

Mottagare
Regionstyrelsen

Uppdrag. Se över andra möjliga finansieringslösningar för en fast förbindelse mellan Fårö och Gotland

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar att uppdraget ska anses vara slutrapporterat.

Sammanfattning

Region Gotland har gjort ställningstagandet att färjeförbindelsen till och från Fårö ska ersättas av en fast förbindelse. Ställningstagandet finns bland annat i översiktsplan *Vårt Gotland 2040*.

Regionfullmäktige beslutade 2021-02-22, § 6, att inte gå vidare med en vägbro till Fårö under de kriterier för finansiering som Trafikverket ställde upp. Motivet var främst att det skulle innebära en ohållbar kostnad för Region Gotland som skulle tränga undan alla andra investeringar som finansieras ur Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur under en längre tid. Eftersom Region Gotlands ställningstagande om bro kvarstår beslutade regionstyrelsen 2021-01-27, § 11, att ge regionstyrelseförvaltningen i uppdrag att se över andra möjliga finansieringslösningar för en fast förbindelse mellan Fårö och Gotland.

Vid finansiering av broar som ersätter färjor på statens vägnät får Trafikverket ta upp lån via Riksgälden om det inte ökar Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna används inbesparade driftsmedel från färjetrafiken, med en avbetalningstid som enligt Trafikverkets praxis är satt till maximalt 25 år. Region Gotland har i en skrivelse till regeringen 20 maj 2021 påtalat att dessa lånevillkor behöver ändras. Svaret till Region Gotland var att inga planer finns på att ändra rådande ordning.

EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T) är ett gemensamt europeiskt nätverk av vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och terminaler som syftar till att förbättra logistiken inom infrastruktur och transporter i EU. Regionstyrelseförvaltningen gör bedömningen att möjligheten att få EU-finansiering till projektet för närvarande inte är så stor då det bara är Visby hamn och Visby flygplats som finns utpekade i EU:s övergripande TEN-T-nät. Offentlig-privat samverkan (OPS) innebär att en privat aktör deltar i finansiering, byggande, drift och underhåll, medan staten betalar över tid eller via intäkter från användning. Regionstyrelseförvaltningen gör bedömningen att en OPS-lösning sannolikt passar dåligt för objektet i fråga, eftersom ingen del av finansieringen kan säkras via användaravgifter/brotullar. Utifrån detta gör

regionstyrelseförvaltningen bedömningen att det i nuläget inte finns förutsättningar för alternativ finansiering av en fast förbindelse till och från Fårö och att uppdraget därmed ska anses slutrappporterat. Region Gotlands ställningstagande för en fast förbindelse kvarstår alltså och om ny information framkommer finns inga hinder för att undersöka den vidare.

Ärendebeskrivning

Bakgrund

Region Gotland har gjort ställningstagandet att färjeförbindelsen till och från Fårö ska ersättas av en fast förbindelse. Ställningstagandet fanns såväl i föregående översiktsplan Bygg Gotland 2010–2025, antagen 14 juni 2010, § 79, som i Fördjupad översiktsplan Fårö 2025, antagen av regionfullmäktige 20 februari 2014. I Översiktsplan *Vårt Gotland 2040*, antagen 17 februari 2025, finns riktlinjerna:

- Region Gotland förordar en fast förbindelse mellan Fårö och huvudön som bör ansluta i närheten av nuvarande färjelägen i Fårösund på Gotlandssidan och vid Broa på Fårösidan.
- Funktionsmässigt ska den fasta förbindelsen ha kapacitet att klara både biltrafik och cykel- och gångtrafik.

2018-12-21 tog Ramböll på Trafikverkets uppdrag fram en finansieringskalkyl för en fast förbindelse till Fårö. Investeringskostnaden uppskattades i kalkylen till ett intervall om cirka 600–900 miljoner kronor. Uppskattningen uppgavs vara behäftad med stor osäkerhet och beräkningar gjorda efter finansieringskalkylen pekar på kostnader över detta intervall.

Den 20 juni 2019 tog Trafikverket följande beslut om inriktning för Fårösundsleden:

”Förslaget om att ersätta färjeleden över Fårösund med en vägbro kan skickas för prövning hos regeringen under förutsättning att

- Finansiering kan säkras för investeringskostnader som överstiger 650 miljoner kronor (i 2019 års prisnivå) för en broinvestering över Fårösund. Investeringsbelopp upp till denna beloppsgräns kan finansieras av de driftskostnader som frigörs när färjedriften upphör.
- Finansieringen säkras för övriga investeringsbehov i vägnätet som uppstår till följd av broinvesteringen.”

