högskolan.
- Att det går en linje direkt till min arbetsplats, Komponentvägen.
- Att det ska finnas mer plats för rullatorerna.
- Att det ska gå senare bussar, linje 4 från Lövkullevägen till klockan 12 på helgerna.
- Att det skulle finnas ett fridtidskort för vuxna.
- Att det skulle gå snabbare, tror jag. Det tar ju mycket längre tid att åka buss än bil, eftersom man måste stanna vid många hållplatser. Man måste ju också ta sig till och från bussen, vilket tar extra tid.
- Att det skulle vara billigare, men känner ändå inget stort behov. Går eller cyklar som jag vill.
- Att det var billigare. Jag åkte för ett tag sedan och då kostade en enkelbiljett mer än att köra bil samma sträcka. Sträckan var Skövde till Skara.
- Att det vore gratis att åka kollektivt.
- Att en buss gick till Östra fabriken (Volvo) precis som det gjorde förr.
- Att en busshållplats ska finnas på Billingehus.
- Att fixa linjen från Myggdansvägen till centrum, tar för lång tid och tar många omvägar.
- Att få information om bussturer från min närmsta hållplats.
- Att få åka gratis.
- Att ha närmare hållplats till hemmet.
- Att införa busslinje 4 går till Ekängsvägen igen, den blev inställd.
- Att jag hade kunnat resa hela vägen till jobbet utan byten, runt 7 på morgonen och 16.30 på vardagar.
- Att jag skulle slippa byta buss för att ta mig från Norrmalm till Hentorp. Billigare biljettpriser skulle också göra mig mer motiverad att åka kollektivt. Maxpris 20 kronor för vuxen.
- Att komma i tid mer och inte vara så försenade. Detta gäller alla busslinjer.
- Att kunna gratis när man är pensionär.
- Att kunna ta sig från punkt A till punkt B utan att behöva byta bussar.
- Att linje 400 från Skövde 06:05 går 05:50 istället.
- Att lägga hållplats närmare hemmet.

- Att man får seniorkortet när man fyller 65 år.
- Att man får seniorkortet vid en tidigare ålder, 65 år. Dock kan det vara begränsat till tider då det inte reser så många andra.
- Att man inte blir åksjuk av att åka buss. Jag blir åksjuk, därför åker jag aldrig buss. Jag tror annars det är jättebra här, av vad jag hör andra säga.
- Att man kan åka utanför kommungränserna med pensionärskortet.
- Att man åker gratisbuss från 65+.
- Att man åkte till Hasselbacken igen.
- Att minska avståndet till busshållplatsen.
- Att passa tiderna.
- Att passa tiderna.
- Att pensionärer får åka gratis hela tiden (från 65 år som det är i Göteborg). I Skövde måste man vara 75+ för att resa gratis som pensionär.
- Att pensionärer får åka gratis.
- Att priserna ska sänka med åtminstone 20%.
- Att priserna skulle sänkas med 20–30% Att det skulle finnas busskort som man kan stämpla t.ex. 50 gånger istället för att man bara kan använda det under en viss tidperiod.
- Att priset sjunker med ca 25 procent.
- Att prisets sänks
- Att skapa tillgänglighet för ett Seniorkort när man fyllt 70, nu är det endast för 75+.
- Att sänka priser på ungdom tätort en hundralapp mindre hade varit rimligare.
- Att sänka priserna hade fått fler att åka. Sänka med ungefär 1/3.
- Att sänka priset på alla delar, enkelresor som månadskort.
- Att sätta tillbaka busslinje 4 till som den var i innan. Priserna skulle kunna sänkas, enkelresa borde inte kosta mer än 20 kronor.
- Att ta med verktyg in, är rörmokare. Det blir lite svårt. Det är ingenting speciellt. Det är bra som det är. Jag borde förändras, men passar inte mig på jobbet. Enklare att åka bil.
- Att ta sig fram snabbare.
- Att ta tillbaka den gamla rutten för linje 4, så att den går till Hasselbacken.
- Att ta tillbaka hållplatsen vid Hasselbacken som togs bort. Mina barn behöver ta bussen till skolan men har inte tillgång till det.
- Att trafikera busshållplatsen där jag bor.
- Att Västtrafik skaffar bättre bussförbindelser till småområden (landsbygden), t.ex. mot Loringa, Borgunda och Brobacken.
- Att Västtrafikappen förbättras så att tiderna stämmer.
- Att åka kollektivt går inte för jag har andra behov som bilen uppfyller.
- Behövet finns inte. Bor centralt, behöver då ej åka kollektivt. Använder bilen då man ska längre; är smidigare.
- Behöver egentligen ingen ändring, tycker det funkar fint och enkelt. Bra tillgång till mitt hem.
- Behöver fler bussar till mitt jobb, finns inte mycket tider eller linjer.
- Behöver hämta/lämna barn innan jobb oftast så det passar inte med buss.
- Behöver inte eller kan inte åka kollektivt då jag jobbar som egen företagare och jobbar i princip i bilen. Så måste alltid ha bilen med mig för att kunna sköta det jag ska. Om jag inte tar bilen så tar jag mig på andra sätt.
- Behöver inte åka buss. Använder cykel och bil.
- Bekvämt med bilen, behöver inte passa tider.
- Bibehålla trafiken genom Ekängen. Vilket är ett bostadsområde som helt blivit utan buss. Priset borde sänkas, typ att det blir billigare för dem som åker mer sällan.

- *Bilbarnstolar i bussarna.*
- *Billigare priser, sänka det med 30%*
- *Billigare priser. Sänkas med 40%.*
- *Billigare priser på månadskort, sänka med 100–200 kr.*
- *Biljettpriserna ska sänkas för pensionärer, att pensionärer åker gratis.*
- *Billigare, ungefär hälften av vad priset är idag.*
- *Billigare biljetter. 50% av priset idag.*
- *Billigare 2-veckorskort.*
- *Billigare 50%.*
- *Billigare att resa med barn, barnresan för 10 kronor. Köpa busskort som man laddar med antal resor.*
- *Billigare att åka med buss än det kostar att åka en kort sträcka med bil. Har inte åkt buss på länge och orsaken till att jag slutade var att den linje jag ibland åkte med drogs in.*
- *Billigare biljetter generellt, sänkas med ca 40–50%.*
- *Billigare biljetter i allmänhet, sänkt med ca 10%.*
- *Billigare biljetter när det gäller enkelbiljetter. Det är dyrt allmänt. Det blir billigare att åka bil en hel familj.*
- *Billigare biljetter ungefär 50%.*
- *Billigare biljetter, 30% billigare månadskort.*
- *Billigare biljetter, ca. 10kr/biljett/enkelbiljett.*
- *Billigare biljetter, tex 20kr per biljett.*
- *Billigare biljetter. Då åker fler, inklusive mig.*
- *Billigare biljettpriser. 50% billigare.*
- *Billigare busskort.*
- *Billigare i längden att ta bilen istället för att åka buss: alltså sänk priserna med runt 30%.*
- *Billigare kommunkort, 100kr billigare.*
- *Billigare priser på busskort. Jag vill att det ska ändras från 400kr tillbaka till 250kr.*
- *Billigare priser på busskort (periodkort). Från 400kr till kanske 250kr.*
- *Billigare priser, 15 kr till stan.*
- *Billigare priser, kanske 50 procent billigare.*
- *Billigare priser, mindre än hälften av vad de kostar nu. Alla pensionerar ska ha gratis kollektivtrafik.*
- *Billigare priser, runt 5-10kr.*
- *Billigare priser, sänka kanske 10 kronor billigare så det kostar kanske 16 kronor. Fler bussar, då de enbart går 3 bussar i timmen från där jag bor.*
- *Billigare priser. En enkelbiljett kostar runt 30kr inom stan, det skulle vara halva priset.*
- *Billigare priser. Sänka både buss och tågresorna 50%.*
- *Billigare resor samt närmare tillgång till busshållplats.*
- *Billigare resor, 15 kronor för en enkel biljett. Utöka utbudet av linjer i kommunen.*
- *Billigare resor, att det ska sänkas med 15%.*
- *Billigare resor.*
- *Billigare resor. 10 kr för en vuxenbiljett.*
- *Billigare vid kortare sträckor, exempelvis 5 kr vid en hållplats till en annan.*
- *Billigare än att åka bil.*
- *Billigare, 10%.*
- *Billigare, 30–40%.*
- *Billigare, 50% billigare. Inte så krångliga biljettsystem, de byter system för ofta.*
- *Billigare, 50%.*
- *Billigare, 50%.*

- *Billigare, halva priset.*
- *Billigare, mycket billigare. Ungefär minska med hälften.*
- *Billigare, månadskort 500kr.*
- *Billigare, några hundralappar billigare.*
- *Billigare, nästintill gratis.*
- *Billigare, tio kronor vid engångsbiljett.*
- *Billigare.*
- *Billigare.*
- *Billigare. Halva priset.*
- *Billingskolans hållplats drogs in (linje 8) det har försvårat för mig då det är mycket längre och besvärligare väg till nästa närmaste hållplats.*
- *Blir för dyrt, blir billigare att bara ta bilen. 50% av priser som är idag.*
- *Blir svårt då jag har barn.*
- *Bor centralt så jag behöver inte åka buss, går oftast. Möjligen om bussåkandet blev helt gratis.*
- *Bor mitt i stan och behöver aldrig åka kollektivt. När jag reser längre sträckor åker jag tåg och när jag åker och handlar måste jag ha bil med mig.*
- *Bor nära jobbet så kommer inte på något.*
- *Bor nära stan så behöver inte det.*
- *Bor så centralt så cykel är smidigast.*
- *Borde vara gratis att åka kollektivt.*
- *Bra som det är.*
- *Bra som det är.*
- *Buss som går från Myggdansvägen till sjukhuset på förmiddagen varje kvart.*
- *Bussar ska gå från jobbet hem då man jobbar skift och slutar tidigt på dagen/sent på kvällen (vid kl. 00:30-01:00).*
- *Bussar som går från Lassagårdsgatan tidigare på morgonen vid runt 4 och varje halvtimme på morgonen.*
- *Bussar som går upp till Billingslutningen då det inte går några bussar där i dagsläget.*
- *Bussar som går varje kvart på linje 4.*
- *Bussar som åker till Tidavad. I dagsläget går det endast skolbuss.*
- *Bussarna från Billingskolan ska gå varje halvtimme.*
- *Bussarna går för sällan, linje 6.*
- *Bussarna kan gå mer än en gång i timmen och åka kvällstid.*
- *Bussarna ska gå senare, efter 18.*
- *Bussarna skulle kunna gå oftare.*
- *Bussarna stannar vid hållplatsen för länge. Det tar för lång tid vid varje hållplats.*
- *Bussen bör vara närmare hushållet.*
- *Bussen går ej förbi skolan eller till jobbet, och jag behöver det för jag lämnar och hämtar barn. (Linje 10 från Platåvägen). Närmaste stationen är Centralstationen men ändå en bra bit att gå.*
- *Bussen ska köra upp till Billingshus, Linje 4. Eller att det ska finnas en annan linje som kör där, det fanns en tidigare (linje 8) men den har de tagit bort.*
- *Bussen skulle gå direkt utanför min arbetsplats.*
- *Busshållplats närmare jobbet (Volvo). Även billigare priser runt 20 %. För att buss ska bli alternativ bli billigare än att åka bil i längden.*
- *Busshållplats utanför hemmet.*
- *Busshållplatsen Hasselbacken som togs bort borde komma tillbaka.*
- *Busshållplatsen ligger alldeles för långt bort från min arbetsplats. Jag skulle vilja ha det närmare.*
- *Busshållplatser närmare hemmet som är Billingen slutningen, Skövde.*

- *Busshållplats närmare hemmet.*
- *Busslinje 2 gick innan ifrån Södra Ryd till Skultorp och jag vill ha tillbaka den busslinjen.*
- *Busslinje behöver gå från Pilvägen till Aspelundsområdet. Jobbar man tidigt på morgonen behöver det gå bussar som inte tar 50 minuter.*
- *Busslinjen 4 skulle gå in på Inga-karls väg som den gjorde innan.*
- *Busslinjer som går in mot stan närmare min adress, Persbergsvägen 17.*
- *Busstider som passar mitt arbete, eftersom jag jobbar skift. Jag skulle behöva åka 05.50 på morgonen och sen hem vid 15.20.*
- *Byta till elbussar.*
- *Byta tillbaka så ettan går igenom Hentorp och Skultorp igen. Det är ganska dyrt, det borde inte kosta mer än 20 kronor både att åka fram och tillbaka.*
- *Bättre anpassning till byten av kollektivtrafik. Kan vara krångligt med tiderna vid byten och ganska många byten som krävs för småsträckor.*
- *Bättre anpassning till trafikläget. Skulle även vilja ha en busslinje som går upp till Billingen. Fler busslinjer till nybyggda områden en bit utanför centrala stan.*
- *Bättre bussförbindelser från Malörtsvägen. Saknar kvällstid (går ej att åka efter 18: 00 från Malörtsvägen).*
- *Bättre bussförbindelser, finns ingen vid mitt jobb. Dock jobbar jag på landet så förstår att det blir lite svårt.*
- *Bättre busshållstider, tätare, varje buss ska gå varje kvart.*
- *Bättre busstider från Ulveket till Ryd, så de går tätare och är direktbussar.*
- *Bättre busstider i relation till mitt arbete (t.ex. bussar som går vid 05:45-tiden).*
- *Bättre busstider.*
- *Bättre förbindelser på helgerna. Jag reser med tåg och buss när jag ska till jobbet, på helgerna passar de inte lika bra och då tar jag bilen.*
- *Bättre förbindelser, det känns inte värt det när tidsskillnad blir stor.*
- *Bättre komfort när det gäller privatresor. Resor till och från arbetsplatsen kan inte göras kollektivt.*
- *Bättre kommunikation till arbetet.*
- *Bättre kommunikation till Göteborg.*
- *Bättre kommunikationer mellan centrum (Skövde) och sjukhuset (Skövde).*
- *Bättre pris på månadskort, sänka priset med en hundralapp.*
- *Bättre priser allmänt. Mest kontoladdningar, det borde kosta 5 kronor per resa.*
- *Bättre priser, halvera priset.*
- *Bättre priser.*
- *Bättre priser. En biljett kostar 29 kronor, tycker att priset borde halveras.*
- *Bättre priser. Linjerna skall passa bättre tidsmässigt. En direktbuss från min närmaste hållplats till KSS skulle underlätta och jag skulle slippa byta buss.*
- *Bättre tider på helger. Att bussarna ska vara i tid.*
- *Bättre tider, att det går bussar till mitt jobb så jag är framme 7. (Käpplundagränd).*
- *Bättre tider, mellan 06:00-07:00. Sedan mellan 20:00-23:00.*
- *Bättre tider. Tätare turer på morgon och eftermiddag. 400-bussen.*
- *Bättre tidsförbindelser.*
- *Bättre tidtabeller. Tätare avgångstider. Var 10:e minut. Linje 4 eller 6.*
- *Bättre turer så att linjen kan ta mig hemifrån och till jobbet.*
- *Bättre turer.*
- *Bör ha bussresor som kör genom min hållplats vid helger och kvällar, de kör endast förbi på vardagar och slutar köra vid 18.00.*
- *Cyklar oftast för har så nära till jobbet så att åka kollektivt passar inte mig.*
- *De behöver inte göra någon förändring för att få mig att åka mer, det passar bara inte att åka buss med alla de ärenden man har.*

- *De borde ha mer flexibla betalningsmodeller. Det blir för dyrt att åka om man inte åker så mycket.*
- *De borde sänka alla biljetter med halva priset.*
- *De borde sänka priserna eftersom att det på längre sikt blir billigare med bil. 50% billigare priser.*
- *De finns inga tidiga bussar i mitt område, och de tar för långt tid att komma fram.*
- *De får ändra tiderna, och åka tre på natten till Härja och passa svårare tider. Detta blir då svårt. Vid Volvo finns inga bussar.*
- *De hade inte kunnat göra någonting, för mig är bilen rolig att köra och inte ens en prissänkning i biljetter hade kunnat få mig att åka kollektivt.*
- *De hade kunnat göra så att linje 4 åker genom Inga-karls väg.*
- *De har bara en hållplats som är ganska lång från min arbetsplats, så det skulle underlätta ifall det var en hållplats nära min arbetsplats.*
- *De har dragit in alla stationer i Billingeby, därför är det omöjligt för mig att åka kollektivt, så min närmsta hållplats är 3 kilometer bort.*
- *De har dragit in hållplatsen som ligger vid vårt hem. Det påverkar både mitt resande och barnens resande. Så detta har gjort att vi tar bilen mycket mer än tidigare. (Hasselbacken).*
- *De har nyligen dragit in 3:an vilket gör det svårt för henne och hennes familj.*
- *De har tagit väck Hasselbacken, den enda busshållplatsen vid detta område. Den närmsta är några km bort härifrån. Ta tillbaka den så kan vi börja åka mer.*
- *De kan fixa buss från Skövde till Götene.*
- *De kan förkorta resetiden, de tar för lång tid! Bussarna på Slangvägen (4 an) skall ta en kortare väg till t.ex. centrum.*
- *De kan ha Aspelundsvägen till Kilbacksvägen direkt så att man inte behöver byta buss.*
- *De kan ha bättre tider som är mer passande med byten som t.ex. mellan buss och tåg.*
- *De kan ha det billigare, närmare 40 procent billigare.*
- *De kan ha fler avgångar ifrån Våmb, åka bussar oftare. Exempelvis vid halv 8 till Skara och sedan tillbaka under dagen.*
- *De kan ha fler avgångar, var 15:e minut. Fler linjer genom t.ex. från Lövkullevägen till affärsområdena.*
- *De kan ha fler bussar tidigt, från Skultorp till Tibro. En vid halv 6 så man kan komma till jobbet tidigt.*
- *De kan ha tidigare bussar, till batterivägen men även direkt bussar dit.*
- *De kan inte göra någonting.*
- *De kan inte göra något för att få mig att åka mer, då det skulle bli krångligt att åka buss när man har massa ärenden.*
- *De kan inte göra något för att jag skulle få det bättre, då jag bor centralt och inte behöver kollektivtrafik.*
- *De kan inte göra något åt det.*
- *De kan inte göra något, eftersom det är nära till allt.*
- *De kan inte göra något, ganska nöjd.*
- *De kan inte göra något, går hellre.*
- *De kan inte göra något, allt är redan rätt nära.*
- *De kan inte göra något.*
- *De kan inte göra något.*
- *De kan inte göra något.*
- *De kan inte göra något.*
- *De kan inte göra något.*
- *De kan inte göra något.*
- *De kan inte göra något.*
- *De kan inte göra något.*

- De kan inte göra något.
- De kan inte göra något.
- De kan inte göra så mycket i dagsläget.
- De kan köra en stadsbuss till Våmb, så den iallafall åker morgon och kväll. De finns bara en som är längre ifrån, så det hade vart bra att ha en lokal buss som åker från Våmb till centrum.
- De kan sänka priser, 20 procent billigare minst.
- De kan sänka priser, det kan kosta 15 kronor.
- De kan sänka priserna, kanske med 15 procent.
- De kan sänka priset, kanske 20 procent billigare.
- De kan sänka priset, minst 5 kronor billigare.
- De kan sänka året att få åka gratis till pensionärer. Sänka ner det med ett år.
- De kan ändra bussresorna, korta ner längderna så de åker direkt. Från t.ex. Lassagårdsgatan till centrum (direkt) istället.
- De kan ändra om linjerna, så de åker utan byten.
- De kostar runt 30–40 kronor (enkelbiljett) för att åka till stan som ligger 2 km bort. Det borde sänkas till 15–20 kronor.
- De kostar över 20 kr för att åka 1 kilometer och det är för dyrt när man åker sällan. Det ska kosta mindre ju kortare man åker. Sänk med 50%.
- De kunde vara gratis att resa som pensionär inom Skövde.
- De ska lägga upp en busslinje till Billingeus.
- De skall ändra busslinjerna, så man kan åka direkt från hemmet till jobbet utan att byta buss.
- De skulle ha bättre priser, billigare kanske halva priset av det de är idag.
- De skulle kunna bli billigare, sänka 30 procent på priset.
- De skulle kunna göra de billigare, kanske 30 procent billigare.
- De skulle kunna ha bussar i tid, införa realtid så man inte behöver stå och vänta.
- De skulle kunna ha fler platser för barnvagn, från Sandtorget.
- De skulle kunna köra direktbuss från Norrmalm till Volvo.
- De skulle kunna ta tillbaka hållplatsen som de tagit bort (Inga-karls väg), förstörde för många, minst 500m till nästa hållplats.
- De skulle satsa på att oftare trafikera den hållplatsen som ligger nära Skogens Förskola på linje 12 och 13.
- De ändrade busslinje 4 för några år sedan och har krånglat till det så man måste byta flera gånger, vilket var en försämring. Går till och med fortare att gå 2.7 km till jobbet än att åka buss nu.
- De är bra som det är.
- De är bra, men passar inte mig.
- De är väldigt många omvägar, går man med Mariesjön så går den igenom väldigt många andra ställen och tar för lång tid, även för den kostnaden. Det andra de kan tänka på är priset de kan göra det 25 procent billigare.
- Delvis att sänka priserna lite, med 50 kronor. Även att det skulle gå mer bussar med rimligare tider i hela Skövde.
- Den viktigaste förändringen borde vara internetuppkoppling på tågen.
- Den öppna linjen mot nya området Dälderna har blivit indraget vilket gjort det svårare att resa. Den borde komma tillbaka.
- Destinationer som passar arbetslivet.
- Det behövs ingen förändring enligt mig.
- Det beror inte på dem.
- Det blir nog väldigt svårt, det kan nog ej göra nånting tror jag inte.
- Det blir tyvärr för stressigt att åka buss så som min arbetssituation ser ut idag. Skulle gärna se bättre belysning vid busshållplatserna för ökad trygghet. Det skulle öka chansen att åka buss oftare sena kvällar/helger. Ett förslag skulle

kunna vara att locka med gratisresor och olika jippon för barnfamiljer etc. för att skapa en happening för barnen och öka intresset för bussresor.

