



Gotlands länsplan för regional transportinfrastr uktur 2026–2037

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

Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037

Innehåll

Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037	1
Sammanfattning	3
1. Den statliga transportinfrastrukturplaneringen	4
1.1 Nationell plan	4
1.2 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033	5
1.3 Centrala utgångspunkter	5
1.3.1 Nationell nivå	5
1.3.2 Storregional och regional nivå	6
2. Det här är Gotland	8
2.1 Kommunikationer	8
2.2.1 Färjetrafiken och hamnarna	8
2.2.2 Flygtrafiken och flygplatsen	9
2.2 Gotlands vägar och gator	9
2.3 Transportsystemets betydelse för civil och militär beredskap	11
2.4 Boende och resmönster	11
2.5 Näringsliv och arbetsmarknad	13
2.6 Vatten och landskap	13
3. Brister och behov i transportsystemet	14
3.1 Kommunikationerna till och från Gotland	14
3.1.1 Visby hamn	15
3.1.2 Klintehamns hamn	15
3.1.3 Reservhamn	16
3.1.4 Visby flygplats	16
3.2 Gotlands vägar och gator	16

3.2.1 Belysning	17
3.2.2 Tillgänglighet för cykel.....	17
3.2.3 Bärighet och tillgänglighet för breda eller långa fordon.....	19
3.2.4 Riksintressen för kommunikation	20
3.2.5 Vaghållarskap	20
3.3 Kollektivtrafik	20
3.4 Åtgärdsvalsstudier	21
3.4.1 Åtgärdsvalsstudier under genomförande	21
3.4.2 Prioriterade åtgärdsvalsstudier/utredningar	21
4. Inriktning och ekonomisk fördelning av planen	22
4.1 Prioriterade åtgärder och åtgärdstyper	22
4.1.1 Namngivna objekt	23
4.1.2 Åtgärdsområde Trafiksäkerhet.....	23
4.1.3 Åtgärdsområde Kollektivtrafik.....	24
4.1.4 Åtgärdsområde Cykelutveckling	24
4.1.5 Statlig medfinansiering	25
4.2 Ekonomisk fördelning av planen.....	26
4.2.1 Förändringar jämfört med länsplan 2022–2033.....	27
5. Effektbeskrivning.....	27
5.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning	27
5.1.1 Sammanfattade slutsatser, miljöbedömningen	28
5.2 Övriga effekter av planförslaget	29
5.2.1 Visborg cirkulationsplats	29
5.2.2 Åtgärdsområde Trafiksäkerhet.....	29
5.2.3 Åtgärdsområde Kollektivtrafik.....	29
5.2.4 Åtgärdsområde Cykelutveckling	29
5.2.5 Åtgärdsområde Statlig medfinansiering	30
6. Genomförande	30
6.1 Planeringssystemet - åtgärder på det statliga vägnätet.....	30
6.2 Statlig medfinansiering	31
Bilagor.....	31
Bilaga 1 Miljökonsekvensbeskrivning	31

Sammanfattning

Region Gotland har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur. Länstransportplanen är trafikslagsövergripande och gäller för perioden 2026–2037. Gotlands preliminära planeringsram i regeringens direktiv är 343 miljoner kronor, vilket är en ökning jämfört med föregående planperiod. Efter en avräkning mot utfall och prognosticerat utfall av länsplanemedel perioden 2022–2025 är den totala preliminära planeringsramen för perioden 2026–2037, 371 miljoner kronor. Trafikverket gör en årlig fördelning som innebär att medlen fördelas jämnt över planperioden. Därutöver hanteras avräkningen för plan 2022–2025 under planperiodens fyra första år. Det innebär att fördelningen de fyra första åren av planperioden är 36 miljoner kronor per år, därefter fördelas 29 miljoner kronor per år.

Framtagande av länsplan styrs av *Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263)*, av infrastrukturpropositionen och av regeringens direktiv. Enligt regeringens direktiv ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och åtgärder som inte innebär omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Länsplanen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. 6 kap. miljöbalken ska tillämpas i åtgärdsplaneringen i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Till länsplanen biläggs en miljökonsekvensbeskrivning.

Länsplanens inriktning kan sammanfattas med orden tillgänglighet, framkomlighet, hållbarhet och trafiksäkerhet. Utslaget över hela planperioden fördelas knappt 20 procent till medfinansiering av åtgärder på det kommunala vägnätet och resterande medel till åtgärder på det statliga vägnätet. Drygt 20 procent av planen fördelas till åtgärdsområde trafiksäkerhet, åtta-tio procent till åtgärdsområde kollektivtrafik och knappt 40 procent till åtgärdsområde cykelutveckling. Ofta leder cykelfrämjande åtgärder också till ökad trafiksäkerhet och vice versa. Även inom åtgärdsområdet statlig medfinansiering finansieras trafiksäkerhets-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder.

	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%
Namngivna objekt								
Visborg, cirkulationsplats			3	5	8	33		11%
Summa åtgärder	36	36	36	36	144	116	116	100%

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

Inom åtgärdsområde trafiksäkerhet prioriteras insatser för ökad trafiksäkerhet genom säkrare sidoområden, mitträffling och anpassning av hastighetsgränser. För oskyddade trafikanter fokuseras åtgärder på gång- och cykelbanor, säkrare passager och hastighetsdämpning, särskilt i tätorter med höga trafikflöden. Även belysningsåtgärder prioriteras inom åtgärdsområdet. Inom åtgärdsområde kollektivtrafik prioriteras åtgärder

för bättre tillgänglighet till hållplatser, kortare restider och förbättrad komfort för att öka konkurrenskraften gentemot biltrafik, **liksom tillgänglighetsanpassning av hållplatser**.

Inom åtgärdsområde cykelutveckling prioriteras cykel för arbetspendling liksom för barn att ta sig till skola och fritidsaktiviteter. Två prioriterade projekt är breddning av väg 148 mellan Visby och Väskeby samt anläggande av en sommarcykelväg längs väg 702 på Fårö, för ökad säkerhet och tillgänglighet.

Ett objekt namnges i planen, *Visborg, cirkulationsplats*. Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för fordonstrafik i korsningen väg 142 Färjeleden/Allégatan/Langs väg. Åtgärden innebär att trafiksignalkorsningen mellan väg 142 Färjeleden och Allégatan byggs om till cirkulationsplats med två genomgående körfält. Kostnaden är beräknad till 40,6 miljoner kronor. Arbetet med vägplan för åtgärden föreslås starta år 2028.

1. Den statliga transportinfrastrukturplaneringen

Länsplanen för regional transportinfrastruktur är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Länsplanen innehåller medel till infrastruktursatsningar i den regionala statliga infrastrukturen och till statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt och enskilt vägnät. Planperioden sträcker sig över tolv år med löpande revidering vart fjärde år. För Gotlands del har Region Gotland ansvaret att upprätta och fastställa länsplanen. Det ingår som en del i det regionala utvecklingsansvaret och finns reglerat i lagen om regionalt utvecklingsansvar. Trafikverket bistår Region Gotland genom att lämna underlag till länsplanen. Trafikverket ansvarar även för genomförande av de statliga åtgärderna i planen genom årliga anslag från regeringen.

1.1 Nationell plan

Den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur på nationell nivå görs i en trafikslagsövergripande nationell plan, upprättad av Trafikverket. I den nationella planen fördelas medel till nyinvesteringar i järnväg och nationellt vägnät, såväl som till vidmakthållande och underhåll. Eftersom Gotland saknar järnväg och större vägar har Gotland ingen del av nyinvesteringar i nationell plan, men får del av potten för vidmakthållande (underhåll). Övrig finansiering i nationell plan som kan vara aktuell för Gotland är sjöfartsåtgärder och mindre trimningsåtgärder såsom miljöåtgärder, till exempel vattenskydd samt farledsåtgärder. Den nationella planen kan även innehålla medfinansiering till länsplanerna. Följande investeringsåtgärder finansieras genom särskilda satsningar i nationell plan:

- I budgetproposition 2017/18:1 avsatte regeringen 50 miljoner kronor för att förbättra vägnätet på Gotland. Trafikverket planerar förbättringsåtgärder på väg 148 för att öka framkomligheten och förbättra trafikmiljön. I Bro breddas vägen, en ny gångväg byggs och utpekade busshållplatser byggs om och förbättras. Genomförande är planerat till 2027. I Lärbo, längs väg 148, byggs en ny gång- och cykelväg och korsningen med väg 149 förbättras för att höja trafiksäkerheten.
- Planering pågår för att tillgänglighetsanpassa sex befintliga busshållplatser (11 hållplatslägen) på Gotland och dessa bedöms åtgärdas under 2025–2027.

1.2 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033

Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 fastställdes i oktober 2022 och omfattar strax under 280 miljoner kronor. Ungefär en fjärdedel av den ekonomiska ramen är avsatt för medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet. Under perioden 2022–2025 bedöms cirka 45 miljoner kronor ha upparbetats, vilket motsvarar ungefär 42 procent av de 106 miljoner kronor som länsplanen planerat för samma period. Det lägre utfallet jämfört med plan beror delvis på att statlig medfinansiering inte har kunnat betalas ut som planerat men också att det inom åtgärdsområdena har funnits få genomförbara utredda åtgärder under perioden. De insatser som har genomförts har i huvudsak utgjorts av mindre justeringar och kompletteringar av befintlig infrastruktur med relativt låg investeringskostnad. Ett undantag är det namngivna objektet *korsningsåtgärd Klintehamn*, där upparbetningen varit högre än planerat under de första fyra åren. Detta beror på att åtgärden inte krävde en formell planläggningsprocess. Projektet **färdigställdes färdigställt före år 2026 och** till en lägre totalkostnad än vad som beräknades ursprungligen.

1.3 Centrala utgångspunkter

Framtagande av länsplan styrs av *Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263)*, av infrastrukturpropositionen (*Prop. 2024/25:28*) och av regeringens direktiv. Länsplanen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och är även ett verktyg för att nå regionala målsättningar.

1.3.1 Nationell nivå

Enligt *Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263)* 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)*.

Enligt regeringens direktiv ska samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och åtgärder som inte innebär omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Länsplanerna ska redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.

- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten samt hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan respektive som avsätts till statlig medfinansiering.

