

# Miljökonsekvensbeskrivning. Länsplan för regional transportinfrastrukturplan för Gotland 2026–2037

Fastställt av regionstyrelsen  
Framtagen av regionstyrelseförvaltningen  
Datum 2025-12-08  
Gäller 2026–2037  
Ärendenr RS 2024/2477  
Version [1.0]

## Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
Miljökonsekvensbeskrivningens syfte och avgränsning	3
Länstransportplanens inriktning	3
Miljökonsekvenser	4
<b>1. Inledning</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund och syfte med miljöbedömningen	5
1.2 Länsplanen och dess sammanhang	5
1.2.1 Den nationella planen	5
1.2.2 Länsplan för regional transportinfrastruktur	5
1.2.3 Sammanfattning av planförslaget	6
1.3 Nollalternativ	7
<b>2. Avgränsning och bedömningsgrunder</b>	<b>7</b>
2.1 Avgränsning i tid och rum	8
2.2 Styrande mål	8
2.2.1 Miljökvalitetsmål	8
2.2.2 De transportpolitiska målen	8
2.3 Bedömningsgrunder	8
2.5.1 Fokusområde Klimat	9
2.5.2 Fokusområde Landskap och naturresurser	10
2.6.3 Fokusområde Hälsa och befolkning	10
<b>3. Nulägesbeskrivning och nollalternativ</b>	<b>11</b>
3.1 Nuläge Trafik	11
3.2 Nuläge fokusområde Klimat	11
3.3 Nuläge fokusområde Landskap och naturresurser	12
3.3.1 Miljöaspekterna Upplevelse av landskap och Naturmiljö	12
3.3.2 Miljöaspekt Kulturmiljö	12
3.3.3 Miljöaspekt Hushållning med naturresurser – skyddsvärda områden	13
3.4 Nuläge fokusområde Hälsa och befolkning	13
3.4.1 Miljöaspekt Buller och vibrationer	13
3.4.2 Miljöaspekt Fysisk aktivitet	13

3.4.3 Miljöaspekt Luft.....	13
3.6 Nollalternativets påverkan på miljön.....	13
3.6.1 Befolkningsprognos och demografins påverkan på transporterna .....	14
3.6.2 Prognoser för trafik och energikutveckling .....	14
3.7 Slutsatser – Miljöns utveckling med nollalternativet .....	15
3.7.1 Fokusområde Klimat .....	15
3.7.2 Fokusområde Landskap och naturresurser.....	16
3.7.3 Fokusområde Hälsa och befolkning .....	16
<b>4. Beskrivning av planens miljöpåverkan .....</b>	<b>16</b>
4.1 Miljöpåverkan per åtgärdsområde .....	16
4.1.1 Trafiksäkerhet.....	16
4.1.2 Kollektivtrafik .....	17
4.1.3 Cykelutveckling .....	17
4.1.3 Statlig medfinansiering .....	18
4.1.4 Visborg Cirkulationsplats .....	18
4.2 Samlad konsekvensbedömning .....	18
4.2.1 Fokusområde Klimat .....	18
4.2.2 Fokusområde Landskap och naturresurser.....	19
4.2.3 Fokusområde Hälsa och befolkning .....	19
4.2.4 Påverkan på miljökvalitetsmål .....	20
4.2.5 Påverkan på transportpolitiska mål .....	20
<b>5. Uppföljning av planens miljöpåverkan.....</b>	<b>20</b>
<b>6. Underlag .....</b>	<b>20</b>
<b>BILAGA 1 Avgränsning av mål och aspekter .....</b>	<b>22</b>
<b>BILAGA 2 Miljöpåverkan namngivna åtgärder .....</b>	<b>27</b>
Visborg, cirkulationsplats.....	27

Sammanfattning

Miljökonsekvensbeskrivningens syfte och avgränsning

Syftet med att genomföra en miljöbedömning av Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037 är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är resultatet av miljöbedömningsarbetet.

Lagkraven vid en miljöbedömning av en plan eller ett program styrs av Miljöbalken 6 kapitlet samt regeringens uppdrag till Trafikverket och länsplaneupprättarna. En miljökonsekvensbeskrivning ska möjliggöra en samlad bedömning av planens miljöpåverkan, beskriva hur miljömål beaktas, och redovisa åtgärder som minskar eller eliminerar betydande miljöpåverkan.<sup>1</sup>

Ett avgränsningssamråd genomfördes 18 februari 2025 med Trafikverket och Länsstyrelsen för att koncentrera arbetet på de frågor som är de mest relevanta för länsplanen. Bedömningsgrunderna med motiv till avgränsning beskrivs i bilaga 1. För följande fokusområden och miljöaspekter har det bedömts att planens genomförande kan medföra en betydande påverkan:

Fokusområde	Klimat	Landskap och naturresurser	Hälsa och befolkning
Miljöaspekt	Trafikens klimatpåverkan	Naturmiljö	Buller och vibrationer
	Infrastrukturhållningens klimatpåverkan och resursanvändning	Kulturmiljö	Luft
	Klimatanpassning	Upplevelse av landskap	Fysisk aktivitet
		Hushållning med naturresurser – skyddsvärda områden	

För dessa miljöaspekter beskrivs det nuvarande miljötillståndet samt planens påverkan. En jämförelse görs mot ett nollalternativ, som visar hur utvecklingen kommer att se ut om åtgärderna i länsplanen inte genomförs.

Länstransportplanens inriktning

Länstransportplanen 2026–2037 är inriktad på tillgänglighet och framkomlighet, hållbarhet och trafiksäkerhet. De ekonomiska ramarna är efter avräkning mot föregående plan preliminärt 371 miljoner kronor vilket är en utökning av planmedlen med nästan en tredjedel jämfört med föregående plan.

Länstransportplanens åtgärder syftar till att förbättra trafiksäkerheten samt till att förbättra tillgängligheten till transportsystemet för fotgängare och cyklister. Genom att göra det mer attraktivt att gå och cykla kan länstransportplanens åtgärder bidra till en viss överflyttning från motoriserade fordon. Likaså kan länsplanens åtgärder bidra till att underlätta för kombinationsresor. Det är positivt ur klimatsynpunkt och även från hälsosynpunkt. Åtgärderna förbättrar även möjligheten för barn, äldre och personer med funktionshinder att röra sig säkert på egen hand. Vissa av åtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för biltrafik och kan därmed ha en negativ klimatpåverkan.

<sup>1</sup> Metodiken i MKB-arbetet utgår från Trafikverkets metodik för miljöbedömningen av nationell transportplan 2026–2037.

Region Gotland har i länstransportplanen 2026–2037 specificerat fyra åtgärdsområden: *Trafiksäkerhet, Kollektivtrafik, Cykelutveckling* samt *Statlig medfinansiering*. Ett objekt namnges i länsplanen: *VST 2276 Visborg, cirkulationsplats*.

### Miljökonsekvenser

Negativa effekter uppstår främst på grund av markintrång, och bedöms vara av liten omfattning. Planens åtgärder vidtas i huvudsak anslutning till befintlig infrastruktur, där landskapet redan är påverkat.

- Länstransportplanen bedöms ha en svag positiv påverkan vad gäller fokusområdet *Klimat*. Koldioxidutsläppen från transporter på Gotland bedöms kunna minska något tack vare planens satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Planens åtgärder är dock relativt små i omfattning jämfört med de effekter som oavsett planen skapas av ökad andel förnybara drivmedel i fordonsflottan. Skillnaden mot nollalternativet är liten.
- Länstransportplanen bedöms få en svagt negativ påverkan på fokusområde *Landskap och naturresurser*. I åtgärdsområdet cykelutveckling pekas två platsspecifika åtgärder ut, breddning av väg 148 på en sträcka om 5,5 kilometer respektive sommarcykelväg längs med väg 702 på Fårö. Sannolikt kommer det i båda fallen ske ett ökat intrång i landskapet vilket kan ha effekt på växt- och djurliv. Båda dessa åtgärder kommer att projekteras och det kommer därmed finnas möjlighet att ta hänsyn till landskap och natur i fortsatt planering.
- Länstransportplanen bedöms som positiv vad gäller fokusområdet *Hälsa och befolkning*. Åtgärdsområdena handlar om åtgärder för en säkrare infrastruktur för fotgängare och cyklister vilket ökar möjligheten till fysisk aktivitet. Merparten av åtgärderna ökar tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning till transportinfrastrukturen samt ökar tillgängligheten med gång och cykel. Länstransportplanen bedöms ha liten eller ingen påverkan på luftkvaliteten, men sammantaget bedöms de positiva effekterna inom fokusområdet *Hälsa och livskvalitet* som något större än med nollalternativet.
- I MKB:n beskrivs påverkan även för det namngivna objekt som tas upp i länstransportplanen. Det namngivna objektet Visborg, cirkulationsplats innebär en risk att skyddsklassade träd påverkas samt ligger nära naturreservatet Södra hällarna. Naturreservatet bedöms inte påverkas, men de skyddsvärda träden behöver beaktas.