- *Det borde gå en linje från Resecentrum till Varola. Det är den enda sträckan jag behöver åka bil för.*
- *Det borde vara gratis, alltså ingå i kommunalskatten.*
- *Det brukade åka en buss ända fram till min arbetsplats, nu har de inte den hållplatsen längre så det blir jobbigt för mig att ta bussen till jobbet. Det skulle underlätta ifall den hållplatsen skulle finnas igen.*
- *Det brukar vara mycket förseningar har jag hört, så om det fixade sig så skulle jag kunna tänka mig att kanske åka kollektivt.*
- *Det enda som skulle få mig att resa kollektivt är om jag flyttar, för just nu har jag så nära till allt att jag inte behöver åka kollektivt. Priserna kan även sänkas, engångsbiljetterna borde sänkas med 25%.*
- *Det finns inga direkta linjer som passar till jobbet, utan jag måste få byta. Då blir det omväg för mig.*
- *Det finns ingen buss närmare mitt hem än tio minuter. Jag skulle vilja att den hållplats som dragits in vid mitt hem ska börja köra bussar igen och trafikeras åtminstone till centrum.*
- *Det finns ingen förändring för mig eftersom jag lämnar och hämtar barnen innan och efter arbetet mestadels.*
- *Det finns ingen som skulle kunna påverka mig och få mig att åka mer kollektivt.*
- *Det finns ingenting att ändra på men jag föredrar bil, det är smidigare.*
- *Det finns ingenting de kan göra för att övertala mig för tillfället. Jag har ingen speciell orsak.*
- *Det finns ingenting som kan få mig att åka mer kollektivt.*
- *Det finns ingenting som kan påverka.*
- *Det finns ingenting som skulle få mig att åka mer buss.*
- *Det finns ingenting som Västtrafik kan göra för att få mig att resa mer kollektivt.*
- *Det finns ingenting som Västtrafik kan göra för att få mig att resa mer kollektivt.*
- *Det finns ingenting som Västtrafik kan göra för att få mig att resa mer med Västtrafik, det är jag själv som behöver göra en förändring.*
- *Det finns inget behov av kollektivtrafiken.*
- *Det finns inget de kan göra för att få mig att åka kollektivt mer, då det är enklare med bil.*
- *Det finns inget de kan göra för att ändra min attityd.*
- *Det finns inget de kan göra, jag är så bekväm med bil.*
- *Det finns inget de kan göra.*
- *Det finns inget de kan göra.*
- *Det finns inget de kan göra.*
- *Det finns inget de skulle kunna göra eftersom att kollektivt inte passar mitt yrke.*
- *Det finns inget intresse av att åka mer kollektivt för tillfället.*
- *Det finns inget som kan få mig att resa mer kollektivt.*
- *Det finns inget som Västtrafik kan göra, det ansvaret ligger på mig.*
- *Det finns inget speciellt de kan göra.*
- *Det finns inget sätt att ta sig från Sveagatan 34 till Volvo Powertrain utan att göra bussbyten. Hade det funnits så är det större chans att jag hade rest med Västtrafik.*
- *Det finns inget Västtrafik kan göra för att få mig att resa mer med dem. Jag behöver bilen då jag måste lämna barnet på dagis. Jag behöver även bilen i mitt arbete.*
- *Det finns inget Västtrafik kan göra. Jag åker mycket kollektivtrafik när jag är i Göteborg.*
- *Det finns inget.*

- *Det finns inget. Det är så att jag bor så centralt så jag cyklar eller går hellre.*
- *Det går bra förbindelser det kan man inte klaga på, de går en gång i kvarten, så jag kommer inte på något.*
- *Det går bra som det är och känner att det finns inget som kan förändras.*
- *Det går inga bussar till där jag jobbar, och de hade kunnat öppna linjer som går vid den adressen.*
- *Det går ingen buss till Coop, 1:an som jag tar från Aspö åker bara till Tomtegården vilket är för långt för mig så därför tar jag bilen istället.*
- *Det går inte för mig p.g.a. sjukdom.*
- *Det går inte i och med att jag kör bil med jobbet.*
- *Det går inte. Är nöjd med att åka bil.*
- *Det hade kunnat vara om man hade ett bra pris på ett månadskort, som gäller även till Göteborg. När man var tonåring kunde man 100-dagarskort, som kostade under tusenlappen och man kunde åka hela sommaren. Fast nu åker jag så ofta till en replokal dit det inte går buss, så därför är inte priset avgörande ändå, och det bästa alternativet är att åka bil.*
- *Det hade varit bättre med enklare betalningssätt, exempelvis återinföra kontant betalning.*
- *Det handlar mest om priser, 25% billigare.*
- *Det har funnits en busshållplats (Vådursvägen) nära mitt hem och den har de tagit bort så nu är den närmsta busshållplatsen 0.5 km bort, vilket har gjort att jag ej åker buss längre. Hade busshållplatsen funnits kvar hade jag definitivt åkt mer buss. Det är för dyrt när man åker korta sträckor.*
- *Det har inget med bussutbudet att göra utan andra begränsningar som gör att jag åker bil. Går inga dåliga bussar eller dåliga tider enligt mig.*
- *Det har varit olika sätt att betala biljetter och ladda kort. Jag vill kunna betala mina biljetter med bankkort.*
- *Det hänger på mig, jag har tjänsteresor där jag behöver bil. Västtrafik kan alltså inte göra någonting annorlunda för att jag ska åka mer med dem.*
- *Det kan de inte göra utan det är upp till mig.*
- *Det kan inte göras så mycket. Kanske ordna mer linjer utanför staden.*
- *Det kan jag inte svara på eftersom att jag aldrig har funderat på det och åker nästan aldrig kollektivt.*
- *Det kräver ingen förändring för att få mig att åka mer, utan det är problem med min hälsa så klarar inte av att åka kollektivt alldeles för mycket.*
- *Det ligger inte på deras bord eftersom att jag lämnar barn på dagis och skola så det blir mycket krux om jag skulle åka kollektivt.*
- *Det måste vara billigare. Tex det kostade 80kr för två vuxna och två barn, om det hade kostade 25% mindre så hade det varit bättre.*
- *Det måste vara en direktbuss till min arbetsplats på Volvo GTO.*
- *Det passar inte mig för mitt jobb helt enkelt.*
- *Det passar inte mina arbetstider. 20-dagarskortet passade mig bättre, vill ha tillbaka det.*
- *Det ska löna sig att åka kollektivt. Priserna borde sänkas med ca 50% på längre resor.*
- *Det ska vara gratis att åka.*
- *Det ska vara lönsammare att åka buss än bil annars finns det ingen större anledning.*
- *Det skall gå mindre sträckor så man kan komma fram snabbare, exempel till sjukhuset vill man åka ditt måste man åka runt jättelänge.*
- *Det skulle behöva vara billigare och smidigare för att få mig att åka kollektivt. Jag vet dock inte hur mycket en biljett kostar nu, men tror att det är dyrt.*

- *Det skulle inte funka, det finns inget som går att göra åt det. Jag har ett sådant jobb, jag har ett eget företag och åker till olika orter hela tiden och har saker i bilen.*
- *Det skulle inte gå för mig att kunna åka kollektivt då alla mina ärenden ligger på helt olika håll, det hade blivit för många byten.*
- *Det skulle sänka med 20%. Tätare turer, mot arena.*
- *Det skulle vara att det gick fortare att åka från mitt hem till mitt jobb i Hjo. Som det är idag förlorar jag en och halvtimme på att åka kollektivt till jobbet. men tog det en halv timme skulle det vara okej.*
- *Det skulle vara att det skulle bli lättare att ta sig till min arbetsplats på Hasslumområdet med buss. Nu får jag åka med stadsbuss till Skövde, men sen när jag kommer in till centrum går det inte att åka stadsbuss till arbetsplatsen, utan jag måste ta en buss som går till en annan ort, antingen Hjo, Tibro eller Karlsborg.*
- *Det skulle vara att det skulle vara mycket högre turtäthet, det skulle vara en tur varje kvart. utanför mig går bussen max en gång i timmen vissa delar av dagarna.*
- *Det skulle vara att ha en direkt buss från resecentrum till Sjukhuset och att den går varje 10:e minut.*
- *Det skulle vara att priserna sänks och att man helt och hållet kan lite på ankomsttiderna. Sänka priserna med ungefär 5–10%.*
- *Det skulle vara att tiderna var mer täta och turerna gick oftare, både med bussar och tåg.*
- *Det skulle vara bra om dem skaffade Wi-Fi ombord och laddningsuttag.*
- *Det skulle väl vara en närmre busshållplats.*
- *Det skulle väll vara någon mer direktbuss. Direktbuss upp mot Kvantumhuset.*
- *Det som skulle göras är titta på Skånetrafiken och fixa ett sommarkort här för det finns inte. Det skulle göra att många köper över sommaren och att man kan åka. Tågtiderna borde ses över lite då kompisar berättat om att det är dåligt och dragits in.*
- *Det tar 1.5h för mig att ta buss till jobbet. Det går inga direkt bussar till mitt arbete vilket gör att jag får byta buss flera gånger.*
- *Det var när man hade busshållplats nära dörren, har ett handikapp och blir svårt att gå 500m till nuvarande hållplats.*
- *Det vet inte jag riktigt, eftersom min livssituation är beroende av att jag använder bilen. Det har med min sjukdomsbild att göra.*
- *Det vet jag inte riktigt, jag har ej bott här så länge. Vet inte vilken hållplats som är närmast där jag bor. De lönar sig ej nog för de tar längre tid med bussen och snabbare med cykel eller bil.*
- *Det vet jag inte, enda situationen då jag skulle åka buss är om jag inte är kapabel till att åka bil längre.*
- *Det vet jag inte, kan inte svara på det.*
- *Det vet jag inte. Det har jag inga synpunkter på, det kan jag inte uttala mig om.*
- *Det vet jag inte. Som du ser är jag ganska nöjd i mina svar. Det enda vore väl att jag hade en enda bussresa från där jag bor, och då skulle jag kanske resa varje dag. Men det är inte rimligt, eftersom det inte går ha en trafikerad buss ända till min arbetsplats i Skara. Så det är inget rimligt krav.*
- *Det vore att anpassa priset efter passagerarantalet. Att köra tom buss timme efter timme efter timme är inte bra.*
- *Det vore att bussarna gick oftare hos mig, att den var mer tillgänglig. Ett bättre utbud av bussalternativ ifrån Högklintsvägen!*
- *Det vore att ha tätare tur och att dm skulle gå senare på kvällarna mellan Karlsborg och Skövde.*

- *Det vore om de hade lägre priser. De borde sänka med ungefär 30%.*
- *Det är att det skulle vara billigare. Vet inte exakt vad det kostar, men vet att det är dyrt och borde sänkas. Sänka pensionärskortet till 65 år istället för 75 år.*
- *Det är att ha en linje upp till Billingeus.*
- *Det är att ha korta linjer som åker snabba sträckor.*
- *Det är bra som det är idag.*
- *Det är bra som det är.*
- *Det är bra som det är.*
- *Det är bra som det är.*
- *Det är bra som det är.*
- *Det är bra som det är.*
- *Det är bra som det är. Reser inte så mycket så kan inte riktigt svara på frågan, men de gånger jag åkt var det bra.*
- *Det är bra.*
- *Det är bra. Är nyinflyttad, så har inte provat dem mycket.*
- *Det är för dyrt, ungefär sänka hälften.*
- *Det är för långt för de som bor i Hasselbacken efter ombyggnationen gjorde att busshållplatserna försvann. Ca 1,4 km att gå till busshållplatsen.*
- *Det är för långt till närmaste hållplats. Jag skulle vilja ha en hållplats som gick närmare Uddabergsvägen 10.*
- *Det är i så fall att sänka priserna, skulle kunna betala 100kr för månadskortet.*
- *Det är inget dem hade kunnat förbättra utan att jag inte har något behov av Västtrafik.*
- *Det är inget som Västtrafik kan ändra, jag har barn som måste lämnas på skolan och det gör jag med bilen.*
- *Det är inte så mycket de kan göra, det är som de är.*
- *Det är inte så mycket ni kan göra, det är mer min livssituation med hämtning på skola och så.*
- *Det är mer smidigare med bil.*
- *Det är nog att bussarna skulle gå oftare i hela Skövde. Priserna borde sänkas, med i alla fall 10 kronor. Vill även ha tysta vagnar på ALLA tåg. Även ha fler tidiga morgon avgångar till Göteborg med tåg.*
- *Det är nog att det skulle vara billigare, ungefär halva priset!*
- *Det är nog ingenting de inte kan förändra. Jobbet är så pass nära att jag kan gå. Det är jobbets distans som är avgörande.*
- *Det är priset i så fall, jag har köpt enkelbiljett när jag väl åkt, men det hade väl blivit billigare med kort. Det är väldigt fördelaktigt att åka buss, men nu när jag har bil så innebär bussen en extra kostnad, och sen är det mycket lättare att ta sig hem när man har bil. Jag har även oregelbundna tider på mitt jobb, så det passar bättre med bil.*
- *Det är redan bra, det är bara jag själv som måste bli bättre.*
- *Det är smidigare med bil än buss då det inte går några direktlinjer.*
- *Det är smidigt med bil.*
- *Det är tillräckligt bra.*
- *Det är verkligen bra som det är för mig.*
- *Det är väl att bussarna skulle gå när jag behöver åka. Jag jobbar skift och på kvällarna när jag ska hem så finns det inga bussar som går. Jag brukar sluta vid 00:30 på natten.*
- *Det är väl att de återtar busshållplatserna där jag bor.*
- *Det är väl mer senare busstider på dagarna.*
- *Det är väl om det hade varit billigare. Som det är nu är det billigare att ta bilen. Det går ju även snabbare att ta bilen än att hålla på med att byta bussar och sånt.*
- *Direkt buss från Spånvägen till arbetsplatsen (Volvotrucks).*

- Direktbuss från Skultorp till köpcentret vid Stallviken.
- Direktbuss från Varnhem - Lerdala.
- Direktbusslinje mellan vårdcentralen Hentorp och Skövde sjukhus. Mer avgångstider dygnet runt.
- Direktbuss mellan Henriksbergsgatan och sjukhuset.
- Direktlinje till sjukhuset utan byten.
- Direkttransport, utan byten. Annero till Volvo för att inte ta så många byten. Bättre tider under natten, så de stämmer av med tiderna vi slutar. (00.30).
- Dra busslinjer till vårt bostadsområde. Det är för långt till närmsta hållplats i nuläget.
- Då skulle ni få inskaffa flera linjer.
- Eftermiddagar och kvällen till tennishallar skulle vara bra och Billingeus.
- Eftersom att jag bor så nära mitt arbete så finns det inget speciellt de kan göra.
- Egentligen ingenting, jag är nöjd som det är men kollektivtrafik passar inte mig i allmänhet.
- Egentligen inte så mycket Västtrafik kan göra för att ändra på mina vanor. Skulle i så fall vara att ändra tillbaka till den förra linjedragningen som linje 10 gick tidigare.
- Egentligen är det att jag hade närmare till busshållplatsen hemifrån. Mindre än 5 minuters väg, nu tar det nog tio minuter att gå, i och med att jag har tio minuter till jobbet med bil, så är det väldigt jobbigt att sätta sig på en buss.
- Ekonomiskt, att resorna ska vara billigare. Det skulle göra att jag väljer att åka tåg till min arbetsort i Falköping och minska min bilanvändning.
- En anpassad busslinje som jag att jag slipper byta bussar mellan hemmet och jobbet.
- En bra linje mellan Slalomvägen till Volvo Personvagnar.
- En buss från Vråkvägen som går förbi Grönnavägen och sedan till Karlsborgsvägen och vidare till Skara.
- En buss som går från Myggdansvägen till resecentrum.
- En buss som går genom Kampavall. Tätare bussar som går på landsbygden, 1–2 mil utanför Skövde.
- En busshållplats i början av Stallviken, utan inte bara i slutet.
- En busshållplats närmare Banvägen 1.
- En busshållplats närmare hemmet och tidigare tider i tidtabellen, runt 6–7.
- En busshållplats närmare jobbet. Jag får gå en bit från den busshållplatsen till arbetet.
- En busshållplats närmare Rådmansgatan. Annars inget alternativ att ta bussen.
- En busshållplats på Inga-Karlsvägen vid Hasselbacken.
- En busslinje från Gröna Vägen till Stenstorp och då helst utan byten på vägen.
- En busslinje mellan Volvo och Mariestadsvägen.
- En busslinje som går från Daggkåpevägen till Skaraborgsgatan direkt, eller att bytena mellan linjerna (linje 4 och linje 1) inte var så långt emellan tidsmässigt.
- En busslinje som går nära från i närheten av Vallingsbergsvägen 17 till i närheten av Volvo Powertrain.
- En busslinje som går till ytterkanterna av Mariestad.
- En busslinje till min arbetsplats (Alphyddevägen).
- En bättre hemsida. Jag förstår inte den och kan därför inte använda den. T.ex. om jag inte vet vad hållplatsen heter som jag ska åka till kan jag inte leta upp min resa. Detta kan förbättras om man kunde klicka in "Skövde" om jag ska åka inom Skövde och där efter skriva in gatan jag ska till.
- En direktbuss från Daggkåpevägen till Vasastan, på morgon och eftermiddag.
- En direktbuss från Mejeriet till Stallsiken, det tar över en timme att åka med buss till jobbet medan det tar 5 minuter att åka med bil.

- *En direktbuss in till stan, inte stanna på så många hållplatser på vägen dit.*
- *En direktbuss till jobbet, ska gå klockan halv 6 på morgonen från Södra vägen till Källby.*
- *En direktbuss till Skara som går oftare under hela dagen och stannar närmare Biologiska yrkeshögskolan.*
- *En direktlinje från Frostliden till Volvo personvagnar.*
- *En direktlinje till Volvo istället för byten vid resecentrum, runt 07.00 på morgonen.*
- *En gratis bussresa för pensionärer.*
- *En hållplats nära bordstaden eller en hållplats nära Norrabergvägen.*
- *En hållplats närmare hemmet, är nästan halvvägs in till staden om han ska till närmsta hållplats.*
- *En hållplats närmare hemmet.*
- *En hållplats närmare min arbetsplats.*
- *En hållplats närmre bostaden hade varit bra.*
- *En linje för Alltidsvägen/Södra bergvägen.*
- *En linje som går från Daggkåpevägen till sjukhuset direkt.*
- *En linje som går från Myggdansvägen till sjukhuset här i Skövde. Jag skulle även vilja att priserna på enkelbiljetter sänktes, 20kr borde vara det absolut högst inom kommunen. Det borde finnas ett zon-system så att man betalar mer om man reser genom flera zoner och mindre om man bara åker i en zon.*
- *En linje som går inom Båb.*
- *En snabbuss ifrån Myggdansvägen till centralstationen.*
- *En vuxenbiljett borde högst kosta 20kr. Jag vill ha en direkt linje från Myggdansvägen till Stentorp.*
- *Enklare betalning, det är komplicerat, de byter ofta betalningssätt. Lägre priser på biljetter till 10 kronor.*
- *Erbjuda gratis biljetter för alla pensionärer.*
- *Erbjuda seniorkort från det att man blir pensionär. Billigare resor överhuvudtaget i länet.*
- *Ett kort som man kunde åka buss, spårvagn och tåg, lätt att ladda sitt kort. Både kunna betala kontant och kredit.*
- *Ett mer flexibelt periodkort där man betalar för antalet dagar, istället för perioden. T.ex. Om man köper 20 dagar, dras det av en dag för varje gång man åker kollektivt (istället för att man har en bestämd 20-dagars period på sig att åka). Det ska ha funnits en liknande lösning innan, men den togs bort. Vill gärna att den återinförs.*
- *Ett specialpris för studenter, helst sänka priset på enkelresorna med någon krona.*
- *Familjebiljetter hade behövts.*
- *Familjeomständigheter gör att jag måste ta bil så vet inte. Lite fler turer på kvällar vore bra.*
- *Finns en linje mellan Billingdalsskolan till Volvo.*
- *Finns busslinjer som går tidigare på morgonen.*
- *Finns en direktlinje mellan Mariestad och Våmb.*
- *Finns ingenting de kan göra.*
- *Finns inget att göra.*
- *Finns inget de göra.*
- *Finns inget de kan göra då jag kommer fram smidigt till fots och längre sträckor åker jag med tåg.*
- *Finns inget de kan göra, då jag går! Men på typ vintern är de jättetrångt på morgonen (07.15) eller (07.30). Man kan ta fler extrabussar, oftare. Kommunaktionen bör förbättras, då en buss kommer och en annan går och man hinner inte med den.*

- *Finns inget de kan göra.*
- *Finns inget de kan göra.*
- *Finns inget de kan göra.*
- *Finns inget som hade kunnat få mig åka kollektivt.*
- *Finns inget som kan förändra det, känner inget behov att Västtrafik i dagsläget.*
- *Finns inget som skulle påverka utan jag är nöjd med mitt bilåkande.*
- *Finns inget speciellt de kan göra. Jag behöver bilen och vill åka bil i första hand.*
- *Finns inget speciellt p.g.a. måste köra barn och busshållplats går långt bort, går ingen förbindelse till jobb/skola/dagis.*
- *Finns inget speciellt Västtrafik kan göra. Jag är nöjd som det är idag.*
- *Finns inget speciellt Västtrafik kan göra. Jag gillar att åka egen bil och trivs bäst med det.*
- *Finns inget, behöver ha bilen i arbete och annars väljer jag cykel då jag bor så nära centrum.*
- *Finns inget, då jag får gratiskort kort i år för fyller 75.*
- *Finns inget, har nära till jobbet.*
- *Finns inget, mer bekväm med bil.*
- *Finns inget. Trivs som det är.*
- *Finns inte fungerande trafik i linjesträckning. Det tar lika lång tid att gå än att gå till samma destination. Alltså skaffa bättre och snabbare kollektivtrafik.*
- *Finns inte mycket och göra, vi kan ej lämna barnen genom och åka buss det skulle ta för lång tid.*
- *Fler avgångar från hållplatsen vid Kärplunda park.*
- *Fler avgångar lördag och söndag morgon från sjukhuset.*
- *Fler avgångar.*
- *Fler avgångar.*
- *Fler bussar i timmen till Stöten på morgonen och på kvällen.*
- *Fler bussar till Tibro. Bättre tillgänglighet till busshållplats, speciellt vid 49:an.*
- *Fler busskortsalternativ, 20-resorskortet.*
- *Fler busslinjer att välja på, den som går nu tar en lång omväg. Alltså direktbuss in till stan. På morgon och eftermiddag/kväll.*
- *Fler busslinjer som går från Ryd och ut mot Tibro, Karlsborg och Hjo; så att man inte behöver åka in till Skövde Resecentrum för att ta sig dit.*
- *Fler busslinjer som till exempel direkt från min hållplats till Norrmalm.*
- *Fler busstider mellan 05:00-09:00.*
- *Fler busstider mellan 17:00-19:00. Mellan Skövde och Mariestad.*
- *Fler direkt linjer; alltså färre linjer utan byten.*
- *Fler linjer som går via Norra trängallén mellan 16 till 21.*
- *Fler sträckor, och busslinjer. För att fler ska kunna åka, inklusive mig.*
- *Flera tätare avgångar på dagtid.*
- *Flytta hållplatsen tillbaka till Hasselbacksvägen.*
- *Fria resor inom kommun.*
- *Fritidskortet börjar gälla kl. 14:00 och det passar inte mig. Det skulle börja gälla 08:00 och sluta 00:00.*
- *Från Aspö går det endast en linje, om det gick fler linjer från Aspö skulle jag förmodligen resa mer med Västtrafik.*
- *Från Jönköping station, till jobbet.*
- *Från Myggdansvägen ska det finnas snabbare linjer som åker till centrum. Dem har tagit bort två bra linjer och ersatt den med en för lång linje som åker en längre sträcka. Bussen håller aldrig tidtabellen, dem måste hålla tiden under rusningstrafiken vilket leder till proppfulla bussar.*
- *Få en busshållplats vid Inga-Karls väg.*

