



# Remissammanst ällning Förslag till länsplan för regional transportinfrastr uktur 2026–2037

Framtagen av regionstyrelseförvaltningen

Datum 2025-12-08

Ärendenr RS 2024/2477

Version [1.0]

## Remissammanställning Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037

### Innehåll

<b>1. Inledning .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Övergripande synpunkter.....</b>	<b>2</b>
<b>3. Synpunkter på kapitlet Brister och behov i transportsystemet .....</b>	<b>3</b>
3.1 Kommunikationerna till och från Gotland .....	3
3.2 Gotlands vägar och gator .....	4
2.1 Förvaltningens kommentar .....	5
<b>4. Synpunkter på åtgärder och åtgärdsområden .....</b>	<b>5</b>
4.1 Namngivet objekt: Visborg cirkulationsplats.....	6
4.2 Åtgärdsområde Trafiksäkerhet .....	7
4.3 Åtgärdsområde Kollektivtrafik .....	7
4.4 Åtgärdsområde Cykelutveckling .....	8
4.5 Åtgärdsområde Statlig medfinansiering .....	8
4.6 Förvaltningens kommentar .....	9
<b>5. Synpunkter kopplat till klimatanpassning och miljökonsekvensbeskrivningen ....</b>	<b>10</b>
5.1 Förvaltningens kommentar .....	10
<b>6. Övriga synpunkter.....</b>	<b>10</b>
6.1 Förvaltningens kommentar .....	11
<b>Bilaga 1.....</b>	<b>12</b>

## 1. Inledning

Regionstyrelsen beslutade 2025-09-02 att sända förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur på remiss med remisstiden 2025-09-02 till 2025-10-28. Förslaget skickades till 53 remissinstanser, se bilaga för fullständig sändlista. Förslaget har även funnit tillgängligt för allmänheten på Region Gotlands hemsida. I rapporten görs en sammanställning av inkomna synpunkter.

Totalt 22 svar inkom, varav fyra avstod yttrande. Följande instanser har svarat på remissförslaget:

- Barn- och utbildningsnämnden (*avstår yttrande pga. tidsbrist*)
- Cykelfrämjandet Gotland (hädanefter Cykelfrämjandet)
- Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden (*avstår yttrande pga. tidsbrist*)
- Hela Sverige ska leva Gotland (hädanefter HSLG)
- Hälso- och sjukvårdsnämnden (*avstår yttrande pga. berör ej HSN:s verksamheter*)
- LRF Öst (hädanefter LRF)
- Länsstyrelsen Gotlands län (hädanefter Länsstyrelsen)
- Miljö- och byggnämnden
- Nynäshamns kommun
- Oskarshamns kommun
- Polismyndigheten Polisområde Gotland (hädanefter Polisområdet)
- Region Kalmar län
- Region Stockholm
- Sjöfartsverket
- Socialdemokraterna
- Socialnämnden
- Tekniska nämnden
- Trafikverket
- Uppsala Universitet Campus Gotland (*inga synpunkter*)
- Visby Airport Swedavia (hädanefter Swedavia)
- Vänsterpartiet
- Östsvenska Handelskammaren

## 2. Övergripande synpunkter

*Trafikverket* anser att förslaget till länsplan ger en god bild av Gotland läns förutsättningar. *Miljö- och byggnämnden* gör bedömningen att länsplanen väl integrerar den regionala utvecklingsstrategins mål och prioriteringar, liksom översiktsplanens inriktningar gällande transportinfrastruktur och cykelplanering samt pågående stadsutvecklingsprojekt Visborg. *Region Stockholm* anger att planen är väl avvägd och tydligt inriktad på hållbarhet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. *Socialnämnden* ser positivt på planens inriktning och anger att planen innehåller flera åtgärder som kan förbättra vardagen för äldre, personer med funktionsnedsättning, barn och unga och bidra i det brottsförebyggande arbetet.

### 3. Synpunkter på kapitlet Brister och behov i transportsystemet

#### 3.1 Kommunikationerna till och från Gotland

*Region Stockholm* anger att planförslagets betoning av Gotlands förbindelser till fastlandet, särskilt via Nynäshamn och Arlanda, är av stor betydelse ur ett storregionalt perspektiv och delar uppfattningen att dessa kopplingar är avgörande för Gotlands långsiktiga tillgänglighet och utveckling. *Nynäshamns kommun* instämmer i att väg- och järnvägsanslutningarna till de hamnar som trafikeras av Gotlandstrafiken är av stor vikt för att säkerställa att gods- och persontransporterna mellan Gotland och fastlandet fungerar. *Region Kalmar län* understryker den avgörande funktion som färjelinjen mellan Visby och Oskarshamn har för personresor och gods och lyfter investeringar som finns med i nationell plan och i Kalmar läns länsplan som viktiga också för Oskarshamns hamn (fortsatta investeringar på E22 i nationell plan och väg 37/47 Oskarshamn-Bockara som nästa stora objekt i Kalmar läns transportplan). *Oskarshamns kommun* påtar att det är av mycket stor vikt att få ett långsiktigt besked om att Oskarshamn gäller som sydlig anslutningshamn för trafiken till Gotland. Först då kan kommunen satsa kommunala medel för angelägen renovering av terminal och kajanläggning i Oskarshamn.