En bedömning har gjorts av hur de föreslagna åtgärderna i planen påverkar möjligheten att uppfylla relevanta nationella miljö kvalitetsmål. Planen bedöms bidra positivt till målet *God bebyggd miljö*, genom inriktningen ökad trafiksäkerhet, ökad fysisk aktivitet genom gång- och cykelfrämjande åtgärder samt ökad tillgänglighet till transportsystemet. Planen bedöms bidra något positivt till målen *Begränsad klimatpåverkan*, eftersom de åtgärder som föreslås bedöms ge en viss minskning av koldioxidutsläpp genom omfördelning från fordonstrafik till gång och cykel. Miljö kvalitetsmålet *Frisk luft* bedöms påverkas svagt om de cykelfrämjande åtgärderna i länstransportplanen kan leda till att fler väljer cykeln framför bil. Planen bedöms ha en liten negativ påverkan på uppfyllelsen av målet *Ett rikt växt- och djurliv*, eftersom de i planen föreslagna åtgärderna medför markintrång. Övriga miljömål har avgränsats bort, eftersom de inte bedöms som relevanta för länstransportplanen.

Länstransportplanen bedöms medverka till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, främst genom att ligga i linje med såväl funktionsmålet (om bland annat tillgänglighet) som hänsynsmålet (om säkerhet, miljö och hälsa).

## 1. Inledning

### 1.1 Bakgrund och syfte med miljöbedömningen

Region Gotland har, på uppdrag av regeringen, upprättat ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. När en plan upprättas av en myndighet eller kommun, som krävs i lag eller annan författning, ska planupprättaren göra en miljöbedömning av planen, om dess genomförande enligt Miljöbalken antas medföra en betydande miljöpåverkan. Enligt miljöbedömningsförfordningen ska en länsplan för regional transportinfrastruktur alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljöbedömning är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med framtagandet av en plan. Miljöbedömningen dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) där den positiva och negativa betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen antas medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Det gäller även rimliga alternativ med hänsyn till planens innehåll, huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program. Miljöbedömningen av denna plan görs på en strategisk och övergripande nivå och tar inte upp frågor som bedöms senare i planeringsprocessen. Syftet är att miljöbedömningen ska integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

### 1.2 Länsplanen och dess sammanhang

#### 1.2.1 Den nationella planen

Statens planering av transportinfrastruktur styrs genom tolvåriga nationella planer som tas fram av Trafikverket vart fjärde år och som beslutas av regeringen. Den nationella infrastrukturplanen innehåller framför allt investeringar i järnvägssystemet och de större vägarna. Eftersom Gotland inte har vare sig större vägar eller järnvägar har inte regionen någon del av nyinvesteringar som finansieras via den nationella planen. Finansieringar i nationell plan som kan vara aktuella för Gotland är mindre trimningsåtgärder såsom miljöåtgärder, liksom underhållsåtgärder på väg. Trafikverket ansvarar för att ta fram en MKB för Nationell transportplan, inklusive eventuella delar av planen som berör Gotland.

#### 1.2.2 Länsplan för regional transportinfrastruktur

Alla län tar vart fjärde år fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Det är en del i den statliga infrastrukturplaneringen. För Gotland är det Region Gotland som har ansvaret att upprätta och fastställa länsplanen. Länsplanen innehåller investeringar i den statliga infrastrukturen och medel som går till att medfinansiera trafikinvesteringar i regionen.

Regeringen gav i mars 2025 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen 2026–2037. Samtidigt gavs länsplaneupprättarna förutsättningarna för sitt arbete med att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur avseende samma period.

Utgångspunkt för uppdraget ska vara samhällsekonomisk lönsamhet, de transportpolitiska målen, etappmålen avseende klimat och trafiksäkerhet, fyrstegsprincipen<sup>2</sup> och ett

---

<sup>2</sup> Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi som tillämpas för att säkerställa en god resurshållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och va vår infrastruktur. Fyrstegsprincipen innefattar 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt Källa: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

trafikslagsövergripande synsätt, regional utvecklingsstrategi och andra regionala inriktningsunderlag samt *förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.

Enligt förordningen ska länsplanen avse tolv år och omfatta

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § *förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.*,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen. *Förordning (2024:533)*.

Länsplanen får avse

- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt *förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur*.
- byggande och drift av enskilda vägar. *Förordning (2010:137)*.

*Förordning (2010:137), 6 kap. miljöbalken* ska tillämpas i åtgärdsplaneringen i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas.

### 1.2.3 Sammanfattning av planförslaget

Planförslaget, länstransportplan 2026–2037, utgår från nationella och regionala mål, och de åtgärder som föreslås är kopplade till regionens översiktliga planering. Planförslaget bygger vidare på länsplanen för perioden 2022–2033.

De infrastrukturåtgärder som inte når upp i en kostnad om 75 miljoner kronor att genomföra behöver inte namnges. Dessa finansieras i stället inom så kallade åtgärdsområden. Region Gotland har i länstransportplanen 2026–2037 specificerat följande åtgärdsområden:

- **Trafiksäkerhet** - handlar om åtgärder som vidtas för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i transportsystemet.
- **Kollektivtrafik** - handlar om satsningar på ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken.
- **Cykelutveckling** - handlar om åtgärder för ökad och säker cykeltrafik.
- **Statlig medfinansiering** - Region Gotland kan ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder i regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Åtgärder med en kostnad över 75 miljoner kronor ska namnges i länsplanen. För Gotlands del är det ovanligt att enskilda objekt kommer upp i de summorna. För att lyfta upp att större åtgärder genomförs också på Gotland namnges *VST 2276 Visborg, cirkulationsplats*, trots att det understiger 75 miljoner kronor i kostnad. Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för fordonstrafik i anslutning till korsningen Färjeleden/Allégatan. Åtgärden innebär att trafiksignalkorsningen mellan väg 142 Färjeleden och Allégatan byggs om till cirkulationsplats med två genomgående körfält. Se närmare beskrivning i bilaga 2.

Gotlands planeringsram för perioden 2026–2037 är preliminärt 371 miljoner kronor efter avräkning mot upparbetade medel 2022–2025. I länstransportplanen fördelas medlen enligt tabellen nedan.

	2026	2027	2028	2029	2026– 2029	2030– 2033	2034– 2037	Andel
Åtgärdsområde statlig medfinansiering	9	9	7	5	30	20	20	19%
Åtgärdsområde trafiksäkerhet	4	4	3	3	14	14	56	22%
Åtgärdsområde kollektivtrafik	35	35	35	35	1220	10	8	8%10%
Åtgärdsområde cykelutveckling	2018	2018	2018	2018	8072	40	32	40%38%
<b>Namngivna objekt</b>								
Visborg, cirkulationsplats			3	5	8	33		11%
<b>Summa åtgärder</b>	36	36	36	36	144	116	116	100%

Tabell 1. Fördelning av länsplanemedel, miljoner kronor, prisnivå 2025-02.

### 1.3 Nollalternativ

MKB:n är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när länstransportplanen för 2026–2037 genomförs (planförslaget) och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan planförslaget. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Förenklat kan sägas att nollalternativet utgörs av länstransportplanen för 2022–2033 och de objekt inom den som är påbörjade. Namngivna objekt som ligger inplanerade i länsplan 2022–2033 men där arbetet ej startats ingår ej i nollalternativet. Region Gotland använder samma definition som Trafikverket inför strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.<sup>3</sup> Samhällsutveckling, fordonsutveckling, styrmedel, förd politik och så vidare är densamma i nollalternativ och planalternativ.

Nollalternativet, alltså länstransportplanen för 2022–2033, tar upp tre åtgärdsområden: ”Trafiksäkerhet och kollektivtrafik”, ”Cykelutveckling” och ”Statlig medfinansiering”. Vidare tar planen upp två namngivna objekt: ”Korsningsåtgärd Klintehamn” (som kommer att hinna avslutas innan den nya planperioden inleds) och ”Cirkulationsplats Visborg” med startår 2028 (vilket inte är påbörjat och därför möjligt att ompröva och således inte ingår i nollalternativet). Påverkan på miljön i ett nollalternativ redovisas i kapitel 3 *Nulägesbeskrivning och nollalternativ*. Bedömning av planförslagets miljöpåverkan redovisas i kapitel 4 *Beskrivning av planens miljöpåverkan*.

## 2. Avgränsning och bedömningsgrunder

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och MKB:n på de områden där planförslaget kan bidra till betydande miljöpåverkan. MKB:ns omfattning och detaljeringsgrad ska, enligt *miljöbalken 6 kapitlet 12 §* vara rimlig med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
- var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig

<sup>3</sup> Trafikverket, Samrådsunderlag avgränsningssamråd, Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

- att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder
- allmänhetens intresse

## 2.1 Avgränsning i tid och rum

Länstransportplanen omfattar åtgärder för åren 2026–2037. Miljöbedömningen avgränsas tidsmässigt till år 2045. Det är samma avgränsning som i avgränsningssamrådet för MKB:n till den nationella planen.<sup>4</sup> I samrådsunderlaget inför avgränsningssamråd nationell plan motiveras det: *”Det främsta motivet är att andra effektbedömningar använder 2045 som prognosår, med anledning av att Trafikverkets gällande basprognoser har 2045 som huvudsakligt prognosår.”* Avvikelse kan förekomma för olika aspekter, till exempel med anledning av att väsentliga mål har varierande mållår.