Prioriteringar i länsplanen bör, enligt direktivet, utgå ifrån ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt, där så är relevant, ett perspektiv över nationsgränserna. Enligt Miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning genomföras vid framtagande av länsplan. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas.

De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn ska utgöra utgångspunkt i transportinfrastrukturplaneringen. Länsplanen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

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

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Etappmål under hänsynsmålet:

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

1.3.2 Storregional och regional nivå

Länsplanen är ett verktyg för att nå de målsättningar som uttrycks i den regionala utvecklingsstrategin såväl som andra strategier, planer och program.

1.3.2.1 Systemanalys 2024

Region Gotland är medlem i Mälardalsrådet och deltar i det storregionala transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits. Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen är En Bättre Sits länsöverskridande och gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen.

1.3.2.2 Vårt Gotland 2040

Den regionala utvecklingsstrategin pekas i direktivet ut som en utgångspunkt för transportinfrastrukturplaneringen. Den regionala utvecklingsstrategin är styrande för alla övriga planer och program i regionen. I Gotlands regionala utvecklingsstrategi, Vårt Gotland 2040, är stärkt tillgänglighet en av prioriteringarna. Det ska uppnås genom inriktningarna:

- Utveckla hållbara och fossilfria transportsystem.
- Utveckla Gotlands förbindelser med omvärlden.
- Öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar.
- Säkerställ Gotlands tillgång till digital infrastruktur.

Arbetet mot de långsiktiga målen konkretiseras i tre program för samhandling – så kallade genomförandeprogram, med mål till år 2027.

1.3.2.3 Översiktlig planering och Översiktsplan Gotland 2040

Översiktsplanen är den regionala utvecklingsstrategins fysiska uttryck och en viktig utgångspunkt i arbetet med länsplanen. I översiktsplanen finns bland annat följande utvecklingsinriktningar, särskilt relevanta för arbetet med länsplanen:

- utveckla hållbara och fossilfria transportsystem,
- öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar
- utveckla Gotlands förbindelser med omvärlden.

Visborgsområdet är Visbys och Gotlands hittills största **exploateringsprojekt stadsutvecklingsprojekt**. Inom 20 år planeras för utveckling av en ny stadsdel med cirka 4 000 bostäder och tiotusentals kvadratmeter för olika verksamheter. Inom ramen för **exploateringsprojekt stadsutvecklingsprojekt** Visborg ska en gång- och cykeltunnel byggas i Färjeledsrondellen (Cpl. V140/142), vid den östra tillfarten från Färjeleden. Trafikverket ansvarar för att planera, projektera och genomföra åtgärden.¹ Enligt framtaget kvalitetsprogram för Visborg föreslås även en gång- och cykelkoppling i form av en bro över Färjeleden, som förbinder Norra Visborg med Stenkumlaväg och övriga Visby. Brons exakta läge är inte fastlagt, men någonstans på sträckan mellan korsningen Färjeleden/Allégatan/Langs väg och cirkulationsplatsen vid väg 140/142. En eventuell byggnation behöver utredas och bekostas därefter av kommunala medel.

1.3.2.4 Regional Cykelplan Gotland

Gotlands regionala cykelplan fastställdes av regionfullmäktige 2025-06-16, § 115. Den regionala cykelplanen innehåller prioriteringar, insatser och aktiviteter för främjad cykling, liksom en cykelinfrastrukturdel med prioritering av stråk där tillgängligheten för cykeltrafik ska säkerställas. Den regionala cykelplanen utgör ett underlag till länsplanen, för fortsatt utredning för att identifiera lämpliga åtgärder för respektive stråk. I den regionala cykelplanen ställs målet upp att 20 procent av de resor som genomförs på Gotland ska ske med cykel år 2035.

Cykelplan Visby 2015–2025 kommer att revideras för att också inkludera de större tätorterna med kommunalt huvudmannaskap, Hemse och Slite. Den reviderade planen blir ett viktigt underlag för åtgärder där statlig medfinansiering är aktuell.

¹ Åtgärden återkommer i avsnitt 4.1.4 Åtgärdsområde Cykelutveckling

1.3.2.5 Trafikförsörjningsprogram

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs hur kollektivtrafiken på Gotland ska utvecklas. Trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2024–2033 innehåller mål för ökad marknadsandel, minskad miljöpåverkan, ökad geografisk tillgänglighet, ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och ökad andel nöjda resenärer.

2. Det här är Gotland

Gotland är Sveriges 39:e största kommun, men landets minsta region sett till antalet invånare. 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 demografin, 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.²

2.1 Kommunikationer

Gotland är Sveriges enda ö-region. Belägen mitt i Östersjön är beroendet av goda kommunikationer med flyg och färja stort. Kommunikationerna är avgörande för människors tillgänglighet till arbete, studier, service, sjukvård, familj och fritid liksom för en stor del av näringslivets tillgänglighet till marknader och produktionsområden. Fungerande kommunikationer är också viktigt ur ett beredskapsperspektiv.

2.2.1 Färjetrafiken och hamnarna

Färjetrafiken går mellan Visby och Nynäshamn (cirka 15 mil) och mellan Visby och Oskarshamn (cirka 12 mil). Restiden är drygt tre timmar på respektive linje. Från och med avtalsperioden med start i februari 2027 kommer överfartstiden på veckodagar i lågsäsong förlängas till drygt tre och en halv timme. Båda linjerna trafikerar dagligen. Under lågsäsong med en till två tur- och returer per dag och under högsäsong och storhelger med betydligt fler. Färjorna är både gods- och passagerarfartyg. Tre fjärdedelar av passagerarna reser på Nynäshamnslinjen, medan godset är jämnt fördelat på båda linjerna. År 2024 reste cirka 1,7 miljoner passagerare med färjorna. Knappt 740 000 längdmeter gods fraktades under samma period.³

Region Gotland äger elva hamnar varav två är helt utarrenderade. Sjöfartsverket ansvarar för de allmänna farlederna och innanför hamngränsen ansvarar Region Gotland. Hamnarna i Visby, Slite och Klintehamn är strategiska för Gotlands välfärd och utveckling. De ska ha full kapacitet för sina uppdrag gällande färjetrafik, gods, fritids- och kryssningstrafik. Hamnarna skall ses som en helhet där man separerar och delar upp verksamheterna och fartygstrafiken. Hamnarna i Visby och Klintehamn är riksintressen. Preciseringsen av riksintressena slutfördes i januari 2023.

Visby hamn utgör bas för den statligt upphandlade linjetrafiken. Sedan 2018 finns också en

² Region Gotland, Befolkningsprognos 2025 - 2034. Länk: <https://gotland.se/region-och-politik/regionfakta-och-statistik/befolkningsstatistik> (Hämtad 2025-04-28)

³ Destination Gotland. Länk: <https://www.destinationgotland.se/om-oss/om-destination-gotland/statistik/> (Hämtad 2025-04-29)

kajanläggning för mottagning av kryssningsfartyg. Stora delar av godshanteringen har flyttats till hamnarna i Klintehamn och Slite men Visby hamn hanterar fortfarande relativt stora godsflöden i form av spannmål och olja, liksom specialtransporter som exempelvis betongelement till byggprojekt. I Visby hamn finns även en gästhamnsverksamhet.

I Klintehamns hamn hanteras företrädesvis gods i form av jordbruks- och skogsprodukter samt kalksten. Under 2016–2017 genomfördes en omfattande muddring av hamnen och farleden för att underlätta flytten av godshantering från Visby till Klintehamn. Ett 25 000 kvadratmeter stort landområde byggdes upp vilket bedöms möta behoven för en lång tid framöver.

I Slite hamn hanteras allmänt gods och där finns möjlighet att genomföra tunga lyft. De statliga maritima verksamheterna har bas i Slite. Försvarsmakten och Sjöfartsverket arrenderar kaj och i hamnen finns även en kustbevakningsstation.

2.2.2 Flygtrafiken och flygplatsen

Utbudet av flygtrafik är betydligt mer volatilt än utbudet av färjetrafik. Coronapandemin 2020–2021 innebar en stor förändring i såväl utbud som efterfrågan. Från årsskiftet 2024/2025 inledde SAS och BRA ett samarbete som innebar att BRA slutade att flyga i egen regi. Gotland som tidigare haft god tillgänglighet till Bromma flygplats och även flyg på helgerna till Göteborg och Malmö fick kraftigt förändrade förutsättningar, med enbart en operatör och där alla flygresor går till eller via Arlanda flygplats. I oktober 2025 startade en ny aktör upp flygtrafik mellan Visby och Bromma flygplats igen, under namnet Brommaflyg. Inför sommaren 2025 aviserade en ny aktör att denne avser starta upp trafik mellan Visby och Bromma flygplats igen.

Visby flygplats ligger 3,5 kilometer norr om centrala Visby. Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll. Flygplatsen är ett riksintresse. Swedavia äger och driver flygplatsen, som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser. Gotlands läge gör det nödvändigt att flygplatsen har en beredskap dygnet om för kriser och nödsituationer.

2.2 Gotlands vägar och gator

Gotland har cirka 1500 kilometer statlig väg. Med statlig väg menas att staten, via Trafikverket, är väghållare och ansvarar för att genomföra underhåll och investeringar. Investeringarna finansieras via länsplanen medan underhåll finansieras via nationell plan.

Region Gotland ansvarar för gatu- och vägnät omfattande cirka 220 kilometer kommunala gator i Visby och drygt 100 kilometer kommunala gator i övriga tätorter. Region Gotland hjälper även till med en del av underhållet för cirka 820 kilometer enskild väg med statsbidrag. Liksom även med underhåll av enskilda vägar utan statsbidrag i andra tätorter som exempelvis i Vibble, Klintehamn, Roma, Fårösund, Lärbro, Väskinde, Stånga, Burgsvik, Havdhem, Tingstäde och Ljugarn.

Trafikverket har pekat ut ett funktionellt prioriterat vägnät för Gotland, de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Bild 2.1 visar det sammantagna utpekandet för dagliga och långväga personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Det funktionella prioriterade vägnätet utgör ett planeringsunderlag exempelvis i frågor om prioritering av åtgärder och i regionala hastighetsanalyser.



Bild 2.1 Funktionellt prioriterat vägnät för Gotland. Sammantaget utpekande för dagliga och långväga personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Källa: Nationella vägdatabasen, hämtad 2025-04-29.