- *Få in studentpriser, för de saknas enligt mig.*
- *Få tillbaka bussarna förbi busshållplatsen Aspvägen.*
- *Fått en liten son så det blir lite svårt.*
- *Färre byten för korta resor. En resa under tio minuter skall inte behöva innebära byte av buss.*
- *För att man måste ha kort och betala med. Hade det gått betala med kontant så hade jag åkt.*
- *För jag tycker att det är mycket bekvämare att åka resa med att bli så har inget behov att Västtrafik.*
- *För mig kostar det 55kr att åka fram och tillbaka till och från stan. Det borde kosta ca 25kr att åka den sträckan eller så borde de göra så att biljetten går ut 3 timmar efter köp istället för 1 timme efter köp.*
- *För min del är det att kunna ta rätt buss och lämna av min dotter vid skolan och åka vidare. Grejen är att jag inte har kunskapen om hur det funkar med tider och sånt. Det ligger alltså på mig att ta reda på hur det funkar med appen och så.*
- *För mycket byten, man måste byta buss hela tiden eftersom att alla bussar går mot centrum. Fler linjer bör gå "på tvären" så man slipper åka in till centrum först.*
- *För tillfället är det inget som de kan göra. De ställen, affärerna och köpcentrumet exempelvis, som jag ska till, är det enklast att ta bilen till. Ska jag ta bussen det måste jag byta buss, vilket tar extra tid.*
- *Förbindelserna blir ibland opraktiska för korta avstånd därmed väljer jag bil.*
- *Förändrade bussrutter, så att det finns fler hållplatser nära bostaden.*
- *Ge alla pensionärer ett gratis busskort för både helger och vardagar eftersom att vi inte har så mycket pengar. Om inte detta att de sänker biljetterna för 90 minuter till ungefär 10 kronor.*
- *Generellt flera avgångar och bättre tillgänglighet.*
- *Genom att jag har så nära till allting, så finns ingenting som jag tror skulle kunna påverka mig att åka mer kollektivt. Jag kan inte ens säga att det är dyrt att åka eftersom jag har seniorkort och åker gratis.*
- *Gillar att röra på sig. Kan inte sitta ner för mycket p.g.a. ryggproblem. Väljer då hellre cykel eller att gå.*
- *Gillar ej att åka buss så därför undviker jag det helt och hållet.*
- *Gratis buss för alla.*
- *Gratis bussresor eller i alla fall kraftigt reducerade priser jämfört med idag. Färre byten. Idag måste jag byta buss för att ta mig till arbetsplatsen och det är inte optimalt.*
- *Gratis bussresor till alla över 65.*
- *Gratis kollektivtrafik.*
- *Gratis provkort så att man lär sig hur Västtrafik fungerar.*
- *Gratis resor för alla.*
- *Gratis resor är det enda som skulle göra att jag skulle åka kollektivt.*
- *Gratis turer.*
- *Gratis turer.*
- *Gå busslinjer från Billinge hus till resecentrum, där den gick förut.*
- *Gå senare på kvällen från Stenvägen, efter 20–21 tiden.*
- *Går alltid bussar och är centralt så är nöjd som det är med linjerna och busstiderna.*
- *Går bara inte.*
- *Går lite för dåligt för att åka buss, p.g.a. ålder.*
- *Går oftast vart jag ska, använder bara bil när jag ska handla. Tycker att det blir jobbigt att ta bussen om man ska storhandla.*
- *Göra avtal med försvarsmakten så att försvarsmakten får bättre priser. Eftersom vi inte kan köpa periodkort eftersom vi ofta är borta.*

- Göra det mer enkelt att kunna betala på bussen utan telefon.
- Göra så att det blir mindre byten för att ta sig från Lillegården till Högskolan i Skövde. Även till mataffären.
- Göra så att det går fler busslinjer och att bussarna går oftare.
- Ha bussar som går från kl. 04:00.
- Ha bussar till Mariestad dygnet runt en gång varje halvtimme.
- Ha en busshållplats utanför min dörr, annars finns det inget annat de kan göra.
- Ha en busslinje där jag bor, Norra bergvägen. Priserna är för dyra, 10% billigare.
- Ha en busslinje från Billingslutningen in till centrum eller knutpunkt, och med tider som fungerar för äldre barn att åka till skolan samt för vuxna för arbete.
- Ha en busslinje som gick till vårt område, Högkint.
- Ha en direktlinje till arbetsplatsen.
- Ha en hållplats vid Kulturvägen.
- Ha en större studentrabatt, de skulle 40% billigare för studenter.
- Ha fler tätare turer. Skövde till Karlsborg, en i timme. Göra fler än en i timmen. Snabbuss exempelvis.
- Ha hållplatser närmare Skara, Hjulavägen 2 med bussar som går till Skövde.
- Ha hållplatser närmare, nära Basvägen. De skall komma i tid, och inte köra ifrån folk som visar kort och vill på.
- Ha hållplatser vid övre Dälderna.
- Ha linjer som går nära arbetet. Arbetet ligger på Bäckaskogsvägen.
- Ha mer effektiva busslinjer. De busslinjer som går i Skövde har en tendens att stannaför tätt och det är väldigt ineffektivt. Sen finns det ingen hållplats vid min arbetsplats också.
- Ha mer plats för rullatorer och barnvagnar. Även att för pensionärer är det lite svårt att få fram tider för turer, skulle uppskatta att ha i fickformat.
- Ha mer reklam angående miljön.
- Ha mindre stopp på vägarna, alltså minska hållplatserna.
- Hade behövt fler bussar som går varje kvart in till stan ifrån Erik Ugglas.
- Hade velat ha något slags barnsäte med bälte.
- Haft en hållplats närmare Örtvägen 3.
- Halvera alla priserna.
- Halvera biljettpriset.
- Handlar oftast om bekvämlighet och det finns tyvärr inte många sätt att få mig att ändra mig.
- Har absolut ingen aning om vad som skulle behöva göras eller ändras på.
- Har absolut ingen aning, då jag inte känner för att åka kollektivt ännu då jag kan köra bil eller ta mig på annat sätt.
- Har egentligen inget behov.
- Har haft det krångligt då jag inte kan köpa biljett, för jag har tjänstetelefon. Annars hade jag nog åkt buss mer.
- Har inga behov att åka kollektivt.
- Har inga linjer direkt från hemmet till arbetet, måste byta isfall. Är nöjd med mitt cyklande fram och tillbaka.
- Har ingen aning. Just nu finns det ingen anledning till att åka helt enkelt, men när jag fyller 75 och får grattiskort så kanske jag kan tänka mig att åka.
- Har ingen anledning eftersom hon bor mitt i centrum och tar bara bilen vid storhandling som jag ej vill ta via buss.
- Har ingen anledning till att åka kollektivt, då det passar bättre med bil för mig.
- Har ingen anledning till att åka mer kollektivt. Om jag inte åker bil så cyklar jag hellre.
- Har ingen åsikt, är supernöjd med att åka bil så ser ingen anledning till att åka kollektivt.

- *Har inget att säga om det, då jag redan är nöjd.*
- *Har inget behov av att åka kollektivt. Nöjer mig med bilen just nu.*
- *Har inget behov av buss.*
- *Har inget behov av det för använder mest cykel om jag ska någonstans.*
- *Har inget behov av det nu.*
- *Har inget behov av det.*
- *Har inget behov av kollektivtrafik p.g.a. av handikapp.*
- *Har inget behov av kollektivtrafiken i nuläget.*
- *Har inget behov utav det, har nära till allt.*
- *Har inget behov utav kollektivtrafik.*
- *Har inget bra. Är nöjd med bilresandet och att gå och cykla.*
- *Har inget intresse av att åka buss.*
- *Har inget som skulle kunna få mig att vilja åka mer kollektivt. Är supernöjd med att åka bil då man kommer dit man vill fort.*
- *Har inte direkt någon åsikt om detta.*
- *Har inte förmågan att åka kollektivt p.g.a. skada.*
- *Har inte åkt buss på 40 år och har inga planer på att göra det.*
- *Har komplicerade arbetstider och generella tider att passa.*
- *Har lite tätare bussturer i hela Skövde.*
- *Har med mig massa grejer i bilen som verktyg och min fru likaså, så det funkar inte.*
- *Har skada så kan inte åka kollektivt.*
- *Hittar inga fel och tycker det är bra som det är.*
- *Hålla tiderna bättre.*
- *Hållplats närmare bostaden skulle vara bra.*
- *Hållplatserna är för långt borta, en närmare vår gata skulle vara bra. Turerna går även lite hipp som happ och går omvägar, så förändring på det hade varit bra.*
- *Här slutar bussarna gå vid 10 (Myggdansvägen) och jag vill att de ska fortsätta åka efter 10. Just nu går bussarna var 20:e minut, halvtimme, och timme. Och jag vill att de ska gå tidigare. (Varje kvart när den går var 20:de minut, var 20:de minut när den går varje halvtimme, och var halvtimme när den går varje timme).*
- *I den situationen som är idag har jag inget behov utav att åka buss.*
- *I sådana fall hade jag velat ha fler direktlinjer så man slipper byta buss.*
- *Ifall de skaffade en hållplats utanför äldreboendet precis vid Mariebergsgatan.*
- *Inför busslinjen 3 igen så att det går från Myggdansvägen direkt in till stan.*
- *Inför gratis biljetter för personer för 65+.*
- *Införa buss som går från Hasselbacken till Skövde centrum.*
- *Införa busshållplatsen som fanns på Inga-Karls väg eller och i närheten av Däldernas kapell (visste ej vad den hette) som ni tog bort ifjol, många som blev missnöjda med detta.*
- *Införa Ekängen norra igen. Kan inte åka kollektivt för de tog bort den.*
- *Införa en busshållplats som inte är en kilometer från min adress och en buss som åker till min arbetsplats.*
- *Införa en direktbuss från Lärarvägen till SKS.*
- *Införa ett nytt lättare biljettsystem.*
- *Införa fler bussar som åker senare på kvällstiden. Det vill säga mer senare än den senaste tiden som de åker nu.*
- *Införa flera avgångar, sänka biljettpiserna.*
- *Införa linje 4 i Hasselbacken igen.*
- *Införa linje 8 till Billinge hus igen, det är en fördel att komma upp på Berget och kunna göra aktiviteter.*
- *Införa pensionärskort så att det blir gratis att åka när man blir pensionär.*

- *Införa pensionärspriser. Även sänka priserna för enstaka resor, 30% mindre hade varit bra.*
- *Införa seniorkort till mig.*
- *Införskaffa tätare turer för att kunna spara mer tid, speciellt för oss småbarnsföräldrar.*
- *Inga synpunkter. Det går ingen till jobbet så jag tar bilen, mer effektivt.*
- *Ingen aning, behöver bil.*
- *Ingen aning, kanske att bussarna skulle gå lite oftare på kvällarna. Med tanke på att jag jobbar kvällar och nätter så förr gick buss 92 så att det skulle passa mina jobbtider, men nu går inte den turen längre.*
- *Ingen aning. Bra som det är.*
- *Ingen aning. Cyklar på sommaren, och åker bil på vintern. Bekvämare på det sättet.*
- *Ingen aning. För min del är det inte aktivt med kollektivtrafik då jag föredra att promenera.*
- *Ingenting alls, vill bara inte åka mer kollektivt helt enkelt.*
- *Ingenting alls. Det är bra som det är.*
- *Ingenting då jag redan reser tillräckligt med Västtrafik.*
- *Ingenting eftersom jag tar bilen när jag handlar då jag tycker det är jobbigt att bära runt på påsar på bussen och jag ser inte att Västtrafik kan göra något åt det.*
- *Ingenting eftersom jag är en bilfanatiker, jag älskar min bil för mycket för att ens resa kollektivt.*
- *Ingenting för att det redan är bra enligt mig.*
- *Ingenting för brukar cykla till jobbet, igår var bara ett undantag.*
- *Ingenting just nu, inte för mig iallafall.*
- *Ingenting kan påverka, jag har för många ärenden som kräver att jag åker bil.*
- *Ingenting mer, det är bra som det är.*
- *Ingenting som Västtrafik kan göra, det är jag som personligen måste ta tag i det och åka mer buss.*
- *Ingenting speciellt. Har 4 barn, det blir svårt att hålla koll på alla.*
- *Ingenting speciellt. Jag behöver bilen till mitt jobb.*
- *Ingenting speciellt. Reser inte normalt sätt överhuvudtaget.*
- *Ingenting, allt som jag är i behov av är på gångavstånd.*
- *Ingenting, allting går bra men jag kör hellre bil.*
- *Ingenting, det har endast att göra med attityd. Man blir bekväm och då tar man naturligtvis sin bil.*
- *Ingenting, det är bara jag som inte har tagit något initiativ för att åka mer kollektivt.*
- *Ingenting, för att jag reser med bil för att det är bekvämt. De är korta resor med bilen som utförs så det går fortare än att åka buss.*
- *Ingenting, har svårt att röra mig så blir körd.*
- *Ingenting, jag föredrar att cykla.*
- *Ingenting, jag är för beroende av min bil för att ens åka kollektivt.*
- *Ingenting, jag är nöjd som det är.*
- *Ingenting, kan inte ersätta personbilar.*
- *Ingenting, känner mig bekväm med bil.*
- *Ingenting, nöjd som det är.*
- *Ingenting, är bekväm med bilen. Blir krångligt med buss.*
- *Ingenting, är beroende av bilen i jobbet.*
- *Ingenting.*
- *Ingenting.*
- *Ingenting.*

- *Inget alls, tar för lång tid och är för omständligt att byta. Absolut inte aktuellt nu.*
- *Inget behov att det, cyklar hellre då det är smidigare.*
- *Inget behov av att åka buss.*
- *Inget behov av buss där jag arbetar.*
- *Inget för att jag åker mycket med bil och är nöjd med det.*
- *Inget för att jag är nöjd som det är.*
- *Inget kan få mig att resa kollektiv i nuläget.*
- *Inget kan göras från Västtrafiks sida.*
- *Inget som hade gjort skillnad.*
- *Inget speciellt, bor så pass nära allt jag behöver.*
- *Inget speciellt, förbindelser gör att jag ej tycker det är bekvämt alltid.*
- *Inget speciellt, föredrar att köra bil.*
- *Inget speciellt, Går bara fortare med bil.*
- *Inget speciellt, inget behov av kollektivtrafik.*
- *Inget speciellt, jag åker bil till mina ärenden vilket går snabbare.*
- *Inget speciellt, jobbet är i närheten.*
- *Inget speciellt, är nöjd.*
- *Inget särskilt eftersom att jag jobbar utanför Sverige och inte kan åka med Västtrafik dit.*
- *Inget, det är bra som det är. Måste helt enkelt åka bil ibland.*
- *Inget, det är för smidigt att köra själv.*
- *Inget, eftersom jag inte har kunskap om Västtrafik.*
- *Inget, för trött för att ta bussen. Blir enklare att ta bilen.*
- *Inget, föredrar helt enkelt att åka bil.*
- *Inget, hållplatsen ligger så långt ifrån eftersom jag bor lite utanför så tar bilen.*
- *Inget, jag behöver inte kollektivtrafik.*
- *Inget, jag jobbar så oregelbundet att bilen är mer flexibel. Jag hade i så fall behövt tidigare bussar vid 05:45.*
- *Inget, jag tycker att det är smidigare att åka bil.*
- *Inget, jobbet ligger så nära att jag går dit.*
- *Inget, åker bil till jobbet då det är smidigare.*
- *Inget, åker till arbetet med bil och sedan åker han jobbil till kunderna.*
- *Inget, är nöjd som den är*
- *Inget. Jag cyklar helst.*
- *Inget. Jag jobbar så långt ifrån så får skjuts till tåget på morgonen.*
- *Inget. Jag är väldigt sjuk och kan därför inte åka kollektivt och har inte kunnat göra det på länge.*
- *Inget. Kör antingen bil eller cyklar, beroende på vädret.*
- *Inget; jag har inget att klaga på. Jag cyklar mest och det lilla som jag reser kollektivt är jag nöjd med.*
- *Ingenting, nöjd med bil.*
- *Inte behöva byta buss för att ta mig från Entorp till Rattvägen.*
- *Inte höja priserna. Köra bussen vid Ekängen.*
- *Inte intresserad av att åka med Västtrafik överhuvudtaget.*
- *Inte just nu när jag har småbarn.*
- *Inte mycket, jag föredrar att cykla och gå.*
- *Inte stänga igen linjer, utan öppna fler linjer! Öppna upp hållplatsen vid min bostad igen.*
- *Inte så lätt att få till den förändringen att någon hämtar mig klockan 22.30 till arbetet varje vardag. Det går ju inga bussar nu som passar då på natten, och det är nog så få som jobbar natt vid den tiden så att den förändringen skulle gå*

igenom. Och sen jobbar jag också bara fram till semestern i år och sen går jag i pension.

- Inte så mycket, jag väntar till jag är 75 så jag kan åka gratis.
- Inte ta så långa omvägar in till stan. Linje 4.
- Iså fall en prissänkning på biljetter. Biljetter bör kosta 5 kr mindre.
- Jag anlitar inget sånt färdmedel för att jag är beroende av min bil, jag har såpass dåliga ben.
- Jag använder bilen för det mesta för att åka till mina barn, det finns ingen hållplats nära dem så att jag skulle kunna ta bussen till mina barn och från mina barns hem.
- Jag använder bussarna när jag behöver det så det finns inget man kan bättre utan är nöjd som det är.
- Jag använder min bil i tjänsten, så kan tyvärr inte minska mitt bilresande där. Annars servicen bra (Västtrafik generellt).
- Jag använder redan Västtrafik tillräckligt mycket.
- Jag arbetar skift så jag vill ha bussar som går dygnet runt, från Näverstigen till hållplatsen Volvobron.
- Jag behöver bilen i mitt arbete så det är tyvärr inte möjligt.
- Jag behöver ej buss för jag bor nära till alt så jag cyklar för det mesta.
- Jag behöver ej resa kollektivt så ofta eftersom att jag har gångavstånd till mitt arbete från mitt hushåll.
- Jag behöver inte åka mer, jag reser redan med Västtrafik varje dag.
- Jag bor för nära för att ta bussen så jag vill inte förändra något.
- Jag bor i bergskanten och jag samt min man är pensionärer så för oss blir det ganska svårt att åka buss när vi exempelvis ska handla därför att det blir svårt att gå upp hela uppförsbacken för att komma hem.
- Jag bor i centrum så jag känner inget behov av att resa kollektivt.
- Jag bor lite avigt, så det är väl om bussen skulle gå förbi här utanför. Och sen pendlar jag till jobbet i Hjo, så det finns inga möjligheter eftersom jag skulle behöva åka så tidigt. Jag brukar åka hemifrån klockan 22.20 för att börja jobba i Hjo klockan 23, och det passar inte med kollektivt det har jag kollat.
- Jag bor på startposition och jobbet på slutposition, då går bussen igenom hela staden och de tar då 1h när det egentligen ska ta 10 min. Så en direktbuss från ena ändan till andra.
- Jag bor så centralt så att jag inte behöver åka kollektivt, allt är på cykelavstånd. De bilresor jag gör går inte att ersätta med kollektivt. Västtrafik behöver alltså inte ändra någonting för min del.
- Jag bor så nära centrum och har därför inte behovet av att åka kollektivtrafik.
- Jag brukar använda bussen men ibland när jag åker och besöker vänner så bor de på landet och de går inga bussar där.
- Jag brukar också gå till jobbet, så jag kan nog minska bilåkandet och istället gå.
- Jag cyklar för att jag tycker att det är bättre för naturen.
- Jag cyklar för det mesta och nöjer mig med det, vet inte mycket om bussen.
- Jag cyklar för det mesta så kommer inte på något.
- Jag cyklar hellre än att resa kollektivt.
- Jag cyklar ju så ingenting. Jag åker bara under vintern när det inte går att cykla.
- Jag cyklar till jobbet så jag är inte i behov.
- Jag föredrar bil mer än att åka buss, det är en smaksak.
- Jag gillar att åka bil mer, tycker annars att bussarna är bra.
- Jag gillar det som det är.
- Jag gillar inte att åka kollektivt och har aldrig åkt kollektivt för det verkar inte vara bekvämt.
- Jag gillar som det är.

- Jag går oftast och tar bilen när jag behöver det, ingenting kan göras från deras sida.
- Jag går så det kan de inte.
- Jag gör kundbesök och kan därför inte åka kollektivt, så det finns inget speciellt de kan göra.
- Jag hade velat att bussarna skulle åka tidigare på morgonen och senare på kvällen upp till klockan 01.00 för oss som jobbar på sjukhuset.
- Jag hade velat ha fler hållplatser vid Stallsviken t.ex. en som ligger vid plantagen och sedan en närmare Willys.
- Jag har alla mina verktyg i bilen som jag inte kan bära runt på i bussar och liknande.
- Jag har allting så nära så går eller cyklar hela tiden.
- Jag har ingen användning av kollektivtrafik, eftersom jag cyklar istället.
- Jag har ingen bra idé om det. Men det tar alltid tre gånger så lång tid att åka kollektivt som med bil. Jag ser det inte som realistiskt att vänta på en buss och krångla, det är smidigare att åka bil.
- Jag har ingen uppfattning.
- Jag har ingen uppfattning.
- Jag har ingen åsikt, då jag är jättenöjd med det som finns redan.
- Jag har inget behov av att åka kollektivt då jag har cykel.
- Jag har inget direkt sådär för bussåkandet, vi använder i princip bilen när vi handlar enklare än med bussen. Annars brukar vi promenera.
- Jag har inget svar på det eftersom Västtrafik inte kan göra mycket alls, det hade krävts att de gör avgångstiderna mycket mer flexibla, att många fler bussar åker, jag rör mig runt mycket och därför är bilen optimal.
- Jag har inte behov av det.
- Jag har inte behovet av att resa med Västtrafik, därför finns det inget de kan förbättra för mig.
- Jag har inte möjlighet att åka mer med Västtrafik då jag behöver bilen i mitt arbete.
- Jag har svårt för att gå och kan därmed inte åka med kollektivtrafik.
- Jag har så nära till allt så jag använder bara cykel och moped.
- Jag har väldigt nära till mitt jobb och det är därför jag inte behöver buss.
- Jag har åkt kollektivt hela mitt liv, varje dag tills jag köpte bil. Men jag tycker bara att det går snabbare och jag behöver åka utanför orten men Västtrafik åker inte utanför.
- Jag jobbar med att köra runt. Smidigast att ta bilen till jobbet då jag använder den.
- Jag jobbar med min egen bil som taxiförare och behöver därför inte åka kollektivt. Inget skulle därför få mig att exempelvis åka buss ibland.
- Jag jobbar natt och då går bussen härifrån 10 över 8 och då kommer jag fram halv 9 vilket inte passar mig. (Södra Ryd centrum)
- Jag jobbar på Volvo, men de har tagit bort hållplatsen där. Men jag tror att de ska öppna hållplatsen igen, efter vad jag hört.
- Jag kan färdas med bil eller min segway, jag har bara absolut inget behov av att anlita Västtrafik.
- Jag kan inte resa kollektivt på grund av sjukdom.
- Jag kan inte åka med Västtrafik p.g.a. ålder.
- Jag kan nog inte svara på det eftersom jag inte nyttjar deras tjänster. Säger jag något så är det missvisande.
- Jag kanske skulle åka lite oftare om det fanns en hållplats närmare min bostad någonstans vid Kapellvägen.

- Jag kommer kanske att börja åka mer kollektivt när jag blir pensionär, men just nu kan inget påverka mig.
- Jag känner inget behov att kollektivtrafiken.
- Jag känner inget behov av att åka buss och därför finns det inget som Västtrafik kan ändra för att få mig att resa mer med dem.
- Jag känner inte att jag behöver att kollektivt jag använder min cykel till mina förflyttningar.
- Jag kör barnen till skolan sen åker jag själv till jobbet på samma väg.
- Jag lämnar barnen på morgonen och det kan jag inte göra med buss.
- Jag och min man delar bil på arbetet.
- Jag och min man åker med bilen, vi åker aldrig buss. Det finns ingen anledning till det, utan vi åker helt enkelt inte buss.
- Jag reser redan med buss varje dag. Bilresorna jag gör är på kvällarna och de gör jag för att jag inte känner mig säker på bussen sent på kvällen.
- Jag reser redan mycket kollektivt. Men tycker de skulle kunna sänka priserna, flerkommun-kort borde kosta 900 tycker jag.
- Jag reser redan varje dag.
- Jag ser ingen fördel med att ta bussen, jag kan gå till centrum, tar bara på naturen.
- Jag ser inte att Västtrafik behöver någon förbättring.
- Jag sitter på rullstol och behöver därför skjuts med bil.
- Jag skulle behöva plats för mina verktyg i så fall i bussen, för jag är snickare och måste använda min bil i yrket. Jag åker på fritiden ofta till området Hasslum, och det är många byten med buss, så jag åker hellre med bil.
- Jag skulle vilja att linje 1 skulle gå förbi Trängen och ner Stallsiken, det är ett handelsområde och jag måste byta bussar, smidigare med en direktbuss.
- Jag skulle vilja att man sänker priserna, jag skulle vilja betala max 1000kr på ett månadskort. Det tycker jag är en rimlig peng.
- Jag skulle vilja att priset på "30 dagarskortet" sänks från 1200kr till 900kr.
- Jag skulle vilja ha en hållplats som är närmare mitt hus än idag.
- Jag skulle vilja ha mer direktbussar från Skolvägen till resecentrum som går tätare.
- Jag skulle vilja åka gratis som pensionär.
- Jag skulle önska att man fick seniorkortet när man går i pension (65 år gammal).
- Jag trivs ju med att cykla så jag tror inte jag skulle ta bussen istället.
- Jag trivs med bilanvändningen men om något skulle behöva förändras är det billigare. 50% billigare.
- Jag trivs mycket med bil då det är smidigast för mig.
- Jag tror inte de kan göra så mycket för mig nu, det är liksom för många stopp med barn som ska hämtas och lämnas och aktiviteter, så jag tror inte det går ihop med buss, de tär för bråttom.
- Jag tror inte de skulle göra så mycket faktiskt. Det är så korta avstånd här, så jag använder bara bil till jobbet eller om jag ska åka utanför Skövde.
- Jag tycker 20-turskortet borde tas tillbaka.
- Jag tycker allt fungerar bra och tycker inget ska förändras.
- Jag tycker allt är bra som det är idag.
- Jag tycker att bussarna bör passa sina tider bättre och även att det ska vara billigare att resa med Västtrafik.
- Jag tycker att det är bra som det är, har inte utnyttjat buss innan så jag vet inte vad som ska förbättras.
- Jag tycker att det är bra som det är idag.
- Jag tycker att det är bra som det är.
- Jag tycker att det är bra som det är.