*Vänsterpartiet* betonar vikten av förändrad styrning och förhållningssätt från staten vad gäller färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Färjetrafiken bör ses som ersättning för väg och styras och finansieras som annan infrastruktur i statens budget. *LRF* anger att höga kostnader för transport av gods och jordbruksprodukter till och från Gotland är en växande utmaning och ser behov av analyser av hur färjeavtalets prisnivåer påverkar livsmedelsproduktionen, konkurrenskraften och totalförsvarets förmåga till livsmedelsförsörjning. *HSLG* anser att Gotland behöver en särskild ö-politik, speciellt vad gäller transporter och infrastruktur. *Sjöfartsverket* konstaterar att sjöfarten är helt avgörande för Gotlands tillgänglighet och försörjning samtidigt som Region Gotland saknar större möjligheter att inom ramen för länsplanen avsätta medel till särskilda satsningar på sjöfarten i transportsystemet. *Östsvenska handelskammaren* anser att sjöförbindelserna är affärskritiska och lyfter att nya avtalet 2027–2035 innebär en risk för högre priser och kapacitetsbrist vid toppar, vilket kan få en direkt påverkan på gods, besöksnäring och arbetsresor.

*Tekniska nämnden* anger att det är bra att behov av hamnsatsningar i Visby, Klintehamn och Kappelshamn (reservhamn) lyfts fram i planförslaget. *Sjöfartsverket* understryker vikten av att hamnarna betraktas som sammanhållna system, där olika typer av verksamheter och fartygstrafik organiseras på ett sätt som säkerställer trygg och effektiv trafik. *Sjöfartsverket* lyfter särskilt att Slite hamns funktion och säkerhet måste beaktas i den fortsatta planeringen. *Östsvenska handelskammaren* skriver angående Klintehamn om behov av att förbättra infrastrukturen, som behöver utformas så att tung trafik och lantbruk inte låses in. Avseende Visby hamn anger *Östsvenska handelskammaren* att det idag är något av en flaskhals med trång avgångshall, trängsel på Färjeleden och för små vänt- och logistikytor för fordon och godshantering som kräver åtgärder. *Vänsterpartiet* lyfter som förbättringsområden bättre cykelparkeringar och bättre belysning vid hamnområdet, liksom insatser för att underlätta för resenärer att ta cykeln eller lådcykeln på färjan.

*Tekniska nämnden* anger att tillgängligheten till Visby flygplats behöver förbättras och är positiv till att Trafikverket ämnar starta en vägnätsutredning för att se över väghållarskapet för Broväg (del av), Hangarvägen och Lummelundsväg/149 (del av). *Tekniska nämnden* vill också understryka att det behövs vägnätsutredningar på andra delar av Gotland där

Trafikverket signalerat att en översyn av det statliga väghållarskapet är aktuellt. *Swedavia* delar Region Gotlands bedömning att väghållarskapet bör gå från kommunalt till statligt avseende anslutningen till Visby flygplats. Dock anser *Swedavia* att Trafikverkets vägnätsutredning inte utgör ett hinder för genomförande av nu pausade åtgärder (cirkulationsplats och gång-/cykelväg) till flygplatsen och beklagar tekniska nämndens beslut 2025-05-14, §109, att pausa projektet avseende cirkulationsplats samt gång- och cykelväg mellan flygplatsen och centrala Visby. *Swedavia* anger att fortsatt arbete för att förbättra tillgängligheten till flygplatsen genom såväl kollektivtrafik som gång och cykelväg är nödvändigt för att nå ett klimatneutralt Gotland 2040 och *Swedavias* vision om fossilfri flygplats 2030 och att det bör ingå i länsplanen som en prioriterad åtgärd. *Östsvenska Handelskammaren* anser att anslutningen till Visby flygplats måste stärkas med cirkulationsplats, färdigställande av gång- och cykellänkar samt tätare kollektivtrafik för att säkra snabba, robusta arbetsresor och stärka näringslivets konkurrenskraft. *Vänsterpartiet* lyfter att det i anslutning till flygplatsen behövs insatser för att underlätta för cykling och cykelparkering, exempelvis avseende belysning och väderskydd, liksom att cykelvägen från centrala Visby behöver utvecklas.