MKB:n omfattar hela Gotland. Bedömningarna är inte så detaljerade att de redogör för om ökad/minskad trafik härrör från regionala eller internationella resor. Det görs inte heller någon analys av hur positiv eller negativ miljöpåverkan från bedömda åtgärder fördelar sig inom Gotlands län samt vilka grupper som påverkas.

## 2.2 Styrande mål

Det finns ett antal mål som är styrande för miljöbedömningen, eller på andra sätt relevanta, för att integrera miljöhänsyn i den regionala infrastrukturplaneringen.

### 2.2.1 Miljökvalitetsmål

Sverige har 16 miljökvalitetsmål som beskriver önskvärda miljötillstånd för olika miljöer, både naturmiljö och den urbana miljön. Alla miljökvalitetsmål är inte relevanta för denna plan. En del av miljökvalitetsmålen berörs inte av transportsektorn. Därtill har en avgränsning specifikt gjorts avseende vilka miljöaspekter som ska ingå i miljöbedömningen. I *bilaga 1 Avgränsning av mål och aspekter* redovisas hur miljöaspekterna kopplar till relevanta miljömål, vilka aspekter och mål som har avgränsats bort, samt motiveringar till avgränsningarna. För MKB till länstransportplanen för Gotland har följande miljökvalitetsmål bedömts vara relevanta:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

### 2.2.2 De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken, fungerar som utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet och utgör grunden för länsplanen.

## 2.3 Bedömningsgrunder

Trafikverkets bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell plan 2026–2037 används i detta avsnitt.<sup>5</sup> I rapporten *Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* redovisas tre fokusområden och tretton miljöaspekter, baserade på miljöbalkens 6 kapitel 2 §. Se figur 1.

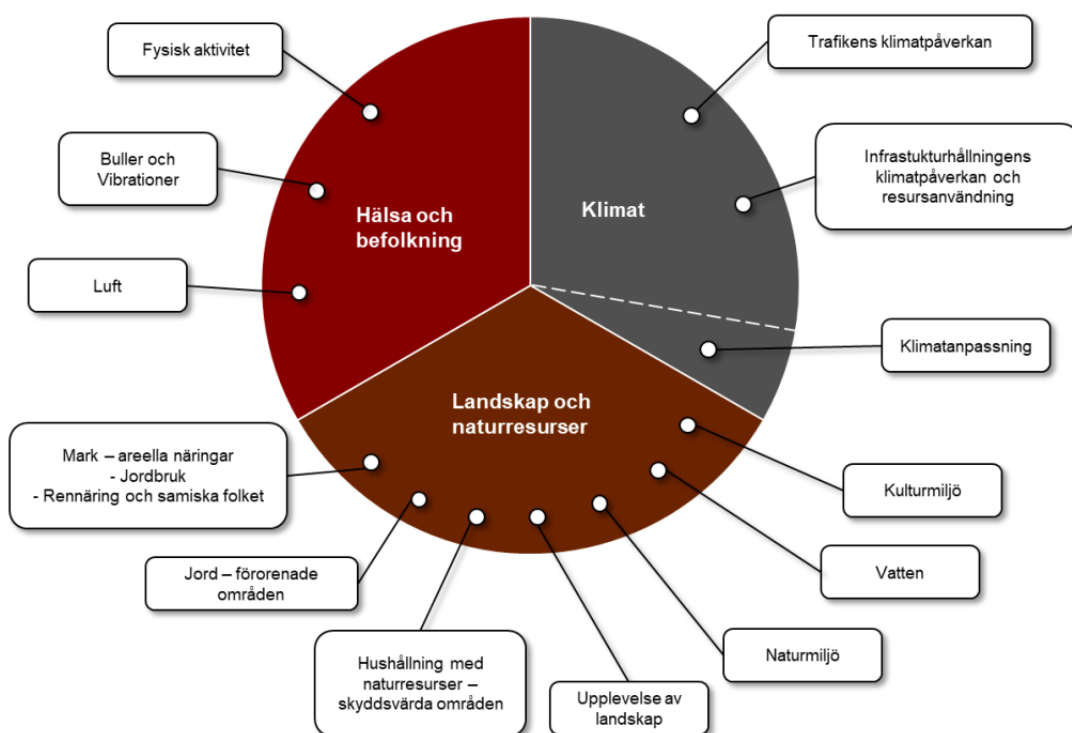
<sup>4</sup> Trafikverket, Samrådsunderlag avgränsningssamråd, Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

<sup>5</sup> Trafikverket, Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037



För varje miljöaspekt redovisas i bedömningsgrunderna den eller de miljö kvalitetsmål, eller andra mål, som miljöaspekten kopplas till.

Avgränsningssamråd hölls med Länsstyrelsen Gotlands län och Trafikverket den 18 februari 2025. Denna MKB avgränsas till följande miljöaspekter: *Trafikens klimatpåverkan, Infrastrukturbhållningens klimatpåverkan och resursanvändning, Klimatanpassning, Naturmiljö, Kulturmiljö, Upplevelse av landskap, Hushållning med naturresurser – skyddsvärda områden, Buller och vibrationer, Fysisk aktivitet och Luft*. För motivering av avgränsningen, se bilaga 1. I bilaga 1 redovisas även hur fokusområden, nationella miljö kvalitetsmål samt miljöaspekter är sammankopplade.



Figur 1. Överblick av aspekter sorterade i fokusområden. Källa: Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Det är inte möjligt att med analysmetoderna som grund kvantifiera den betydande miljöpåverkan i mängder (emissioner, ekvivalentnivåer med mera). Detta kan göras för enskilda objekt i samband med kalkyler eller projektspecifika MKB, men inte i det planeringsskede som en länsplan hanterar. Syftet är i stället att bedöma riktning i ett strategiskt skede:

- Positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet.
- Negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

### 2.5.1 Fokusområde Klimat

Fokusområdet Klimat består av följande miljöaspekter med tillhörande preciseringar:

- Miljöaspekt *Trafikens klimatpåverkan* preciseras som klimatpåverkan från förändrad trafik till följd av planens åtgärder. Begreppet klimatpåverkan definieras i Trafikverkets

bedömningsgrunder som klimatpåverkan i form av växthusgaser och anges i enheten ton koldioxidekvivalenter (CO<sub>2</sub>e)<sup>6</sup>.

- Miljöaspekt *Infrastrukturens klimatpåverkan och resurshushållning* preciseras som
  - klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur inklusive färjedrift,
  - resursanvändning inklusive masshantering och energi samt de ur klimatperspektiv viktigaste materialen.
- Klimatanpassning inom transportsystemet handlar om att anpassa dess infrastruktur till dagens och framtidens klimat. Miljöaspekt *Klimatanpassning* preciseras som hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt hur planens åtgärder förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur.

### 2.5.2 Fokusområde Landskap och naturresurser

Fokusområdet Landskap och naturresurser avgränsas till följande miljöaspekter med tillhörande preciseringar:

- Miljöaspekt *Naturmiljö* omfattar transportinfrastrukturens påverkan på och anpassning till biologisk mångfald, växtliv och djurliv. Miljöaspekten preciseras som infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur), artrika infrastrukturmiljöer (konnektivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra), intrång och störning (motverka, kompensera) samt invasiva arter (begränsa och bekämpa).
- Människan formar landskapet genom sin användning. De fysiska spår i landskapet som människan genom alla tider åstadkommer är vår kulturmiljö. Miljöaspekt *Kulturmiljö* preciseras som skyddade kulturmiljöer, fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, upplevelser av landskap samt infrastrukturens kulturmiljöer.
- Miljöaspekt *Upplevelse av landskap* preciseras som landskapets skala, struktur och visuella karaktär. Landskapets skala och struktur konstitueras av topografi, riktning och brutenhet. Den visuella karaktären (och i viss grad också strukturen) påverkas även av landskapets olika grad av öppenhet/slutenhet samt lokalisering och utformning av bebyggelse och infrastruktur. Vad gäller landskapets form och rumslighet är det främst fysiska åtgärder och nybyggnad av infrastruktur anläggningar samt drift- och underhållsåtgärder som ger upphov till effekter. Utgångspunkten för bedömningen är om landskapets utmärkande karaktär och kvalitet upprätthålls och/eller utvecklas.
- Miljöaspekt *Hushållning av naturresurser – skyddsvärda områden* preciseras som ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken.