- Jag tycker att det är bra som det är.
- Jag tycker att det är bra som det är.
- Jag tycker att lokaltrafiken in till stan ska vara helt gratis eller åtminstone drog ner på priserna rejält. Då skulle trafikbelastningen minska och bilanvändandet skulle minska drastiskt.
- Jag tycker att Västtrafik är mycket bra redan.
- Jag tycker de ska skaffa en linje som går mellan Götene och Skövde.
- Jag tycker det borde finnas bättre bussar som går närmare till mataffärer (tex. Ica maxi) och köpcentrum.
- Jag tycker det fungerar bra idag. Jag skulle inte vilja ändra på något.
- Jag tycker det ska vara gratis för pensionärer mellan 10–16.
- Jag tycker det varit toppen med direkt buss från Platåvägen till Mariestad.
- Jag tycker det är bra, jag anses att inget behövs förändras.
- Jag tycker det är för dyrt. Jag tycker att alla som är 65 år borde få ett pensionärskort. Även att vuxenbiljetten ska kosta 15kr.
- Jag tycker det är för dyrt. Jag tycker inom Skövde tätort borde en vuxen biljett kosta 15kr.
- Jag tycker det är tillräckligt bra.
- Jag tycker frikortet för pensionärer ska delas ut när du är 65 och inte när du är 70.
- Jag tycker om Västtrafik som det är.
- Jag tycker att Västtrafik funkar bra som det är.
- Jag tycker att Västtrafik funkar bra som det är idag.
- Jag upplever att det inte behövs förbättringar.
- Jag utnyttjar det inte tillräckligt för att kunna ha en åsikt.
- Jag vet faktiskt inte alls, då jag aldrig behöver åka kollektivt. Trivs med bilresan till och från jobbet.
- Jag vet faktiskt inte, det är nog bra som det är.
- Jag vet inte eftersom att jag är handikappad/har sjukdom så passar bil mig bättre.
- Jag vet inte eftersom jag sällan åker med Västtrafik för att jag använder bilen för det mesta. De tillfällen jag använder mig av Västtrafik blir när jag ska åka till restaurang eller ibland till centrum. I allmänt är jag nöjd med Västtrafik så jag vet inte vad den viktigaste förändringen är.
- Jag vet inte riktigt men det är väldigt krångligt med betalningen. Det vill säga att krångla med sin telefon för att betala. Det känns jättekraungligt.
- Jag vet inte riktigt. Bättre tider under morgonen så jag kan komma i tid till mitt arbete t.ex. 06:45 från hemmet och vara i Karlsborg 07:30 utan byte i centrum hade jag åkt.
- Jag vet inte. Jag kan endast åka färdtjänst så har inget att säga om detta.
- Jag vet inte. Jag känner det är mer bekvämt med bil då behöver jag inte anpassa mig efter tider.
- Jag vill att bussar ska gå oftare från Basvägen, de går bussar förmiddag och eftermiddag och de går varje halvtimme så jag vill att de ska gå oftare där.
- Jag vill att de ska gå en expressbuss eller bara en vanlig buss som går från Myggdånsvägen till Volvo. Samt att bussen från Myggdånsvägen ska åka direkt till centrum och inte runt i Ryd först. Linje 3 och 12.
- Jag vill att det ska gå att betala med kontanter.
- Jag vill att det ska gå en linje från Kapellvägen till Billinge och sjukhuset.
- Jag vill att ni sänker priset på månadskortet (för resande med buss); det var billigare förr.
- Jag vill ha en hållplats nära mig (nära Billingskolan); även närmare än det om det går.

- Jag vill ha tillbaka bussen som gick från Entorp till centrum som gick förbi Skaraborgsvägen och förbi idrottsplatsen.
- Jag vill ha tillbaka busshållplatsen vid Hasselbacksvägen.
- Jag vill ha tillbaka hållplatsen där jag bor i Hasselbacken. Om bussen kommer tillbaka så behöver de inte åka 4–5 gånger i timmen utan kanske några turer per timme men lite oftare på morgonen och när man slutar jobbet.
- Jag väntar på att få seniorkort för då kommer jag att börja åka mer kollektivt när det blir gratis att åka för mig.
- Jag åker bara när jag behöver, det är inga problem.
- Jag åker bil för att det är flexibelt, ingen kollektivtrafik kan bli så pass flexibel att jag använder den istället.
- Jag åker ej ofta, jag jobbar i Ryd och bor i Ryd så de behövs ej att åka så mycket.
- Jag åker endast bil när jag handlar, vilket är nödvändigt för mig, tycker att Västtrafik funkar bra.
- Jag åker hem på lunchen, jag har inga förslag på vad Västtrafik hade kunnat göra för att jag ska kunna ta mig hem med bussen snabbt nog.
- Jag åker inte kollektivt, jag tycker om att gå eller cykla.
- Jag åker inte kollektivt. Det finns ingenting de kan göra som får mig att resa mer kollektivt idag.
- Jag åker mest med tåg mellan Göteborg och Skövde och där tycker jag de avgångar som finns i Västtrafikappen borde fungera oavsett typ av biljett. Jag tycker det borde gå att köpa 24-timmarsbiljett i appen också, men det går inte nu. Med en sådan skulle man kunna åka i hela regionen under en dag.
- Jag åker redan kollektivt som det är.
- Jag åker redan kollektivt, mest tåg.
- Jag åker redan varje dag så det är ingenting som behöver ändras.
- Jag är ej intresserad av att byta ut bilen mot något.
- Jag är handikappad och använder rullator så jag föredrar att resa med bil istället.
- Jag är ingen bussmänniska.
- Jag är inte i behov av kollektivtrafik, tar bara bil i nödfall.
- Jag är inte intresserad av att åka mer kollektivt.
- Jag är nöjd med bil då jag slutar olika tider och bussarna går så sällan från jobbet hem.
- Jag är nöjd som det är idag och trivs med att åka bil.
- Jag är nöjd som det är idag, mina arbetstider passar inte och västtrafik kan inte göra något.
- Jag är nöjd som det är idag.
- Jag är nöjd som det är idag.
- Jag är nöjd som det är idag.
- Jag är nöjd som det är idag.
- Jag är nöjd som det är, jag bor väldigt centralt och bussarna är mycket bra.
- Jag är nöjd som det är, jag är bekväm att ta bilen eftersom det går snabbare.
- Jag är nöjd som det är.
- Jag är nöjd som det är.
- Jag är nöjd som det är.
- Jag är nöjd som det är.
- Jag är nöjd som det är.
- Jag är nöjd som det är.
- Jag är nöjd som det är.
- Jag är nöjd så som det är och det passar att inte att resa med buss om jag ska till jobbet.

- Jag är nöjd så som det är.
- Jag är nöjd så som det är.
- Jag är nöjd.
- Jag är nöjd.
- Jag är nöjd.
- Jag är nöjd.
- Jag är nöjd.
- Jag är nöjd.
- Jag är pensionär och använder bara bil på grund av ledbesvär.
- Jag är pensionär, att folk från 65+ fick åka gratis.
- Jag är redan nöjd som det är med mitt biltänkande. Jag kan inte komma på något.
- Jag är rätt nöjd med mitt bilåkande.
- Jag är rätt nöjd som det är, har nära till jobbet så ser ingen anledning att ta bussen.
- Jag är snickare och har massor med verktyg i bilen som jag måste ha med, så de kan inte göra något.
- Jag är så bekväm med bilen då jag jobbar på 2 olika ställen. Ett där bussen inte går.
- Jag är så pass gammal så jag har inte orken att rasa med buss.
- Jag önskar att bussarna gick tätare ihop, kanske varje halvtimme eller kvart in till centrum och att linjerna gick till flera ställen ute på landet så att jag kan besöka mina syskon oftare med buss.
- Jag önskar att de kunde anställa mig som busschaufför.
- Jag önskar att den hållplats Västtrafik tagit bort ifrån vårt område kommer tillbaka.
- Jobbar helg, och det finns inga sträckor/tider då jag slutar. Det borde finnas fler busslinjer efter 23:30, så att man kan ta den efter man slutat jobba.
- Jobbar med buss, behöver inte mer.
- Jobbar natt, bussarna går inte då.
- Just nu finns det inget de kan göra eftersom att jag inte har något behov av att resa kollektivt.
- Just nu finns det inget de kan göra.
- Just nu är det inte speciellt passande medtanke på barnen o.s.v.
- Kan inte använda det för har problem med knät så kan inte gå så långt.
- Kan inte använda mig av det p.g.a. handikapp. Skulle vilja ha en hållplats närmre hemmet. För att jag inte klara av att gå så långt. Skulle önska en hållplats närmre Lundenvägen 43.
- Kan inte komma på något då jag är nöjd med hur det är.
- Kan inte locka. Gillar som de är idag. Mer miljövänligt med cykel.
- Kan inte svara på det. Ingenting speciellt. Jag kan åka buss, men har bara inte gjort det.
- Kan inte tänka mig att resa kollektivt och har inget behov av det. Om jag hade haft behov så skulle det varit lägre priser, gärna att priserna halveras.
- Kan inte tänka sig att åka kollektivt, klarar mig utan det.
- Kan inte åka buss eftersom jag använder bilen i tjänst.
- Knyta ihop Skövde med Tidavad.
- Kollektivresande är inget alternativ för mig; vill ha friheten att kunna och när och vart jag vill.
- Komma i tid. Bussarna är alltid försenade.
- Komma med lite fler tider. Oftare på morgonen och eftermiddagen. De kan också skicka ut informationsbrev så man vet att det finns och att man vet tiderna.
- Komma närmare Forslunds väg.

- Kommer inte på något som skulle få mig att åka mer kollektivt, det ända hade varit om de byggt ut tunnelbanesystem precis som i Stockholm och andra ställen.
- Kortare och snabbare resor. Mer tillförlitliga resor. Åker Västtrafiks pendeltåg, det går inte bra. De håller inte tiderna. Det ska ändras.
- Kortare tid till centrum, hoppa några hållplatser så att den tar ungefär 20 min.
- Kortare väntetid, max 10 minuter mellan. Färre byten; helst inga alls.
- Kostnaden till 100 procent. När jag kör bil är det oftast billigare än att åka buss till de ställena jag brukar åka. jag kan inte precisera det mer.
- Kostnadmässigt blir det billigare med bil än med buss om sträckan är väldigt kort. Priser utifrån sträcka hade underlättat, men största orsaken till att jag åker sällan är i första hand personlig och för att jag har problem att bära etc.
- Kunna köpa dagsbiljetter för 30–50 kronor.
- Kunna ta sig från Arena Skövde till Tåstorp utan att byta buss.
- Kör till ett ställe direkt, inte behöva byta buss flera gånger för att ta sig till ett ställe. Jag har en skada.
- Köra flera turer upp till Simsjön till exempel.
- Köra lite mer försiktigt, inte gasa och tvärnita. Ska kosta mellan 15 och 20 kronor för en enkelresa.
- Köra mer tider på natten. Runt 00–02.
- Linje 1 brukade åka direkt från Centrum till Skultorp vilket gjorde att det tog 10 minuter för mig att åka till mitt jobb, och nu kör den inte direkt dit.
- Linje 1 gick direkt från min bostad till min arbetsplats men har nu ändrats och nu får jag vänta 10–15 min, antingen ha en direktförbindelse eller helst inga förkortade väntetider. Linje 7 är nästintill alltid försenad.
- Linje 4 gick väldigt nära min bostad (Stenbocksvägen 6) innan, ca 40 meter till närmaste hållplats. Man har nu dragit om den så att jag har mycket längre till närmaste hållplats. Om det gick en buss nära Stenbocksvägen 6 in till stan, kanske en gång i timmen under hela dagen skulle det få mig att resa med västtrafik oftare.
- Linjen 4 och 2 går förbi varandra från Sandtorget och jag missar oftast den, ifall de hade kunnat placera in bussarna längre ifrån varandra.
- Linjerna nära hemmet passar inte och går vid fel tillfällen.
- Lite billigare buss- och tågresor.
- Lite lägre avgifter, månadskortet bör sänkas i pris med 100–200 kronor.
- Lite lägre priser som staten borde gå in och sponsra. Tydligare regler för region runt biljetter, speciellt när man åker med olika bolag.
- Lite mer bussar på kvällarna. Söndagar, man får vänta länge. Tätare turer, 30 min ungefär. Allmänt alla bussar.
- Lite tidigare bussresor till stationen.
- Låt bussen från Hentorp gå in i centrum och ha en hållplats där, så som den gjorde förr!
- Lägga en hållplats vid min arbetsplats.
- Lägga hållplatser närmre, vid Södra bergvägen.
- Lägga tidtabellen så att bussarna inte avgår samtidigt.
- Lägga tillbaka busslinjen på Inga-karls väg.
- Lägre pris på biljetter, bussar är några tiotus för dyrt och tåg borde minskas med någon hundralapp.
- Lägre pris på enkelresor, det bör sänkas till runt 10 kronor per resa.
- Lägre pris. 20 kr för en vuxenbiljett.
- Lägre priser så en resa kostar mindre än det kostar att åka samma sträcka med bil.
- Lägre priser, halva priset för pensionärer. En hållplats närmare min adress, Lönnvägen 9.

- *Lägre priser, sänka det med 15–20%.*
- *Lägre priser, sänkt med ca 30–40%.*
- *Lägre priser.*
- *Lägre priser.*
- *Lägre priser. Billigare periodkort t.ex. ett månadskort borde kosta 250kr. En vuxenbiljett borde kosta max 15kr.*
- *Lägre priser. Jag tycker det borde kosta 10kr för en vuxenbiljett för en resa inom Skövde tätort.*
- *Lägre priser. Jag tycker en vuxenbiljett borde kosta 15kr. Jag tycker inte man ska behöva betala för alla barnen över 7år. Det blir väldigt dyrt för en stor familj. När jag köper en vuxenbiljett ska jag få ta med mig 3 barn på min biljett.*
- *Lära sig passa tider och ha tryggare förare. Om man hade kunnat lita på att man kommer fram i tid så skulle man nog åka kollektivt lite oftare.*
- *Lättare att betala. Jag vill kunna betala med bankkort.*
- *Lättare att köpa biljett. Jag tycker det är obekvämt med apar hit och dit. Jag skulle vilja att det var som tidigare att man kunde gå till stationen och köpa sin biljett, och även köpa på tåget.*
- *Lättare förbindelser. Eftersom att jag åker till andra sidan Vättern och det borde vara lättare att ta sig dit.*
- *Lättare åtkomst till tidtabeller.*
- *Man borde få seniorkortet när man går i pension.*
- *Man borde få åka gratis efter 65.*
- *Man borde få åka gratis efter att man fyllt 70.*
- *Man tog bort en linje därifrån jag bor som går direkt mot sjukhuset och nu får man byta buss vilket jag tycker är dumt.*
- *Matcha byten mellan bussar bättre så att man inte behöver stå och vänta på nästa buss en längre tid. Jag skulle vilja att priset på enkelbiljetter sänktes med 3kr.*
- *Max 10kr för resa.*
- *Med bil har man bekvämlighet att inte behöva vänta.*
- *Mer bekvämt med bil och att kunna skjutsa ungarna.*
- *Mer bussar från Myggdansvägen till centrum, särskilt till sjukhuset.*
- *Mer bussturer runt lunchtiden.*
- *Mer direkt bussar till sjukhuset.*
- *Mer flexibla busstider.*
- *Mer flexibla tider alltså mer bussar från 03.00 till 06.00, mer bussar utanför centrum.*
- *Mer flexibla tider, under hela dagen då jag arbetar skift.*
- *Mer fritidsresor. Mellan centrum och Billingeus.*
- *Mer hållplatser på linje 4, tätare.*
- *Mer information om bussar och tidtabeller och hur man betalar för jag har ingen aning om hur man gör.*
- *Mer linjer till sjukhuset.*
- *Mer och snabbare bussar till Carlsborg. Varje kvart och framförallt att det vara en expressbuss.*
- *Mer prisvärt.*
- *Mer punktliga och mer prisvärda.*
- *Mer regionala linjer direkt från busshållplatsen nära.*
- *Mer tåg på kvällarna med Skövde och Jönköping.*
- *Min närmaste hållplats som låg på Inga-karls väg blev indragen och jag har inte kunnat åka buss sedan dess. Jag vill ha tillbaka den busshållplatsen.*
- *Mina behov är som de är så de kan inte göra något direkt utan det är jag själv som avgör.*

- *Mina förutsättningar är såpass bra att jag kan gå eller cykla för att uppfylla mina behov, till exempel går jag till mitt jobb.*
- *Mindre bussar som går inne centrum, det bullrar mycket.*
- *Mindre byten mellan bussarna. Ska gå direkt från Platåvägen till stan.*
- *Minska priset för stadsavgifterna, ungefär halva priset för styckepris på biljetterna.*
- *Mitt jobb går ut på att köra bil.*
- *Mycket billigare än vad det är nu. Annars är det bra. Behöver bilen, är snickare.*
- *Mycket mer busshållplatser och mer insatta bussar. Billigare att åka buss, ska kosta 100kr i månaden. Gratis för ungdomar och pensionärer alla tider på dygnet, alla dagar i veckan.*
- *Månadskort för 200-250kr.*
- *Måste behålla bilen, för få turer till arbetsplatsen.*
- *Måste erbjuda trafik dygnet runt.*
- *Möjligtvis att förbindelserna mellan hemmet och sjukhuset skulle vara bättre så jag slipper byta buss.*
- *Möjligtvis att linjerna går mer förelagt för min del. Jag måste byta eller gå längre sträcka, direktbussar istället.*
- *Nej, allt är bra.*
- *Nej, det är jag som behöver ta tag i det själv.*
- *Nej, jag är nöjd.*
- *Nu är det så att de precis dragit ned på bussarna vid hållplatsen vid Myggdansvägen, så den buss till arbetsplatsen som brukade ta 15 minuter har ersatts med en buss som tar 30 minuter. I och med att det tar en kvart att åka dit med bilen så tar ju nu hellre den istället.*
- *Någon linje som går fram till mitt jobb, Volvo Personvagnar.*
- *Något resekort som skulle passa som det gamla "resemånadskortet" eller ändra priset på månadskort.*
- *När det är dåligt väder blir bussarna lite sena, om det hade förbättrats hade jag rest mer med Västtrafik.*
- *När jag fyller 75 år i höst så får jag fria resor, så det kommer kanske hända att jag reser mer då. Annars har jag ingen åsikt. Jag har dessutom en vespa, en scooter, så det är det smidigaste sättet att åka till stan och hitta parkering, för det är så lätt som helst med en tvåhjulig vespa.*
- *När jag kör bil är det för att fixa flera ärenden och jag behöver ha med mig saker eller folk och då passar inte buss.*
- *Närmare busshållplatser, och fler eftersom att det nästan inte går några bussar där jag bor.*
- *Närmare busshållplatser.*
- *Närmare hållplatsen, i Hasselbacken.*
- *Närmare hållplatser från Kulturvägen.*
- *Nöjd med Västtrafik.*
- *Nöjd så som jag har det nu.*
- *Om bussarna var bättre på att hålla sina tider.*
- *Om bussen kunde sänka ner sig ännu mer så man kan kliva upp.*
- *Om bussen skulle gå direkt från Platåvägen till Gustav Adolfs gata.*
- *Om busshållplatsen var närmare, där Ekängen låg förut.*
- *Om busskortet var billigare så skulle jag åka mer kollektivt. Jag tycker att månadskort för barn ska vara billigare, t.ex. 150kr. 350kr kan bli dyrt om man har 3 barn. Man kanske kan ordna ett samarbete mellan Skövde kommun och Västtrafik där man fixar ett busskort till barn, där busskortet är aktivt mån-fre.*

- Om busslinjerna var dragna på ett annat sätt, linje 4 specifikt. Det blir en omväg att ta bussen. En buss som gick en "rakare" väg från Lövkullevägen till Skövde centrum.
- Om de införde 20-resorskortet så skulle jag kunna tänka mig åka mer kollektivt.
- Om det fanns en direkt buss från Ryd centrum till Volvo hade jag åkt buss varje dag till jobbet.
- Om det gick en direktlinje från Östermalm till Skaraborgs sjukhus hade jag kunnat tänka mig åka mer buss.
- Om det gick fler bussar 07–09 och 15–18.
- Om det hade varit gratis alla tider för pensionärer.
- Om det skulle vara billigare, t.ex. enkelresorna, enkelbiljett för vuxna, sänka priset med någon krona.
- Om det var billigare att resa in till Centrum än att köra bil. Längre tur och returresa som skulle vara 3 timmar även inom tätorten. Vuxenbiljett borde kosta 15 kr inom tätorten.
- Om det var billigare biljetter, ca. 20 kr för tur och retur enkelbiljett är lagom (längre resor ut till landet).
- Om det vore gratis. Byte av arbetsplats som inte är på gångavstånd.
- Om jag fick ett annat jobb, just nu har jag gått avstånd och behöver därför knappt bil eller buss.
- Om jag har längre till jobbet, jag har så kort sträcka.
- Om jag personligen tar reda på mer information om Västtrafiks busstider under vintern.
- Om man hade gjort enklare vägar, enkelhet.
- Om man sänker priserna på biljetterna/periodkortet. T.ex. ett periodkort för en vuxen kan kosta ca 700kr för det är dyrt annars om man betalar ca 1000kr och inte åker kollektivt så ofta under en månad.
- Om månadskortet var billigare och att busstiderna skulle passa kanske jag skulle åka buss oftare till mitt arbete.
- Om Västtrafik erbjuder omedelbar skjuts när jag behöver och som tar mig vart jag vill. Jag behöver nämligen bilen i mitt yrke.
- Ordna en busshållplats i närheten av bostaden. Skulle kunna tänka mig att ta bussresor då.
- Passa tiderna bättre.
- Passar bättre med bilen och sedan lämna/hämta barnen på skola.
- Pendel som går oftare från Skövde till Karlsborg på helger.
- Pensionärer ska få åka kollektivt gratis som i andra kommuner.
- Personligen så borde det finnas en busshållplats närmre hushållet.
- Placera busshållplatser mer närmare där jag bor, sänka priser på månadskortet sänka ner till 500kr.
- Placera en busshållplats närmare vårt hushåll i Dälderna. De skulle kunna ha tätare avgångar också. Jag tycker att spårvagnsnätet bör göras om i Göteborg, hållplatserna ligger alldeles för nära. Det går snabbare att promenera.
- Prioritera Stenstorp bättre.
- Priserna är lite för dyra, man kan sänka de med 10–15%.
- Priserna. Sänka. Så det passar studenter med. Något längre än vad de är idag.
- Priset av en enkel resa ska vara 15 kronor.
- Priset borde sänkas, med halva priset.
- Priset måste sänkas. Det är billigare att ta bilen just nu, därför väljer vi det.
- Priset på biljetterna bör vara lite billigare, det är dyrt för mig.
- Priset ska sänkas med 20% ungefär.
- Priset är lite högt.