Inom ramen för Trafikverkets ansvar ligger även vägfärjetrafiken till och från Fårö. Regionfullmäktige valde i februari 2021 att inte gå vidare i planeringen för en bro under de förutsättningar som Trafikverket ställde upp avseende finansiering. Region Gotlands ställningstagande för en bro mellan Gotland och Fårö kvarstår dock alltjämt.

År 2020 gjorde Trafikverket en klimat- och sårbarhetsanalys där följande vägsträckor bedömdes sårbara:

- Väg 140 vid Klintehamn och Västergarn (havsnivåhöjning med omfattande konsekvenser för väg och omgivande bebyggelse).
- Väg 149 Kappelshamn-Lärbro (havsnivåhöjning och känslig mark, ev. påverkan på tillgänglighet till kommande reservhamn. Utredningsarbete kommer att startas för denna sträcka, troligtvis under 2026).
- Väg 147 Slite (havsnivåhöjning söder om samhället vid Sju strömmar)
- Väg 142 Fidenäs-Burgsvik (troligtvis inte så stor påverkan som tidigare uppskattats, vägen kommer dock att hållas under uppsikt. Omlidningsmöjligheter finns).

Därutöver har Trafikverket identifierat några punkter längre ut i vägnätet, till exempel väg 626 vid Botvaldevik, som ligger exponerat för havsnivåhöjningar.

Klimatanpassningsåtgärder på väg belastar inte länsplanen utan hanteras generellt sett genom nationell plan. Åtgärder görs annars successivt i takt med att olika punkter utreds. Det är stor spridning i komplexitet i olika typer av åtgärder, där vissa kan genomföras genom underhållsinsatser medan andra kräver mer omfattande utredningar och längre genomförandetid. Utredningarna sker i åtgärdsvalsstudieliknande form där berörda aktörer bjuds in att delta.

2.3 Transportsystemets betydelse för civil och militär beredskap

Det förändrade säkerhetspolitiska läget i Gotlands närområde, i kombination med Sveriges medlemskap i Nato, har medfört att Gotlands strategiska betydelse har ökat avsevärt. För att samhället och totalförsvaret ska kunna upprätthålla sin funktion i fredstid, vid kris samt under höjd beredskap och krig krävs en robust, tillgänglig och väl fungerande transportinfrastruktur. På Gotland utgör vägnätet, hamnarna, flygplatsen och färjeförbindelserna grundläggande delar av denna infrastruktur. Dessa är av central betydelse för försörjningssäkerhet, civil beredskap och för att understödja Försvarsmaktens återetablering. En väl underhållen och driftsäker infrastruktur stärker såväl samhällets motståndskraft som förutsättningarna för regional utveckling och tillväxt. Länsplanens prioriteringar kan bidra till att öka systemets tillgänglighet, robusthet och redundans men i huvudsak är statliga nationella investeringar i form av säkerställd färjetrafik och flygtrafik och en reservhamn av betydelse. Vid åtgärder i transportinfrastrukturen behöver framkomlighet för totalförsvarets fordon säkerställas.

2.4 Boende och resmönster

Gotland är en landsbygdsregion med cirka 40 procent av befolkningen boende utanför stad och tätort. Visby är Gotlands enda stad och dominerar i såväl befolkningsstorlek med knappt 26 000 invånare, som avseende arbetstillfällen och service. Hemse på södra Gotland och Slite på norra Gotland är, efter Visby, de två största serviceorterna med 1700 respektive 1400 invånare. Även Klintehamn, Roma och Fårösund är orter med ett relativt stort serviceutbud. Större tätorter är utöver det Vibble-Västerhejde, Tofta och Väskinde-Sjalsö. Mindre tätorter med mellan 200 och 500 invånare är på södra Gotland Havdhem, Stånga och Burgsvik, och på norra Gotland Lärbro och Tingstäde.⁴

⁴ Region Gotland, Demografen webb. Länk: <https://gotland.se/region-och-politik/regionfakta-och-statistik/befolkningsstatistik> (Hämtad 2025-04-28)



Bild 2.2 Befolkningstäthet. Folkbokförda befolkningen fördelad på kilometerrutor, år 2020. Ju mörkare färg på kartan (vitt till rött), ju fler bosatta inom respektive kvadratkilometer. Källa: Ramböll (2022).

Utöver fasta bostäder finns cirka 12 500 fritidsbostäder på Gotland, varav knappt tre fjärdedelar ägs av personer folkbokförda i andra län.⁵ Utöver det är Gotland ett populärt turistmål. År 2024 registrerades totalt 973 200 gästnätter.⁶ Besöksnäringen på Gotland är starkt säsongsbetonad. Liksom den fasta befolkningen bor besökarna spritt över Gotland och besöksmålen finns över hela ön.

Resandet på Gotland domineras av bil. År 2023 genomfördes drygt 60 procent av alla resor inom regionen med bil.⁷ Gotland är det biltätaste länet i Sverige med 600 personbilar i trafik per 1 000 invånare år 2024. Som jämförelse var genomsnittet i landet 471 personbilar

⁵ Statistiska Centralbyrån. Länk: <https://www.scb.se/pressmeddelande/norrtalje-har-overlagset-flest-fritidshus-i-landet/> (Hämtad 2025-04-28)

⁶ Tillväxtverket, Turismstatistik. Länk: <https://tillvaxtdata.tillvaxtverket.se/statistikportal#page=af05c13c-dcf5-4f4a-92ec-bebddd118fb0> (Hämtad 2025-04-29)

⁷ Telia Travel Emission Insights, 2024. 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 resevolym.

i trafik per 1 000 invånare.⁸ Utsläppen från personbilar på Gotland har minskat under perioden 2010–2022 vilket sannolikt både beror på att utsläppen per bil minskat under perioden och på en ökad inblandning av biobränsle.⁹ Utsläppsminskningarna från transportsektorn i sin helhet är dock inte i linje med vad som krävs för att uppnå det nationella klimatmålet för transporter till 2030.

Kollektivtrafikens andel av det totala antalet resor var år 2023 sju procent.¹⁰ Gotlands geografiska läge, så som ö, innebär en begränsning i upptagningsmöjligheterna för kollektivtrafiken, vilket utgör en bakomliggande orsak till varför kollektivtrafikens marknadsandel är lägst i landet. Endast de personer som, tillfälligt eller året om, bor på Gotland är de som i huvudsak utgör underlag för trafiken, eftersom det inte finns några transiresenärer.

2.5 Näringsliv och arbetsmarknad

På Gotland finns en stark tradition av småföretagande och 16 procent av befolkningen är företagare. Totalt finns över 10 000 arbetsställen på Gotland.¹¹ Många branscher på Gotland präglas av en stor säsongsvariation. Livsmedelsindustri, besöksnäring, jordbruk, bygg och handel är viktiga näringar. Högst andel sysselsatta finns inom den offentliga sektorn, vilket stämmer väl överens med mönstret i andra län. I Visby finns även Uppsala universitet Campus Gotland med cirka 1800 helårsstudenter och cirka 270 anställda. Drygt 60 procent av det totala antalet helårsstudenter utgörs av campusstudenter.¹²

Gotland har tre utpekade styrkeområden: besöksnäringen, mat- och livsmedelsnäringarna samt näringslivets energiomställning. De två förstnämnda är starkt kommunikationsberoende och väl fungerande flyg- och färjetrafik, infrastruktur och hamnar är avgörande. För mat- och livsmedelsnäringarna är transporter från produktionsanläggningarna till hamnarna omfattande då huvuddelen av produktionen exporteras, framför allt via hamnarna i Visby och Klintehamn. För denna näring krävs framkomlighet på väg för breda, långsamtgående maskiner och transporter. Det samma gäller för sten- och cementindustrins transportvägar till hamnarna. Generellt behövs god bärighet och framkomlighet för tunga fordon.

2.6 Vatten och landskap

På Gotland finns en stor säsongsmässig och geografisk variation i grundvattentillgång. Jordtäcket är inom stora områden väldigt tunt och det finns då ofta snabba förbindelser mellan yt- och grundvatten via spricksystem. Flera statliga vägar går i anslutning till, eller korsar, utpekade vattenskyddsområden där åtgärder behöver vidtas för att skydda vattentäkterna från föroreningar orsakade av vägtrafiken. Det är viktigt att långsiktigt skydda allmänna vattentäkter från påverkan av både kvalitet och kvantitet.

På Gotland har många kulturhistoriska värden bevarats och det är viktigt att de fortsatt får

⁸ Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2024. Länk: <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2025/fordon-i-lan-och-kommuner-2024.pdf> (Hämtad 2025-04-29)

⁹ SMHI. (2024). Nationella emissionsdatabasen. <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/> (Hämtad 2024-06-07)

¹⁰ Telia Travel Emission Insights, 2024.

¹¹ Region Gotland, Fakta om öns näringsliv. Länk: <https://gotland.se/region-och-politik/regionfakta-och-statistik/fakta-om-ons-naringsliv> (Hämtad 2025-04-29)

¹² Uppsala Universitet, Campus Gotland i siffror. Länk: <https://www.uu.se/campus/gotland/om-oss/campus-gotland-i-siffror> (Hämtad 2025-04-29)

vara en del av landskapsbilden. Bland annat finns ett stort antal alléer, milstolpar, artrika vägkanter och kulturvägar som Trafikverket arbetar kontinuerligt med att bevara och utveckla.

3. Brister och behov i transportsystemet

I kapitlet lyfts brister och behov avseende kommunikationerna till och från Gotland såväl som avseende Gotlands vägar och gator, kopplat till exempelvis trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik.

3.1 Kommunikationerna till och från Gotland

Flyg- och färjetrafik är grundläggande för tillgängligheten till och från Gotland. Transportslagen kompletterar varandra och är båda viktiga för möjligheten att bo, leva och verka på Gotland. Gemensamt för transportslagen är att Region Gotland saknar rådighet över dem. Färjetrafiken upphandlas av staten genom Trafikverket och flygtrafiken sker på marknadsmässiga grunder.

Gotlands Trafikråd är en sammanslutning aktörer som representerar samhälle, näringsliv, civilsamhälle och myndigheter och som verkar för goda och hållbara kommunikationer till, från och på Gotland. De gotländska ståndpunkterna om kommunikationerna till och från Gotland är Gotlands Trafikråds ställningstaganden för hur flyg- och färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet ska fungera.¹³

Ett färjetrafikavtal för trafikperioden 2027–2035 tecknades mellan Trafikverket och Alvina shipping den 3 juli 2024. I praktiken kommer trafiken även fortsättningsvis att bedrivas av befintlig operatör, Destination Gotland. Det nya avtalet innebär en tydlig uppdelning mellan upphandlad trafik och trafik som operatören själv väljer att bedriva därutöver. Det innebär att det, till skillnad från idag, inte kommer att finnas pristak för gotlänningar och gods på samtliga turer, utan enbart på de upphandlade turerna. Enligt Trafikverkets beräkningar kommer det absoluta flertalet av turerna som körs höra till de upphandlade. Under högsäsong och storhelger är sannolikheten dock stor att operatören kör turer utöver upphandlad trafik. Priset för att resa och frakta gods med färjetrafiken är idag en stor utmaning för gotländskt samhälle och näringsliv ur flera perspektiv.

Det nya färjetrafikavtalet innebär att utsläppen räknat som koldioxidekvivalenter ska minska med 30 procent under avtalsperioden, jämfört med ett framräknat nollvärde. Region Gotland hade önskat att staten hade haft en betydligt högre ambitionsnivå.

Trafikverket har lett arbetet med att ta fram åtgärdsvalsstudien (ÅVS) *Långsiktig tillgänglighet till och från Gotland*. Huvudsakligt fokus för ÅVS var funktionen i noder och stråk. Region Gotland hade inom ramen för ÅVS önskat ett fokus på hur långsiktiga förutsättningar för färjetrafiken till och från Gotland kan säkerställas, hur färjetrafiken kan förbättras utifrån Gotlands behov och på prisfrågan.

På fastlandssidan är väg- och järnvägsanslutningarna till de hamnar som trafikeras av Gotlandstrafiken av stor vikt för att säkerställa att gods- och persontransporterna till och

¹³ Här finns mer information om de gotländska ståndpunkterna: <https://gotland.se/utveckla-gotland/kommunikationer-till-fran-och-pa-gotland/trafikradet>

från Gotland fungerar. Väg 73 och Nynäsbanan (pendeltåget) utgör kopplingarna till hamnen i Nynäshamn. E 22 och bussanslutning utgör kopplingen till hamnen i Oskarshamn. Via väg 47 och 40 kan resenärer ta sig från Oskarshamn till Jönköping och Göteborg.

Likasa är tillgängligheten till, från och på relevanta flygplatser på fastlandet avgörande för Gotlands tillgänglighet. I Systemanalys 2024, framtagna inom ramen för Mälardalsrådets storregionala, transportpolitiska samarbete En Bättre Sits, konstateras att det finns kapacitetsbrist i såväl Arlandas infrastruktur som i den anslutande landinfrastrukturen, både Ostkustbanan och E4:an. I systemanalysen konstateras även att stationsavgiften som tas ut för passagerare med pendel-, regional- och fjärrtåg till/från Arlanda C hämmar kollektivtrafikens konkurrenskraft och måste förhandlas bort av staten.

3.1.1 Visby hamn

Flyg- och färjetrafiken ökar kraftigt under sommarsäsongen, då Gotlands befolkning mer än fördubblas under de mest intensiva sommarveckorna. Stora trafikflöden koncentreras till färjornas avgångs- och ankomsttider, vilket leder till trängsel i hamnområdet och längs med Färjeleden. Problemet är särskilt påtagligt under högsäsong, men kan uppstå året runt.

Längden på lastbilstransporter håller på att utökas från 25 meter till 34,5 meter vilket ställer krav på att såväl fartygen som hamnarna liksom att dess last- och lossningszoner utvecklas för att kunna hantera det. De tillgängliga ytorna för uppställning av väntande fordon i hamnen är idag inte tillräckliga för att hantera den volym av trafik som uppstår vid lastning och lossning. Likaså saknas logistikytor och infrastruktur för hantering av alternativa typer av bränslen. I Visby hamn planeras inom en tioårsperiod en utökning av hamnytan med 18 000 kvadratmeter genom utfyllnad av hamnbassängen (jämför med dagens hamnyta om totalt 22 000 kvadratmeter). För hamnterminalens avgångshall finns behov av modernisering och om- eller tillbyggnad, vilket är planerat att färdigställas till 2027–2028.

Kryssningskajen, tillsammans med volymen på linjetrafiken, skapar behov av en säkrare och mer tillgänglig trafikmiljö i, till och från hamnområdet i Visby. En gångbro över Färjeleden **har byggts byggs och väntas stå färdig hösten 2025**, för att möta Trafikverkets krav på en planskild lösning för gång- och fordonstrafik över Färjeleden.

3.1.2 Klintehamns hamn

Med en större godshantering i Klintehamn uppkommer behov av att förbättra trafikinfrastrukturen på land för att bland annat höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i hamnen och längs de vägar som kan få ökad tung trafik. Den cirkulationsplats som byggts på väg 140/Verkstadsgatan är en viktig åtgärd för att förbättra tillgänglighet och trafiksäkerhet. Hänsyn måste samtidigt tas till de gröna näringarnas framkomlighet, till tung godstrafik och till att särskilt jordbruksmaskiner kan vara extra breda samt att transport också sker med traktor. Inom *Program Klintehamn 2030* pekas även en gång- och cykelväg från cirkulationsplatsen och ned till hamnen ut som en utvecklingsinriktning.

Mark- och miljööverdomstolen nekade 2022 SMA tillstånd för att öka brytningen av kalksten i Klintehamn. En avgörande faktor var svårigheterna att lösa trafiksituationen i samband med planerad ökning av tunga transporter genom samhället till hamnen. Det pågår i nuläget ingen förnyad prövningsprocess i ärendet. *ÅVS trafiksäkerhetsbrister väg 141*

och väg 562, Klinte bergtäkt finns framtagen med åtgärder möjliga att genomföra om bolaget söker miljötillstånd. Åtgärder finansieras i så fall av bolaget.

3.1.3 Reservhamn

Idag saknas en reservhamn för linjetrafiken på Gotland. Det gör Gotland sårbart om något skulle inträffa som gör att Visby hamn inte kan trafikerats under en viss period. Region Gotlands inställning är att tillkomsten av en reservhamn är högst angelägen och att det är ett statligt ansvar att tillse att så sker. Även eventuella följdinvesteringar på omkringliggande vägnät måste ses som ett statligt ansvar och finansieras av staten, utanför ramen för länsplanen.

Trafikverket har efter uppdrag från regeringen föreslagit att Kappelshamns hamn ska utvecklas till reservhamn för Gotland. Hamnen ägs av Fortifikationsverket. Försvarsmakten vill att hamnen i Kappelshamn ska vara klar för militär verksamhet senast 2030. För att kunna integrera reservhamnskapacitet i den militära hamnen inom ramen för tidplanen bedömer Trafikverket att de senast hösten 2025 behöver ett nytt uppdrag i sin myndighetsinstruktion, liksom att beslut om finansiering då behöver finnas på plats.

I regeringsuppdrag *Uppdrag att analysera förutsättningar för reservhamnskapacitet på Gotland (Publikation 2023:177)* konstaterar Trafikverket att det inte finns ett behov av följdinvesteringar, som är direkt kopplade till en reservhamns funktion, i angränsande vägnät till reservhamnen.

3.1.4 Visby flygplats

Under högsäsong kan köer bildas vid utfarten från flygplatsen, korsningen väg 149/väg 69. I en förstudie från september 2015 (*Projekt FYSGOT Flyget som katalysator för ett närmare och attraktivare Gotland*) konstateras att korsningen har brister som rekommenderas lösas antingen genom en förstärkning av befintlig korsning eller genom tillskapande av en cirkulationsplats. Ett projekt initierades efter förstudien för att anlägga en cirkulationsplats och en gång- och cykelväg från flygplatsen, längs med Lummelundsväg och till korsningen Lummelundsväg/Hangarvägen. Den första etappen av gång- och cykelvägen, mellan flygplatsen och utfarten, korsningen väg 149/väg 69, slutfördes 2024. Resten av projektet valde Tekniska nämnden i beslut 2025-05-14, §109, att pausa för att bereda på nytt efter att Trafikverket genomfört en vägnätsutredning för Hangarvägen, Broväg (del av) och Lummelundsväg (del av).¹⁴

Tillgängligheten till flygplatsen behöver förbättras avseende möjligheten att resa med kollektivtrafiken. Region Gotlands tekniska nämnd har beslutat om ett nytt stadsbusslinjenät och när den nya trafiken startar kommer flygplatsen att trafikeras med halvtimmetrafik i rusningstid på vardagar.

3.2 Gotlands vägar och gator

3.2.1 Trafiksäkerhet

Under femårsperioden 2019–2023 omkom nio personer i vägtrafikolyckor på Gotland. I relation till befolkning och trafikvolym är detta en relativt hög siffra – motsvarande tre

¹⁴ Se mer om vägnätsutredningen i avsnitt 3.2.5 Väghållarskap

omkomna per 100 000 invånare, att jämföra med 0,9 per 100 000 invånare i Stockholms län.¹⁵ Huvuddelen av dessa olyckor skedde främst i mötes- eller singelolyckor med personbilar på statliga vägar med hastighetsgränser på 80 eller 90 km/h. Under samma period bedöms minst 25 personer ha blivit allvarligt skadade i vägtrafikolyckor i på Gotland. Majoriteten var cyklister som skadades i singelolyckor på det kommunala vägnätet. Sex av de allvarligt skadade blev skadade på det statliga vägnätet.

Det statliga vägnätet på Gotland uppvisar generellt brister i trafiksäkerhetsstandard i förhållande till rådande hastighetsgränser. Avsaknad av mötesseparering, mitträffling och trafiksäkerhetskameror är bidragande orsaker, liksom oeftergivliga föremål nära vägbanan. Sammantaget innebär detta högre risker för att de olyckor som inträffar ska få dödliga eller allvarliga konsekvenser. Ytterligare trafiksäkerhetsbrister som kan nämnas är smala, krokiga vägar, utfarter med dålig sikt, ett flertal osäkra korsningar och att oskyddade trafikanter ej är separerade från övrig trafik.

Hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Hastighetsefterlevnaden på statligt vägnät i Trafikverket Östra regionen (Gotlands län och Stockholms län) har ökat från 55 procent 2020 till 64 procent 2023, vilket är en klar förbättring.¹⁶ Som en del i arbetet med regionala hastighetsanpassningar genomför Trafikverket under 2025 *ÅVS Bristande trafiksäkerhet väg 140 på sträckan Västerbejde till och med Tofta* och *ÅVS Bristande trafiksäkerhet samt bristande tillgänglighet för gång och cykel på väg 143 på sträckan Visby och Roma*. Ett fokus kommer att vara på 90-sträckorna och hur trafiksäkerheten kan förbättras utan att avsevärt försämra tillgängligheten.

3.2.1 Belysning

Gotland har en hög andel boende på landsbygd och boendet är spritt över hela Gotland. Belysning uppfattas som en av de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerhet och trygghet, såväl i tätorter som på landsbygd. Utgångspunkten är att vägbelysning ska finnas där den behövs och gör vägen säkrare.

Ägarförhållandena för belysningsanläggningar längs det statliga vägnätet är komplicerade. Totalt finns uppemot 11 000 kommunala ljuspunkter (fundament, stolpe och armatur/ljuskälla) på Gotland och cirka 1600 av dessa är placerade utmed statlig väg. Antalet trästolpar vid statlig väg uppgår till cirka 350 stycken. Merparten av de ljuspunkter som är placerade vid vägar där Region Gotland inte är väghållare är i dåligt skick. Region Gotland har tagit beslut om att belysning är en väganordning som väghållaren ansvarar för, TN § 160, 1995-06-28, och genomför därför inte i dagsläget nyinvesteringar i belysningsanläggningar vid statligt vägnät. Samtidigt är det inte aktuellt för Trafikverket att överta kommunala belysningsanläggningar. Statliga medel från länsplanen kan användas för att investera i ny belysning vid statlig väg där kriterierna uppfylls. Region Gotland och Trafikverket har en tät dialog kring belysningsfrågan på ön.

3.2.2 Tillgänglighet för cykel

Nätet av cykelinfrastruktur är koncentrerat till de större tätorterna samt till norr och söder om Visby, till Lummelunda respektive Klintehamn. Längs de flesta landsvägar saknas cykelväg och vägnätet präglas av smala vägrenar och bristfälliga sidoområden. Detta skapar

¹⁵ Trafikverkets rapport Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Östra regionen 2023

dåliga förutsättningar för cyklister både ur trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. På många delar av det statliga vägnätet saknas säkra passager för cykeltrafik. Utanför Visby råder bristfälliga möjligheter till säkra skolvägar. Bristande möjlighet att cykla och gå säkert längs med länsvägarna mellan hem och skola gör att många föräldrar väljer att skjutsa sina barn från dörr till dörr, vilket i sin tur skapar en osäkrare trafikmiljö runt skolorna. Turism- och rekreationscykling skulle kunna ha stor potential på Gotland men en kvalitetssäkrad regional cykelled för ändamålet saknas på Gotland.

Även i och omkring Visby finns betydande brister i cykelnätet, både på kommunalt och statligt vägnät. I övriga tätorter saknas delvis sammanhängande cykelinfrastruktur, även om bristerna där kan anses mindre med hänsyn till bland annat lägre trafikflöden och glesare befolkningsstruktur i jämförelse med Visby.

I Regional Cykelplan Gotland 2025–2035 identifieras insatser, aktiviteter och ett cykelvägnät för att främja ökad och säker cykling på Gotland. Den regionala cykelplanen utgör ett underlag till länsplanen.

I Översiktsplan Vårt Gotland 2040 görs följande ställningstagande: *"Dagens nybyggnadsstandard på gång- och cykelvägar gör att det blir väldigt dyrt att bygga och därmed blir utbyggnadstakten långsam. En utredning bör genomföras för att anpassa standardkraven till Gotlands förutsättningar med mål att sänka byggkostnaden genom att bland annat att sänka kraven på bärighet."* Trafikverket har regler för vägar och gators utformning, VGU. Reglerna används vid nybyggnad och större ombyggnader av statliga vägar och kan användas av alla i branschen som i olika skeden deltar i utformningsprocessen för en väg eller gata, såväl i tätort som på landsbygd. Trafikverket följer de krav och riktlinjer som finns i VGU. Eventuella avsteg från VGU kräver en dispensansökan med mycket goda motiveringar.

Det finns redan idag möjlighet för en kommun att bygga cykelväg själv, och då ofta till en lägre kostnad än Trafikverket. Västra Götalandsregionen har tagit fram ett kunskapsunderlag om hur kommuner kan gå till väga för att bygga cykelväg i närheten av statligt vägnät: *"Cykelvägar som byggs av kommunen kan byggas mer anpassat till den standard och de behov som finns i närområdet, och behöver inte följa de krav som ställs i VGU som endast är rådgivande för kommuner. Kommunen behöver heller inte följa planeringsprocessen enligt väglagen. Möjligheten finns därmed att bygga till en lägre kostnad. För att en kommun ska kunna bygga cykelväg längs statlig väg krävs att den håller sig utanför vägområdet och heller inte påverkar detsamma."*¹⁷

Kommunen/tekniska nämnden har även möjlighet att söka medfinansiering från länsplanen för att exempelvis rusta upp de delar av den gamla banvallen som löper över kommunal mark, för att möjliggöra för gång och cykel. Det finns ett sådant åtgärdsförslag framtaget för sträckan Lärbro–Visby i *Åtgärdsvalsstudie - Ökad tillgänglighet på väg 148, Visby–Fårösund, Ärendenummer: TRV 2018/35304*. För denna åtgärd är Trafikverket ej genomförande utan åtgärden skulle behöva ägas och drivas av tekniska nämnden.

¹⁷ Västra Götalandsregionen, Kunskapsunderlag utbyggnad av cykelvägar i närheten av statligt vägnät, En guide för kommuner, daterad 2024-09-26

3.2.3 Bärighet och tillgänglighet för breda eller långa fordon

BK4 är en bärighetsklass som möjliggör att framföra fordonsekipage med en bruttovikt på upp till 74 ton. Syftet är att bidra till en effektivisering av godstransporter, öka möjligheterna att uppnå klimatmålen samt stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv. På Gotland finns ett utpekad vägnät för BK4 (se bild 3.3) men ännu inget utpekad nät för långa fordonståg (34,5 meters långa lastbilar, så kallade High Capacity Transport). Åkerinäringen ser ett behov att förbereda färjor och hamnar för utvecklingen mot långa fordonståg.

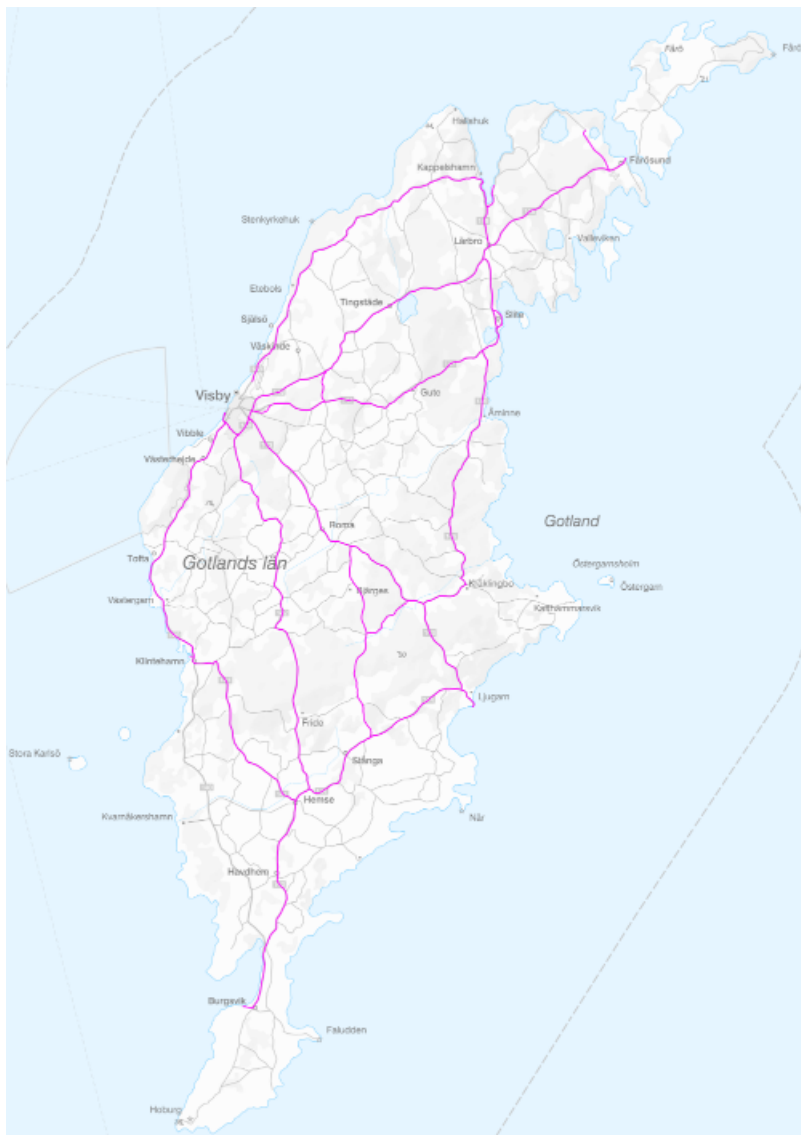


Bild 3.3 Utpekät BK4-vägnät. Källa: Nationella vägdatabasen, hämtad 2025-04-29.

Ur de gröna näringarnas primärproduktionens synvinkel finns det på många håll brister på det statliga vägnätet. Det gäller framför allt smala vägar, som i många fall blir ännu smalare genom trafiksäkerhetsåtgärder. Brister finns också genom dåligt underhåll på viktiga vägar för primärproduktionen, som gör att maskiner och fordon skadas. Ytterligare exempel är dålig sikt i korsningar, från högre maskiner. Innan planerade åtgärder genomförs bör en konsekvensbeskrivning göras för hur framkomligheten påverkas för tunga fordon och jord

och skogsbrukets maskiner arbetsmaskiner. Framkomligheten för utryckningsfordon såväl som för totalförsvarets fordon behöver också beaktas.