### 2.6.3 Fokusområde Hälsa och befolkning

Fokusområdet Hälsa och befolkning består av följande miljöaspekter med tillhörande preciseringar:

---

<sup>6</sup> CO<sub>2</sub>e är ett mått på utsläpp av växthusgaser från olika gaser som bidrar till växthuseffekten. Koldioxidekvivalenter anger hur mycket koldioxid respektive växthusgas motsvarar för att ge samma klimateffekt.

- Miljöaspekt *Luftkvalitet* preciseras som emissioner av luftföroreningar, halter av luftföroreningar i utomhusluft samt exponeringsbedömning (för människor) av luftföroreningar. Transportsektorns hälsopåverkande utsläpp domineras av vägtrafikens avgasutsläpp samt utsläpp av slitagepartiklar. Miljöbedömningsgrunden handlar om emissioner av kväveoxid (NO<sub>x</sub>) och partiklar (avgaser respektive slitage) samt halter av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>). Det är dessa parametrar som har störst betydelse för transportsektorns hälsopåverkan samt transportsektorns bidrag till överskridanden av miljökvalitetsnormer och mål. Dessutom kan NO<sub>x</sub> i vissa fall användas som en indikator för övriga avgasrelaterade luftföroreningar.
- Miljöaspekt *Buller och vibrationer* preciseras som emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik.
- Miljöaspekt *Fysisk aktivitet* preciseras som rörelse genom cykel och gång (aktiva transporter).

### 3. Nulägesbeskrivning och nollalternativ

#### 3.1 Nuläge Trafik

Gotlands läge gör att färjetrafiken till och från fastlandet är av avgörande betydelse för utvecklingen. Av stor betydelse är därför Region Gotlands tre strategiska hamnar i Visby, Slite och Klintehamn liksom utvecklandet av en reservhamn i Kappelshamn. Även flygförbindelserna till och från Gotland är på grund av ö-läget av central betydelse för tillgängligheten till Gotland. Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll.

Gotland har cirka 1500 kilometer statlig väg. Med statlig väg menas att staten är väghållare och ansvarar för att genomföra underhåll och investeringar. Investeringarna finansieras via länsplanen medan vidmakthållande (underhåll) finansieras via nationell plan. Region Gotland ansvarar för gatu- och vägnät omfattande cirka 220 kilometer kommunala gator i Visby och drygt 100 kilometer gator i övriga tätorter. Det finns även ett omfattande enskilt vägnät på Gotland.

Gotland är en landsbygdsregion med cirka 40 procent av befolkningen boende utanför stad och tätort. Befolkningen bor utspridd över ön. Tillgängligheten till Visby, där en stor del av länets arbetsplatser och service är lokaliserad, är av stor betydelse. Pendling med bil dominerar, och kan i hög grad förklaras med den glesa boendestrukturen.

#### 3.2 Nuläge fokusområde Klimat

Under 2023 genomfördes närmare 38 miljoner resor på Gotland varav 12 procent med cykel. 62 procent av resorna gjordes med bil, 7 procent med buss och 19 procent till fots. Kollektivtrafikens andel av det totala antalet resor var år 2023 sju procent.<sup>7</sup>

Utsläppen från personbilar på Gotland har minskat perioden 2010–2022 vilket sannolikt både beror på att utsläppen per bil minskat under perioden och ökad inblandning av biobränsle. Klimatmålet för transportsektorn innebär att utsläppen ska minska med 70

---

<sup>7</sup> Telia Travel Emission insights, 2024. För att få detaljerad insikt i hur och när människor rör sig mellan olika platser på Gotland har Region Gotland använt tjänsten Telia Travel Emission Insights. Tjänsten innehåller anonymiserad och aggregerad rörelsedata från Telias mobilnät, som genereras när mobiltelefoner rör sig mellan olika mobilmaster. Telia har landets högsta marknadsandel på cirka 35 procent. Med hjälp av SCB-statistik över andel Telia-abonnemang per postnummerområde viktas all statistik upp för att spegla alla kommunmedborgares totala resvolym.

procent till år 2030, jämfört med år 2010. På Gotland är ambitionen att nå målet redan 2027. Utsläppsminskningarna från transportsektorn i sin helhet är inte i linje med vad som krävs för att uppnå klimatmålet för transporter till 2030. Så här formuleras det i 2024 års uppföljning av Vårt Gotland 2040:

*”År 2022 var utsläppen från personbilar och lastbilar 27 procent lägre än 2010. En minskning med 70 procent till 2027 ligger just nu utom räckhåll. Ett positivt tecken är dock att takten i omställningen har ökat sedan 2020. Till viss del beror det på ett minskat resande på grund av coronaepidemin och dyrare priser på drivmedel. De ändrade resemönster som restriktionerna innebar har till viss del fortsatt efter pandemin. Dessutom har omställningen till klimatvänliga drivmedel och klimatvänligare bilar rent generellt minskat utsläppen från biltrafiken. Men utifrån de senaste årens trender och dagens beslutade styrmedel kommer den utvecklingen inte att räcka för att nå målet om minskade utsläpp från bilar och lastbilar med 70 procent till 2027.”<sup>8</sup>*

Gotland har en 80 mil lång kusträcka med klint- och raukstränder, sandstränder, klapper- och grusstränder samt ängsstränder som påverkas i olika omfattning av stigande havsnivåer. Gotlands enda stad, Visby, är ett världsarv som riskerar att påverkas av klimatförändringar. Utöver detta har Gotland ett stort antal riksintressen som överlappar varandra i olika grad, vilket innebär att Gotland är intressant för hela riket när det gäller exempelvis kulturmiljö, naturmiljö och försvar. Region Gotland har tagit fram en klimatanpassningsplan med fokus på tre klimateffekter: översvämning från skyfall, havsnivåhöjning och erosion. I klimatanpassningsplanen identifieras åtgärder för transporter och vägnät.

### 3.3 Nuläge fokusområde Landskap och naturresurser

#### 3.3.1 Miljöaspekterna Upplevelse av landskap och Naturmiljö

Alla vägar innebär på något sätt att landskapet delas upp och att vissa växt- och djurpopulationer också kan delas upp i mindre delpopulationer, vilkas utbyte av individer/gener sinsemellan kan begränsas. Vägarnas fragmenterande inverkan på Gotlands natur kan beskrivas som generellt relativt begränsad, framför allt mot bakgrund av att vägnätet är gammalt och därmed en integrerad del i landskapet.

Vägranterna på Gotland har ett rikt växtliv och sköts med en sådan inriktning. Gotland har också många växt- och djurarter och svampar, vilka på sikt är hotade till sin existens (rödlistade). Detta måste beaktas vid förslag om nyanläggningar redan på en strategisk nivå.

#### 3.3.2 Miljöaspekt Kulturmiljö

De gotländska kulturmiljöerna är unika, välbevarade och tillgängliga. I det nationella miljömålsarbetet anges, i målet för god bebyggd miljö, att fysisk planering och byggande ska ta tillvara och utveckla kulturhistoriska värden. För att säkra Gotlands attraktionskraft som en ö med höga natur- och kulturvärden måste dessa värden och dess utvecklingspotential lyftas fram som en tillgång och resurs för hela samhället. Kulturmiljöerna ska brukas utan att förbrukas och detta kan åstadkommas genom varsamhet, delaktighet och ökad kunskap. Region Gotland har sedan 2014 ett kulturmiljöprogram. Kulturmiljöprogrammet består av tre delar: En kunskapsbank med tillhörande karta, Riktlinjer för hur kulturmiljöprogrammet ska användas och en strategi för hur dessa ska lyftas fram och tillvaratas på lång sikt.

---

<sup>8</sup> Region Gotland, 2024. Vårt Gotland 2040, 2024 års uppföljning.

### 3.3.3 Miljöaspekt Hushållning med naturresurser – skyddsvärda områden

Miljöaspekten har i denna MKB avgränsats till ianspråktagande av eller påverkan på riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken, eller naturreservat.

Gotland har många riksintressen som omfattar bland annat mark- och vattenområden och fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden, kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet. Dessa intressen ska generellt sett prioriteras framför andra intressen i den fysiska planeringen och ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt skadar dem. Vidare finns enligt översiktsplanen 2040, 152 naturreservat på Gotland.

## 3.4 Nuläge fokusområde Hälsa och befolkning

### 3.4.1 Miljöaspekt Buller och vibrationer

Bestämmelser om riktvärden för buller utomhus finns i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbebyggelse, vilken ska tillämpas i ärenden om planläggning, bygglov och förhandsbesked samt vid prövning av tillstånd för flygplatser. Enligt översiktsplanen Vårt Gotland 2040 saknas beräkningar på hur många hushåll som utsätts för utomhusbuller över riktvärdet 55 dBA.