- *Priset, tror jag. Jag vet inte exakt vad det kostar nu, men min dotter åker, så jag tycker det borde kosta hälften av vad alltihopa, både enkelbiljetter och månadskort, kostar nu.*
- *Priset. Månadskortet kostar runt 500 nu och jag vill att det ska sänkas med 25%.*
- *Prissänkning, billigare än om jag skulle tagit bil.*
- *Prissänkning, det ska vara mer prisvärt att åka med buss eller bil. Placera ut en busshållplats närmare där jag bor.*
- *Prissänkning, ungefär med 20%.*
- *Prova på tid, då man får en gratisresa eller två. Mellan 07:00-08:00.*
- *Prova på-biljett. Ingenting speciellt.*
- *På grund av mitt arbete kan jag inte åka kollektivt till och från arbetet.*
- *På helgerna under kvällarna är det dåligt med avgångar på många av bussarna.*
- *Rabatt när man har gått i pension, vare sig man är 65 eller under.*
- *Restiden. Det tar väldigt lång tid att ta sig från Myggdansvägen till Skogens högskola i Skultorp.*
- *Samma pris överallt på alla resor.*
- *Samordna månadskorten mellan SJ och Västtrafik så samma kort gäller oavsett färdmedel inom Västra Götaland.*
- *Se till och få fler busshållplatser där jag bor, Ierdalavägen.*
- *Se till så att folk som jobbar kväll på Volvo kan åka buss. Går inga bussar på kvällen därifrån, så då blir det ju att man åker bil istället.*
- *Se över hur linjerna går, det går på lite konstiga vägar så att det tar mycket längre tid.*
- *Sena busslinjerna borde gå oftare. Sänka priserna, vet inte exakt vad det kostar men vet i alla fall att det är dyrt även fast man reser en kort bit.*
- *Senare kvällstider från Göteborg till Skövde på helger.*
- *Seniorbiljett vid 70 års ålder istället för 75.*
- *Ser inget behov av att använda Västtrafik.*
- *Ska bli billigare. Hälften av priset som är idag. Kommer locka mer.*
- *Skaffa elbussar.*
- *Skaffa tillbaka buss Lundeskolan för där hoppade jag ofta på. Enkelpris till stan 15-20kr.*
- *Skapa en linje upp till Billingeus.*
- *Skapa mer busslinjer på ställen som ligger utan Skövde.*
- *Skulle egentligen vilja att det är gratis (för pensionärer), som det är i vissa andra kommuner.*
- *Skulle eventuellt fundera på att åka buss om Västtrafik tog tillbaka busshållplatsen vid Volvo Östra samt att de tar tillbaka direktlinjen från Ryd till Volvo.*
- *Skänka biljettpriserna på bussen.*
- *Skänka pengar för att bygga en idrottshall Skultorp, nära Platåvägen.*
- *Slippa korsa stor trafikerad väg för att ta mig till hållplatsen.*
- *Slippa väntetider mellan byten.*
- *Smidigare hantering av busskortet. När korten går ut blir de krångligt att förnya det. Vill helst kunna göra det på bussen. Om det hade varit såhär hade jag kunnat åka buss varje dag.*
- *Smidigare med bilen då jag har mycket packning jag har för jobbet.*
- *Smidigare resor, större utbud på busslinjer, direktbussar så man slipper byten.*
- *Smidigast med bil att lämna barn och handla.*
- *Snabbare färder.*
- *Snabbare resväg till arbetsplatsen. Finns ingen bra hållplats på den sidan av sjukhuset som jag arbetar vilket gör att jag får 20 minuters gångväg till mitt arbete från busshållplatsen.*

- Som det är just nu måste jag byta buss mellan arbete och bostad så det hade varit bra med en linje som går direkt mellan.
- Som pensionär skulle jag vilja ha mer pensionärsrabatt. T.ex. pensionärskort.
- Som pensionär är det smidigare med bil.
- Stadstrafik är inget alternativ.
- Stanna vid sopstationen. Kunna ta med matkassar in, då maten förstörs då bussen går segt. Annars är det bra.
- Starta linje 1 igen. Linje 7 borde fortsätta till Skulltorp.
- Starta upp en linje vid Skövde Billingeus.
- Stationen är långt bort. Det borde finnas mer linjer till mitt område.
- Studentrabatter hade varit bra. Kort som är periodkort som är för en vecka, och inte bara månadskort och liknande.
- Stämpelkort som gör att man tex får 10onde resan gratis.
- Större möjlighet att ta sig från tätort till mindre städer som har en arbetsmarknad.
- Svårt att säga, är väldigt bekväm med bilen då jobbet ligger lite tokigt till.
- Så länge jag kan köra bil, så gör jag det.
- Säkerheten av att byten fungerar. Tidsmässigt.
- Sänk priserna med ca 30%.
- Sänk priserna på månadskorten från 500kr till 350kr.
- Sänk priserna så att det blir lika billigt eller mer lönsamt som att ta bilen.
- Sänk priset med 10 gånger.
- Sänka alla priser med 30–40%.
- Sänka biljetter och reskort med ca 30%.
- Sänka biljetterna med 15%.
- Sänka biljettpriset på tåg till Göteborg.
- Sänka enkelresorna med 10 kronor.
- Sänka kostnaden.
- Sänka med 30 kr för att åka på nattetider
- Sänka pensionsåldern från 75 till 65 minst.
- Sänka pensionsåldern till 70 från 75.
- Sänka pris på enkelbiljett med ca 5kr per resa.
- Sänka prisbiljetten för studenter.
- Sänka priser, kanske 10 kronor för en resa.
- Sänka priser, kanske sänka ner halva priset.
- Sänka priser, typ 10 kronor billigare per resa.
- Sänka priserna 50% Direktbuss mellan Maskrosen till F-hallen. Tätare turer i hela Skövde. Sätt in linjen 320 Korsberga till Skövde igen.
- Sänka priserna från 20 kronor per biljett till 10 kronor och att biljetten håller i 3 timmar.
- Sänka priserna för personer över 40.
- Sänka priserna generellt, alldeles för dyrt nu.
- Sänka priserna generellt. Månadskortets pris sänkt med ca 40%.
- Sänka priserna med 15% i Skövdes tätort.
- Sänka priserna med 30%. Ha turer som går längre och tar upp mer platser. Åka gratis med barnvagn, alltså om du är en ensam vuxen med ett barn i barnvagn ska åka gratis.
- Sänka priserna med 40%.
- Sänka priserna med 50% för pensionärer. Kommunen ska kunna bidra med pensionärskort från 65 år precis som i många andra kommuner.
- Sänka priserna med 50% på enkelresor, pensionärerna borde få åka gratis.
- Sänka priserna med 50%.
- Sänka priserna med 50%.

- Sänka priserna med 60%.
- Sänka priserna med ca 20%.
- Sänka priserna med ca 30%.
- Sänka priserna med ca 50%.
- Sänka priserna med ca 50%.
- Sänka priserna med halva priset hade varit det bästa.
- Sänka priserna med halva priset.
- Sänka priserna med minst 50%.
- Sänka priserna med ungefär 10 kronor. Jag tycker inte om att de tagit bort busshållplatsen precis utanför Aspvägen.
- Sänka priserna men minst 50% då det är mer prisvärt att åka bil och man sparar tid genom att åka bil.
- Sänka priserna månadskortet med 25%.
- Sänka priserna och ha fler periodkort. T.ex. 10 turer på ett kort till ett billigare pris. Vuxenbiljett borde kosta 20 kr.
- Sänka priserna på biljetter, med ca 20%.
- Sänka priserna på biljetterna, och sänka prisen på korten (årskort, månadskort). Det är väldigt svårt att ta sig in på en buss (sittplatser).
- Sänka priserna på enkelbiljetter, med ca 50%.
- Sänka priserna på enkelbiljetter, sänka med ca 50%.
- Sänka priserna på framförallt enkelresor.
- Sänka priserna på månadskortet, sänka till 350kr.
- Sänka priserna på sina biljetter. Jag bor nära jobbet så är inte i stort behov. Bättre tider.
- Sänka priserna så det lönar sig framför att åka bil.
- Sänka priserna till 10kr max.
- Sänka priserna, 20kr. Tätare bussar, bussar går till för många zoner, kan gå till färre så att de blir mer värt att åka buss.
- Sänka priserna, 25% billigare ungefär.
- Sänka priserna, 50% billigare. Använda de befintliga busshållplatserna som redan finns i mitt område.
- Sänka priserna, 50% billigare. Förbättra hemsidan, liknande tunnelbaneappen i Stockholm.
- Sänka priserna, 50–60% mindre än vad månadskortet kostar.
- Sänka priserna, från Myggvägen till centrum 20-30kr.
- Sänka priserna, kanske 10–15%.
- Sänka priserna, med 20%.
- Sänka priserna, mindre än vad de är nu. Jag och min dotter betalar 58kr till ett köpcenter, men jag vill att det ska kosta max 30kr.
- Sänka priserna, månadskort bör kosta mindre än 1000kr.
- Sänka priserna, tycker det borde sänkas med ungefär 20%.
- Sänka priserna.
- Sänka priserna.
- Sänka priserna.
- Sänka priserna.
- Sänka priserna.
- Sänka priserna. En enkelresa kan kosta 10 kr.
- Sänka priserna. Jag tycker det är helt orimliga priser som det är nu. Bara turen från Tibro till Skövde, skulle kosta 20 kr, men nu kostar den upp mot 80 kronor idag, tror jag.
- Sänka priserna. Pensionärer åker gratis i Göteborg. Jag jämför med det. 10 kr för en enkelresa för pensionärer.

- Sänka priset 50%.
- Sänka priset för biljetterna. Mer tidtabeller som visar hur bussarna går och även fler bussar och fler tider.
- Sänka priset för resor över kommungränsen. Återinföra 20-kortet.
- Sänka priset med 50%.
- Sänka priset med 50%.
- Sänka priset med 50%.
- Sänka priset med ca 10–20%.
- Sänka priset med runt 20–25% eller skaffa någon typ av billigare månadskort.
- Sänka priset mellan 40 till 20 kr.
- Sänka priset minst 50%.
- Sänka priset mycket i förhållande till vad det är nu.
- Sänka priset och köra oftare på udda tider.
- Sänka priset på biljetter med 5–10%.
- Sänka priset på biljetter.
- Sänka priset på biljetter.
- Sänka priset på biljetterna för alla, sänka med 100 kronor på varje buskort.
- Sänka priset på enkelbiljetter, för att åka till stan och sen hem igen kostar det 52kr, därför är bilen billigare. Jag hade vilja att enkelbiljetterna kostar 12kr istället för 26kr.
- Sänka priset på enkelbiljetterna.
- Sänka priset på månadskort, minus 100kr för ett månadskort.
- Sänka priset på månadskortet till 299kr. Tätare turer på helgen och kvällar. Gratis resor om man reser ensam vuxen med barnvagn.
- Sänka priset på resorna, de konkurrerar inte så bra med bil. En förändring som skulle göra att jag åker mer kollektivt än att använda min bil om priset på kollektivtrafiken var billigare.
- Sänka priset på årskortet så att det blir mycket billigare att åka buss än bil.
- Sänka priset så att det blir billigare än att åka bil.
- Sänka priset till cirka 15 kronor istället för 25.
- Sänka priset till max 10/12kr.
- Sänka priset ungefär 20% mindre.
- Sänka priset, 15kr max.
- Sänka priset, 30%.
- Sänka priset, gratis för pensionärer.
- Sänka priset, gärna med 50% av vad det kostar idag.
- Sänka priset, max 20kr.
- Sänka priset.
- Sänka priset. Max 10kr.
- Sänka priset. Om jag åker bil till jobbet fram och tillbaka varje dag, så blir det dubbelt så dyrt att åka med buss. I snitt borde enkelbiljetterna halveras i pris.
- Sänka priset. Sänkas med mer än hälften. Runt 75%. Ska bli billigare än att parkera och köra en bil.
- Sänka åldern på 75-kort.
- Sänka åldern på pensionärskorten från 75 år till kanske 65 år. Alternativt 70 år.
- Sänker priserna, mindre än 1300 per månad.
- Sänka priserna med 40%
- Sänkta priser för enkelbiljetter och fler alternativa sätt att betala.
- Sänkta priser med ca 20%.
- Sänkta priser, ska vara billigare än bensinkostnaden.

- *Sänkta priser. Ändra prissättningen och utbudet så man inte behöver betala 30 kr för att åka en mycket kort resa och senare behöva samma belopp igen för att ta sig hem. Inför till exempel dagsbiljetter.*
- *Sätt in busslinjen 3 snabbuss till stan från Myggdansvägen.*
- *Sätta busshållplats närmare huset.*
- *Sätta en busshållplats längre upp på Däldernavägen, närmare min adress.*
- *Sätta in bussar som går i förhållande till när man börjar och slutar skolan. Man vill inte gå upp 40 minuter tidigare bara för att hinna med en buss, och sedan dessutom behöva sitta och vänta i skolan tills man börjar.*
- *Sätta in en extra buss som går runt 15.00 efter skolan. Den buss som går, brukar vissa dagar vara väldigt full och då får man köra istället.*
- *Sätta in fler avgångar och fler linjer från Billinge hus till resecentrum och tvärtom. Det går en i timman just nu, det är alldeles för oflexibelt.*
- *Sätta in fler bussar på morgonen innan klockan åtta på linje 1.*
- *Sätta linjen 401 så att den även stannar vid Aspelundsväg 49.*
- *Sätta tillbaka hållplatsen Hasselbacken.*
- *Sätta tillbaks linje 4 som går till Hasselbacken.*
- *Ta betalt olika beroende man ska resa.*
- *Ta sig mellan städerna och inte stadstrafik. De ska gå lite oftare. Fler går på, då det passar med deras tider. Annars så funkar det.*
- *Ta tillbaka busshållplatsen vid bostadsområdet nära mig.*
- *Ta tillbaka bussen på Hasselbacken! Det skulle även vara bra att sänka priset, ska inte kosta mer än 150 kronor i månaden.*
- *Ta tillbaka busshållplatsen Hasselbacken. Det var därför vi köpte hus just här, för att den fanns nära och våra ungdomar skulle kunna resa med den. Vi ville alla fyra i familjen kunna resa med den, men så togs den bort helt och hållet. Så om den fanns nu skulle vi gärna rest kollektivt!*
- *Ta tillbaka busshållplatsen i Hasselbacken.*
- *Ta tillbaka busshållplatsen vid Inga-Karls väg, skulle hjälpa jättemycket.*
- *Ta tillbaka busslinjen som ligger vid min bostad, linje nummer 4.*
- *Ta tillbaka hållplatsen nära mitt hus, linje 8.*
- *Ta tillbaka hållplatsen Vädursvägen.*
- *Ta tillbaka Linje 4 på Inga-Karls väg.*
- *Ta tillbaka Vädursvägen där linje 4 gick innan. Denna är snabbare in till stan.*
- *Tar för lång tid att åka till Karlsborg (där arbetsplatsen ligger). Busstiderna passar inte med jobbtider och ankomsttider.*
- *Tidigare avgångar på morgonen till linje 4, klockan 05.30.*
- *Tidigare avgångstider helst innan 06.00.*
- *Tidigare bussar, linje 1 ska gå runt klockan 5 mot Bilema från Storegård.*
- *Tidigare bussar, mellan 04:00-07:00.*
- *Tidigare busstider som går till min arbetsplats (Skaraborgs Läns Sjukhus).*
- *Tidigare hade vi en busslinje från Myggdansvägen som gick direkt till centrum utan att den åkte konstiga vägar. Den finns nu inte längre utan man måste åka krångliga vägar och byta bussar för en kort strecka. Det är även ganska dyra priser här i Skövde, buss kan ju inte vara dyrare än att åka bil helt enkelt.*
- *Tidigare har vi kunnat åka från Malörtsvägen till Lundens skolan (hållplats Kilbacken) direkt, men nu går den inte förbi skolan längre. Man behöver byta buss. Skulle även åka mer kollektivt om bussarna höll tiderna bättre.*
- *Tidigare och senare bussar till Tidaholm ca 05.00 och 23.30 kvällen*
- *Tidigare resor med buss 4. från Björkvägen till Försäljaren.*
- *Tillgänglig buss, de skall finnas från Södra bergvägen.*
- *Tog bort busshållplatsen linje 13 från Fjärilens Förskola som han kunde ta direkt till jobbet.*

- *Trevligare busschaufförer.*
- *Trivs bra med bil, de behöver inte göra någonting speciellt. Det passar bättre för mig att åka bil.*
- *Trivs som det är idag.*
- *Trygg med att åka bil så vet inte.*
- *Turtäthet, utbud på turer för ALLA bussar dygnet runt.*
- *Tycker att det fungerar bra för min del.*
- *Tycker att det inte krävs förbättringar.*
- *Tycker att det är bra men trivs bättre med bil.*
- *Tycker att det är för dyrt att pendla med Västtrafik. Tycker även att tågen är försenade för ofta. Om det hade varit billigare att åka tåg så hade man kanske åkt kollektivt lite oftare.*
- *Tycker att hållplatsen ligger för långt ifrån hemmet och därför blir det bekvämare att köra bil själv. Om det funnits en hållplats som låg närmre, hade man kunnat åka kollektivt oftare.*
- *Tycker det är väldigt dyrt, kan tänka mig åka om det var billigare. 20 kronor billigare per tur hade varit bäst. Ta tillbaka tjugodagarskort.*
- *Tycker inte att det finns något problem med Västtrafik, gillar bilen mer.*
- *Tycker jag reser kollektivt tillräckligt mycket redan.*
- *Tätare avgångar från Lövkullevägen.*
- *Tätare avgångar från min arbetsplats på kvällen.*
- *Tätare avgångar generellt, varje kvart.*
- *Tätare avgångar mellan 07.00-09.00 och 15.00-18.00.*
- *Tätare avgångar och billigare biljettpriser. Nu är gårdet bussar var 20 minut, men jag skulle vilja det går var tionde. Det gäller sträckan Skultorp och Ryd. Jag skulle vilja att en enkelbiljett kostar 15 kronor istället för 23 som det gör nu.*
- *Tätare avgångar på kvällen, överlag i stan.*
- *Tätare avgångar.*
- *Tätare avgångstider under seneftermiddagar.*
- *Tätare avgångstider, från Billingskolan till stan varje kvart.*
- *Tätare bussavgångar efter 23.00 på helger.*
- *Tätare bussförbindelser, alltså att bussarna går oftare och närmre mig.*
- *Tätare busstider mellan 07:00-09.00 och 15.30-17.30.*
- *Tätare busstrafik på kvällar och nätter.*
- *Tätare busstrafik vid Lerdalavägen.*
- *Tätare hållplatser upp mot Berget/Billinge.*
- *Tätare linjer, linje 4, på morgonen och runt 16:00.*
- *Tätare på Lerdalarvägen till stan.*
- *Tätare trafik och oftare turer. Fler kvällsturer så att man säkert kan ta sig hem från jobbet.*
- *Tätare trafik på helgerna, samt att bussarna fortsätter att gå även senare på kvällen. Framförallt på söndagar.*
- *Tätare tur på alla busslinjer som finns. Och tätare busshållplatser.*
- *Tätare turen och lägre priser, 10kr max.*
- *Tätare turer med bussarna på kvällen. Den ska även gå längre på kvällarna efter 12 ner på stan.*
- *Tätare turer på kvällstiden mellan Trumpetsvägen till Sandtorget. Kunna åka från Trumpetsvägen till Kaplansgatan 27.*
- *Täta avgångar, går ofta. Minst en gång i kvarten.*
- *Tätare avgångstider mellan Våmb till Billingskolan.*
- *Utbyggt bussnät och fler linjer. Det skulle behöva gå snabbare.*
- *Utveckla linjeutbudet utanför kommunen generellt.*

- *Vara bättre på att komma i tid!*
- *Vardagar klockan 11 åker det inga bussar, och eftersom jag jobbar natt så går de inte för mig att åka kollektivt.*
- *Vet ej, vill ej åka buss.*
- *Vet ej, finns inget. Gillar inte kollektivtrafik.*
- *Vet ej, gillar som det är idag med bil.*
- *Vet ej, känner inget behov av kollektivtrafiken.*
- *Vet ej, åker med dem så mycket jag behöver.*
- *Vet ej. Åker runt mycket med bil, då jag åker till många platser under en kort tid,*
- *Vet inte vad det kostar, men fått höra och läsa om att de är dyrt och därför vill ha bättre priser. Sedan har jag hört problem med att sträckningar till Simsjön.*
- *Vet inte, då jag antingen åker bil när det är kallt eller cyklar när det är sommar.*
- *Vet inte, har inte behov av Västtrafik.*
- *Vet inte, mer bekvämt att åka bil.*
- *Vet inte. Blir för svårt att åka när man har väldigt många olika platser man måste ta sig till på kort tid.*
- *Vi har en hållplats som är nära, där bussar bara åker på vardagar. Jag skulle vilja att bussarna går där även på helgerna. Bussarna slutar gå där klockan 18.00 på fredagar och börjar inte åka igen förrän på måndag morgon. Hållplatsen är på Basvägen.*
- *Vill kunna betala med kontanter.*
- *Vinner för lite för att åka buss till och från arbetsplatsen. Vinner för lite för att åka buss till och från stan. Enda alternativet för mig skulle i så fall vara om det fanns direktbussar från Östermalm till de köpcentrum som ligger lite utanför stan.*
- *Väljer jag inte bil så väljer jag att cykla, det passar mig bättre att resa med Västtrafik. Det som skulle vara en stor förändring är om de har en hållplats som blir nära till min arbetsplats.*
- *Västtrafiks bussar slutar gå ifrån Lassagårdsgatan klockan 10 på kvällen och när vi ska gå ut och festa kan vi inte åka buss och måste då ta taxi vilket kostar mycket. Jag vill ha bussar som går mycket senare.*
- *Västtrafik behöver inte ändra någonting, det är jag som är för bekväm med bilen för att resa kollektivt.*
- *Västtrafik behövs inte för mig.*
- *Västtrafik borde ha en direktlinje mellan Skövde och Hjo. Det enda som hade påverkat något, hade varit om slingan från hemmet och mellan skolorna hade fungerat med buss.*
- *Västtrafik hade kunnat öppna busslinjer där jag bor.*
- *Västtrafik kan inte göra något från deras håll, min familjesituation tillåter mig inte att åka mer kollektivt.*
- *Åka gratis för att det ska bli ett alternativ mot bilen.*
- *Åka gratis.*
- *Åka gratis.*
- *Åker helst bil, då det känns tryggast.*
- *Åker inte alls mycket bil eller buss, tycker det är bättre att gå.*
- *Åker inte kollektivt och är inte i behov av det.*
- *Åker jag 7 minuter i bilen till jobbet motsvarar det ca 20 minuter med en bussresa, plus väntetiderna innan bussen kommer och att gå till hållplatsen. Det är bara inte effektivt att åka kollektivt. Det hade varit bra med en direktbuss isfall.*
- *Åker knappt kollektivt, tror inte det behövs ändring.*
- *Åker redan 3 gånger i veckan med buss. Fixa en busslinje till landet.*
- *Åker redan mycket.*
- *Åkt buss hela mitt liv, tills jag flyttade närmare stan. Smidigare med bil.*
- *Åkt ganska mycket förut, mer bekvämt med bil nu.*

- Återgå till tidigare linjesträckning för linje fyra som gick genom hållplatsen Hasselbacken.
- Återinför 20-kortet.
- Återinföra busslinjen som under tid gick förbi Billingskolan och upp till Billingen. Den provkördes under en period men då var skolan för tillfället under ombyggnad och inga elever åkte inte med bussen. Självt åkte jag under den perioden regelbundet med bussen och jag saknar den.
- Återinföra hållplatsen Inga-Karls väg.
- Återinföra linjen som gick från Ryd till Volvo Personvagnar.
- Återinföra vår hållplats (Hasselbackens hållplats) så att jag kan åka mer kollektivt.
- Återinsätta 8:an som gick upp till Billingeus.
- Återinsätta busshållplatsen Hasselbacken.
- Ändra avgångstider så att de åker oftare, just där jag bor finns inga linjer, införskaffa fler busslinjer samt tider.
- Ändra busstider tidigare så att den går redan vid 05.30.
- Ändra linjen som kör förbi min hållplats så att jag kan sluta behöva åka in till centrum och byta buss. Då blir det enklare för mig att åka kollektivt till jobbet.
- Ändra linjerna, mycket krångligt. Blir mycket att enklare att cykla än att ta bussen som de är idag.
- Ändra priset. Det är alldeles för dyrt att åka de få kilometer man pendlar så då blir det billigare att ta bilen. Egentligen skulle det vara gratis, för då skulle folk åka mer.
- Ändra sträckningen från Myggdansvägen så att linje 6 går direkt in till centrum.
- Ändra tider, eftersom att jag arbetar natt skulle jag behöva mer tider på natten. Det går inga bussar när jag slutar.
- Ändra tillbaka linje 4 i Hasselbacken som de var tidigare.
- Ännu bättre förarbete. Förarna ska bete sig bättre mot resenärerna, köra bättre också. Mer 'kundminded'.
- Är byggnadsarbetare så det går ej att använda kollektivtrafik.
- Är inte i behov av buss då jag bor för nära stan.
- Är inte nödvändigt för mig att åka buss så det finns ingen förändring som behövs göra för att få mig att åka mer.
- Är inte så intresserad av att åka buss och är inte aktuellt, så har inget att säga om att de borde ändra på något.
- Är nöjd med hur det är idag, kan cykla och gå till det jag behöver.
- Är nöjd med som jag har det idag med bil och gångavstånd.
- Är nöjd som det är.
- Är nöjd, har inte så jättebra uppfattning.
- Är pensionär och skulle vara tacksam om pris kan sänkas eller få åka gratis.
- Är så pass sjuk så kan inte ta mig fram med buss.
- Öka turtätheten mellan 05.00-08.00 och 14.00-18.00. Sänka priserna i tätorten, minska med 20%.
- Öppna busslinjen, nummer 4, så att den går in på tidigare vägar.
- Öppna Ekbacken linje 4 igen.
- Öppna hållplatsen Ekängen igen. Billigare 10%.
- Öppna hållplatsen vid Alphyddevägen igen!
- Öppna upp tågspåret i Karlsborg.