(Beslut om inriktning, Fårösundsleden, Trafikverket, 2019-06-20).

Regionfullmäktige beslutade 2021-02-22, § 6, att inte gå vidare med en vägbro till Fårö under de kriterier Trafikverket ställde upp. Motivet var främst den höga kostnaden det skulle innebära för Region Gotland, som skulle tränga undan alla andra investeringar som finansieras ur Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur under en längre tidsperiod. Eftersom Region Gotlands ställningstagande om bro kvarstår beslutade regionstyrelsen 2021-01-27, § 11, att ge regionstyrelseförvaltningen i uppdrag att se över andra möjliga finansieringslösningar för en fast förbindelse mellan Fårö och Gotland.

Möjligheten att få EU-finansiering

EU:s Trans-European Transport Network (TEN-T) är ett gemensamt europeiskt nätverk av vägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och terminaler som syftar till att förbättra logistiken inom infrastruktur och transporter i EU. Det delas upp i:

- Core Network (stomnät) – de viktigaste transportkorridorerna
- Comprehensive Network (övergripande nät)

Förordningen om TEN-T bygger på medlemsländernas infrastrukturplanering och merparten av investeringarna bekostas således av medlemsländerna (genom de nationella transportplanerna eller motsvarande), men den nationella finansieringen kan även kompletteras med EU-medel. De projekt som ligger på TEN-T:s stomnät är prioriterade för EU-bidrag, exempelvis via Connecting Europe Facility (CEF). Om man inte är utpekad som TEN-T-nod eller på stomnätet är det svårare att få EU-finansiering. Visby hamn och Visby flygplats finns utpekade som knutpunkter i den svenska delen av TEN-T-näten, i det övergripande nätet. Gotland ligger inte med i stomnätet.

OPS-lösning för fast förbindelse

2025-12-15 överlämnade regeringens utredare betänkandet *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg, SOU 2025:120*. Betänkandet är nu utskickat på remiss (regioner och kommuner är ej utpekade som remissinstanser).

Syftet med uppdraget var att utreda hur alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur kan genomföras i Sverige för att skapa förutsättningar för ökade effektivitetsvinster och ett snabbare genomförande av infrastrukturinvesteringar. Utredningen omfattar bland annat analyser av offentlig-privat samverkan (OPS) och hur sådana projekt kan struktureras, hur investeringsprojekt i bolagsform kan organiseras och vilka typer av objekt som kan vara lämpliga för OPS-upplägg.

OPS innebär ofta att en privat aktör deltar i finansiering, byggande, drift och underhåll under en längre period, medan staten betalar över tid eller via intäkter från användning. En av de vanligaste konstruktionerna i OPS-projekt är att hela eller delar av finansieringen säkras genom användaravgifter (till exempel broavgifter eller vägavgifter). För en fast förbindelse till Fårö bedömer regionstyrelseförvaltningen att det inte är aktuellt med broavgifter. I praktiken betyder det att staten skulle stå för hela kostnaden för brobygget, men betala av den över en längre tid än vid ett konventionellt upplägg. Finansieringskostnaden skulle bli högre än om staten lånar själv via Riksgälden.

Ändra lånevillkoren för broinvesteringar

Vid finansiering av broar som ersätter färjor på statens vägnät får Trafikverket ta upp lån via Riksgälden om det inte ökar Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna används inbesparade driftsmedel från färjetrafiken, med en avbetalningstid som enligt Trafikverkets praxis är satt till

maximalt 25 år. Region Gotland påtalade i en skrivelse 20 maj 2021 (RS 2020/1988) behovet av att ändra lånevillkoren för broar som ersätter färjor på statligt vägnät. Skrivelsen undertecknades av dåvarande regiondirektör och dåvarande ordförande för regionstyrelsen och adresserades till dåvarande finansminister respektive infrastrukturminister. Region Gotland fick svaret att riksdagen vid flertalet tillfällen ställt sig bakom nuvarande finansieringsprinciper och att inga planer finns på att ändra rådande ordning.

Bedömning

Regionstyrelseförvaltningen bedömer att det i nuläget inte finns förutsättningar för alternativ finansiering av en fast förbindelse till och från Fårö och att uppdraget därmed ska anses slutrapporterat. Region Gotlands ställningstagande för en fast förbindelse kvarstår alltså och om ny information framkommer finns inga hinder för att undersöka den vidare.

Beslutsunderlag

Regionstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse 2026-01-23

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör