

## Mottagare

Tekniska nämnden

## Flygplatsförbindelsens delprojekt

### Förslag till beslut

Tekniska nämnden beslutar att avbryta projektet och inte anlägga cirkulationsplats eller ny gång- och cykelväg.

---

### Sammanfattning

Projektet anslutning flygplatsen påbörjades 2015 genom en förstudie som Swedavia ansvarade för och Region Gotland medfinansierade. Den mynnade ut i att infrastrukturåtgärder planerades som omfattade en gång- och cykelväg mellan Lummelundsväg och terminalsbyggnaden vid Visby flygplats, en cirkulationsplats i korsningen väg 69/väg 149 samt ny gång- och cykelbana längs med väg 149 fram till väg 69.

Projektet har pågått under lång tid och förutsättningarna har förändrats, inte minst de ekonomiska. Med anledning av ökade projektkostnader, en försämrad ekonomi för Region Gotland och förändrat resebeteende föreslår teknikförvaltningen tekniska nämnden att avbryta projektet.

### Ärendebeskrivning

Projektet anslutning flygplatsen påbörjades genom ett beslut om att genomföra en förstudie (RS 2014/232). Förstudien ägdes av Swedavia men delfinansierades av Region Gotland. Syftet med förstudien var att förbättra tillgängligheten till flygplatsen. Rapporten var klar i september 2015 och gav flera olika alternativ för att lösa tillgängligheten till flygplatsen. Det förslag som togs vidare var en separerad gång- och cykelväg öster om Lummelundsväg fram till flygplatsen, där nuvarande gång- och cykelväg väster om Lummelundsväg lämnades kvar. Därutöver skulle en cirkulationsplats anläggas i korsningen Väg 149/Väg 69 (Lummelundsväg och ”flygplatsvägen”) samt gång- och cykelbana uppföras längs med flygplatsvägen från Lummelundsväg ner till terminalbyggnaden.

### Ekonomi

Investeringsbudget och tilläggsanslag till investeringsbudgeten har äskats i flera olika omgångar under perioden 2018 och framåt. I dagsläget finns en resterande investeringsbudget för projektet omfattande omkring 12 miljoner. Hittills har projektet upparbetat 9,2 miljoner kronor varav 4,5 miljoner avser driftentreprenad för den etapp som genomförts (gång- och cykelväg på flygplatsvägen) och 1,3 miljoner kronor avser markinlösen, sanering och

undersökningar (även detta främst för redan genomförda etapp).

Resterande 3,4 miljoner avser kostnader för projektering och förstudierapporter som kan härledas till hela projektet, både den etapp som genomförts och resterande etapper.

Befintlig investeringsbudget för projektet är i dagsläget 12 miljoner kronor. Estimerat utfall för ombyggnationen cirkulationsplats och gång- och cykelväg är 23 miljoner, vilket innebär att projektet är underfinansierat med uppskattningsvis 11 miljoner kronor. Denna uppskattning är relativt försiktig och skulle kunna hamna högre.

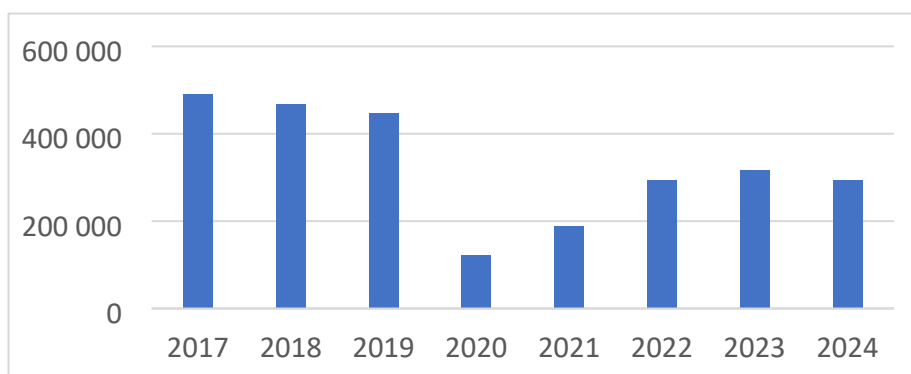
Genomfört projekt hittills ger park- och trafikavdelningen kapitalkostnader motsvarande 365 tkr/år, som ännu inte finansierats genom ramtillskott.

Om projektet slutförs bedöms kapitalkostnaden att bli totalt 648 tkr/år, då avräknat de kapitalkostnadsbidrag som Trafikverket och regionala utvecklingsmedel täcker.