Bilaga: Enkät och resedagbok



Hej, mitt namn är ... och jag ringer från Intermetra Marknadsundersökningar. Vi genomför just nu en undersökning som handlar om resandet i Skövde tätort, på uppdrag av Västtrafik och Skövde Stad.

Har du möjlighet att svara på några frågor om dina resvanor, det tar ca 15 minuter?

A1. Gjorde du några förflyttningar under [infoga dag]?

Med förflyttning menar vi att du tar dig från en plats till en annan för att göra ett ärende, oavsett om du rest med något färdmedel, eller bara gått till fots.

Alla förflyttningar räknas, med ett par undantag; om förflyttningen är själva ärendet räknas den inte, t.ex. en joggingtur eller en promenad för att rasta hunden. Förflyttningar som ingår i din yrkesutövning, som t.ex. bussförare eller brevbärare, är vi inte heller intresserade av. Däremot är vi intresserade av förflyttningar du gjort till och från arbetet, under lunchen, eller tjänsteresor.

Alla färdsätt är lika viktiga. Promenader är lika viktiga som förflyttningar med bil eller buss så länge du har utträttat ett ärende.

- | | |
|--|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Ja | → Fråga R1A |
| <input type="checkbox"/> Nej, jag var hemma hela dagen | → Fråga A2, därefter fråga Q1 |

A2. Och vad var orsaken till att du var hemma?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Jag hade inga speciella ärenden | <input type="checkbox"/> Funktionshinder |
| <input type="checkbox"/> Sjukdom | <input type="checkbox"/> Arbetade/studerade hemma |
| <input type="checkbox"/> Vård av sjukt barn/föräldraledig | <input type="checkbox"/> Annan anledning: _____ |

REDOGÖRELSE FÖR RESDAGEN

Nu kommer jag ställa några frågor om de förflyttningar du gjorde under [infoga dag].

Varje ärende du gjorde under dagen räknas som en ny förflyttning. Om du t.ex. handlar på väg från arbetet så räknas resan från arbetet till affären som en förflyttning och resan från affären vidare till hemmet som en ny förflyttning.

R1A. Om du tänker på den allra första förflyttning du gjorde under dagen. Var började den?

- Vid en egna bostaden
- Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R1B. Hur dags startade du: (kl): ____ : ____

R1C. Vad var det för ärende?

- Till bostaden
- Till arbetsplatsen
- Resa/ärende i tjänsten
- Till skola/utbildning
- Hämta/lämna barn/annan person
- Inköp
- Besöka vård/sjukhus/tandläkare
- Besöka post/bank/myndighet
- Fritid/nöje/motion/vänner etc.
- Fritids-/semesterresa m. övernattning
- Annat, nämligen: _____

R1D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R1E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt. (Ett svar per kolumn)

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R1F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R1G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R1H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga R2B
 Nej → Fråga Q1

R2B. Hur dags startade du nästa förflyttning: (kl): ____ : ____**R2C. Vad var det för ärende?**

- Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp
 Besöka vård/sjukhus/tandläkare
 Besöka post/bank/myndighet
 Fritid/nöje/motion/vänner etc.
 Fritids-/semesterresa m. övernattnin
 Annat, nämligen: _____

R2D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R2E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt.

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R2F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R2G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R2H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga R3B
 Nej → Fråga Q1

R3B. Hur dags startade du nästa förflyttning: (kl): ____ : ____**R3C. Vad var det för ärende?**

- Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp
 Besöka vård/sjukhus/tandläkare
 Besöka post/bank/myndighet
 Fritid/nöje/motion/vänner etc.
 Fritids-/semesterresa m. övernattnig
 Annat, nämligen: _____

R3D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R3E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt.

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R3F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R3G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R3H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga R4B
 Nej → Fråga Q1

R4B. Hur dags startade du nästa förflyttning: (kl): ____ : ____**R4C. Vad var det för ärende?**

- Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp
 Besöka vård/sjukhus/tandläkare
 Besöka post/bank/myndighet
 Fritid/nöje/motion/vänner etc.
 Fritids-/semesterresa m. övernattnig
 Annat, nämligen: _____

R4D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R4E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt.

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R4F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R4G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R4H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga R5B
 Nej → Fråga Q1

R5B. Hur dags startade du nästa förflyttning: (kl): ____ : ____**R5C. Vad var det för ärende?**

- Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp
 Besöka vård/sjukhus/tandläkare
 Besöka post/bank/myndighet
 Fritid/nöje/motion/vänner etc.
 Fritids-/semesterresa m. övernattnig
 Annat, nämligen: _____

R5D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R5E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt.

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R5F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R5G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R5H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga R6B
 Nej → Fråga Q1

R6B. Hur dags startade du nästa förflyttning: (kl): ____ : ____**R6C. Vad var det för ärende?**

- Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp
 Besöka vård/sjukhus/tandläkare
 Besöka post/bank/myndighet
 Fritid/nöje/motion/vänner etc.
 Fritids-/semesterresa m. övernattnig
 Annat, nämligen: _____

R6D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R6E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt.

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R6F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R6G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R6H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga R7B
 Nej → Fråga Q1

R7B. Hur dags startade du nästa förflyttning: (kl): ____ : ____**R7C. Vad var det för ärende?**

- Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp
 Besöka vård/sjukhus/tandläkare
 Besöka post/bank/myndighet
 Fritid/nöje/motion/vänner etc.
 Fritids-/semesterresa m. övernattnig
 Annat, nämligen: _____

R7D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R7E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt.

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R7F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R7G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R7H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga R8B
 Nej → Fråga Q1

R8B. Hur dags startade du nästa förflyttning: (kl): ____ : ____**R8C. Vad var det för ärende?**

- Till bostaden
 Till arbetsplatsen
 Resa/ärende i tjänsten
 Till skola/utbildning
 Hämta/lämna barn/annan person
 Inköp
 Besöka vård/sjukhus/tandläkare
 Besöka post/bank/myndighet
 Fritid/nöje/motion/vänner etc.
 Fritids-/semesterresa m. övernattnig
 Annat, nämligen: _____

R8D. Var avslutade du denna förflyttning?

- Vid den egna bostaden
 Annan plats, nämligen:

Gata (eller känd plats):		Nummer:
Ort:	Stadsdel:	Kommun:

R8E. Vilka färdstätt använde du och i vilken ordning?

Med färdstätt menar vi även om du gick till fots, om du t.ex. gick till busshållplatsen för att sedan ta bussen, så var till fots ditt första färdstätt och buss ditt andra färdstätt.

	Första	Andra	Tredje	Fjärde etc.
Gick till fots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, ensam förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil, samåkte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spårvagn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi/färdtjänst	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

R8F. Vilken tid kom du fram: (kl): ____ : ____**R8G. Ungefär hur lång var förflyttningen: ____ km****R8H. Gjorde du några fler förflyttningar under dagen?**

- Ja → Fråga Q1 (detaljer för max 8 resor)
 Nej → Fråga Q1

ALLMÄNNA FRÅGOR

Nu skulle jag vilja ställa några allmänna frågor.

Q1. Hur många bilar har hushållet tillgång till?

- Ingen bil 1 bil 2 eller fler bilar

Q2. För resor inom Skövde tätort inkl. Skultorp – hur ofta reser du normalt med...?

	5 dagar i veckan eller mer	2-4 dagar i veckan	1 dag per vecka	1-3 dagar per månad	Mer sällan	Aldrig
...bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Q3. Om du skulle åka buss från hemmet, vilken hållplats skulle du troligen åka från?

Det behöver inte vara den som ligger närmast hemmet.

- Namn på hållplats:
 Vet inte/skulle inte åka kollektivt

Q4. Jag kommer läsa upp några påståenden om att resa med Västtrafik i Skövde tätort, inklusive Skultorp och vill att du svarar i vilken grad du tycker de stämmer på en skala från 1 till 5, där 1 är Stämmer inte alls och 5 är Stämmer helt.

	1 = Stämmer inte alls	4	3	2	5 = Stämmer helt	Vet inte/ inte relevant
Det är nära från mitt hem till [namn på hållplats]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag vet vilka busslinjer som går från [namn på hållplats]	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Västtrafiks linjeutbud där jag bor passar mina behov	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bussarnas avgångstider brukar passa mina behov	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag litar på att jag kommer fram i tid när jag reser med Västtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det går snabbt att resa med Västtrafik i Skövde tätort, inklusive Skultorp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är prisvärt att resa med Västtrafik i Skövde tätort, inklusive Skultorp	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jag har den kunskap jag behöver för att resa med Västtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Q5. Hur nöjd är du med Västtrafik totalt sett?

- | | |
|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Mycket nöjd | <input type="checkbox"/> Ganska missnöjd |
| <input type="checkbox"/> Ganska nöjd | <input type="checkbox"/> Mycket missnöjd |
| <input type="checkbox"/> Varken eller | <input type="checkbox"/> Vet inte |

INT: OM BIL \geq 1 DAG PER VECKA PÅ FRÅGA Q2

Q6. Vilket av följande påståenden passar bäst på dig och din syn på bilresandet?

- 1 Jag ser ingen anledning att minska min bilanvändning, utan är nöjd som det är idag
- 2 Jag skulle vilja minska mitt bilanvändande och istället åka mer kollektivt, men just nu har jag inte möjligheten att göra det
- 3 Jag skulle vilja minska mitt bilanvändande och istället åka mer kollektivt, men jag vet inte vilka bilresor jag skulle byta ut.
- 4 Jag skulle vilja minska mitt bilanvändande och istället åka mer kollektivt. Jag vet vilka bilresor som går att byta ut och men jag har ännu inte genomfört förändringen
- 5 Jag har redan ersatt vissa bilresor med kollektivresor, men skulle kunna göra det i större utsträckning
- 6 Inget av ovanstående passar

OM ALT. 1–3 OVAN:

Q7. Vad kan Västtrafik göra som skulle få dig att resa mer kollektivt?

Vad vore den viktigaste förändringen?

Q8. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Arbetar – under kontorstid (dagtid) | <input type="checkbox"/> Föräldraledig |
| <input type="checkbox"/> Arbetar – under udda arbetstider (t.ex. skift/nattarbete) | <input type="checkbox"/> Arbetssökande (<i>inkl. praktikplats eller liknande</i>) |
| <input type="checkbox"/> Egen företagare | <input type="checkbox"/> Ålderspensionär/sjukpensionär |
| <input type="checkbox"/> Studerar | <input type="checkbox"/> Annan: _____ |
| <input type="checkbox"/> Sjukskriven | |

TACKA OCH AVSLUTA!



KSAU § 238/17
Kollektivtrafikplan Skövde
KS2017.0384

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-16	238/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	222/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att godkänna förslag till Kollektivtrafikplan Skövde.

Bakgrund

Kollektivtrafiken är en av förutsättningarna för en hållbar stads- och regionutveckling. Om kollektivtrafiken ska vara attraktiv och kunna ta hand om fler resenärer i stadstrafiken såväl som i regionbusstrafiken, behöver den utvecklas och förstärkas efter behov och i samverkan med kommunens utbyggnadsplaner.

Därför har Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Skövde kommun i samarbete med kollektivtrafikföretaget Nobina tagit fram en gemensam kollektivtrafikplan för hur Skövdes stadsbusstrafik ska utvecklas fram till 2025 med utblick mot 2030. Kollektivtrafikplanen kommer att utgöra ett underlag till kommande revideringar av trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen, utvecklingsplaner för Västtrafik och Skövde kommuns utvecklingsplaner.

Arbetet har letts av tjänstemän från respektive organisation. Efter att Stadstrafikforum för Skövde, som har varit styrgrupp för arbetet, behandlade planen den 15 september 2017 lämnas föreliggande förslagshandling för godkännande av respektive part.

Handlingar

TU Kollektivtrafikplan Skövde
Kollektivtrafikplan Skövde 2017-09-27 Förslagshandling inklusive RVU
Tjänsteskrivelse Kollektivtrafikplan

Skickas till
Sektor samhällsbyggnad
Västra Götalandsregionen
line.rondestvedt.deverdier@vgregionen.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-09-25

Diarienummer: KS2017.0294-1

Handläggare: Tommy Klang



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Revidering av upphandlingspolicy

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta reviderad upphandlingspolicy.

Bakgrund

Av aktuell upphandlingspolicy framgår att den skall revideras en gång per mandatperiod. Upphandlingspolicy och riktlinjer för inköp behöver också revideras för anpassas till de nya upphandlingsreglerna som trädde i kraft 1 januari respektive 1 juli 2016. Dokumentens behöver även uppdateras pga. kommunens organisation.

Nya upphandlingslagstiftning

Förenklat kan man säga att upphandlingslagstiftningen har två övergripande mål, att tillgodose den fria rörligheten för varor och tjänster inom gemenskapen samt att möjliggöra politisk påverkan genom inköp. Det andra målet har blivit tydligare senaste åren, vilket återspeglas i den nya upphandlingslagstiftningen.

Andra målsättningar man har med nya lagstiftningen är bl.a. att man vill förenkla, ge bättre möjlighet att upphandla för att gynna miljön, energieffektiviteten, främja innovationer, sysselsättning, och säkerställande av bästa tänkbara villkor för tillhandahållande av sociala tjänster av högsta tänkbara kvalitet. Det finns också en skrivning om att upphandlande myndigheter alltid ska bedöma om det är praktiskt genomförbart (möjligt) med uppdelning av upphandlingen.

1 juli 2016 kompletterades lagstiftningen med krav på arbetsrättsliga villkor i upphandling. Syftet med bestämmelserna är att motverka att offentliga kontrakt

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-09-25

Diarienummer: KS2017.0294-1

Handläggare: Tommy Klang



fullgörs av arbetstagare som inte har skäligen arbetsvillkor och att minska risken för snedvridning av konkurrensen genom social dumpning.

Upphandlingsreglerna ska säkerställa att de anställda som utför arbete för det offentliga ska ha de villkor som arbetsmarknadens parter kommit överens om.

Offentliga medel ska inte heller bidra till att arbetstagare som utför arbete i andra länder än Sverige gör detta under förhållanden som inte är förenliga med ILO:s kärnkonventioner.

I korthet innebär bestämmelserna att upphandlande myndigheter är skyldiga att ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt. Denna skyldighet, att säkerställa att antagen leverantör ger sina anställda åtminstone vissa minimivillkor, gäller vid upphandling av varor, tjänster, byggtreprenader samt koncessioner som uppgår till minst de tröskelvärden som gäller enligt respektive lag. Bestämmelserna innebär dock inte att det blir tillåtet att ställa krav på att leverantören ska vara bunden av ett kollektivavtal.

Sammanfattning

Upphandlingsenhetens uppfattning är att nuvarande upphandlingspolicy fungerar väl men att det finns delar som bör läggas till, omformuleras och tas bort.

Förslag på tillägg

Förtydligande avseende ansvarsfördelningen.

Leverantörsdialog/marknadsundersökning. Genom dialog med företagen finns bättre förutsättningar att upphandlingsdokumenten innehåller en kravbeskrivning som är anpassad efter den senaste tekniken och bästa marknaden kan erbjuda.

Avtalsuppföljning. Uppföljning stimulerar till upprätthållen kvalitet i pågående leveranser och höjer samtidigt kvaliteten på kommande anbud genom att företag blir medvetna om att uppföljning sker.

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-09-25

Diarienummer: KS2017.0294-1

Handläggare: Tommy Klang



Förslag på omformuleringar

Punkterna sociala krav, miljökrav, djurskydd, antibiotikaanvändning och smittskydd och totalkostnadsperspektiv samlas under Hållbar utveckling.

Förslag på punkter att ta bort.

Styckena affärsmässighet, första punkten i stycket affärsetik samt första stycket under hållbar utveckling. Dessa delar är grundläggande krav enligt nya upphandlingslagstiftningen och behöver mot denna bakgrund inte regleras i aktuell policy.

Handlingar

Revidering av Skövde kommuns upphandlingspolicy

Förslag till reviderad upphandlingspolicy, 20171030 (KF).docx

Skickas till

Samtliga sektorer

Tommy Klang

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 223/17

Revidering av Skövde kommuns upphandlingspolicy

KS2017.0294

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-04	222/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	223/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta reviderad upphandlingspolicy daterad 2017-09-25 med ändringen att meningen ”All upphandling ska vara inriktad på att de upphandlande varorna och tjänsterna ska bidra till en ekologiskt hållbar utveckling” (sid 4, sista stycket i förslaget till reviderad upphandlingspolicy) ändras till ”All upphandling ska vara inriktad på att de upphandlande varorna och tjänsterna ska bidra till en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling.”

Yrkande

Marie Ekman (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut med ändringen att meningen ”All upphandling ska vara inriktad på att de upphandlande varorna och tjänsterna ska bidra till en ekologiskt hållbar utveckling” (sid 4, sista stycket i förslaget till reviderad upphandlingspolicy) ändras till ”All upphandling ska vara inriktad på att de upphandlande varorna och tjänsterna ska bidra till en ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling.”

Beslutsgången

Ordföranden konstaterar att det finns två förslag till beslut. Dels kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut, dels ett ändringsyrkande. Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutar enligt kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut med ändringen.

Bakgrund

Av aktuell upphandlingspolicy framgår att den skall revideras en gång per mandatperiod. Upphandlingspolicy och riktlinjer för inköp behöver också revideras för anpassas till de nya upphandlingsreglerna som trädde i kraft 1 januari respektive 1 juli 2016. Dokumentens behöver även uppdateras pga. kommunens organisation.

Nya upphandlingslagstiftning

Förenklat kan man säga att upphandlingslagstiftningen har två övergripande mål, att tillgodose den fria rörligheten för varor och tjänster inom gemenskapen samt att möjliggöra politisk påverkan genom inköp. Det andra målet har blivit tydligare senaste åren, vilket återspeglas i den nya upphandlingslagstiftningen.

Andra målsättningar man har med nya lagstiftningen är bl.a. att man vill förenkla, ge bättre möjlighet att upphandla för att gynna miljön, energieffektiviteten, främja innovationer, sysselsättning, och säkerställande av bästa tänkbara villkor för tillhandahållande av sociala tjänster av högsta tänkbara kvalitet. Det finns också en skrivning om att upphandlande myndigheter alltid ska bedöma om det är praktiskt genomförbart (möjligt) med uppdelning av upphandlingen.

1 juli 2016 kompletterades lagstiftningen med krav på arbetsrättsliga villkor i upphandling. Syftet med bestämmelserna är att motverka att offentliga kontrakt fullgörs av arbetstagare som inte har skäligena arbetsvillkor och att minska risken för snedvridning av konkurrensen genom social dumpning.

Upphandlingsreglerna ska säkerställa att de anställda som utför arbete för det offentliga ska ha de villkor som arbetsmarknadens parter kommit överens om. Offentliga medel ska inte heller bidra till att arbetstagare som utför arbete i andra länder än Sverige gör detta under förhållanden som inte är förenliga med ILO:s kärnkonventioner.

I korthet innebär bestämmelserna att upphandlande myndigheter är skyldiga att ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt. Denna skyldighet, att säkerställa att antagen leverantör ger sina anställda åtminstone vissa minimivillkor, gäller vid upphandling av varor, tjänster, byggtreprenader samt koncessioner som uppgår till minst de tröskelvärden som gäller enligt respektive lag. Bestämmelserna innebär dock inte att det blir tillåtet att ställa krav på att leverantören ska vara bunden av ett kollektivavtal.

Sammanfattning

Upphandlingsenhetens uppfattning är att nuvarande upphandlingspolicy fungerar väl men att det finns delar som bör läggas till, omformuleras och tas bort.

Förslag på tillägg

Förtydligande avseende ansvarsfördelningen.

Leverantörsdialog/marknadsundersökning. Genom dialog med företagen finns bättre förutsättningar att upphandlingsdokumenten innehåller en kravbeskrivning som är anpassad efter den senaste tekniken och bästa marknaden kan erbjudas.

Avtalsuppföljning. Uppföljning stimulerar till upprätthållen kvalitet i pågående leveranser och höjer samtidigt kvaliteten på kommande anbud genom att företag blir medvetna om att uppföljning sker.

Förslag på omformuleringar

Punkterna sociala krav, miljökrav, djurskydd, antibiotikaanvändning och smittskydd och totalkostnadsperspektiv samlas under Hållbar utveckling.

Förslag på punkter att ta bort.

Styckena affärsmässighet, första punkten i stycket affärsetik samt första stycket under hållbar utveckling. Dessa delar är grundläggande krav enligt nya upphandlingslagstiftningen och behöver mot denna bakgrund inte regleras i aktuell policy.

Handlingar

TU Revidering av Skövde kommuns upphandlingspolicy
Förslag till reviderad upphandlingspolicy, 20170925

Skickas till

Samtliga sektorer

Program

» Policy

Plan

Riktlinjer

Regler

Policy för upphandling

Beslutad av kommunfullmäktige
datum månad år, § XX. Dnr KS2017.0294

Innehåll

1	Syfte.....	3
2	Ansvarsfördelning.....	3
3	Grundförutsättningar	3
4	Affärsmässighet.....	4
5	Affärsetik.....	4
6	Hållbar utveckling.....	4
7	Uppföljning av ställda krav	5
8	Samverkan	5
9	Revidering.....	5
10	Stödjande dokument	5

Dokumenttyp: Policy

Dokumentet gäller för: Samtliga sektorer och nämnder

Diarienummer: XXX

Reviderad: 2017-11-27

Giltighetstid: Till dess att nytt beslut tas

Tidpunkt för aktualitetsprövning: 1 gång per mandatperiod

Dokumentansvarig: Upphandlingschef

Andra tillhörande dokument: XXX

1 Syfte

Denna policy för upphandling är ett styrande dokument vars syfte är att säkerställa att kommunens anskaffning av varor, tjänster och entreprenader sker enligt gällande lagar, till bästa hushållning med kommunala medel samt bidrar till en hållbar utveckling med beaktande av social och etisk hänsyn.