3.2.4 Riksintressen för kommunikation

Två vägar på Gotland är utpekade som riksintresse för kommunikation:

- Anslutning till Visby flygplats – väg 142/148/140/Hangarvägen 149
- Visby–Klintehamn – väg 140

I Översiktsplan Vårt Gotland 2040 görs ställningstagandet att riksintresset för kommunikation inte bör utgöra hinder för utveckling av verksamheter eller bostäder längs med vägnätet. För att Region Gotland ska kunna tillgodose riksintresset, även i förhållande till befintliga verksamheter som finns längs med de utpekade vägarna idag, behövs en fortsatt god dialog mellan Trafikverket och Region Gotland avseende på vilket sätt Region Gotland behöver förhålla sig till riksintresseutpekandet.

3.2.5 Väghållarskap

Det finns några exempel på vägar där Region Gotland bedömer att väghållarskapet bör gå från kommunalt till statligt mot bakgrund av att vägarna leder till statlig verksamhet eller platser av riksintresse. Det gäller exempelvis möjligheten att knyta ihop riksintresset Visby hamn med riksintresset Visby flygplats med statlig väg genom att se över väghållarskapet för de idag kommunala vägarna Hangarvägen, Lummelundsväg (del av) och Broväg (del av). Trafikverket kommer att initiera en vägnätsutredning för sträckan. Det gäller även den södra infarten till hamnen i Klintehamn.

Gotland har jämfört med övriga Sverige en något mer komplex situation för väghållarskapet där det idag saknas vägsamfälligheter för stora delar av öns enskilda vägar. Region Gotland hjälper till med en del av underhållet för cirka 820 kilometer enskilda vägar med statsbidrag (dessa medel ingår inte länsplanen). Om en väg blir av med sitt statsstöd så avslutar Region Gotland sitt åtagande och på grund av avsaknaden av vägsamfälligheter saknas idag en part att lämna över ansvaret till. En modell för det löpande drifts- och underhållsarbetet behöver formas.

Det finns ett antal broar längs med det enskilda vägnätet som skulle behöva åtgärdas, vilket är kostsamt men ofta nödvändigt. Om Trafikverket, vid inspektion, upptäcker brister ger de annars rekommendationen att stänga av vägen. Region Gotland har möjlighet att söka särskilt driftbidrag, en form av investeringsbidrag, ur nationell plan för den här typen av åtgärder. Det särskilda driftbidraget täcker upp till 70 procent av åtgärdens kostnad. Resterande del av åtgärden behöver Region Gotland finansiera ur egen budget. Det finns utöver det möjlighet att som länsplaneupprättare fördela medel i länsplanen till åtgärder på enskilt vägnät. Eftersom en sådan pott även den enbart delvis skulle finansiera åtgärder och återstående kostnad skulle behöva betalas ur Region Gotlands egen budget är det inte aktuellt för Gotlands länsplan att tillskapa ett sådant åtgärdsområde.

3.3 Kollektivtrafik

Stora delar av den linjelagda stomtrafiken följer det funktionellt prioriterade vägnätet som finns utpekad för kollektivtrafiken. Framkomligheten för kollektivtrafiken är till stor del god på det statliga vägnätet även om det lokalt under högsäsong kan förekomma trängsel på delar av vägnätet där de regionala bussarna trafikerar. Hållplatserna längs med det statliga vägnätet är i en del fall placerade på mindre vägar, vilket resulterar i att bussarna tvingas in

på omkringliggande vägnät, och att restiderna förlängs. Region Gotland har tagit fram en framkomlighetsanalys i syfte att se över och förbättra framkomligheten och komforten på ett antal utvalda stads- och regionbusslinjer på Gotland. I analysen kartläggs fördröjningar och komfortproblem längs med linjerna och åtgärder föreslås för att reducera dessa. Målet med studien är att i största möjliga mån korta ner restiden på sträckorna mellan hållplatserna och att öka komforten på resan som helhet. Framkomlighetsanalysen är ett arbetsmaterial som kan uppdateras löpande.

Målet i Region Gotlands trafikförsörjningsprogram om att 95 procent av hållplatserna med fler än 20 påstigande år 2033 ska vara tillgänglighetsanpassade, är på det statliga vägnätet nästan uppfyllt. Det finns fortsatt behov av tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken där resenärsflödena är något mindre.

I *Regional Cykelplan Gotland* lyfts behovet av att skapa bättre förutsättningar för kombinationsresor. Kriterier för urval avseende vilka av kollektivtrafikens hållplatser som har störst potential att bidra till fler kombinationsresor om anslutningsvägarna till hållplatserna vore bättre, ska tas fram i dialog mellan Trafikverket och Region Gotland. En inventering behöver därefter göras utifrån framtagna kriterier. Därefter arbetas en prioriteringsordning fram. Prioriterade hållplatser och anslutningsvägar kommer sedan att utredas, för att identifiera prioriterade åtgärder i länsplanen.

3.4 Åtgärdsvalsstudier

Inför planeringen av ett nytt objekt eller en ny åtgärd kopplad till de statliga vägarna genomför Trafikverket en utredning, oftast handlar det om en åtgärdsvalsstudie (ÅVS).¹⁸ I åtgärdsvalsstudierna identifieras kostnadseffektiva förslag på åtgärder som kan finansieras eller medfinansieras av länsplanen. Ett trafikslagsövergripande perspektiv och fyrstegsprincipen ska tillämpas vid val av åtgärder. Nedan listas nu pågående och framöver prioriterade åtgärdsvalsstudier.

3.4.1 Åtgärdsvalsstudier under genomförande

- Bristande trafiksäkerhet väg 140 på sträckan Västerhejde till och med Tofta.
- Bristande trafiksäkerhet samt bristande tillgänglighet för gång och cykel på väg 143 på sträckan Visby–Roma.
- Bristande trafiksäkerhet för bilåkande (ingår åkande i personbil, lastbil och buss) i korsningen mellan väg 149 Lummelundsväg och Själsövägen.

3.4.2 Prioriterade åtgärdsvalsstudier/utredningar

Region Gotland ser behov av att följande punkter utreds vidare för att generera nya åtgärder för förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet:

- Fortsätta att utreda tillgängliggörandet för cykel efter prioriteringar i *Regional Cykelplan Gotland*. Det vill säga genomföra fördjupade utredningar eller åtgärdsvalsstudier för utpekade sträckor i den regionala cykelplanen i syfte att möjliggöra cykling.
- Utreda behov av förbättringar på omkringliggande vägnät till prioriterade hållplatser i kollektivtrafiken, för att underlätta för oskyddade trafikanter att ta sig till hållplatserna

¹⁸ Läs mer om planeringssystemet i avsnitt 6.1.

(efter att en prioriteringsordning tagits fram, se avsnitt 3.3). Det vill säga, utreda hur det går att skapa trafiksäkrare anslutningar för fotgängare och cyklister till hållplatser som har potential att bli viktiga knutpunkter för kombinationsresor cykel-kollektivtrafik.

- Utreda möjlig gång- och cykelförbindelse mellan Visborgsområdet och Södra Hällarna, väg 140, i höjd med kollektivtrafikens hållplats vid Leva och Visborg.
- Sandhedsvägen, tvärförbindelse mellan väg 140 och väg 142. Det statliga utredningsbehovet handlar om var och hur Sandhedsvägen kan anslutas till väg 142 samt vilka förändringar av befintligt statligt vägnät som kan komma att krävas i samband med att Sandhedsvägen byggs ut. Den nya anslutningen behöver förhålla sig till befintlig cirkulationsplats vid väg 142/148 och befintlig korsning mellan väg 142 och väg 562.
- Översyn/åtgärdsvalsstudie kvarvarande 140-vägar avseende standard, brister och behov av åtgärder – hur trafiksäkra och framkomliga vägar kan säkerställas för samtliga transportkategorier.
- Säkra skolvägar och trafikmiljöer, bland annat avseende hastighet, belysning, vägrenar och kringområden och tillgängligheten för oskyddade trafikanter vid skolor som ligger i närheten av statligt vägnät. I ÄVS Säkra skolvägar (TRV 2023/25548) lyfts inte belysningsfrågan och utredningen är avgränsad till skolornas absoluta närhet. Region Gotland anser att det finns skäl att titta på frågan bredare.
- Se över väghållarskapet för de idag kommunala vägarna Hangarvägen, Lummelundsväg (del av) och Broväg (del av) för att knyta ihop riksintresset Visby hamn med riksintresset Visby flygplats. Trafikverket bör också initiera vägnätsutredningar på andra delar av Gotland där Trafikverket signalerat att en översyn av det statliga väghållarskapet är aktuellt.

4. Inriktning och ekonomisk fördelning av planen

Prioriteringarna i länsplanen utgår från de transportpolitiska målen med tillhörande etappmål liksom regionala målsättningar inom kommunikationsområdet och andra områden som påverkar eller påverkas av transporter och infrastruktur. Särskilt vägledande är prioriteringen *Stärk tillgängligheten* i den regionala utvecklingsstrategin Vårt Gotland 2040 med inriktningarna *utveckla hållbara och fossilfria transportsystem*, *utveckla Gotlands förbindelser med omvärlden* och *öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar*, liksom prioriteringen *Gå före i klimat- och energiomställningen*.

Planens inriktning kan sammanfattas i följande punkter:

- Tillgänglighet och framkomlighet – säkerställ att alla transportslag och alla trafikanter kommer fram över hela ön och mellan Gotland och fastlandet.
- Trafiksäkerhet – skapa säkrare vägar, gator och trafikmiljöer för alla på Gotland.
- Hållbarhet – ställ om transportsektorn på Gotland till mer hållbara transportslag.

4.1 Prioriterade åtgärder och åtgärdestyper

Enligt regeringens direktiv ska åtgärder som överstiger 75 miljoner kronor i länsplanen namnges och prioriteras av länsplaneupprättaren. Länsplaneupprättaren kan välja att även namnge objekt som understiger 75 miljoner kronor. Övriga investeringsåtgärder som understiger kostnadsgränsen, så kallade trimningsåtgärder, finansieras inom länsplanens åtgärdsområden.

4.1.1 Namngivna objekt

Sedan föregående plan ligger objektet Visborg cirkulationsplats inplanerat för genomförande. Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för fordonstrafik i korsningen väg 142 Färjeleden/Allégatan/Langs väg. Korsningen 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.

