



Bilaga 4 - Nulägesbeskrivning

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Långsiktig tillgänglighet till & från Gotland

Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Bilaga 4 - Nulägesbeskrivning

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-12-20

Version: 1.0

Kontaktperson: Gustav Andersson, Trafikverket



Figur 1. Översiktskarta av studiens utredningsområde.

Innehåll

2	Förstå situationen	6
2.1.	Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö).....	6
2.1.1.	Finansiering.....	6
2.1.2.	Funktionellt prioriterat vägnät.....	6
2.1.3.	Bärighetsklass.....	7
2.1.4.	High Capacity Transports (HCT).....	7
2.1.5.	Beredskapsflygplatser.....	8
2.2.	Tidigare planeringsarbete.....	9
2.2.1.	Trafikverket Region Östra.....	9
2.2.2.	Trafikverket Region Sydöstra.....	12
2.2.3.	Mälardalsrådet.....	14
2.2.4.	Regionsamverkan Sydsverige.....	14
2.2.5.	Region Gotland.....	16
2.2.6.	Region Stockholm.....	20
2.2.7.	Region Kalmar län.....	20
2.2.8.	Nynäshamns kommun.....	21
2.2.9.	Oskarshamns kommun.....	21
2.3.	Kommande utveckling.....	21
2.3.1.	Beställda statliga åtgärder.....	21
2.3.2.	Kommunala utvecklingsplaner.....	22
2.4.	Beskrivning av stråk och flöden.....	23
2.4.1.	Resenärflöden.....	23
2.4.2.	Färjetrafik.....	25
2.4.3.	Flygtrafik.....	32
2.4.4.	Vägtrafik.....	38
2.4.5.	Persontågtrafik och kollektivtrafik.....	44
2.4.6.	Gång- och cykel.....	46
2.4.7.	Gods.....	46
2.4.8.	Restid.....	51
2.5.	Beskrivning av hamnar och flygplatser.....	53
2.5.1.	Visby hamn.....	53
2.5.2.	Klintehamns hamn.....	54
2.5.3.	Slite hamn.....	55
2.5.4.	Nynäshamns hamn.....	56
2.5.5.	Oskarshamn hamn.....	57

2.5.6.	Stockholm Arlanda Airport.....	58
2.5.7.	Stockholm Bromma Airport	59
2.5.8.	Visby Airport.....	60
2.6.	Turism.....	61
2.6.1.	Ekonomi.....	61
2.6.2.	Gästnätter i kommersiellt boende.....	62
2.6.3.	"Hotspots" för turism.....	63

2 Förstå situationen

2.1. Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö)

2.1.1. Finansiering

Nationell plan för transportsystemet

Den nationella planen beskriver hur transportinfrastrukturen ska underhållas och utvecklas under en tolvårsperiod och revideras en gång per mandatperiod. Fokus för nationell plan är statlig infrastruktur, det vill säga statlig järnväg, nationella stamvägar samt sjöfartens leder och slussar. Nationell plan kan också medfinansiera infrastruktur som inte ägs av staten, exempelvis kommunala vägar och regional kollektivtrafikinfrastruktur.

Nuvarande nationell plan fastställdes av regeringen i juni 2022. Nuvarande nationell plan gäller för perioden 2022–2033.

Då nationella stamvägar och järnvägar saknas på Gotland har Region Gotland inte någon del av nyinvesteringar som finansieras via nationell plan. Underhållsåtgärder på väg finansieras dock via nationell plan.

Den nationella planen ska vara trafikslagsövergripande, vilket innebär att samtliga trafikslag kan ingå. Åtgärder ska bedömas utifrån de effekter och kostnader de ger upphov till, snarare än vilket trafikslag de tillhör. Samtliga trafikslag delar på samma utvecklingsanslag och måste prioriteras mot varandra. Dock ligger fokus i nationell plan på järnvägs- och vägåtgärder där staten äger infrastrukturen samt farledsinvesteringar. Hamnar och flygplatser, som generellt är bolagiserade, får generellt sett inte medel från nationell plan. Detta då hamnar och flygplatser bedöms kunna finansiera investeringar via egna intäkter men också på grund av att statliga medel riskerar utgöra otillåtna statsstöd enligt EU:s regelverk.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Parallellt med nationell plan upprättas länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplanerna omfattar investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder i andra icke statliga anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet.

Likt den nationella planen omfattar länsplanerna en tolvårsperiod och revideras vart fjärde år. Statlig medfinansiering kan sökas för genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar.

Länsplanerna upprättas av regionerna, dock fastställs de ekonomiska ramarna av regeringen. Trafikverket ansvarar för genomförandet.

2.1.2. Funktionellt prioriterat vägnät

Funktionellt Prioriterat Vägnät (FPV) är ett planeringsunderlag. Trafikverkets utgångspunkt är att tillgängligheten ur ett nationellt och regionalt perspektiv ska prioriteras på de vägar som ingår i FPV och den tillgänglighet som vägarna redan har ska värnas och vid behov utvecklas. Vägarna som pekats ut som funktionellt prioriterade delas in i tre skikt och utifrån fyra viktiga funktioner.