### 3.4.2 Miljöaspekt Fysisk aktivitet

Idag finns stora folkhälsoutmaningar i det gotländska samhället med inaktivitet, övervikt och psykisk ohälsa. Bland gotländska barn, 10–11 år, rör sig endast fyra av tio mer än 5 timmar per vecka, en nivå av fysisk aktivitet som är lägre än rekommendationen om en timmes rörelse dagligen. Cirka en av fyra lider av övervikt eller fetma. Bland vuxna (16–84 år) på Gotland anger cirka en av fem att de sitter minst tio timmar per dygn. Mängden barn på Gotland som går och cyklar till och från skola och fritidsaktiviteter har kraftigt minskat.<sup>9</sup>

### 3.4.3 Miljöaspekt Luft

I översiktsplanen Vårt Gotland 2040 anges att luften på Gotland påverkas av lokala utsläpp såväl som av luftföroreningar som förs hit med vindarna från andra platser, även över nationsgränser. I Visby överskrider mängden små partiklar i luften, PM10, tidvis miljökvalitetsnormen för luft. Det är i första hand ett resultat av vägtrafiken. Region Gotland arbetar aktivt för att åtgärda PM10-problematiken. Region Gotland har haft ett åtgärdsprogram för luftpartiklar (PM10) sedan 2019. Lagstiftningen kräver att åtgärdsprogrammet revideras minst vart sjätte år, dessutom har gränsvärdena för luftkvalitet skärpts i och med EU:s reviderade luftkvalitetsdirektiv (2024/2881). Därför har Region Gotland tagit fram ett åtgärdsprogram som gäller från år 2026. Utöver Region Gotland har Naturvårdsverket, Stockholms luft- och bulleranalys (SLB-analys) och Trafikverket bistått i arbetet.

Region Gotland är från 2021 medlem i Östra Sveriges Luftvårdsförbund. I Översiktsplan Vårt Gotland 2040 framgår att: *"Genom förbundet sker övervakning, analys och beskrivning av luftkvaliteten. Kartläggning av partiklar och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) sker genom realtidsmätning i Visby. [...] Enligt kartläggningen och mätningar är halterna för NO<sub>2</sub> och övriga ämnen i området så låga att miljökvalitetsnormen för respektive ämne klaras."*

## 3.6 Nollalternativets påverkan på miljön

I detta kapitel beskrivs den väntade utvecklingen av transporternas påverkan i nollalternativet. Nollalternativet baseras på de beslut och den politik som idag är kända. En

<sup>9</sup> Region Gotland. (2024). Folkhälsoenkäten. <https://gotland.se/vard-och-halsa/folkhalsa/folkhalsostatistik> (Hämtad 2024-08-16)

bedömning görs också av vilken betydelse som prognoser för befolkningsutveckling, transportarbete, energiförbrukning och alternativa drivmedel kan komma att få.

### **3.6.1 Befolkningsprognos och demografins påverkan på transporterna**

År 2024 var cirka 61 000 personer folkbokförda på Gotland. Enligt SCB:s befolkningsprognos för kommande tioårsperiod väntas befolkningsantalet i huvudsak ligga fast. Dock sker förändringar inom demografen, där gruppen 80 år och äldre växer och gruppen barn under tolv år väntas minska. Det innebär både att genomsnittsåldern och försörjningsbördan ökar. År 2024 var genomsnittsåldern på Gotland fyra år högre än i riket.

Fler äldre och fler unga ställer nya krav på transportsystemet. Framför allt när andelen äldre av länets befolkning ökar blir frågan om äldres resande särskilt intressant. Framtidens äldre kommer att ha körkort och köra bil vid en högre ålder. De kommer förmodligen också totalt sett att vara mera mobila och resa mer än dagens äldre, inte minst vad gäller fritidsresor. De demografiska förändringarna kommer därför sammantaget sannolikt inte innebära någon större förändring av det totala antalet bilresor. Bilberoendet kommer fortsatt att vara stort.

### **3.6.2 Prognoser för trafik och energiutveckling**

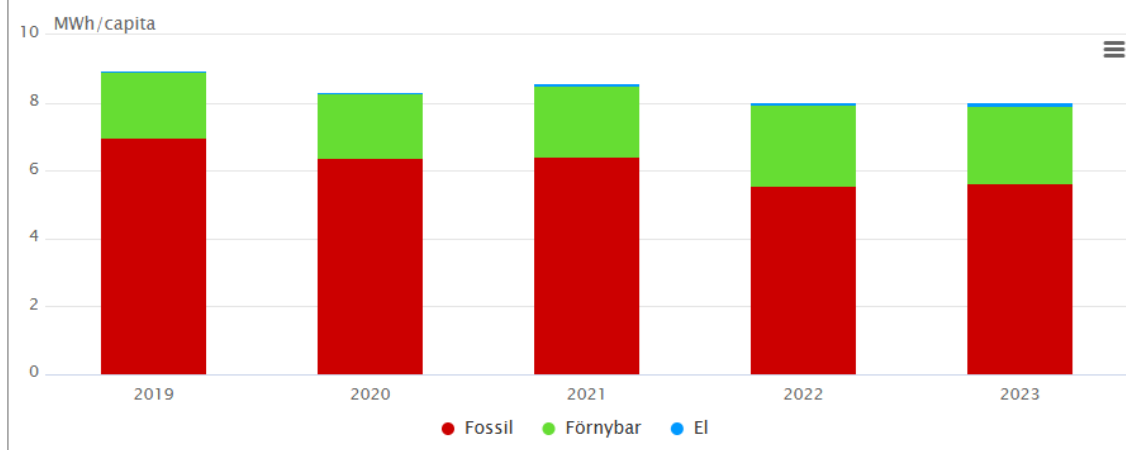
Trafikverket tar fram basprognoser för person- och godstrafiken. Basprognosen baseras på fattade politiska beslut och omvärldsförutsättningar. Under våren 2024 kom en ny version av Trafikverkets basprognos. Den nya versionen är en stor uppdatering jämfört tidigare basprognoser, dels då nytt basår och nytt prognosår införs, dels då en helt ny implementering av modellen har genomförts. Skillnaden för Gotland jämfört med tidigare basprognos är förhållandevis stor. Basprognosen för persontrafiken 2045 (från 2024) innebär för Gotlands del en ökning av såväl personbilstrafiken som lastbilstrafiken.<sup>10</sup>

Graden av förnybara drivmedel i fordonsflottan har stor betydelse för transporternas miljöpåverkan. Använd mängd förnybar drivmedelsenergi per capita för transporter på Sveriges vägar (MWh/capita) uppgick 2023 till 2,26, vilket utgör cirka 28 procent av total energianvändning per capita. Lägg även eldrift till blir andelen närmare 30 procent. År 2013 var motsvarande andel endast cirka 10 procent.

---

<sup>10</sup> Trafikverket, Prognos för persontrafiken 2045, Trafikverkets basprognoser 2024

Figur 2. Använd mängd fossil och förnybar drivmedelsenergi per capita för transporter på Sveriges vägar (MWh/capita), 2019–2023



Datakälla: Energimyndigheten: Transportsektorns energianvändning, Energimyndigheten: Drivmedel 2023, SCB: Kvartalsvisa energibalanser (EN 20), SCB: Leveranser av biodrivmedel, kvartalsvis, SCB: Leveranser av fordonsgas, SCB: Befolkningsstatistik  
Bildkälla: 2030.miljobarometern.se

Figur 2 visar utvecklingen de senaste åren. År 2022 märks en nedgång i användningen av drivmedel jämfört med 2021, vilket bland annat kan kopplas till en utveckling mot allt energieffektivare fordon. Samtidigt noteras en påtaglig minskning i användningen av fossila drivmedel samma år, men en fortsatt ökning av användningen av biodrivmedel – sannolikt ett resultat av den skärpta reduktionsplikten. År 2023 pausades skärpningen av reduktionsplikten vilket syns i diagrammet som en avstannad minskning av användningen av fossil energi så väl som en avstannad ökning av användningen av den förnybara energin. Åren 2024–2026 väntas den fossila energianvändningen öka, främst på grund av sänkningen av reduktionsplikten från den 1 januari 2024.<sup>11</sup>

### 3.7 Slutsatser – Miljöns utveckling med nollalternativet

Miljöns utveckling med nollalternativet innebär en utveckling med dagens fattade beslut och gällande prognoser. Länstransportplanen för 2022–2033 förutsätts gälla, men ej påbörjade namngivna objekt ingår ej.

#### 3.7.1 Fokusområde Klimat

Koldioxidutsläppen från transporterna på Gotland kommer sannolikt att minska. Detta mot bakgrund av att trafikutvecklingen bedöms bli låg och att fordonsflottan väntas drivas med en högre andel förnybara drivmedel. I översiktsplanen är en utbyggnadsstrategi att ny bebyggelse ska ske mer samlad, resurseffektiv bebyggelse. Kan detta slå igenom i den praktiska hanteringen av enskilda bygglov innebär det kanske på lång sikt ett litet bidrag till möjlighet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter. Samtidigt innebär gällande beslut att trafiken inte minskar i den omfattning som krävs för att bidra till det nationella utsläppsmålet för transportsektorn till 2030. Utifrån de senaste årens trender och dagens beslutade styrmedel kommer nuvarande utveckling inte att räcka för att nå uppställda mål om minskade utsläpp från bilar och lastbilar.