Inom ramen för objektet finns även en ny gång- och cykeltunnel under väg 142 utredd. I planprogram Visborg pekas i stället en gång- och cykelbro över Färjeleden ut på en delvis annan plats och Region Gotland väljer därför att inte gå vidare med en gång- och cykeltunnel inom ramen för objektet.

	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Total
Kostnader	3	5	5	7,6	10	10	40,6
	Vägplan						
				Bygghandling	Produktion		

Tabell 4.1 Väg 142 Visborg cirkulationsplats (exklusive GC-port och GC-väg)

4.1.1.1 Kandidater namngivna objekt

I ÅVS *Fördjupad utredning Fårö* finns ett framtaget förslag på sommarcykelväg längs med den västra sidan av väg 699, på en sträcka om 11,9 km mellan Fårösundsledens färjeläge i Broa och korsningen med vägen Fårö Nystugu. Vid korsningen med Fårö Nystugu ingår anläggningen av en ny gång- och cykelpassage med mittrefug över väg 699.

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för fotgängare och cyklister utmed vägen under snö- och isfria perioder. Investeringskostnaden uppgår till 70 miljoner kronor. Åtgärden främjar tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärden främjar framkomligheten för samtliga åldersgrupper, men framför allt för barn och unga då de kan ta sig längre sträckor på egen hand när trafiksäkerheten förbättras. Anläggandet bedöms samtidigt påverka natur- och kulturmiljö negativt. Under 2025 pågår ÅVS *Bristande trafiksäkerhet samt bristande tillgänglighet för gång och cykel på väg 143 på sträckan Visby och Roma* som sannolikt genererar förslag möjliga att prioritera in i nästa planomgång. Eftersom pendling och tillgängligheten för gotlänningar ska prioriteras planeras Sommarcykelväg 699 inte in för genomförande i nuläget.

4.1.2 Åtgärdsområde Trafiksäkerhet

För att bidra till trafiksäkerhetsmålen krävs 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.

Antalet omkomna och allvarligt skadade fotgängare, cyklister och mopedister är förhållandevis få på de regionala statliga vägarna, men oavsett detta behövs det åtgärder för att anpassa infrastrukturen till denna typ av trafikanters förutsättningar. 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 passager för gående och/eller cyklist/mopedist (så kallade 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.

4.1.3 Åtgärdsområde Kollektivtrafik

På Gotland är bilanvändandet utbrett och kollektivtrafiken har svårt att konkurrera. Prioriterade åtgärdsstyper avseende kollektivtrafik bör vara förbättrade möjligheter att ta sig till och från hållplatserna till fots eller med cykel (se avsnitt 3.3) samt förbättrade hållplatsmiljöer. I Regional Cykelplan Gotland ingår insatsen: *Öka måluppfyllelsen kring cykelparkeringar enligt Gotlands kollektivtrafiks hållplatshandbok* med tillhörande aktivitet: *Ta fram kriterier för urval och prioritering avseende vilka hållplatser som har störst potential att bidra till fler kombinationsresor om det fanns möjlighet till cykelparkering vid hållplats. Ta fram en prioriteringsordning.*

I *Trafikförsörjningsprogram 2024–2033* finns mål för tillgänglighetsanpassning av hållplatser för funktionsnedsatta respektive för restidskvot för restid med kollektivtrafiken. Således är åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet liksom för tillgänglighetsanpassning av hållplatser prioriterade åtgärdsstyper avseende kollektivtrafik. Åtgärder bör även riktas mot att minska restiderna där möjligheten och behovet finns samt att främja attraktiviteten och komforten. Region Gotland, har utifrån en intern framkomlighetsutredning, spelat in en lista till Trafikverket med åtgärdsförslag för en förbättrad kollektivtrafik. Det handlar i stor utsträckning om att förbättra, flytta eller tillgänglighetsanpassa hållplatser utmed det regionala busslinjenätet.

4.1.4 Åtgärdsområde Cykelutveckling

Utifrån riktlinjer i Gotlands översiktsplan *Vårt Gotland 2040* bör cykelåtgärder syfta till att

- ta hänsyn till barn genom att möjliggöra säkra cykelstråk mellan målpunkterna skola, bostad och fritidsaktiviteter.
- gynna arbetspendling och skolcykling, men även andra viktiga målpunkter med samhällsservice ska prioriteras. Cyklister ska erbjudas bra och säkra cykelparkeringar nära viktiga målpunkter.

Ytterligare riktlinjer i översiktsplanen innebär att pendlingsstråk för cykel ska prioriteras utefter vad som framgår i *Regional Cykelplan Gotland* och att cykelleder som underlättar ett

aktivt friluftsliv året runt bör planeras. I *Regional Cykelplan Gotland* lyfts utöver det följande perspektiv in som underlag för prioritering:

- Skapa sammanhängande cykelstråk: bygg saknade länkar och utveckla befintliga cykelvägar för ökad trafiksäkerhet.
- Skapa bättre förutsättningar för cykling där potentialen för cykling är som störst, för att fler ska välja att resa med cykel.
- Skapa möjligheter för cykelturismen. Cykelplanens prioritering *Cykling för rekreation och turism* innehåller aktiviteten att arbeta för en regional cykelturismled på Gotland. I arbetet med att peka ut en sådan led kan ytterligare behov identifieras som då också bör göras möjliga att prioritera in.
- Skapa bättre förutsättningar för kombinationsresor genom att anlägga saknade sträckor till hållplatser eller bytespunkter.

För att nå framgång i utvecklandet av det cykelvägnät som pekas ut i cykelplanen kommer olika typer av åtgärder vara lämpliga för olika platser. Arbetet behöver ske smart, genom att peka ut befintliga sträckor, titta på möjligheten att anlägga infrastruktur av lite lägre standard med mera. Valet av åtgärd behöver anpassas efter ett antal faktorer så som potential, trafiksäkerhet, cykelbarhet och möjlighet till finansiering.

Region Gotland har beslutat att prioritera in en åtgärd för främjad cykling på del av väg 148 inom ramen för Trafikverkets pågående vattenskyddsprojekt (RF, 2025-06-16, § 116). 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. Breddningen utgör inte en fullskalig cykelväg eller ett cykelfält i dess rätta bemärkelse och kan därför utifrån Trafikverkets nuvarande riktlinjer inte skyltas som cykelväg, men kommer i praktiken utgöra en vägren möjlig att cykla i. Åtgärden finansieras inom åtgärdsområdet.

Inom åtgärdsområdet vill Region Gotland lyfta som särskilt prioriterat att 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 cyklisterna 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.

Den gång- och cykeltunnel som ska byggas i Färjeledsranden inom ramen för exploateringsprojekt stadsutvecklingsprojekt Visborg kan medfinansieras från länsplanen till ett belopp om maximalt 36 miljoner kronor.

4.1.5 Statlig medfinansiering

Region Gotland har ett samlat åtgärdsområde för området statlig medfinansiering. I andra regioner där flera kommuner konkurrerar om pengarna kan det finnas behov av tydliga prioriteringsgrunder, och därmed flera åtgärdsområden för statlig medfinansiering för olika åtgärdstyper. För Region Gotlands del är inte behovet lika stort, dels eftersom regionen själv är den enda part som kan söka och ta del av pengarna och dels eftersom det historiskt sett har funnits medel att bevilja de ansökningar som skickats in, under förutsättning att de

uppfyllt kraven i *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.*

Under perioden 2022–2024 har Region Gotland genomfört fyra åtgärder som beviljats statlig medfinansiering och därmed har medel kunnat betalas ut för första gången sedan 2017. Utöver detta pågår ytterligare en åtgärd som beräknas färdigställas under kommande år.

4.2 Ekonomisk fördelning av planen

Gotlands preliminära planeringsram i regeringens direktiv är 343 miljoner kronor, vilket är en ökning jämfört med föregående planperiod. Efter en avräkning mot utfall och prognosticerat utfall av länsplanemedel perioden 2022–2025 är den totala preliminära planeringsramen för perioden 2026–2037, 371 miljoner kronor. Trafikverket gör en årlig fördelning som innebär att medlen fördelas jämnt över planperioden. Därutöver hanteras avräkningen för plan 2022–2025 under planperiodens fyra första år. Det gör att planen blir framtung, med 36 miljoner kronor att planera för per år 2026–2031, medan fördelningen därefter är 29 miljoner kronor per år. Som länsplaneupprättare kan Region Gotland välja att omfördela mellan åren för att göra planen än mer framtung, förutsatt att totalsumman blir densamma. Eftersom Trafikverket bedömer att det finns begränsat med genomförbara åtgärder under planens fyra första år är det inte aktuellt för Region Gotland.

Utslaget över hela planperioden fördelas knappt 20 procent till medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet och resterande medel till åtgärder på det statliga vägnätet. Drygt 20 procent av planen fördelas till åtgärdsområde trafiksäkerhet, **åtta-tio** procent till åtgärdsområde kollektivtrafik och **knappt** 40 procent till åtgärdsområde cykelutveckling. Ofta leder cykelfrämjande åtgärder också till ökad trafiksäkerhet och vice versa. Även inom åtgärdsområdet statlig medfinansiering finansieras trafiksäkerhets-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder. **Fördelningen mellan åtgärdsområdena baseras på dialog med tekniska nämnden respektive Trafikverket om vad som är möjligt att upparbeta inom respektive område, på direktiven från regeringen som premierar trafiksäkerhetsåtgärder, liksom på Region Gotlands prioritering av cykelåtgärder där breddning av väg 148, sommarcykelväg längs med väg 702 på Fårö, liksom medfinansiering till gång- och cykeltunnel i Färjeleds rondellen är tre kostsamma åtgärder som framhålls särskilt.**

	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	10%8%
Åtgärdsområde cykelutveckling	2018	2018	2018	2018	8072	40	32	40%38%
Namngivna objekt								
Visborg, cirkulationsplats			3	5	8	33		11%
Summa åtgärder	36	36	36	36	144	116	116	100%

Tabell 4.3 Fördelning av länsplanemedel, miljoner kronor, **prisnivå 2025–02.**

Trafikverket ansvarar för att informera regionen om betydande förändringar i objekt och investeringar. Länsplaneupprättaren tar beslut i de fall betydande förändringar sker under planperioden, medan Trafikverket hanterar mindre löpande justeringar.