Upphandling är en strategisk uppgift med ett kommungemensamt intresse. All upphandling skall baseras på en helhetssyn. Kommunens gemensamma bästa har alltid företräde före enskild verksamhets intresse.

2 Ansvarsfördelning

Kommunstyrelsen har det strategiska ansvaret för all upphandling inom Skövde kommun.

Kommunstyrelsens verkställande organ för kommunens upphandlingsverksamhet är upphandlingsenheten vid Sektor medborgare och samhällsutveckling.

Ramavtalsupphandlingar som är kommunövergripande genomförs av upphandlingsenheten i samråd med berörda verksamheter.

Sektor ansvarar för sektorspecifika upphandlingar genomförs. Detta sker i samråd upphandlingsenheten och sektorns inköpsamordnare.

Sektor service ansvarar för och **genomför** kommunens upphandling avseende bygg- och anläggningsentreprenader samt tjänster som hör till dessa.

Sektor samhällsbyggnad ansvarar för och genomför kommunens upphandlingar avseende entreprenader och tjänster inom gator, parker, naturmarker och exploateringsområden.

Sektor ansvarar för att direktupphandlingar och beställningar följer policyn med tillämpning av aktuella riktlinjer för inköp.

3 Grundförutsättningar

All upphandling av varor och tjänster ska ske enligt med aktuell lagstiftning för offentlig upphandling och antagna regler och riktlinjer för upphandling inom Skövde kommun.

Kommunens storlek som upphandlande myndighet ska utnyttjas genom att ramavtal upprättas för varor och tjänster inom alla områden där så är möjligt och lämpligt. Tecknade ramavtal är tvingande och ska följas av alla anställda.

All upphandling ska planeras i så god tid att upphandlingen kan genomföras i enlighet med policyns krav.

All upphandling ska ske i nära samverkan mellan upphandlings- och verksamhetskompetens.

Anskaffningsbeslut och Utformning av kravspecifikation åligger beställande **sektor/sektorer**, enheter enligt gällande delegationsordning.

Genom dialog med företagen ökar förståelsen för marknaden. All upphandling där värdet förväntas överstiga 100 000 kronor ska innehålla leverantörsdialog och/eller marknadsundersökning.

4 Affärsmässighet

Upphandling ska ske i konkurrens samt präglas av affärsmässighet och objektivitet på det sätt som föreskrivs i lagen om offentlig upphandling

Kommunen ska i sina upphandlingar ställa relevanta krav, vara tydlig, behandla alla anbudsgivare lika samt göra upphandlingarna kända på marknaden.

5 Affärsetik

Inga orimliga eller onödiga krav ska ställas så att någon anbudsgivare eller leverantör gynnas eller missgynnas.

Personal som deltar i upphandlingsprocessen får inte ha personliga engagemang eller intressen i leverantörsföretag (jäv) som riskerar att stå i konflikt med kommunens intressen.

Egna rese- och logikostnader vid besök hos eller vid resor tillsammans med leverantörer alltid ska betalas av kommunen.

En arbetstagare får inte ta emot gåvor eller tjänster från befintliga eller potentiella leverantörer som kan medföra att en utomstående betraktare kan ha skäl att anta att detta kan påverka kommunens affärsmässighet.

6 Hållbar utveckling

Vid varje upphandling skall kommunen inom ramen för gällande upphandlingslagstiftning och praxis ställa etiska och sociala krav, med beaktande av deklarationer och konventioner inom mänskliga rättigheter, arbetsrätt och arbetsmiljöhänsyn.

All upphandling ska vara inriktad på att de upphandlande varorna och tjänsterna ska bidra till en ekologiskt, **socialt och ekonomiskt** hållbar utveckling.

I upphandlingar av livsmedel ska miljökrav, djurskyddskrav, krav rörande antibiotikaanvändning och smittskydd ställas i enlighet med upphandlingsmyndighetens kriteriedokument.

Upphandling och inköp ska präglas av ett totalkostnadsperspektiv. Med detta avses att hänsyn ska tas till samtliga kostnader som är förenliga med upphandlingen.

Livscykelperspektivet ska vara grundläggande vid beräkning av totalkostnaden.

Upphandlingar ska, om det är ekonomiskt försvarbart, utformas så att såväl mindre som större företag har möjlighet att lämna anbud och delta i upphandlingen.

7 Uppföljning av ställda krav

Uppföljning av krav i leverantörsavtalen stimulerar till upprätthållen kvalitet i pågående leveranser. I samband med upphandlingen ska analys göras för att avgöra vilka avtal och vilka krav som ska följas upp och i vilken omfattning.

Sektor ansvarar för uppföljning av sektorspecifika avtal. Ansvaret innefattar uppföljning av efterlevnaden av såväl regler som ingångna avtal.

8 Samverkan

Skövde kommun ska där tydlig samverkansnytta finns för kommunen, samarbeta med kommuner, regioner, statliga myndigheter och organisationer, i syfte att genomföra så kostnadseffektiva och långsiktigt hållbara upphandlingar.

9 Revidering

Denna upphandlingspolicy är antagen av Kommunfullmäktige och skall revideras en gång per mandatperiod. Bilaga med stödjande dokument uppdateras fortlöpande av upphandlingsenheten.

10 Stödjande dokument

- Riktlinjer för inköp i Skövde kommun
- Energi och klimatplan 2011-2020 för Skövde kommun
- Måltidspolicy för Skövde kommun
- Riktlinjer för fordon och resor
- Riktlinjer för konkurrensutsättning
- Överenskommelse för att motverka mutor och korruption (ÖMK)

KSAU § 222/17

Revidering av upphandlingspolicy

KS2017.0294

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-04	222/17
2 Kommunstyrelsen		

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att anta reviderad upphandlingspolicy daterad 2017-09-25.

Bakgrund

Av aktuell upphandlingspolicy framgår att den skall revideras en gång per mandatperiod. Upphandlingspolicy och riktlinjer för inköp behöver också revideras för anpassas till de nya upphandlingsreglerna som trädde i kraft 1 januari respektive 1 juli 2016. Dokumentens behöver även uppdateras pga. kommunens organisation.

Nya upphandlingslagstiftning

Förenklat kan man säga att upphandlingslagstiftningen har två övergripande mål, att tillgodose den fria rörligheten för varor och tjänster inom gemenskapen samt att möjliggöra politisk påverkan genom inköp. Det andra målet har blivit tydligare senaste åren, vilket återspeglas i den nya upphandlingslagstiftningen.

Andra målsättningar man har med nya lagstiftningen är bl.a. att man vill förenkla, ge bättre möjlighet att upphandla för att gynna miljön, energieffektiviteten, främja innovationer, sysselsättning, och säkerställande av bästa tänkbara villkor för tillhandahållande av sociala tjänster av högsta tänkbara kvalitet. Det finns också en skrivning om att upphandlande myndigheter alltid ska bedöma om det är praktiskt genomförbart (möjligt) med uppdelning av upphandlingen.

1 juli 2016 kompletterades lagstiftningen med krav på arbetsrättsliga villkor i upphandling. Syftet med bestämmelserna är att motverka att offentliga kontrakt

fullgörs av arbetstagare som inte har skäliga arbetsvillkor och att minska risken för snedvridning av konkurrensen genom social dumpning.

Upphandlingsreglerna ska säkerställa att de anställda som utför arbete för det offentliga ska ha de villkor som arbetsmarknadens parter kommit överens om. Offentliga medel ska inte heller bidra till att arbetstagare som utför arbete i andra länder än Sverige gör detta under förhållanden som inte är förenliga med ILO:s kärnkonventioner.

I korthet innebär bestämmelserna att upphandlande myndigheter är skyldiga att ställa arbetsrättsliga villkor om lön, semester och arbetstid i nivå med kollektivavtal om det är behövligt. Denna skyldighet, att säkerställa att antagen leverantör ger sina anställda åtminstone vissa minimivillkor, gäller vid upphandling av varor, tjänster, byggtreprenader samt koncessioner som uppgår till minst de tröskelvärden som gäller enligt respektive lag. Bestämmelserna innebär dock inte att det blir tillåtet att ställa krav på att leverantören ska vara bunden av ett kollektivavtal.

Sammanfattning

Upphandlingsenhetens uppfattning är att nuvarande upphandlingspolicy fungerar väl men att det finns delar som bör läggas till, omformuleras och tas bort.

Förslag på tillägg

Förtydligande avseende ansvarsfördelningen.

Leverantörsdialog/marknadsundersökning. Genom dialog med företagen finns bättre förutsättningar att upphandlingsdokumenten innehåller en kravbeskrivning som är anpassad efter den senaste tekniken och bästa marknaden kan erbjuda.

Avtalsuppföljning. Uppföljning stimulerar till upprätthållen kvalitet i pågående leveranser och höjer samtidigt kvaliteten på kommande anbud genom att företag blir medvetna om att uppföljning sker.

Förslag på omformuleringar

Punkterna sociala krav, miljökrav, djurskydd, antibiotikaanvändning och smittskydd och totalkostnadsperspektiv samlas under Hållbar utveckling.

Förslag på punkter att ta bort.

Styckena affärsmässighet, första punkten i stycket affärsetik samt första stycket under hållbar utveckling. Dessa delar är grundläggande krav enligt nya upphandlingslagstiftningen och behöver mot denna bakgrund inte regleras i aktuell policy.

Handlingar

TU Revidering av Skövde kommuns upphandlingspolicy
Förslag till reviderad upphandlingspolicy, 20170925

Skickas till

Samtliga sektorer

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-09-19

Diarienummer: KS2017.0361-2

Handläggare: Karin Grunselius



Kommunstyrelsens arbetsutskott

Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift för tillsyn av e-cigarett

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta om revidering (tillägg) av socialnämndens reglemente som innebär att socialnämnden ska fullgöra kommunens uppgifter avseende lag (2017:425) om elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta om att ny tillsynsavgift för tillsyn av försäljningen av e-cigarett införs på 2,5 % av prisbasbeloppet (1 200kr). Beloppet avrundas till jämna hundra kronor uppåt och beloppet revideras årligen.

Bakgrund

Den 17 maj 2017 antog Riksdagen en ny lag rörande försäljning av e-cigarett och påfyllningsbehållare. Den nya lagen trädde ikraft den 1 juli 2017. E-cigarett har funnits på den svenska marknaden under flera år men försäljningen har varit oreglerad. En e-cigarett har ett uppladdningsbart batteri, en förångare och en vätsketank. Förångaren omvandlar vätskan till en ånga som i sin tur innehåller smakämnen och nikotin (det går även att köpa utan nikotin).

Den nya lagen behövs för att Sverige ska kunna genomföra bestämmelserna om elektroniska cigaretter i EU:s tobaksproduktdirektiv (2014/40/EU). I direktivet slås bland annat fast att regleringen av e-cigarett ska bidra till att skydda folkhälsan.

Ärendet har beretts av socialnämnden, som föreslagit kommunfullmäktige att besluta om ovan angiven revidering (tillägg) i socialnämndens reglemente, SON § 71/17, 2017-09-07. Socialnämnden har vidare, i samma ärende, föreslagit kommunfullmäktige att besluta om att införa ny tillsynsavgift för tillsyn av försäljningen av e-cigarett. Mot

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-09-19

Diarienummer: KS2017.0361-2

Handläggare: Karin Grunselius



denna bakgrund föreslås kommunfullmäktige besluta om föreslagen revidering av socialnämndens reglemente samt besluta om införandet av ny tillsynsavgift.

Handlingar

Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift för tillsyn av e-cigarett

SON § 71/17 Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av e-cigarett

Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av E-cigarett

Reglemente socialnämnden med förslag till revidering

Skickas till

Socialnämnden

Marie Blåder, avdelningschef

Karin Grunselius

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 224/17

Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift för tillsyn av e-cigarett

KS2017.0361

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-04	223/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	224/17

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta om revidering (tillägg) av socialnämndens reglemente som innebär att socialnämnden ska fullgöra kommunens uppgifter avseende lag (2017:425) om elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta om att ny tillsynsavgift för tillsyn av försäljningen av e-cigarett införs på 2,5 % av prisbasbeloppet (1 200kr). Beloppet avrundas till jämna hundra kronor uppåt och beloppet revideras årligen.

Bakgrund

Den 17 maj 2017 antog Riksdagen en ny lag rörande försäljning av e-cigarett och påfyllningsbehållare. Den nya lagen trädde ikraft den 1 juli 2017. E-cigarett har funnits på den svenska marknaden under flera år men försäljningen har varit oreglerad. En e-cigarett har ett uppladdningsbart batteri, en förångare och en vätsketank. Förångaren omvandlar vätskan till en ånga som i sin tur innehåller smakämnen och nikotin (det går även att köpa utan nikotin).

Den nya lagen behövs för att Sverige ska kunna genomföra bestämmelserna om elektroniska cigaretter i EU:s tobaksprodukt direktiv (2014/40/EU). I direktivet slås bland annat fast att regleringen av e-cigarett ska bidra till att skydda folkhälsan.

Ärendet har beretts av socialnämnden, som föreslagit kommunfullmäktige att besluta om ovan angiven revidering (tillägg) i socialnämndens reglemente, SON § 71/17, 2017-09-07. Socialnämnden har vidare, i samma ärende, föreslagit kommunfullmäktige att besluta om att införa ny tillsynsavgift för tillsyn av försäljningen av e-cigarett. Mot denna bakgrund föreslås kommunfullmäktige besluta om föreslagen revidering av socialnämndens reglemente samt besluta om införandet av ny tillsynsavgift.

Handlingar

TU Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift för tillsyn av e-cigarett

SON § 71/17 Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av e-cigarett

Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av E-cigarett

Reglemente socialnämnden med förslag till revidering

Skickas till

Socialnämnden

Marie Blåder, avdelningschef

SON § 71/17

Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av E-cigarett

SON2017.0065

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Socialnämndens arbetsutskott	2017-08-24	53/17
2 Socialnämnden	2017-09-07	71/17

Beslut

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta om ändring av social-nämndens reglemente som innebär att socialnämnden fullgör kommunens uppgifter avseende lagen om elektroniska cigaretter och påfyllnadsbehållare.

Socialnämnden föreslår kommunfullmäktige besluta om att ny tillsynsavgift för tillsyn av försäljningen införs på 2,5 % av prisbasbeloppet (1 200kr). Beloppet avrundas till jämna hundra kronor uppåt och beloppet revideras årligen.

Bakgrund

Den 17 maj 2017 antog Riksdagen en ny lag rörande försäljning av E-cigarett och påfyllnadsbehållare. Lagstiftningen skall börja gälla den 1 juli 2017.

Handlingar

Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av E-cigarett - TU
Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av E-cigarett - bilaga

Skickas till

Kommunfullmäktige
Avd.chef Marie Blåder

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2017-07-10

Diarienummer: SON2017.0065-3

Handläggare: Marie Blåder

Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av E-cigarett

Bakgrund

Den 17 juni 2017 antog Riksdagen en ny lag rörande försäljning av E-cigarett och påfyllnadsbehållare. Lagstiftningen ska börja gälla från den 1 juli 2017. E-cigarett har funnits på svenska marknaden under flera år men försäljningen har varit oreglerad. Lagstiftningen har kommit till som ett skydd för barn och unga. Nikotin är i den här rena formen ett mycket potent gift. Dödsfall, då man druckit av påfyllnadsväska har förekommit.

E-cigarett

En E-cigarett har ett uppladdningsbart batteri, en förångare och en vätsketank. Förångaren omvandlar vätskan till en ånga som i sin tur innehåller smakämnen och nikotin (det går även att köpa utan nikotin). Den rök man ser är ånga.

Kommunens ansvar

Kommunen ansvarar för;

- Den omedelbara tillsynen
26 § 1-2 p
Den omedelbara tillsynen över att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen följs utövas av
1. kommunen när det gäller
a) förbudet mot att tillhandahålla elektroniska cigarett och påfyllningsbehållare enligt 5-8, 10 och 14 §§ på försäljningsställen,
b) produktpresentation enligt 9 § på försäljningsställen,

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2017-09-14 Diarienummer: SON2017.0065-3 Handläggare: Marie Blåder

2. kommunen och polismyndigheten när det gäller

a) åldersgräns enligt 17 och 18 §§,

b) anmälan om försäljning och egenkontroll enligt 20 och 23 §§ i andra fall än avseende gränsöverskridande distansförsäljning.

- Ta emot och registrerar anmälan om försäljning

20 § En näringsidkare som har sitt säte eller sin affärsverksamhet i Sverige får inte tillhandahålla elektroniska cigaretter eller påfyllningsbehållare för försäljning till konsumenter utan att först ha anmält försäljningen till den kommun där försäljningen ska ske.

- Sanktioner, föreläggande och förbud

31 §

En tillsynsmyndighet som anges i 26 § 1-3 får i sin tillsynsverksamhet meddela de föreläggen eller förbud som behövs för att lagen eller en föreskrift som har meddelats med stöd av lagen ska följas.

32 §

Vid allvarliga eller upprepade överträdelse av bestämmelserna i denna lag får kommunen förbjuda en näringsidkare som tillhandahåller elektroniska cigaretter eller påfyllningsbehållare för försäljning till konsumenter att fortsätta försäljningen eller, om förbud får anses vara en alltför ingripande åtgärd, meddela varning.

Ett förbud enligt första stycket meddelas för en tid av högst sex månader.

Beslut enligt första stycket gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

- Möjlighet till kontrollköp

37 §

I syfte att ge underlag för en dialog mellan kommunen och den som lämnar ut elektroniska cigaretter eller påfyllningsbehållare om skyldigheten att förvissa sig om att mottagaren har uppnått den ålder som anges i 17 §, får kommunen genomföra kontrollköp. Vid ett sådant köp får kommunen endast anlita en person som fyllt 18 år.

Ett kontrollköp får genomföras utan att näringsidkaren underrättas i förväg om kontrollköpet. Kommunen ska snarast efter ett genomfört kontrollköp underrätta näringsidkaren om kontrollköpet.

Lagstiftningen reglerar också samverkan mellan kommunen och polisen med flera.

Socialnämnden har idag ansvar för tillsyn av detaljhandel med tobaksvaror. E-cigaretter säljs ofta på samma försäljningsställen som tobak. Lagstiftningarna för

BESLUT/SKRIVELSE/FÖRELÄGANDE/MEDDELANDE

Datum: 2017-09-14 Diarienummer: SON2017.0065-3 Handläggare: Marie Blåder

tobak och E-cigarett är uppbyggda på ett liknande sätt. Detta gör att det är lämpligt att tillsynen av E-cigarett görs samtidigt som tillsyn av tobaksförsäljningen sker.

Att utföra bägge tillsynerna vid samma tillfälle innebär ett effektivt arbetssätt för kommunen. Det borde också underlätta för näringsidkaren som endast får ett tillsynsbesök och har en kontakt på kommunen vid eventuella frågor rörande försäljning av tobak och E-cigarett.

Avgift

Sektor socialtjänst tar idag ut tillsynsavgifter för tillsyn av försäljning av folköl (700 kr), tobak (1 200 kr) och receptfria läkemedel (1 600kr). Avgifterna är knutna till prisbasbeloppet och revideras årligen. Då lagstiftningen rörande E-cigarett är mycket lik den för tobak blir arbetsuppgifterna också mycket lika. Detta bör avspeglas i tillsynsavgiftens storlek, vilket föreslås bli samma som för tobak, 2,5 % av prisbasbeloppet.

SEKTOR SOCIALTJÄNST

Marie Blåder
Avdelningschef

Reglemente Socialnämnden

Beslutad av kommunfullmäktige
27 oktober 2014, § 138. Dnr KS2014.0258

Innehåll

1	Socialnämndens verksamhet	3
1.1	Ansvarsområden och uppgifter.....	3
1.2	Generella uppgifter och bemyndiganden för nämnden	3
1.3	Delegering från kommunfullmäktige	4
1.4	Planering, uppföljning och redovisning.....	4
1.5	Motioner och medborgarförslag	4
1.6	Personal	5
1.7	Personuppgiftslagen	5
1.8	Arkiv	5
2	Sammansättning och arbetsformer	5
2.1	Nämndens sammansättning	5
2.2	Sammanträden	5
2.3	Kallelse och föredragningslista	6
2.4	Beslutsförhet	6
2.5	Distansnärvaro	6
2.6	Ersättarnas tjänstgöring.....	6
2.7	Jäv eller annat hinder	7
2.8	Nämndens ordförande	7
2.9	Ersättare för ordförande.....	7
2.10	Utskott	8
2.11	Utskottets uppgift.....	8
2.12	Närvarorätt m.m. för övriga.....	8
2.13	Närvarorätt för kommunalråd.....	8
2.14	Justering av protokoll.....	9
2.15	Reservation – yttrande.....	9
2.16	Delegering av ärenden.....	9
2.17	Delgivning.....	10
2.18	Undertecknare av handlingar, firmatecknare	10

Dokumenttyp: Reglemente

Dokumentet gäller för: Socialnämnden

Diarienummer: KS2014.0258, SN2014.0061

Reviderad: Ej reviderad

Giltighetstid: 2014-2018

Tidpunkt för aktualitetsprövning: 1 gång per mandatperiod

Dokumentansvarig: SC SSO

Andra tillhörande dokument: -

1 Socialnämndens verksamhet

1.1 Ansvarsområden och uppgifter

Socialnämnden ansvarar för kommunens uppgifter inom socialtjänsten avseende insatser riktade till barn och unga (ej insatser pga. funktionshinder), missbrukare, personer med behov av försörjningsstöd, psykiskt funktionshindrade över 18 år, anhöriga som stöder missbrukare eller psykiskt funktionshindrade samt till brottsoffer.

Socialnämnden ansvarar vidare för:

- familjerätsfrågor och för att erbjuda familjerådgivning
- ledningen av den kommunala hälso- och sjukvården inom den socialpsykiatriska verksamheten
- sysselsättningsverksamhet för psykiskt och socialt funktionshindrade
- det praktiska mottagandet samt initialt ekonomiskt stöd till nyanlända invandrare
- budget-, skuld- och konsumentrådgivning
- kommunens uppgifter i alkohollagen, samt tobakslagens §§ 12 a-c samt och 14 och 14 a samt lagen om elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare
- att verkställa kommunens uppdrag enligt lag om handel med vissa receptfria läkemedel

1.2 Generella uppgifter och bemyndiganden för nämnden

Nämnden ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt föreskrifter som finns i lag eller förordning.

Nämnden ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt de styrdokument som kommunfullmäktige och kommunstyrelsen beslutat, samt enligt bestämmelser i detta reglemente.

Nämnden har rätt att inom nämndens verksamhetsområde föra talan och på kommunens vägnar ingå förlikning och sluta avtal.

Nämnden ska ta initiativ till förbättringar och utveckling av den egna verksamheten. Nämnden ska vidare föreslå kommunfullmäktige ändringar i reglementet så att detta anpassas till de krav som ställs på verksamheten.

Nämnden ska arbeta med uppföljning, utvärdering och kvalitetsarbete och se till att den interna kontrollen av verksamheten är tillräcklig.

Nämnden ska medverka i samhällsplaneringen och delta i kommunens beredningar och råd i den omfattning kommunstyrelsen bestämmer.

Nämnden ska lämna allmän information, upplysningar, vägledning, råd och annan hjälp till enskilda i frågor som rör nämndens verksamhetsområde. Varje ärende ska handläggas så enkelt, snabbt och billigt som möjligt utan att kvaliteten eftersätts.