### 3.2 Gotlands vägar och gator

*Cykelfrämjandet* ställer sig positiv till möjligheten som framgår i planförslaget för kommunen att själv bygga cykelväg i närheten av statligt vägnät och ser tekniska nämndens möjlighet att söka medfinansiering från länsplanen för att exempelvis rusta upp de delar av den gamla banvallen som löper över kommunal mark, som en framkomlig väg för att förverkliga ett över ön nät av godkända cykelleder för rekreation och turism.

*LRF* och *Östsvenska handelskammaren* lyfter vikten av framkomlighet för transporter kopplade till de gröna näringarna liksom risken att trafiksäkerhetsåtgärder försämrar framkomligheten i onödan. *LRF* är glada att se att länsplanen belyser att en robust infrastruktur med god framkomlighet för fordon kopplade till livsmedelsproduktionen är viktigt för regionen men vill att det också ska framgå att det är av största vikt även sett till beredskap. *LRF* anser att ett generellt problem är att länsplanen saknar mål om transporter kopplade till samhällsviktig verksamhet och föreslår att länsplanen kompletteras med ett mål om robusthet. *LRF* anser vidare att skrivningar om bärigheten på regionens vägar behöver utvecklas mer i länsplanen. *Östsvenska handelskammaren* påpekar att BK4-nät finns utpekad, men inget nät för HCT. Detta behövs för att klara 34,5 meter långa lastbilar.

*Socialnämnden* vill poängtera att framkomlighet och kvalitet på det statliga vägnätet och de enskilda vägarna, både sommar- och vintertid, är av största vikt för hemtjänstens och hemsjukvårdens framkomlighet till brukare. Att problematiken kring det enskilda vägnätet på Gotland lyfts fram anser *LRF* vara bra. *LRF* anser dock att särskilda medel för enskilda vägar bör införas, alternativt att en pott införas som kan utgöra medfinansiering mot andra investeringsbidrag som kan sökas. *LRF* anser att investeringar i det enskilda vägnätet ger bättre nytta för den regionala utvecklingen än stora satsningar på cykelpendlingsvägar till och från tätort. *Trafikverket* delar uppfattningen i planförslaget att det vore önskvärt med en modell för det löpande drifts- och underhållsarbetet kopplat till enskilda vägar och anser att möjligheten att avsätta medel för att åtgärda behov av reparationer på broar där livslängden är uppnådd borde beaktas i det fortsatta arbetet. *HSLG* anser att det enskilda vägnätet har en betydande roll för att förbättra tillgängligheten för samtliga delar av Gotland och att medel därav tydligt ska finnas avsatta i planen för kommande investeringar. *HSLG* anger

att om väghållaransvar ändras för enskilda vägar behöver förändringar ske i samråd med markägare och lokala intresseorganisationer.

*Vänsterpartiet* tycker att det funktionella vägnät som pekats ut som viktigast för den nationella tillgängligheten av Trafikverket bör omfatta kopplingen mellan centrala Visby och flygplatsen.

## 2.1 Förvaltningens kommentar

Region Gotland kommer att inleda ett arbete för att fördjupa kunskapen om de faktiska kostnaderna för att transportera gods med färjetrafiken. Avseende behovet av särskild ö-politik har Region Gotland avsatt medel i budget för 2026 för att stärka upp och samordna Region Gotlands arbete med ö-frågan.

Skrivningar förtydligas i länsplanen om behovet av vägnätsutredningar. Avseende de pausade åtgärderna cirkulationsplats och gång-/cykelväg till flygplatsen utgör det i dagsläget åtgärder på kommunal väg och kan således inte finansieras i länsplanen (mer än som medfinansiering).

Gotlands länsplan ställer inte upp några nya mål utan är ett verktyg för att uppfylla redan beslutade mål på nationell och regional nivå, exempelvis de transportpolitiska målen och effektmål i den regionala utvecklingsstrategin, till exempel *God beredskap och god förmåga att hantera samhällsstörningar*. Regionstyrelseförvaltningen förstärker skrivningar om beredskap under en ny rubrik: *2.3 Transportsystemets betydelse för civil och militär beredskap*. Investeringar för ökad bärighet finansieras i nationell plan.