Hur fort projekten har möjlighet att framskrida påverkas av de tidsrestriktioner som väghållningsmyndigheten i Trafikverket Östra regionen beslutat om avseende vägarbeten på stora delar av det statliga vägnätet på Gotland. Dessa innebär att det längs utpekade vägar inte får vidtas vägarbeten eller åtgärder som innebär framkomlighetsinskränkningar för trafikanter, under perioden vecka 25 till och med vecka 32. Det gör att perioden det går att genomföra investeringar på vägnätet är kortare på Gotland än på många andra platser.

4.2.1 Förändringar jämfört med länsplan 2022–2033

Jämfört med föregående planomgång har störst förändring skett avseende andelen medel som fördelas till trafiksäkerhet och kollektivtrafik. Det är i enlighet med regeringens direktiv som bland annat innebär att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. I föregående plan ingick trafiksäkerhet och kollektivtrafik i ett och samma åtgärdsområde och fördelades då sammantaget 18 procent av den ekonomiska ramen. I denna planomgång fördelas **tio åtta** procent till åtgärdsområde kollektivtrafik och 22 procent till åtgärdsområde trafiksäkerhet. Det har möjliggjorts av en något lägre fördelning till statlig medfinansiering (19 procent jämfört med 24 procent), namngivna objekt (11 procent jämfört med 14 procent) och åtgärdsområde cykelutveckling (**38 40** procent jämfört med 43 procent).

I föregående planomgång, länsplan 2022–2033, ingick två namngivna objekt. *Klintebamn korsningsåtgärd* kommer att vara genomförd vid start av den nya planperioden och därför kvarstår enbart ett namngivet objekt i länsplan 2026–2037.

5. Effektbeskrivning

I kapitlet beskrivs förväntade effekter av planförslaget.

5.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning

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.¹⁹

Ett avgränsningssamråd genomfördes 18 februari 2025, tillsammans med Trafikverket och Länsstyrelsen, för att koncentrera arbetet på de frågor som är de mest relevanta för länsplanen. Se tabell 5.1 för vilka fokusområden och miljöaspekter det bedömts att planens genomförande kan medföra en betydande påverkan.

Fokusområde	Klimat	Landskap och naturresurser	Hälsa och befolkning
-------------	--------	----------------------------	----------------------

¹⁹ Metodiken i MKB-arbetet utgår från Trafikverkets metodik för miljöbedömningen av nationell transportplan 2026–2037.

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

Tabell 5.1 Fokusområden och miljöaspekter

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.

5.1.1 Sammanfattade slutsatser, miljöbedömningen

- Länstransportplanen bedöms ha en svag positiv påverkan vad gäller *fokusområdet Klimat*. Koldioxidutsläppen från transporterna 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 projekteras och det kommer finnas möjlighet att vidare utreda effekterna avseende 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 objektet *Visborg, cirkulationsplats*. Objektet innebär en risk att skyddsklassade träd påverkas och ligger nära naturreservatet Södra hållarna. Naturreservatet bedöms inte påverkas, men de skyddsvärda träden behöver beaktas vidare i planeringsprocessen hos Trafikverket.

En bedömning har gjorts av hur de föreslagna åtgärderna i planen påverkar möjligheten att uppfylla relevanta nationella miljökvalitetsmål. Planen bedöms bidra positivt till målet *God bebyggd miljö*, genom inriktningen på ökad trafiksäkerhet, ökad fysisk aktivitet genom gång- och cykelfrämjande åtgärder samt ökad tillgänglighet till transportsystemet. Planen bedöms bidra något positivt till målet *Begränsad klimatpåverkan*, eftersom de åtgärder som föreslås

bedöms ge en viss minskning av koldioxidutsläpp genom omfördelning från fordonstrafik till gång och cykel. Miljökvalitetsmålet *Frisk luft* bedöms påverkas svagt positivt 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).

5.2 Övriga effekter av planförslaget

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Trafikverket genomför samlade effektbedömningar (SEB) för att analysera hur en viss åtgärd bidrar till detta mål. I en SEB identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

5.2.1 Visborg cirkulationsplats

Att ersätta befintlig trafiksignal med cirkulationsplats bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt då korsningens kapacitet och trafiksäkerhet förbättras. Bilresenärer får den största förbättringen genom minskad restid för såväl personbilstrafik som godstransporter. Trafiksäkerheten för motorfordon förbättras av en cirkulationsplats. Lösningen ger generellt färre dödade och skadade. Det finns risk för att skyddsklassade träd kan påverkas negativt. Åtgärden kan därför påverka ekosystemtjänster negativt.

5.2.2 Åtgärdsområde Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsåtgärder syftar till att minska antalet dödade och allvarligt skadade i transportsystemet men bidrar också många gånger till måluppfyllnad inom andra områden. Åtgärder för bättre hastighetsefterlevnad på väg bidrar även till bättre luftmiljö, minskade koldioxidutsläpp, mindre buller och jämnare trafikflöden. I länsplanen ökas medlen till trafiksäkerhet jämfört med länsplan 2022–2033. Även med den högre ambitionsnivån kommer gapet mellan tillståndet och det som behövs för att nå en förbättrad trafiksäkerhet vara stort. Prioritering sker därför där bristerna, behoven och trafiksäkerhetsnyttan är som störst.

5.2.3 Åtgärdsområde Kollektivtrafik

Åtgärder som främjar ökat kombinationsresande och åtgärder som främjar barn, unga, äldre och funktionshindrades möjligheter att resa kollektivt bidrar till måluppfyllelse inom trafikförsörjningsprogrammet och nationella mål. Det kan dock vara kostsamt att åtgärda hållplatser då det ibland innebär utökade markanspråk, större markarbeten och andra anläggningstekniska svårigheter. Den samhällsekonomiska nyttan beror på antalet resenärer som nyttjar hållplatsen. Prioritering sker därför där bristerna, behoven och potentialen är som störst.

5.2.4 Åtgärdsområde Cykelutveckling

Cykeln är ett resurseffektivt transportmedel som kan förbättra tillgänglighet, folkhälsa, trafiksäkerhet, närmiljö och klimat. Genom att arbeta med cykelfrämjande åtgärder skapas

ett mer hållbart, hälsosamt, **säkert** och effektivt transportsystem, vilket har betydelse ur samtliga tre hållbarhetsperspektiv.

5.2.5 Åtgärdsområde Statlig medfinansiering

Inom åtgärdsområdet statlig medfinansiering innefattas åtgärder för trafiksäkerhet, cykel, kollektivtrafik och miljö. Dessa ger positiva effekter för tillgänglighet, trafiksäkerhet och hälsa utifrån olika gruppers behov samt har positiva effekter för miljön. Kommunens fortsatta trafiksäkerhetsarbete är avgörande för att nå trafiksäkerhetsmålen om döda och allvarligt skadade liksom för att nå målet om andel cykling av det totala antalet resor, som ställts upp inom *Regional Cykelplan Gotland*.

6. Genomförande

Region Gotland ansvarar enligt *förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263)* för att ta fram länsplanen för regional transportinfrastruktur. Trafikverket beslutar om de statliga åtgärderna och den statliga medfinansieringen, och för genomförandet av de statliga åtgärderna i planen. I vilken omfattning planerna kan genomföras beror delvis på storleken på de medel som regeringen och riksdagen årligen anvisar i statsbudgeten och på Region Gotlands budget. För Region Gotland är utgångspunkten Region Gotlands/tekniska nämndens strategiska plan och budget. Av den framgår vilka specifika objekt som avses prioriteras under de kommande åren, om ekonomiska förutsättningar finns. Region Gotlands budget beslutas vanligtvis i juni. Beslut om vilken skattesats (kommunalskatt) som ska tillämpas beslutas i november. Därefter tar respektive nämnd sina budgetbeslut.

Ett effektivt genomförande förutsätter kontinuerlig dialog. Regionledningsmöten mellan regionledningarna på Trafikverket och Region Gotland ska hållas. Här tas större strategiska frågor upp: information, behov, underlag och prioriteringar av kommande åtgärder. Därutöver är samverkan mellan Trafikverket och Region Gotland kring modell och ansökningsförfarande avseende statlig medfinansiering viktig, med uppföljning och dialog kring processen.

6.1 Planeringssystemet - åtgärder på det statliga vägnätet

Alla formella planeringsprocesser avseende åtgärder på det statliga vägnätet ska föregås av en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). En ÅVS är ett arbetssätt som grundar sig på dialog och som görs tidigt i planeringen för att Trafikverket tillsammans med andra aktörer ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder. ÅVS kan initieras såväl av Trafikverket som av Region Gotland eller tredje part. Trafikverket tar årligen beslut om vilka utredningar som är prioriterade att starta.

I ÅVS testas olika alternativa åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär en stegvis analys av vilka åtgärder som behövs för att lösa ett behov: 1. tänk om, 2. optimer, 3. bygg om, 4. bygg nytt. I första hand ska problem försöka lösas genom åtgärder enligt steg 1 och 2. Om det inte är möjligt går man vidare till konkret byggåtgärd, steg 3 och 4. Ibland är det mest effektiva en kombination av åtgärder.

De förslag på åtgärder som tas fram kan finansieras eller medfinansieras av länsplan, men en ÅVS kan även generera förslag på åtgärder som omhändertas/finansieras av annan part.

Åtgärder enligt steg ett och två i fyrstegsprincipen kan inte finansieras med medel i länsplan.

6.2 Statlig medfinansiering

Region Gotland/tekniska nämnden kan ansöka om statlig medfinansiering enligt *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* Ansökan skickas till Trafikverket som ansvarar för beslut om och utbetalningar av statlig medfinansiering. Statlig medfinansiering kan beviljas med upp till 50 procent av en åtgärds totalkostnad. Beslut om statlig medfinansiering tas innan byggstart av åtgärd och utbetalning sker när åtgärden är genomförd och slutbesiktad.

Region Gotland kan söka statlig medfinansiering för åtgärder för trafiksäkerhet, cykel, kollektivtrafik och miljö på kommunala gator och vägar. Åtgärderna kan exempelvis utgöras av planskilda korsningar, cirkulationsplatser, busskuddar, bussklackar och chikaner, trafiksäkerhetshöjande och hastighetssäkrade passager, belysning, bussgator, busshållplatser och kollektivtrafikprioritet i signalanläggningar.

Bilagor

Bilaga 1 Miljökonsekvensbeskrivning