<sup>11</sup> Miljöbarometern, <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/overgripande-nyckeltal/energianvandning-i-transportsektorn-k1/vagtrafik/> (Hämtad 2025-05-02)

### 3.7.2 Fokusområde Landskap och naturresurser

Påverkan på landskap orsakad av transportinfrastrukturen bedöms bli mycket liten, eftersom de infrastrukturprojekt som är aktuella på Gotland innebär relativt små förändringar, som dessutom sker i anslutning till befintlig infrastruktur. Därmed tillkommer mycket få nya barriärer.

Miljöaspekten hushållning med naturresurser – skyddsvärda områden avser ianspråktagande av eller påverkan på riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken, eller naturreservat. Miljöns utveckling i dessa högt värderade områden kan påverkas av bebyggelseutveckling, infrastrukturutveckling med mera. Detta beaktas dock alltid i planerings- och tillståndprocesser enligt plan- och bygglagen, miljöbalken, väglagen med mera.

### 3.7.3 Fokusområde Hälsa och befolkning

Den planerade utbyggnaden av Visborg innebär en förtätning som tillsammans med ökad trafik bedöms öka de totala bulleremissionerna från transportsektorn. Införandet av ”rätt fart i staden” med en sänkning av hastigheten i Visby till 40 kilometer i timmen på det kommunala gatunätet, och planer på att ta det vidare också till andra tätorter ger samtidigt förbättringar i både luftkvalitet och buller, liksom skapar ett trafiksäkrare gaturum för oskyddade trafikanter.

Region Gotland arbetar aktivt med PM10-problematiken, för en förbättrad luftkvalitet i Visby. Sannolikt kommer även en förbättring av motorer och drivmedel, både inom sjöfarten och vägtrafiken, på sikt leda till minskade hälsoskadliga utsläpp. Det är dock osäkert hur snabbt som denna utveckling kommer att gå.

## 4. Beskrivning av planens miljöpåverkan

Länstransportplanens inriktning och innehåll beskrivs i avsnitt 1.2.3 *Sammanfattning av planförslaget*. I kapitel 4 görs en konsekvensbedömning för vardera av länstransportplanens fyra åtgärdsområden *Trafiksäkerhet*, *Kollektivtrafik*, *Cykelutveckling* och *Statlig medfinansiering*, liksom för det namngivna objektet *Visborg cirkulationsplats*. Därefter görs en samlad bedömning där positiv eller negativ betydande miljöpåverkan bedömts i förhållande till nollalternativet, uppdelat på de tre fokusområdena *Klimat*, *Landskap och naturresurser* samt *Hälsa och befolkning*.

### 4.1 Miljöpåverkan per åtgärdsområde

#### 4.1.1 Trafiksäkerhet

Inom detta åtgärdsområde ligger fokus på åtgärder för ökad säkerhet för bilåkande på vägar med hastighetsgränser från 70 km/tim och uppåt. Störst samhällsnytta och effekt uppnås när åtgärderna prioriteras till vägar med låg trafiksäkerhetsstandard och höga fordonsflöden. Främst handlar det om följande typ av åtgärder:

- Förbättra vägarnas sidoområden genom vägräcken eller borttagning av fasta hinder. Åtgärder för säkrare sidoområden bidrar även till att förhindra självmord.
- Mitträffling.
- Förbättra trafiksäkerheten i korsningar och cirkulationsplatser.
- Justering av hastighetsgränser till vägarnas trafiksäkerhetsstandard.

Även åtgärder för att anpassa infrastrukturen för fotgängare, cyklister och mopedister prioriteras. För störst samhällsnytta och effekt ska åtgärderna prioriteras till tätorter där infrastrukturen har låg trafiksäkerhetsstandard för gång och cykel i kombination med att



det finns höga, eller stor potential för, höga flöden av gång- och cykeltrafik och höga fordonsflöden. Åtgärderna i stort är:

- Säkrare GCM-passager, exempelvis upphöjda
- Hastighetsdämpande åtgärder, exempelvis gupp och sidoförskjutningar
- Anpassning av hastighetsgränser
- Nya gång- och cykelbanor

Ytterligare en viktig åtgärd för förbättrad trafiksäkerhet är belysning. På Gotland är behovet stort och belysning på de platser där det är motiverat är därför en prioritering i länsplan.

#### 4.1.2 Kollektivtrafik

Prioriterade åtgärdsstyper avseende kollektivtrafik bör vara förbättrade möjligheter att ta sig till och från hållplatserna till fots eller med cykel samt förbättrade hållplatsmiljöer. Åtgärder bör även riktas mot att minska restiderna där möjligheten finns samt att främja attraktiviteten och komforten, **liksom tillgänglighetsanpassning av hållplatser.**

#### Bedömning

De åtgärder som länstransportplanen lyfter bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet för såväl gång- och cykeltrafikanter som motorfordon. Förbättrade möjligheter att ta sig till och från hållplatserna till fots eller med cykel samt förbättrade hållplatsmiljöer ger ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Skillnaden mot nollalternativet (det vill säga gällande länstransportplan) är liten eftersom både den gällande och den nya länstransportplanen har en stark inriktning på trafiksäkerhet.

#### 4.1.3 Cykelutveckling

I åtgärdsområdet hänvisas till riktlinjer i Översiktsplan Vårt Gotland 2040 och prioriteringsprinciper i Regional Cykelplan Gotland. Åtgärder ska gynna pendling och skolcykling, samt säkra cykelstråk mellan målpunkterna skola, bostad och fritidsaktiviteter. Cykelleder som underlättar ett aktivt friluftsliv året runt bör planeras. Det handlar även om att underlätta vardagscykling och ge bättre förutsättningar för kombinationsresor cykelbuss. I Regional Cykelplan Gotland pekas ett cykelvägnät ut och en prioriteringsordning. Arbetet behöver ske smart, genom att peka ut befintliga sträckor, titta på möjligheten att anlägga infrastruktur av lite lägre standard med mera. Inom ramen för åtgärdsområdet vill Region Gotland särskilt lyfta två åtgärder:

- Region Gotland önskar prioritera in en åtgärd för främjad cykling på del av väg 148 inom ramen för Trafikverkets pågående vattenskyddsprojekt. Sträckan som avses är mellan Visby och vägskälet till Väskinde, en etapp om 5,5 kilometer. Åtgärden utgör en breddning av vägrenen, en meter på var sida om vägen.
- Tidigt i planperioden genomföra sommarcykelväg längs med väg 702 på Fårö (grov kostnadsindikation 13 miljoner kronor). Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister utmed väg 702 under månader då vinterväglag ej råder. Åtgärden innebär en ny friliggande sommarcykelväg som är öppen för gång- och cykeltrafik längs östra sidan av väg 702 mellan korsningen med väg 699 och korsningen med den enskilda vägen mot fastigheterna Gotland Fårö Svens. Det ingår även anläggandet av en gång- och cykelpassage med mittrefug över väg 699 i anslutning till korsningen mellan väg 699/702.

#### Bedömning

Den nya strategiska cykelplanen bedöms kunna leda till nya eller förbättrade cykelvägar, ökad trafiksäkerhet samt förbättrad framkomlighet för cyklister. Länsplanen kan på detta sätt bidra till att fler boende och turister väljer att cykla. Detta minskar trafikutsläppen med bil. Hälsan påverkas positivt genom ökad fysisk aktivitet.

Skillnaden mot nollalternativet (det vill säga gällande länsplanen) är liten eftersom både den gällande och den nya länsplanen har en inriktning på att förbättra för gång- och cykeltrafikanter, men det finns potential för större framdrift nu i och med att Region Gotland har antagit en regional cykelplan, samt att det finns utarbetade åtgärdsförslag för främjad cykling på Fårö.

Breddningen av väg 148 i syfte att förbättra möjligheten för oskyddade trafikanter att färdas längs med vägen såväl som sommarcykelvägen längs med väg 702 mellan Sudersand och Ekeviken bedöms öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt innebär åtgärderna ett ökat intrång i landskapet vilket kan ha effekt på växt- och djurliv.

#### 4.1.3 Statlig medfinansiering

Åtgärdsområdet statlig medfinansiering innefattar åtgärder för trafiksäkerhet, cykel, miljö och kollektivtrafik.

#### Bedömning

Åtgärderna ger positiva effekter för tillgänglighet, säkerhet och hälsa utifrån olika gruppers behov samt har positiva effekter för miljön. Skillnaden mot nollalternativet bedöms obefintlig.