Vad gäller enskilt vägnät har Gotland en speciell situation där det i hög utsträckning saknas vägsamfälligheter. I praktiken är det därför Region Gotland (genom tekniska nämnden) som underhåller enskilt vägnät med statsbidrag, och Region Gotland (genom tekniska nämnden) som kan söka medel för investeringar i enskilt vägnät ur nationell plan, så kallat särskilt driftsbidrag. För att få särskilt driftsbidrag krävs att Region Gotland bidrar med 30–60 procent av kostnaden ur egen budget. För 2026 uppskattas potten möjlig för Region Gotland att söka uppgå till ungefär tre miljoner kronor. Som jämförelse har Region Gotland innevarande år ansökt om särskilt driftbidrag på några 100 000 kronor totalt. Eftersom den pott som redan finns i nationell plan inte till fullo nyttjas i dagsläget avsätts ingen särskild pott till enskilt vägnät i länsplanen. Ett uppdrag om översyn av enskilda vägar hanteras av teknikförvaltningen idag och rapporterades till tekniska nämndens arbetsutskott i form av ett informationsärende under våren 2025. Tekniska nämnden har efterfrågat ett fördjupat beslutsunderlag.

Att kopplingen mellan centrala Visby och flygplatsen inte är med i Trafikverkets utpekande av funktionellt prioriterat vägnät idag kan ha att göra med väghållarfrågan, att sträckningen är kommunal. Region Gotland och Trafikverket tar frågan vidare i dialog.

## 4. Synpunkter på åtgärder och åtgärdsområden

*Länsstyrelsen* anser över lag att planen prioriterar viktiga åtgärder men hade önskat att det tydligare framgick vilka avvägningar utifrån samhällsekonomi och regionala eller nationella mål som legat till grund för prioriteringen mellan de olika åtgärderna och åtgärdsområdena. *Länsstyrelsen* anser att åtgärder som kan bidra till att minska klimatutsläppen från transportsektorn bör ges större prioritet. *Vänsterpartiet* anger att investeringar ännu tydligare måste styras till åtgärder som underlättar omställningen. Samhällsplaneringen inklusive

infrastrukturplaneringen måste styra mot ett samhälle som är mer oberoende av fossila transporter och där kollektivt resande, cykel och gång är norm.

*Trafikverket* delar bedömningen av vilka områden som är mest angelägna att prioritera. Ur ett genomförandeperspektiv ser dock *Trafikverket* att det finns utmaningar att hinna upparbeta medlen som tilldelats tidigt i planen. Åtgärderna som är aktuella att prioritera under planens första år, särskilt inom åtgärdsområde cykel, är i tidigt skede, vilket innebär att takten som medlen kommer kunna upparbetas är osäker.

*Socialnämnden* vill särskilt lyfta fram att satsningar på tillgänglighetsanpassade hållplatser, säkra gång- och cykelvägar, förbättrad belysning och säkra skolvägar är viktiga för att öka tryggheten och självständigheten i vardagsresandet. Dessa åtgärder har även betydelse för det brottsförebyggande arbetet, då en trygg trafikmiljö minskar risken för utsatthet och otrygghet för barn, unga och äldre.

*Sjöfartsverket* anser att länsplanens investeringar i transportinfrastruktur särskilt bör beakta:

- Att de strategiska hamnarna i Visby, Klintehamn och Slite behåller full kapacitet och säker funktion för linjetrafik (färjetrafik), gods och kryssningstrafik.
- Att planerade mark- och vattenområdesutvidgningar i Visby hamn genomförs med hänsyn till sjöfartens tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet.
- Att utvecklingen av en reservhamn på Kappelshamn genomförs i tid och med en integrerad funktion som omfattar samt säkerställer samverkan mellan sjöfart, militär verksamhet och civil verksamhet.
- Att framtida etableringar i hamnarna och anslutande vägnät remitteras till Sjöfartsverket om de kan påverka sjötrafiken.

#### 4.1 Namngivet objekt: Visborg cirkulationsplats

*Socialdemokraterna* lyfter att en analys bör göras av hur cirkulationsplatsen påverkar trafikflödet längs Färje- och Visbyleden. I rusningstrafik flyter trafiken trögt i cirkulationsplatserna där länsväg 148 korsar Follingboväg respektive Endreväg/Sliteväg, liksom där länsväg 148 korsar Stora Törnekvior/Silikatvägen. Trafikens trögrörlighet sprider sig in på kringliggande vägar och områden. *Socialdemokraterna* ser en risk att den föreslagna cirkulationsplatsen kommer bidra till att ytterligare öka belastningen på Färje- och Visbyleden.

*Cykelfrämjandet* anser att det namngivna objektet är onödigt eftersom det redan finns ett flertal andra möjligheter att ta sig med bil från Visborgsområdet och att man först bör genomföra åtgärder för att minska biltrafiken till och från Visborgsområdet. *Cykelfrämjandet* anger också att den föreslagna åtgärden riskerar att försämra framkomligheten för gående och cyklister om den existerande tunneln försvinner i rondellbygget. *Cykelfrämjandet* anger att det vore mer demokratiskt med en jämnare fördelning av tillgängliga finansieringsmedel mellan tätort och landsbygd. *Socialnämnden* konstaterar att om investeringar koncentreras till större orter riskerar mindre samhällen och landsbygdsområden att inte få del av förbättringarna i tillräcklig omfattning.