### **Andra påverkande faktorer**

Både för att kunna bygga en cirkulationsplats och bredda gång- och cykelvägen på östra sidan av Lummelundsväg behövs inköp av mark i anslutning till befintlig väg. Dessa inköp behöver göras från privata markägare. Dialog med berörda har påbörjats men väldigt få har ställt sig positiva till att avyttra mark.

När förstudien genomfördes ökade flygtrafiken och antalet passagerare till och från Visby flygplats årligen. I och med pandemin minskade antalet passagerare drastiskt och flygtrafiken har inte återhämtat sig efter pandemin för att mellan 2023 och 2024 åter minska.



Tabell: antal passagerare Visby flygplats (<https://www.swedavia.se/om-swedavia/statistik/#>)

Enligt Cykelplan Visby 2015-2025 (TN 20215/2676) är målsättningen att Visbys ”cykelhuvudnät” där planerad sträcka tillhör prioriteras och gång- och cykelväg ska vid nybyggnation vara tre meter bred och separerad från biltrafik.

Trafikverket har två ärenden avseende förändringar i vägnätet som planeras påbörjas utredningar för inom en snar framtid. En av dessa planerade utredningar är väg 149 (Lummelundsväg inklusive Hangarvägen och

kopplingen till 140 och 148). Det är inte osannolikt att denna utredning kommer att påbörjas under året och Trafikverket har i så fall för avsikt att utreda möjligheten att ta över väghållarskapet för att få rådighet över vägsträckan till och från flygplatsen, på samma sätt som de redan har till Visby hamn. Trafikverket kan bedöma om vägen kan övertas i befintligt skick först efter genomförd utredning.

### **Samverkan och intressenter**

Den väg som projektet avser ansluter till Trafikverkets väg. Trafikverkets väg norrut har inte avdelad cykelväg så som Region Gotlands väg har fram till korsningen. I dialog med Trafikverket har framkommit att inga planer finns på att under den närmaste tiden bygga om sträckan mellan flygplatsvägen och Själsövägen för att förbättra framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter. Trafikverket kan också bekräfta att de planerar att påbörja en vägnätsutredning avseende sträckan från flygplatsen och söderut längs Lummelundsväg ner till Hangarvägen och vidare mot väg 148 (Broväg). Denna vägnätsutredning genomförs för att utreda möjligheten för Trafikverket att ta över vägsträckan.

En dialog med Swedavia är också initierad.

### **Bedömning**

Teknikförvaltningen gör bedömningen att projektet bör stoppas främst med anledning av rådande ekonomisk situation både för park- och trafikavdelningen och för Region Gotland i stort. Enbart nödvändiga investeringar ska genomföras med anledning av nuvarande ekonomiska läge. Denna investering bedöms tillhöra prioriteringskategori 6 och bidrar till att *öka Gotlands attraktivitet*.

**Barn- och genusperspektiv** – perspektivet kan påverkas om konsekvensen är att färre kvinnor upplever att de blir begränsade i möjligheten att arbetspendla med cykel när kvaliteten och säkerheten för gång- och cykelvägen inte förbättras.

**Landsbygdsperspektiv** – perspektivet kan påverkas om konsekvensen är att färre medborgare som bor utanför Visby upplever att de blir begränsade i möjligheten att arbetspendla med cykel när kvaliteten och säkerheten för gång- och cykelvägen inte förbättras.

**Ekonomisk konsekvensanalys** – Om beslutet fattas innebär det ett minskat behov av investeringsmedel med 12 miljoner. Om beslutet inte fattas kommer tilläggsanslag motsvarande omkring 11 miljoner att behöva äskas.

Nuvarande kapitalkostnad för park- och trafikavdelningen för projektet anslutning flygplatsen uppgår till 365 tkr per år. Denna kostnad har inte kompensrats för i driftsbudget. Om projektet genomförs kommer kapitalkostnaderna att uppgå till 648 tkr /år.

**Miljö- och klimatperspektiv** - perspektivet kan påverkas om konsekvensen är att färre medborgare upplever att de blir begränsade i möjligheten att

arbetspendla och istället väljer att arbetspendla med bil, vilket gör att koldioxidutsläppen inte minskar.

### **Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse teknikförvaltningen daterad 2025-05-07  
Karta med sträckning av planerade och genomförda åtgärder

Teknikförvaltningen

Patric Ramberg  
Teknisk direktör

### **Skickas till**

Trafik- och gataenheten  
RSF, Regional utveckling