#### 4.1.4 Visborg Cirkulationsplats

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för fordonstrafik i korsningen väg 142 Färjeleden/Allégatan. Korsningen mellan Färjeleden (väg 142)/Allégatan är en fyrvägs-korsning som är reglerad med trafiksignal. Under framför allt högtrafik uppstår köer som påverkar framkomligheten för fordonstrafik på Allégatan, Pilhagsvägen och Stenkumlaväg negativt. Åtgärden innebär att trafiksignalkorsningen mellan väg 142 Färjeleden och Allégatan byggs om till cirkulationsplats med två genomgående körfält.

#### Bedömning

Trafikverket har gjort en samlad effektbedömning för åtgärden. Där anges att åtgärden förväntas förbättra trafiksäkerheten för motorfordon. Trafikverket noterar också att det finns risk att skyddsklassade träd kan påverkas negativt. Åtgärden kan därför påverka ekosystemtjänster negativt, såväl som miljöaspekter såsom biologisk mångfald, klimat och luft.

### 4.2 Samlad konsekvensbedömning

I detta avsnitt görs en samlad konsekvensbedömning av planförslaget, dels för de tre fokusområdena *Klimat, Landskap och naturresurser* samt *Hälsa och befolkning*, dels avseende de mål som följs upp i miljöbedömningen. Konsekvensbedömningen avser effekter i förhållande till nollalternativet.

#### 4.2.1 Fokusområde Klimat

Åtgärderna inom åtgärdsområdet cykelutveckling handlar om planering, optimering av trafiksäkerhet och tillgänglighet. Samtliga cyklingsfrämjande åtgärder bedöms som positiva ur klimatsynpunkt. Åtgärderna förväntas göra det mer attraktivt att gå och cykla och på så sätt bidra till en viss överflyttning från motoriserade fordon. Även de medel som satsas på statlig medfinansiering har en positiv påverkan på klimat eftersom dessa i stor utsträckning handlar om gång- och cykelåtgärder. De åtgärder som avser ökad framkomlighet för

biltrafik bedöms dock kunna medföra en viss negativ klimatpåverkan, då de kan medföra att det blir enklare och mer lättillgängligt att färdas med bil.

Planförslaget bedöms ha en relativt liten, men positiv, påverkan vad gäller fokusområdet Klimat. Koldioxidutsläppen från transporterna på Gotland bedöms kunna minska något tack vare planens satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik och de möjligheter till framdrift som den regionala cykelplanen liksom åtgärdsvalsstudien för Fårö innebär. Planens åtgärder är dock relativt små i omfattning jämfört med de effekter som oavsett planen skapas av ökad andel förnybara drivmedel i fordonsflottan.

#### **4.2.2 Fokusområde Landskap och naturresurser**

Länstransportplanen bedöms få en liten påverkan på landskapet och naturmiljön. I åtgärdsområdet cykelutveckling pekas två platsspecifika åtgärder ut, breddning av väg 148 på en sträcka om 5,5 kilometer respektive sommarcykelväg längs med väg 702 på Fårö. Båda dessa åtgärder projekteras och därför kommer det finnas möjlighet att ta hänsyn till landskap och natur i fortsatt planering. Sannolikt kommer det i båda fallen ske ett ökat intrång i landskapet vilket kan ha effekt på växt- och djurliv. Utmed väg 702 finns artrika vägkanter vilka skulle påverkas av en ny gång- och cykelbana. Väg 702 ligger dessutom i nära anslutning till en fornlämning. Tillstånd, arkeologiska undersökningar och eventuella skyddsåtgärder kan komma att krävas vid byggnation i nära anslutning till fornlämningar.

Skillnaden mot nollalternativet utöver det är att det finns en namngiven åtgärd som innebär att genomföra ändringar på det redan befintliga vägnätet, men denna genomförs i anslutning till befintlig infrastruktur där landskap och natur redan är påverkade.

I och med de utpekade åtgärderna inom åtgärdsområde cykelutveckling bedöms länstransportplanen ha en svag negativ effekt på fokusområdet jämfört med nollalternativet.

#### **4.2.3 Fokusområde Hälsa och befolkning**

Planförslaget bedöms som positivt vad gäller fokusområdet *Hälsa och befolkning*. Åtgärdsområdena trafiksäkerhet och cykelutveckling handlar om åtgärder för en säkrare infrastruktur för fotgängare och cyklister vilket behövs för att minska antalet allvarligt skadade samt att öka möjligheten till fysisk aktivitet. På det statliga vägnätet nämns åtgärder för säkra gång- och cykelpassager, separering och anpassning av hastighetsgränser samt separering mellan gång- och cykeltrafik. Samtliga cyklingsfrämjande åtgärder inom åtgärdsområdet cykelutveckling bedöms ge en positiv påverkan på hälsa på grund av ökad fysisk aktivitet. Merparten av åtgärderna ökar tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning till transportinfrastrukturen samt ökar tillgängligheten med gång och cykel.

Påverkan av buller är i många fall svårbedömd. Det är svårt att veta exakta vilka åtgärder som kommer att föreslås och i vilken mån dessa leder till ökade hastigheter eller mer trafik, eller om fokus för åtgärderna kommer att ligga på trafiksäkerhet. Effekten beror också av vilka bullerdämpande åtgärder som eventuellt genomförs i samband med projekten.

Länstransportplanen bedöms ha liten eller ingen påverkan på luftkvaliteten. Men en del i att minska utsläppen av partiklar är att fler resor sker med cykel istället för bil.

Länstransportplanen bedöms sammantaget ha något större positiv effekt inom fokusområdet *Hälsa och befolkning* i jämförelse med nollalternativet.

#### 4.2.4 Påverkan på miljökvalitetsmål

Miljöbedömningen av länsplanen har avgränsats till att beskriva hur ett genomförande av planen påverkar de fyra miljökvalitetsmål som bedöms beröras av ett genomförande av planens förslag, se Tabell 2. I bilaga 1 redovisas hur avgränsningen är gjord samt vilka av miljöbedömningens olika miljöaspekter som berör respektive mål.

Miljö-kvalitetsmål	Bedömning av måluppfyllelse samt motiv till avgränsning
Begränsad klimat-påverkan	Planen bedöms ha en liten positiv påverkan på måluppfyllelsen. Transporter står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser både nationellt och regionalt. De åtgärder som föreslås i länsplanen bedöms ge en viss förbättring i form av minskade utsläpp av koldioxid.
Frisk luft	Planen bedöms ha en liten positiv påverkan på måluppfyllelsen. Förbättringar i kollektivtrafik och gång- och cykelstråk möjliggör för fler personer att avstå bilanvändning.
God bebyggd miljö	Planen bedöms bidra till måluppfyllelse, genom inriktningen på ökad trafiksäkerhet, ökad fysisk aktivitet genom gång- och cykelfrämjande åtgärder samt ökad tillgänglighet till transportsystemet.
Ett rikt växt- och djurliv	Planen bedöms ha en liten negativ påverkan på måluppfyllelsen. De i planen föreslagna åtgärderna medför ett markintrång.

Tabell 2. Nationella miljökvalitetsmål, bedömning av måluppfyllelse.

#### 4.2.5 Påverkan på transportpolitiska mål

Länstransportplanen bedöms medverka till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, främst genom att ligga i linje med funktionsmålet och hänsynsmålet. Funktionsmålet handlar om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och vara jämställt. Länstransportplanens fokus på trafiksäkerhet, tillgänglighet och ökad andel gång- och cykeltrafik strävar åt det hållet.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Även här ligger såväl länstransportplanens åtgärdsområden som de namngivna åtgärderna i linje med målet. Påverkan på riksdagens klimatomål för transportsektorn (som är ett etappmål kopplat till hänsynsmålet) är troligtvis svagt positiv, eftersom länstransportplanen innehåller relativt små åtgärder.

### 5. Uppföljning av planens miljöpåverkan

Finns det risk för betydande miljöpåverkan ska detta följas upp och övervakas. MKB:n har översiktligt bedömt att sådan betydande påverkan inte uppkommer som resultat av föreslagna åtgärder, eller i vissa fall att åtgärdens konsekvenser är osäkra.

Uppföljning av enskilda åtgärder kommer att aktualiseras i samband med miljöbedömningar på detaljerad nivå, i samband med fortsatt planering och projektering av enskilda objekt/åtgärder, exempelvis i åtgärdsvalsstudier, vägplaner, detaljplaner och tillståndsärenden.

Hur planens åtgärder och förändringar utanför planen inverkar på utsläppen av växthusgaser följs upp på nationell nivå. För övriga miljökvalitetsmål sker uppföljning på länsnivå.

### 6. Underlag

Demografen webb, <https://gotland.se/region-och-politik/regionfakta-och-statistik/befolkningsstatistik> Region Gotland (Hämtad 2025-04-28)

Miljöbarometern, <https://2030.miljobarometern.se/nationella-indikatorer/overgripande-nyckeltal/energianvandning-i-transportsektorn-k1/vagtrafik/> (Hämtad 2025-05-02)

Prognos för persontrafiken 2045, Trafikverkets basprognoser 2024.