*Vänsterpartiet* vill särskilt lyfta fram behovet att Trafikverket gör fler utredningar eftersom det i nuläget är ett underskott på projekt som är färdigutredda och möjliga att lyfta in i

länsplanen. Därför blir länsplanens tyngdpunkt, trots att det finns starka skäl att prioritera annorlunda, alltför kraftigt på insatser för att underlätta fordonstrafik, i detta fall ”*Visborg cirkulationsplats*”. Att underlätta för biltrafiken kommer med risken för ökad biltrafik och därmed ökade koldioxidutsläpp. Även *Socialdemokraterna* konstaterar att det är olyckligt att det för perioden funnit få utredda åtgärder.

*Polisområdet* vill lyfta totalförsvarsperspektivet. Vid val att göra en cirkulationsplats i stället för korsning, så måste den dimensioneras för att långa tunga transportfordon kan ta sig runt utan hinder.

## 4.2 Åtgärdsområde Trafiksäkerhet

*Trafikverket* ser positivt på att länsplanen lagt trafiksäkerhet som ett enskilt åtgärdsområde. *Trafikverket* anser att det är positivt att planen tar upp att hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn för att minska antal omkomna och allvarligt skadade i trafiken men anger att det inte är lämpligt att i en plan för enbart Gotland redovisa utvecklingen av hastighetsefterlevnaden i Trafikverkets Östra region eftersom en nedbrytning per län inte är möjlig. *HSLG* anger att säkerhetsfrågorna för oskyddade trafikanter på landsbygden skall ges särskild uppmärksamhet vid planering och investering i kollektivtrafik, skolskjutsar, hållplatsutformning och belysning.

*Tekniska nämnden* ser positivt på att belysning omnämns som ett åtgärdsförslag under åtgärdsområde trafiksäkerhet. I dagsläget finns mycket kommunal belysning i dåligt skick vid statlig väg och det är därför välkommet att statliga medel från länsplanen kan användas för att investera i ny belysning vid statlig väg där kriterier för belysning uppfylls. *HSLG* anser att det är mycket dåligt att inte samma förutsättningar gäller för alla vägar avseende belysning och menar att statliga medel måste kunna användas för kommunala, och även vid nödvändiga behov, enskilda vägars belysning. *Polisområdet* ställer sig positiv till utbyggnad av vägbelysning, eftersom det har brottsförebyggande fördelar. *Polisområdet* är även positiv till trafiksäkerhetsåtgärder kopplat till oskyddade trafikanter genom utbyggnad av cykelvägar och breddade vägrenar. *Polisområdet* vill dock ta in beaktandet att förändringar av vägar kan ha negativ påverkan på framkomligheten för utryckningsfordon. Vid en förändring av transportinfrastrukturen bör därför ett sådant beaktande alltid tas.

## 4.3 Åtgärdsområde Kollektivtrafik

*Region Stockholm* anser att planens prioriteringar för kollektivtrafik är viktiga. Förbättrad tillgänglighet till hållplatser, kortare restider och bättre komfort bidrar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft i förhållande till bilen. *Tekniska nämnden* ser positivt på att länsplanen innehåller medel för kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet samtidigt som kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet kan delfinansieras inom åtgärdsområde statlig medfinansiering. Samtidigt påpekar *tekniska nämnden* att tillgänglighetsanpassning av hållplatser för funktionsnedsatta och åtgärder för att öka kollektivtrafikens framkomlighet behöver pekas ut som prioriterade åtgärdestyper avseende kollektivtrafik då regionfullmäktige antagit mål om detta i *Trafikförsörjningsprogram 2024–2033*. *Vänsterpartiet* lyfter som ett förbättringsområde tillgänglighetsanpassning av hållplatser för kollektivtrafiken samt belysning i anslutning till dessa. Här anser *Vänsterpartiet* att man bör kunna höja ambitionsnivån i förhållande till hur många resenärer som använder hållplatserna. Om fler hållplatser blir trygga, tillgängliga och upplysta så ökar möjligheten att fler väljer att använda dessa. *Östsvenska handelskammaren* anger att åtgärder för cykel- och kollektivtrafik ska ge pendlingsnytta. Riktad satsning på pendlingsstråk och

tillgängligare hållplatser skulle stärka arbetsmarknaden, samtidigt som det kan gynna besöksnäringen.