När nämnden tar emot ett ärende, som inte kan avgöras inom en månad, bör den sökande/berörde underrättas om att ärendet har kommit in och vem som kommer att handlägga ärendet, samt - om möjligt - när ärendet förväntas bli avgjort.

Nämnden ska sträva efter att uttrycka sig lättbegripligt och i övrigt underlätta för den enskilde att ha med nämnden att göra.

1.3 Delegering från kommunfullmäktige

Nämnden ska besluta i följande typer av ärenden:

- Beslut i de uppgifter som anförtros nämnden och som ej är av sådan art att de beslutas av kommunfullmäktige.
- Omfördelning av medel, som anslagits av fullmäktige, och som inte i avgörande grad påverkar verksamhetens omfattning och inriktning.
- Nämnden äger fastställa avgifter som saknar egentlig kommunalekonomisk betydelse och inte är av principiell beskaffenhet.
- Utdelning ur sociala fonder och föreningsbidrag till föreningar med verksamhet inom nämndens ansvarsområde.

1.4 Planering, uppföljning och redovisning

- 1) Nämnden ansvarar för de övergripande delarna och för principiellt viktiga frågor och avgöranden inom verksamheten samt anger riktlinjer och prioriteringar inom nämndens verksamhetsområde.
- 2) Nämnden ska till kommunfullmäktige yttra sig över förslag, framställningar, medborgarförslag och motioner. Nämnden ska besvara medborgarförslag som överlämnats av kommunfullmäktige för besvarande.
- 3) Nämnden är skyldig att verkställa de uppdrag som följer av fullmäktiges beslut.
- 4) Nämnden ska i sitt arbete beakta miljö-, tillgänglighets-, integrations-, mångfalds-, jämställdhets- och folkhälsofrågor samt barnkonventionen.
- 5) Nämnderna ska följa vid varje tidpunkt gällande riktlinjer för ekonomi- och verksamhetsstyrning.

1.5 Motioner och medborgarförslag

Vid yttrande över motioner och medborgarförslag ska kommunfullmäktiges riktlinjer tillämpas.

Nämnden ska fortlöpande informera kommunfullmäktige om de beslut som fattas med anledning av medborgarförslag. Nämnden ska två gånger per år redovisa de medborgarförslag som inte avgjorts inom ett år från det att förslaget väcktes i kommunfullmäktige. Fullmäktige ska informeras om anledningen till att ärendena inte avgjorts och när beslut kan beräknas fattas. Redovisningen ska göras på fullmäktiges ordinarie sammanträden i april och oktober.

I de fall kommunfullmäktige har överlåtit till nämnden att besluta om ett medborgarförslag gäller även följande: Den som har väckt ett ärende genom ett medborgarförslag har rätt att delta i överläggningarna i ärendet när beslut ska fattas i anledningen av förslaget, utom i de fall som anges i 6 kap. § 19 a tredje stycket i kommunallagen. Den som väckt ett ärende genom medborgarförslag får delta i överläggningen i ärendet med ett inledningsanförande och ett inlägg om vardera två minuter.

1.6 Personal

Nämnden ska följa löneutvecklingen i sin sektor.

Nämnden ska bedriva en verksamhet som ger en god arbetsmiljö och hålla sig uppdaterad när det gäller utvecklingen inom arbetsgivarområdena jämställdhet, mångfald, samverkan, lön, arbetsmiljö, rehabilitering och hälsa, arbetsrätt och personalförsörjning.

1.7 Personuppgiftslagen

Nämnden är personuppgiftsansvarig för de personuppgifter som nämnden för i sin verksamhet och förfogar över. Nämnden ska utse personuppgiftsombud och kontaktperson i personuppgiftsfrågor.

1.8 Arkiv

Nämnden ansvarar för att dess arkiv vårdas enligt arkivlagen, tillämpad i kommunens arkivreglemente. Nämnden ska utse en arkivansvarig samt en eller flera arkivredogörare. Nämnden ska redovisa sitt arkiv genom en arkivbeskrivning och en arkivförteckning. Nämnden ska också ha en dokumenthanteringsplan som beskriver hur allmänna handlingar hanteras (bevaras och gallras).

2 Sammansättning och arbetsformer

2.1 Nämndens sammansättning

Nämnden består av 7 ledamöter och 7 ersättare, som utses av kommunfullmäktige. Nämndens presidium består av ordförande, förste vice ordförande och andre viceordförande. Ordföranden och förste vice ordföranden representerar majoriteten och andre vice ordföranden oppositionen.

2.2 Sammanträden

Nämnden sammanträder på dag och tid som nämnden bestämmer.

2.3 Kallelse och föredragningslista

Ordföranden ansvarar för att kallelse upprättas inför sammanträdena samt bestämmer i vilken utsträckning handlingar, som tillhör ett ärende på föredragningslistan, ska bifogas kallelsen.

Kallelsen ska vara ledamöterna tillhanda senast tre vardagar före sammanträdet och tillhandahållas skriftligt om så önskas. Kallelsen ska innehålla uppgift om tid och plats för sammanträdet samt en lista över ärendena till sammanträdet.

I undantagsfall får kallelse ske på annat sätt.

När varken ordföranden eller en vice ordförande kan kalla till sammanträde ska detta göras av ledamot i nämnden med flest tjänsteår. Vid lika tjänsteår ska den äldste av dem utfärda kallelsen.

2.4 Beslutsförhet

För att nämnden ska få besluta i ett ärende ska fler än hälften av ledamöterna vara närvarande.

En ledamot i en nämnd som deltar i handläggningen av ett ärende ska delta i avgörandet av ärendet om ärendet avser myndighetsutövning mot någon enskild.

2.5 Distansnärvaro

Nämndens ledamöter ska ha rätt att delta i nämndens sammanträden på distans. Nämnden äger besluta om inskränkningar i denna rätt. Deltagande i sammanträden ska ske på sätt som anges i kommunallagen 5 kap § 38 a.

2.6 Ersättarnas tjänstgöring

Om en ledamot är förhindrad att delta i ett sammanträde eller att vidare delta i ett sammanträde ska en ersättare tjänstgöra i ledamotens ställe.

Ersättare ska tjänstgöra i nämndens sammanträde enligt den av kommunfullmäktige beslutade inkallelseordningen. En ersättare som har börjat tjänstgöra har dock alltid företräde oberoende av turordningen. Om styrkebalansen mellan partierna däremot påverkas, får en ersättare som inställer sig under pågående sammanträde, träda in i stället för en ersättare som kommer längre ner i ordningen.

En ledamot som inställer sig under pågående sammanträde har rätt att tjänstgöra även om en ersättare har trätt in i ledamotens ställe. Ledamot eller ersättare bör inte inträda i tjänstgöring under pågående handläggning av ett ärende.

Om inte ersättare väljs proportionellt, ska ersättare tjänstgöra enligt den av kommunfullmäktige beslutade ordningen.

Ersättare som inte tjänstgör i nämndens sammanträde, har rätt att delta i överläggningarna men inte i besluten.

2.7 Jäv eller annat hinder

Ledamot eller ersättare, som är förhindrad att delta i behandling av ett ärende på grund av jäv, ska själv anmäla detta till ordföranden samt lämna sammanträdeslokalen innan ärendets behandling påbörjats.

Ledamot, som avbrutit sin tjänstgöring på grund av jäv i ett ärende, får åter tjänstgöra sedan ärendet har handlagts.

En ledamot, som har avbrutit tjänstgöringen en gång under ett sammanträde på grund av annat hinder än jäv, får åter tjänstgöra om ersättarens inträde har påverkat styrkebalansen mellan partierna.

2.8 Nämndens ordförande

Nämndens ordförande ska

- a) som nämndens främste företrädare ha uppsikt över nämndens verksamhet
- b) se till att nämndens, och utskottens i de fall det finns, ärenden behandlas utan onödigt dröjsmål.
- c) med uppmärksamhet följa frågor av betydelse för nämndens utveckling och ekonomiska intressen samt effektiviteten i verksamheten och ta initiativ i dess frågor
- d) följa frågor av betydelse för kommunens utveckling och intressen inom nämndens verksamhetsområde
- e) främja samverkan mellan nämnden och kommunstyrelsen och övriga nämnder
- f) representera nämnden vid uppvaktningar hos myndigheter, konferenser och sammanträden om inte nämnden bestämmer annat i särskilda fall
- g) besluta om ledamots eller ersättares deltagande i kurs eller konferens

2.9 Ersättare för ordförande

Om varken ordföranden eller någon av de vice ordförandena kan delta i helt sammanträde eller del av ett sammanträde, fullgör den med i denna nämnd flest tjänsteår eller vid lika den till åldern äldste ledamoten, ordförandens samtliga uppgifter.

Om ordföranden på grund av sjukdom eller av annat skäl är förhindrad att fullgöra uppdraget för en längre tid, får nämnden utse en annan ledamot att vara ersättare för ordföranden. Ersättaren fullgör ordförandens samtliga uppgifter.

2.10 Utskott

Nämnden får själv bestämma om utskott ska inrättas. Om nämnden har valt utskott gäller följande:

- Utskottet består av det antal ledamöter som nämnden bestämmer.
- Utskottet sammanträder på dag och tid som utskottet bestämmer eller på initiativ av ordföranden.
- För att utskottet ska få besluta i ett ärende ska fler än hälften av ledamöterna vara närvarande. I utskottets sammanträde får ersättare vara närvarande endast om ledamot är förhindrad att tjänstgöra. Ersättare ska inkallas till tjänstgöring i den ordning nämnden beslutat vid valet.
- I utskottet får chefer och tjänstemän närvara och delta i överläggningarna i ärende som berör deras verksamhetsområde.
- Utskottets protokoll justeras av ordförande och en ledamot i utskottet och anmäls till nämnden vid dess nästkommande sammanträde.

2.11 Utskottets uppgift

Utskottet ska

- a) bereda ärenden inför nämndens sammanträde, i den omfattning som nämnden bestämmer
- b) initiera ärenden som fordrar beslut av nämnden
- c) besluta i ärenden som är delegerade till utskottet
- d) besluta om ordförandens deltagande i kurs och konferens
- e) besluta i brådskande ärenden

2.12 Närvarorätt m.m. för övriga

Personalrepresentanter har närvaro- och yttranderätt, men inte beslutsrätt i nämndens sammanträden. I följande ärenden gäller ej närvaro- och yttranderätt:

- a) ärenden som avser myndighetsutövning mot någon enskild, såvida inte ärendet rör en obestämmd krets av enskilda,
- b) ärenden som avser beställning eller upphandling av varor och tjänster.

En nämnd får kalla en ledamot eller en ersättare i fullmäktige, en annan nämnd eller beredning, en revisor, en anställd hos kommunen eller en särskild sakkunnig att närvara vid ett sammanträde med nämnden för att lämna upplysningar.

Förslagsställare till ett medborgarförslag som överlåtits till nämnden får närvara vid behandlingen av ärendet men inte delta vid beslutet.

2.13 Närvarorätt för kommunalråd

Kommunalråden får närvara vid sammanträde med nämnden, och får där delta i överläggningen men inte i besluten. Närvarorätten gäller inte ärenden som rör myndighetsutövning mot enskild.

2.14 Justering av protokoll

Protokollet justeras av ordförande och en ledamot. Protokollet ska justeras senast 14 dagar efter sammanträdet. Förrättningsarvode betalas inte ut för protokolljustering.

Nämnden kan besluta att en paragraf i protokollet ska justeras omedelbart. Beslutet ska redovisas skriftligt vid sammanträdet och anslås samma dag.

2.15 Reservation – yttrande

Om en ledamot reserverat sig mot ett beslut, och ledamoten vill motivera reservationen, ska ledamoten göra det skriftligt. Motiveringen ska lämnas senast vid tidpunkten för justeringen av protokollet.

2.16 Delegering av ärenden

Nämnden får uppdra åt utskott, ledamot, ersättare eller en anställd hos kommunen att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller viss grupp av ärenden. Delegationerna ska redovisas i en av nämnden upprättad delegationsordning eller genom annat beslut i nämnden.

I följande slag av ärenden får beslutanderätten inte delegeras:

- a) ärende som avser verksamhetens mål, inriktning, omfattning eller kvalitet
- b) framställningar eller yttranden till fullmäktige liksom yttranden med anledning av att beslut av nämnden i dess helhet eller av fullmäktige har överklagats
- c) ärenden som rör myndighetsutövning mot enskilda, om de är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt
- d) vissa ärenden som anges i särskilda föreskrifter.

Om beslutanderätten delegerats, får ärendet ändå överlämnas till nämnden, om det finns särskilda skäl för detta.

Nämnden får delegera beslutanderätten till ordföranden eller annan ledamot i nämnden i brådskande ärenden, där nämndens avgörande inte kan avvaktas.

Chef får i den utsträckning som anges i nämndens delegationsordning vidaredelegera beslutanderätten åt annan anställd inom kommunen. Sådana beslut ska anmälas till delegerande chef.

Vid handläggning av ärenden med stöd av delegerad beslutanderätt, gäller i tillämpliga delar, vad som är föreskrivet för nämnden i fråga om jäv, beslutsförhet, förfarandet vid fattande av beslut, protokollföring, protokollets innehåll och justering.

Beslut som fattas med stöd av delegation, ska anmälas till nämnden som bestämmer i vilken ordning detta ska ske. Brådskande delegationsbeslut av ordföranden eller annan ledamot ska anmälas vid nämndens nästa sammanträde.

2.17 Delgivning

Ordföranden eller de anställda som nämnden bestämmer, är behöriga att för nämndens räkning ta emot delgivningar.

2.18 Undertecknare av handlingar, firmatecknare

Avtal, andra handlingar och skrivelser som beslutas av nämnden ska undertecknas av ordföranden, eller vid förfall för denne av en vice ordförande, och kontrasigneras av den nämnden uppdragit att verkställa undertecknandet.

KSAU § 223/17

Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift för tillsyn av E-cigarett

KS2017.0361

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-04	223/17
2 Kommunstyrelsen		

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta om revidering (tillägg) av socialnämndens reglemente som innebär att socialnämnden ska fullgöra kommunens uppgifter avseende lag (2017:425) om elektroniska cigaretter och påfyllningsbehållare.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta om att ny tillsynsavgift för tillsyn av försäljningen av e-cigarett införs på 2,5 % av prisbasbeloppet (1 200kr). Beloppet avrundas till jämna hundra kronor uppåt och beloppet revideras årligen.

Bakgrund

Den 17 maj 2017 antog Riksdagen en ny lag rörande försäljning av e-cigarett och påfyllningsbehållare. Den nya lagen trädde ikraft den 1 juli 2017. E-cigarett har funnits på den svenska marknaden under flera år men försäljningen har varit oreglerad. En e-cigarett har ett uppladdningsbart batteri, en förångare och en vätsketank. Förångaren omvandlar vätskan till en ånga som i sin tur innehåller smakämnen och nikotin (det går även att köpa utan nikotin).

Den nya lagen behövs för att Sverige ska kunna genomföra bestämmelserna om elektroniska cigaretter i EU:s tobaksprodukt direktiv (2014/40/EU). I direktivet slås bland annat fast att regleringen av e-cigarett ska bidra till att skydda folkhälsan.

Ärendet har beretts av socialnämnden, som föreslagit kommunfullmäktige att besluta om ovan angiven revidering (tillägg) i socialnämndens reglemente, SON § 71/17, 2017-09-07. Socialnämnden har vidare, i samma ärende, föreslagit kommunfullmäktige att besluta om att införa ny tillsynsavgift för tillsyn av försäljningen av e-cigarett. Mot

denna bakgrund föreslås kommunfullmäktige besluta om föreslagen revidering av socialnämndens reglemente samt besluta om införandet av ny tillsynsavgift.

Handlingar

TU Revidering av socialnämndens reglemente samt beslut om avgift för tillsyn av e-cigaretter
SON § 71/17 Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av e-cigaretter
Ändring i socialnämndens reglemente samt avgift för tillsyn av E-cigaretter
Reglemente socialnämnden med förslag till revidering

Skickas till

Socialnämnden

Marie Blåder, avdelningschef

Kommunfullmäktige

Rapporter om gynnande beslut om bistånd som inte verkställts, kvartal 3 2017

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att lägga rapporterna till handlingarna.

Bakgrund

Theres Sahlström (M) ordförande för vård- och omsorgsnämnden redogör för rapporten avseende omvårdnadsverksamheten.

Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt Socialtjänstlagen 16 kap. § 6 F-h: antal 7

Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade § 28 F-g: antal 28

Anna Bergman (M) ordförande för socialnämnden redogör för rapporten avseende socialnämndens verksamhet.

Gynnande beslut som inte verkställts inom tre månader enligt Socialtjänstlagen 16 kap. § 6 F-h: antal 1

Handlingar

Rapporter om gynnande beslut om bistånd som inte verkställts, kvartal 3 2017

Kvartalsrapport Q3 2017 IVO vård och omsorg

Kvartalsrapport Q3 2017 IVO Socialtjänst

Statistikrapport Q3 2017 IVO Socialtjänst

Skickas till

Vård- och omsorgsnämnden

Socialnämnden

Sektor styrning och verksamhetsstöd

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-10-13

Diarienummer: **KS2017.0031-12**

Handläggare: **Anette Nilsson**



Sektor styrning och verksamhetsstöd

Anette Nilsson

Kvartalsrapport

Förvaltningsval och rapportörsuppgifter

Uppgifter om rapportören

Förnamn	Jessica
Efternamn	Källvik
Telefon	0500-497780
E-postadress	jesscia.kallvik@skovde.se

Val av förvaltning och verksamhetsområden

Förvaltning	Socialförvaltningen Skövde
-------------	----------------------------

Nämndens rapport

Rapporteringen avser följande kvartal

Val av år och kvartal	2017
Val av år och kvartal	1/7-30/9

Finns gynnande beslut som inte verkställts inom 3 månader från beslutsdatum?

SoL ÄO, äldreomsorg	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
SoL OF, omsorg om personer med funktionsnedsättning	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
SoL IFO, individ- och familjeomsorg	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nej
LSS OF, omsorg om personer med funktionsnedsättning	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej

Finns avbrott i verkställighet där biståndet inte åter verkställts inom 3 månader från datum för avbrott?

SoL ÄO, äldreomsorg	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
SoL OF, omsorg om personer med funktionsnedsättning	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
SoL IFO, individ- och familjeomsorg	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej
LSS OF, omsorg om personer med funktionsnedsättning	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej

Personuppgiftslagen

Jag har granskat ovanstående uppgifter och bekräftar att dessa är riktiga. Jag samtycker samtidigt till automatiserad behandling av lämnade uppgifter enligt personuppgiftslagen (1998:204), PuL.

Blankettinformation

Nummer
1507875408964

Inskickat
2017-10-13 08:21:04

Signering

Datum

Namnförtydligande

Underskrift

Statistikrapport, 2017 kvartal 3

Rapporteringskyldighet enligt 16 kap, 6 § F-H, Socialtjänstlagen

Gynnande beslut enligt Socialtjänstlagen som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet skall rapporteras enligt 16 kap 6 § F-H SoL. Rapporteringen gäller även beslut som ej verkställts på nytt efter att verkställighet avbrutits. Rapporteringen sker till Inspektionen för vård och omsorg (IVO).

För tredje kvartalet 2016 har Sektor Socialtjänst ett beslut som ej är verkställt gällande kontaktfamilj. Mamma har tackat nej till föreslagen familj. Därefter har matchande familj ej hittats. Rekrytering av lämplig kontaktfamilj pågår.

Jessica Källvik
Mottagningssekreterare

Sektor Socialtjänst
Försörjningsstödsenheten

Rapportering enligt Socialtjänstlagen 16 kap. § 6 f – h och enligt LSS (lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade) § 28 f – g, 2017 kvartal 3.

Rapportering av gynnande biståndsbeslut enligt 4 kapitlet 1 § socialtjänstlagen och enligt LSS som ej verkställts inom tre månader från dagen för beslutet. Rapporten gäller även beslut som inte verkställts på nytt efter det att verkställigheten avbrutits. (Statistikrapport till kommunfullmäktige).

Period: 2017-07-01—2017-09-30

	Antal	
Gynnande beslut som ej verkställts inom tre månader enligt Sol	7	
Typ av beslut:		Antal dagar från beslut:
särskilt boende	7*	164, 153, 149, 141, 124, 121, 113.
Kvinnor	5	
Män	2	

*Av dessa har sex beslut verkställts under perioden.

	Antal	
Gynnande beslut som ej verkställts inom tre månader enligt LSS	28	
Typ av beslut:		Antal dagar från beslut:
Kontaktperson	22	579, 486, 395, 365, 273, 273, 242, 242, 242, 242, 229, 214, 214, 190, 187, 164, 158, 153, 153, 146, 128, 122.
Korttidsvistelse	2	886, 443.
Bostad med särskild service	3	578, 365, 134.
Daglig verksamhet	1	395.
Kvinnor	11	
Män	17	

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Datum: 2017-01-03

Diarienummer: KS2017.0005-9

Handläggare: Karin Grunselius



Kommunfullmäktige

Anmälningssärenden kommunfullmäktige 27 november 2017

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att godkänna nedanstående handling som anmäld.

Bakgrund

Nedanstående handling har inkommit, och anmäls, till kommunfullmäktige.

Handlingar

Anmälningssärenden kommunfullmäktige 27 november 2017

Beslut KS, 2017-10-30, Ärende 206/17, Svar på medborgarförslag om lokal och giftfri odling av råvaror för lokala behov

Skickas till

Karin Grunselius

Kommunstyrelsen Skövde kommun PROTOKOLLSUTDRAG

KS § 206/17

Svar på medborgarförslag om lokal och giftfri odling av råvaror för lokala behov

KS2017.0209

Behandlat av	Datum	Ärende
1 Kommunstyrelsens arbetsutskott	2017-10-04	220/17
2 Kommunstyrelsen	2017-10-30	206/17

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att avslå medborgarförslaget.

Bakgrund

Krister Lind och Elisabeth Spaak har lämnat in ett medborgarförslag om lokal och giftfri odling av råvaror i kommunens egen regi, som sedan levereras till kommunens skolor, äldreomsorg och om möjligt även till andra i kommunen. De skriver att vi behöver giftfri och näringsrik matproduktion som odlas lokalt för lokala behov. Långa transportsträckor undviks också, och genom att vara noga med hantering av sopor och avfallsprodukter får kommunen ett bra kretslopp med näringsämnen till odlingarna. De vill ha en omställning till en mer hållbar framtid. Det skulle också skapas fler arbetstillfällen och fungera som studieunderlag för skolelever.

Medborgarförslaget har skickats på remiss till servicenämnden.

Servicenämnden har föreslagit avslag på medborgarförslaget.

Näringsverksamhet som jordbruk ryms inte inom ramen för den kommunala kompetensen och ska enligt lag inte bedrivas av kommuner.

Köken i kommunen använder idag ca 300 ton färska grönsaker och frukt per år. Det krävs stora arealer och åkermark för att täcka kommunens behov, samt stora investeringar i mark, maskiner, lager och anpassning av köken. Hur omfattande det skulle bli och kostnader är svårt att överblicka och måste i så fall utredas vidare.

Nämnden skriver också att miljöfrågorna är viktiga för Måltidsenheten. Matavfallet sorteras på förskolor, i upphandlingar ställer de krav på svenskt djurskydd, och enligt måltidspolicyn ska 20 % av inköpen vara ekologiska. Medarbetarna arbetar aktivt med energibesparing och att minska svinnet i köken.

Handlingar

TU Svar på medborgarförslag om lokal och giftfri odling av råvaror för lokala behov

Medborgarförslag om lokal och giftfri odling av råvaror för lokala behov

SEN § 26/17 Yttrande medborgarförslag om lokal och giftfri odling av råvaror

Skickas till

Förslagsställaren

Servicenämnden

Denna behandling har inget tillhörande dokument