Region Gotland. (2024). Folkhälsoenkäten. <https://gotland.se/vard-och-halsa/folkhalsa/folkhalsostatistik> (Hämtad 2024-08-16)

Samlad effektbedömning Visborg, cirkulationsplats, VST2276. 2024-12-20. Trafikverket.

Samlad effektbedömning Väg 702, Sommarcykelväg Fårö inkl gc passage över väg 699, VOR2665. 2021-02-25. Trafikverket.

Samrådsunderlag avgränsningssamråd, Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Trafikverket, TRV 2024/124495.

Telia Travel Emission Insights, [https://tableau.telia-gcp.com/#/views/TeliaCrowdInsights-TravelEmissionsV2\\_Sweden\\_980/Overview?iid=2](https://tableau.telia-gcp.com/#/views/TeliaCrowdInsights-TravelEmissionsV2_Sweden_980/Overview?iid=2) Telia Crowd Insights. (2024). (Hämtad 2024-04-23)

Vårt Gotland 2040, 2024 års uppföljning. Region Gotland.

Vårt Gotland 2040. Översiktsplan för Gotlands kommun 2025–2040. Laga kraft 2025-03-20. Region Gotland.

## BILAGA 1 Avgränsning av mål och aspekter

Bedömningsgrunderna - miljöaspekter, delaspekter och preciseringar- är hämtade ur Trafikverkets rapport *Samrådsunderlag avgränsningssamråd – strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037*.

Fokusområde	Miljöaspekt/ delaspekter	Miljö kvalitetsmål	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
KLIMAT	Trafikens klimatpåverkan	Begränsad klimatpåverkan	Klimatpåverkan från förändrad trafik till följd av planens åtgärder	Ja	Vägtransporterna står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser.  Prioriteringarna i länsplanen påverkar den relativa attraktiviteten för olika trafikslag, bil, kollektivtrafik resp. gång/cykel och kan därmed påverka valet av färdmedel.
	Infrastrukturhållningens klimatpåverkan och resursanvändning	Begränsad kli- matpåverkan, God bebyggd miljö	Klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur, inklusive färjedrift.  Resursanvändning inklusive masshantering och energi samt de ur klimatperspektiv viktigaste materialen.	Ja	Vägtransporterna står för en betydande del av utsläppen av växthusgaser.  Prioriteringarna i länsplanen påverkar den relativa attraktiviteten för olika trafikslag, bil, kollektivtrafik resp. gång/cykel och kan därmed påverka valet av färdmedel.
	Klimatanpassning	Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö	Hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar  Hur planens åtgärder förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur	Ja	Klimatanpassning inom transportsystemet handlar om att anpassa dess infrastruktur till dagens och framtidens klimat. Transportinfrastrukturplaneringen är långsiktig och det är därför nödvändigt att ta hänsyn till hur klimatet förväntas ändras under en lång tid framåt.



Fokusområde	Miljöaspekt/ delaspekter	Miljökvalitetsmål	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
<b>LANDSKAP OCH NATURRESURSER</b>	UPPLEVELSE AV LANDSKAP	God bebyggd miljö	Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.	Ja	Länstransportplanens åtgärder skulle kunna inverka på landskapsbilden.
	NATURMILJÖ	Ett rikt växt- och djurliv	Infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur).  Artrika infrastrukturmiljöer (konnektivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra).  Intrång och störning (motverka, kompensera).  Invasiva arter (begränsa och bekämpa).	Ja	Infrastrukturutbyggnad innebär ofta ett intrång och fragmentering av landskapet genom att ny mark tas i anspråk. Vägkanterna på Gotland har ett rikt växtliv och sköts med en sådan inriktning.  Gotland har också många rödlistade växt- och djurarter och svampar. Detta måste beaktas vid förslag om nyanläggningar redan på en strategisk nivå och påverkas även av smärre utbyggnader, exempelvis cykelvägar.
	KULTURMILJÖ	God bebyggd miljö	Skyddade kulturmiljöer  Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar  Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse  Upplevelser av landskap  Infrastrukturens kulturmiljöer	Ja	Det finns förslag på åtgärder på Fårö som skulle kunna ha påverkan på kulturmiljöer i sådan omfattning att aspekten kan anses som betydande.
	HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER - SKYDDSVÄRDA OMRÅDEN	Ett rikt växt- och djurliv, God bebyggd miljö	Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken	Ja	Infrastrukturutbyggnad innebär oftast att ny mark tas i anspråk. De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur men berör i vissa fall sådana områden som avses i preciseringsen av miljöaspekten.



	MARK, VATTEN, JORD	<i>Ej relevant, dessa miljöaspekter har avgränsats bort.</i>	<i>Ej relevant, dessa miljöaspekter har avgränsats bort.</i>	Nej	<p>De åtgärder som ingår i länstransportplanen vidtas i närheten av befintlig infrastruktur och bedöms inte beröra odlingslandskapet i sådan omfattning att aspekten Mark kan anses som betydande. Inte heller bedöms hav, sjöar och vattendrag beröras i sådan omfattning att aspekten Vatten kan anses som betydande. Dessa miljöaspekter hanteras främst genom att i senare planeringsskeden bedöma påverkan av specifika objekt.</p> <p>Transporter bidrar till utsläpp av försurande ämnen samt gödande ämnen (luftburet kväve). Den nationella vägtrafiken har dock en marginell påverkan på försurningen av mark och vatten samt på övergödning. Den försurning som sker nu är främst relaterad till markanvändning och utsläpp från sjöfart och trafik på kontinenten. Utsläpp av kväve sker främst från jordbruk och enskilda avlopp.</p>
--	-----------------------	--	--	-----	--

Fokusområde	Miljöaspekt/ delaspekter	Miljö kvalitetsmål	Preciseringar av miljöaspekten i Trafikverkets bedömningsgrunder	Hanteras i MKB	Motiv till avgränsning
<b>HÄLSA OCH BEFOLKNING</b>	BULLER OCH VIBRATIONER	God bebyggd miljö	Emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik.	Ja	Åtgärderna i länstransportplanen påverkar trafiken i tätorter, där den största påverkan från höga ekvivalentnivåer finns.

	LUFTKVALITET	Frisk luft	Emissioner av luftföroreningar, halter av luftföroreningar i utomhusluft samt exponeringsbedömning (för människor) av luftföroreningar.	Ja	Transporterna står för en hög andel av de svenska utsläppen till luft.  Åtgärder som ingår i länsplanen kan påverka trafiken samt val av färdmedel och därmed påverka halterna av NOx och partiklar i tätort. Påverkan på de totala emissionerna i transportsystemet är små. Eftersom det är i tätort som det finns en problematik är det relevant att avgränsa till påverkan i tätort.
	FYSISK AKTIVITET	God bebyggd miljö	Fysisk aktivitet, vilket innebär rörelse genom cykel och gång (aktiva transporter)	Ja	Tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik har betydelse för den fysiska aktiviteten i transportsystemet. Åtgärder på vägar, cykelvägar och kollektivtrafik påverkar tillgängligheten till olika transportslag och kan därmed även påverka på vilket sätt befolkningen väljer att transportera sig.

## BILAGA 2 Miljöpåverkan namngivna åtgärder

Miljöpåverkan för de namngivna åtgärderna bedöms med +, 0 och - för respektive fokusområde. Ett + innebär att åtgärden bedöms bidra positivt till miljöaspekten, 0 innebär att åtgärdens totala miljöpåverkan bedöms vara försumbar (varken positiv eller negativ) och - innebär att åtgärden bedöms ha en negativ miljöpåverkan.

### Visborg, cirkulationsplats

Åtgärd	Visborg, cirkulationsplats Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för fordonstrafik i korsningen väg 142 Färjeleden/Allégatan. Åtgärden innebär att trafiksignalkorsningen mellan väg 142 Färjeleden och Allégatan byggs om till cirkulationsplats med två genomgående körfält.	
Målområde	Miljöbedömning	
	Miljö- påverkan	Kommentar
Klimat	(-)	Skillnaden i utsläpp av CO <sub>2</sub> -ekvivalenter mellan en cirkulationsplats och en fyrvägs-korsning bedöms som försumbar. Åtgärden bidrar dock till ökad energianvändning vid byggandet.
Landskap och naturresurser	(-)	Åtgärderna medför markintrång vilket kan bidra negativt till landskapets karaktär. Intrånget är dock relativt litet då området redan är exploaterat. Åtgärden innebär en risk att skyddsklassade träd påverkas. Projektet ligger nära naturreservat "Södra hällarna" men bedöms inte påverka naturreservatet.
Hälsa och befolkning	(+)	Åtgärden bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet och trygghet i transportsystemet. Åtgärden bedöms inte påverka transportsystemets emissioner. Borttagning av trafiksignal kan leda till jämnare körmönster, men cirkulationsplatsen tillför ett hinder och eventuella inbromsningar.
Nollalternativet	-	Trafiksäkerheten och framkomligheten förblir oförändrad och alltså sämre med nollalternativet än om länstransportplanens åtgärder genomförs.