*Socialnämnden* anger att den relativt låga andelen medel som fördelas till kollektivtrafik kan innebära att personer utan tillgång till bil fortsatt har begränsade möjligheter att nå samhällsservice, arbete och utbildning. *Länsstyrelsen* efterfrågar mer ambitiösa insatser för att förbättra möjligheterna för kollektivtrafikresor och anger att utveckling av kollektivtrafiken ges låg prioritet i länsplanen. *Länsstyrelsen* anser att det är positivt att Region Gotland avser ta fram åtgärder för att underlätta kombinationsresor vid prioriterade hållplatser. Även *Cykelfrämjandet* anser att det är önskvärt att det skapas bättre förutsättningar för kombinationsresor. *HSLG* lyfter att det är viktigt med samråd med boende i området, som har den bästa uppfattningen och kunskapen om både problem och möjligheter till förbättringar.

#### 4.4 Åtgärdsområde Cykelutveckling

*Region Stockholm* ser positivt på att en så stor andel av planmedlen avsätts för cykelåtgärder. Satsningar på cykelvägar, säkra passager och bättre belysning stärker både hållbarhet, trafiksäkerhet och barn och ungas möjligheter att röra sig tryggt i vardagen.

*Tekniska nämnden* är positiva till förslaget att medfinansiera gång- och cykeltunnel under väg 142 mellan Visborg och Söderväg med medel ur länsplanen. *Cykelfrämjandet* lyfter att de föreslagna åtgärderna är mycket kostsamma och om endast ett ringa antal cyklister kommer att använda denna infrastruktur blir åtgärderna inte alls kostnadseffektiva. Som ett kostnadseffektivt alternativ lyfter *Cykelfrämjandet* möjligheten att inrätta cykelleder för rekreation och turism. Avseende breddning av väg 148 för att möjliggöra cykling och gång i vägkant anger *Cykelfrämjandet* att en sådan åtgärd sannolikt inte uppfattas som särskilt inbjudande, samt att det redan finns andra alternativa sträckningar man kan färdas med cykel till Väskinde. *Cykelfrämjandet* saknar också en kostnadsredovisning av åtgärden. Slutligen välkomnar *Cykelfrämjandet* prioriteringen med en sommarcykelväg längs östra sidan av väg 702.

*Socialnämnden* anger att utformningen av cykelinfrastruktur bör ske med hänsyn till personer med funktionsnedsättning, och att universell utformning bör tillämpas konsekvent.

#### 4.5 Åtgärdsområde Statlig medfinansiering

*Trafikverket* ser positivt på att ett åtgärdsområde helt avsatts för statlig medfinansiering. Trafikverket vill framhålla vikten av att Region Gotland söker medel i samma utsträckning som medel för statlig medfinansiering avsatts, så att länsplanens medel används effektivt. *Trafikverket* har ingen kännedom om åtgärder som är redo för byggstart 2026. *Tekniska nämnden* anger att teknikförvaltningens budget för åtgärder kopplat till kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet för största möjliga måluppfyllnad bör ligga i linje med medfinansieringsmöjligheterna i länsplanen. Nämnden ser det som en fördel att åtgärdsområdet minskas från 24 procent till 19 procent jämfört med föregående plan då den nya fördelningen möjliggör ett större nyttjande av planens totala ekonomiska utrymme.



#### 4.6 Förvaltningens kommentar

Avseende önskemålet att tydliggöra vilka avvägningar som legat till grund för prioriteringen mellan åtgärder och åtgärdsområden är svaret avseende åtgärder att det sedan förra planomgången legat inplanerat ett objekt i länsplanen, *Visborg cirkulationsplats*, och att inga åtgärder i övrigt har valts. Genom att inte låsa upp medel ges en flexibilitet till Trafikverket att kunna planera in åtgärder allt eftersom de finns framme. Utöver *Visborg cirkulationsplats* finns dessutom enbart en kandidat till namngivet objekt, *sommarcykelväg mellan Broa och Sudersand*, vilken inte planeras in eftersom det skulle binda upp en stor andel av länsplanen, samtidigt som det inte bidrar till den av regionfullmäktige prioriterade arbetspendlingen. Vad gäller bakgrunden till fördelning av ekonomiska medel mellan åtgärdsområdena förstärks skrivningarna i planen. Regionstyrelseförvaltningen gör en omfördelning mellan åtgärdsområde cykel och åtgärdsområde kollektivtrafik till följd av remissynpunkterna, där andelen till kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät höjs med åtta miljoner kronor till att utgöra 10 procent av den totala planramen. Åtgärdsområde cykel minskas med motsvarande belopp, eftersom Trafikverket ser svårigheter att upparbeta fördelade medel inom åtgärdsområdet under inledningen av planperioden. Vad gäller andel ekonomiska medel till kollektivtrafiken så kan vidare konstateras att 19 procent av planmedlen är avsatta till medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet och att dessa medel i teorin, om tekniska nämnden så väljer, kan fördelas till enbart kollektivtrafikåtgärder. Det finns ett uppskattat behov av statlig medfinansiering för hållplatser i Visby på totalkostnad 26,5 miljoner kronor. Den totala andelen medel till kollektivtrafikåtgärder i länsplanen är därmed sannolikt betydligt högre än 10 procent. Regionstyrelseförvaltningen anser att fokus i hög grad i planen redan ligger på åtgärder som minskar koldioxidutsläppen från transportsystemet, samt konstaterar att det i dagsläget inte finns fler åtgärder att prioritera mellan.

Vad gäller det enda inplanerade namngivna objektet i planen, *Cirkulationsplats Visborg*, är syftet med åtgärden att förbättra framkomligheten för fordonstrafik i korsningen väg 142 Färjeleden/Allégatan. Åtgärden väntas minska restiden för personbilstrafik och godstransporter samt förbättra trafiksäkerheten för alla trafikanter. Ingen existerande gång- och cykeltunnel kommer att tas bort i samband med bygget.

När Region Gotland bygger om gatumiljöer på kommunal mark ingår ofta belysning då det är en väganordning som bidrar till trafiksäkerhet och tillgänglighet. I sådana fall kan tekniska nämnden söka medfinansiering ur länsplanen för projekten som helhet. Det finns också möjlighet att anlägga belysning vid befintliga gång- och cykelvägar som idag saknar belysning för att öka trafiksäkerhet och tillgänglighet (samt bidra till hållbara transporter). Statlig medfinansiering kan alltså gå till belysning på kommunala vägar och gator men inte till belysning vid enskilda vägar.

Skrivning avseende prioriterade åtgärdestyper inom kollektivtrafiken såväl som skrivning om framkomlighet för utrykningsfordon förtydligas.

Avseende breddning av väg 148 hänvisas till beslut i regionfullmäktige 2025-06-16, § 116.

Avseende utformning av cykelinfrastruktur så är det dyrt att bygga separerade gång- och cykelbanor enligt standard i VGU, och därför, och mot bakgrund av ställningstagande i översiktsplan *Vårt Gotland 2040*, bedömer regionstyrelseförvaltningen att det är relevant med enklare utformningar, exempelvis breddning av väg och sommarcykelväg.

## 5. Synpunkter kopplat till klimatanpassning och miljökonsekvensbeskrivningen

*Länsstyrelsen* saknar åtgärder i länsplanen som uttryckligen syftar till att klimatanpassa infrastrukturen samt en redovisning av hur kostnader för underhåll och nyanläggning påverkas av ett förändrat klimat. Även *Miljö- och byggnämnden* anser att miljöaspekten klimatanpassning ytterligare bör bearbetas i planen. I *Region Gotlands Klimatanpassningsplan* (RF § 174) identifieras åtgärder för transporter och vägnät. Dock saknas både i miljökonsekvensbeskrivningen och i länsplaneförslaget några bedömningar eller analyser kring detta. *Miljö- och byggnämnden* anser att ansvarsfördelning mellan myndighet behöver förtydligas i länsplanen och att de investeringar som planeras och genomförs tar höjd för eventuella effekter av klimatförändringar. *LRF* lyfter också vikten av att ha med klimatanpassning i planeringen.

*Trafikverket* anser att hållbarhetsbedömningen är välskriven och ger en god överblick över vilka utmaningar inom miljöområdet regionen har, även om vissa aspekter, såsom buller, anses svårbedömda. Buller från väg och järnvägar nämns men buller från båtar och flyg saknas. *Trafikverket* lyfter även att en skärpning av luftdirektivet kommer att ske, vilket kan ställa högre krav på planering och åtgärder, vilket inte finns beskrivet i hållbarhetsbedömningen. I bedömningen av planens påverkan på miljö beskrivs att ekosystemtjänster påverkas negativt. Även påverkan på miljöaspekter såsom biologisk mångfald, klimat, luft med mera bör nämnas, då ekosystemtjänster endast syftar till funktioner hos ekosystem som gynnar människor.

### 5.1 Förvaltningens kommentar

Regionstyrelseförvaltningen kompletterar med ett stycke om klimatanpassning under 2.2 *Gotlands vägar och gator*. Kortfattat kan konstateras att klimatanpassningsåtgärder på väg inte belastar länsplanen utan generellt sett hanteras genom nationell plan.

Regionstyrelseförvaltningen kompletterar skrivningar i miljökonsekvensbeskrivningen. Avseende buller så använder Region Gotland samma definition som Trafikverkets bedömningsgrunder för miljöbedömning av nationell plan 2026–2037, vilka återfinns i rapporten *Samrådsunderlag avgränsningssamråd– strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037*.

## 6. Övriga synpunkter

*Trafikverket* anger att det i remissen till länsplan saknas uppgift om planens prisnivå. Länsplanen ska redovisas i prisnivå 2025–02.

*Trafikverket* anser att det vore önskvärt om framtida utredningsbehov konkretiserades. För att Trafikverket ska ha möjlighet att värdera och prioritera utredningsbehoven behöver det tydligare framgå vilka problem/brister i statligt vägnät som utredningarna avser att hantera. *Cykelfrämjandet* anger att "Gång- och cykelförbindelse mellan Visborgsområdet och Södra Hällarna, väg 140" inte borde prioriteras för utredning eftersom det finns andra cykeltunnlar. *Vänsterpartiet* anger att den regionala cykelplanen bör vara styrande för vilka åtgärder som utreds gällande förbättrade förutsättningar för cykelpendling mellan tätorterna och Visby. Helt avgörande för cyklingens utveckling anges också vara att Cykelplan Visby utvecklas och omfattar även de andra tätorterna.

*Cykelfrämjandet* lyfter pågående åtgärdsvalsstudie för väg 143, sträckan Visby–Roma, och uppmanar till alternativa lösningar som snabbare och till en mycket lägre kostnad skulle kunna uppfylla kraven på en tillgänglig, säker och angenäm cykelinfrastruktur. Avseende sommarcykelvägen mellan Sudersand och Broa som föreslås att inte prioriteras i länsplanen menar *Cykelfrämjandet* att en alternativ cykelled via Dämba är lämpligare. Samtidigt konstaterar man att sträckningen i planförslaget nedprioriteras till förmån för sträckningen Visby-Roma. I båda ovanstående fall menar *Cykelfrämjandet* att det vore önskvärt att utreda hur många vardags- respektive fritidscyklister som kan tänkas komma att nyttja en tillhandahållen, förbättrad cykelinfrastruktur och därmed också överväga om kostnadskrävande eller kostnadseffektiva lösningar vore att föredra.

*LRF* föreslår att arbetet med länsplanen kopplas mot arbetet med den nationella livsmedelsstrategin och föreslår därför att medel avsätts i länsplanen för analys av brister och behov av åtgärder kopplat till livsmedelsstrategin. Ytterligare ett sätt att fånga upp frågorna är att bjuda in *LRF* till arbetet med åtgärdsvalsstudier.

*Vänsterpartiet* undertrycker vikten av laddinfrastruktur för omställningen till ett hållbart transportsystem på Gotland. Laddningsmöjligheter behövs för både tunga fordon och persontrafik på många olika platser med god geografisk spridning.

*HSLG* lyfter att det måste finnas kollektivtrafik som bättre överensstämmer med färjeturerna. Även *Vänsterpartiet* lyfter garanterade turer i anslutning till färjetrafiken som ett utvecklingsområde.

## **6.1 Förvaltningens kommentar**

Regionstyrelseförvaltningen förtydligar skrivning om prisnivå och konkretiserar utredningsbehov i enlighet med Trafikverkets synpunkt.

Det går inte att avsätta medel i länsplan för utredningar. Däremot kan behoven fortsätta att lyftas i dialog.

Laddinfrastruktur är inte en länsplanefråga.

Avseende kollektivtrafiken hanteras frågan av tekniska nämnden.

## Bilaga 1

Sändlista remiss av länsplan för regional transportinfrastruktur 2026–2037.

AB Gotlandshem	Centerpartiet
Cykelfrämjandet	Kristdemokraterna
Destination Gotland	Liberalerna
Fortifikationsverket	Moderaterna
Funkisam	Miljöpartiet
Företagarna Gotland	Socialdemokraterna
Försvarsmakten	Sverigedemokraterna
Gotland Handel	Vänsterpartiet
Gotlands Förenade Besöksnäring	
Gotlands hembygdsförbund	
Gotlands studentkår Rindi	
GUBIS	
Hela Sverige ska leva Gotland	
LO-distriktet i Sydöstra Sverige	
LRF Gotland	
Länsstyrelsen Gotlands län	
Naturskyddsföreningen Gotland	
Naturvårdsverket	
NTF Gotland	
Nynäshamns kommun	
Oskarshamns kommun	
Pensionärsrådet Region Gotland	
Polismyndigheten	
Region Kalmar län	
Region Stockholm	
RF-SISU Gotland	
SACO Gotland	
Sjöfartsverket	
Svenskt Näringsliv	
Sveriges åkeriföretag	
TCO Gotland	
Tillväxt Gotland	
Trafikanalys	
Trafikverket	
Transportstyrelsen	
Uppsala universitet Campus Gotland	
Visby Airport Swedavia	
Östsvenska Handelskammaren	
Barn- och utbildningsnämnden	
Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden	
Hälso- och sjukvårdsnämnden	
Miljö- och byggnämnden	
Socialnämnden	
Tekniska nämnden	