- Nationellt och internationellt viktiga vägar – nationella stamvägar
- Regionalt viktiga vägar - vägar som binder samman län och funktionella regioner.
- Kompletterande regionalt viktiga vägar - vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län

De fyra funktionerna har tagits fram med avseende på vägnarnas funktion utifrån tillgänglighet. Funktionerna kan överlappa varandra och kan pekats ut utifrån en eller flera funktioner. Funktionerna är:

- Godstransporter
- Långväga personresor med bil
- Dagliga personresor med bil
- Kollektivtrafik med buss

2.1.3. Bärighetsklass

Vägens bärighet beskriver hur tunga fordon en bro eller väg för belastas med och bärighetsklassen (BK) styr vilka fordonsvikter som är tillåtna på vägen eller bron. Totalt fyra bärighetsklasser finns:

- **BK1:** Max 64 tons bruttovikt.
- **BK2:** Max 51,4 tons bruttovikt.
- **BK3:** Max 37,5 tons bruttovikt.
- **BK4:** Max 74 tons bruttovikt.

För vissa sträckor som klassas som BK4 anges särskilda villkor. Dessa villkor styr främst de tekniska specifikationerna för de tyngre fordonen som får trafikera vägarna.

2.1.4. High Capacity Transports (HCT)

En del av ett effektivt transportsystem är att möjliggöra för olika former av HCT-fordon, High Capacity Transports, fordon med högre lastkapacitet jämfört med vad vi har idag. Möjligheten att framföra tyngre lastbilar med bruttovikter upp till 74 ton (BK4) finns redan på delar av det svenska vägnätet sedan 2018. Trafikverket har den 1 december 2023 tagit nästa steg och öppnat upp ett utpekade vägnät för långa lastbilar (även kallade fordonståg) upp till 34,5 meter. Detta är möjligt tack vare den förändring i trafikförordningen som trädde i kraft 31 augusti 2023. För att kunna upplåta en väg för 34,5 meter långa lastbilar har Trafikverket tagit fram ett antal kriterier.¹

Trafikverkets ambition är att successivt öppna upp ytterligare vägar för längre fordonståg. På grund av ombyggnationer av E22 mellan Kalmar och Karlskrona var det till den 1 december 2023 inte möjligt att öppna denna sträcka för långa fordonståg. Allt eftersom ombyggnationerna av E22 mellan Kalmar och Karlskrona färdigställs kommer vägen att öppnas upp för långa fordonståg.

¹ Dessa innefattar bland annat högsta tillåten hastighet över 70 km/tim, gång- och cykeltrafik ska vara separerad på egen bana, lokalvägnät eller vid mycket låga flöden på vägren om minst 0,75 meter, vänstersvängfält ska inrymma minst ett 34,5 meter långt fordon och det bör finnas möjlighet till uppställning av längre lastbilar för rast längs det prioriterade vägnätet för gods.



Figur 2. Vagnät för långa lastbilar upp till 34,5 meter som öppnat 1 december 2023.

2.1.5. Beredskapsflygplatser

Beredskapsflygplatser tillgodoser samhällsviktig luftfart för bland annat ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg, kustbevakningsflyg och totalförsvaret. Trafikverket är ansvarig myndighet för att säkerställa ett nationellt nät av flygplatser som håller beredskap för att ta emot samhällsviktiga flyg de timmar på dygnet som flygplatsen normalt är stängd. Säkerställandet sker via överenskommelser med flygplatshållare.

Trafikverket har inget mandat att förändra det antal eller vilka specifika flygplatser som ingår i systemet. Endast regeringen kan ta sådana beslut. Trafikverket har heller ingen uppgift som härrör till den praktiska driften av systemet.

År 2023 fanns det totalt 27 beredskapsflygplatser i Sverige. Däribland Arlanda, Visby, Kalmar, Skavsta, Linköping, Växjö och Ronneby.

2.2. Tidigare planeringsarbete

Nedan följer sammanfattningar av tidigare studier och planeringsdokument som tagits fram i regionen och som är av intresse för denna åtgärdsvalsstudie.

2.2.1. Trafikverket Region Östra

ÅVS Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på Färjeleden-Visbyleden

Trafikverket genomförde år 2018 en åtgärdsvalsstudie för stråket Färjeleden-Visbyleden på Gotland med syfte att enas kring brister och behov, sträckans framtida funktion och vilka åtgärder som ska vidtas på kort och lång sikt för att säkerställa vägens funktion. Bland de åtgärder som beslutades för fortsatt hantering fanns bland annat:

- **Gång- och cykelpassage i Färjeledsrondellen, Terra Novarondellen och Follingsborondellen.**
Vissa förbättringar har gjorts i Färjeledsrondellen. Terra Novarondellen på längre sikt. Follingsborondellen genomförd.
- **Åtgärder i Visby hamn för tydligare hantering av oskyddade trafikanter mellan Färjeledsrondellen och hamnterminalen inklusive del av Gutevägen.**
Åtgärder genomförs preliminärt 2025.
- **Åtgärder för oskyddade trafikanter vid Färjeledsrondellen och längs Söderväg och Gutvägen fram till korsning med Kopparviksvägen.**
Statliga åtgärder planeras 2025
- **Trimningsåtgärder vid Broväg och Visborg**
Åtgärder vid Broväg genomförd. Oklart om åtgärder vid Visborg ska genomföras eller inte.
- **Cirkulationsplats Visborg**
Namnivet objekt i länstransportplan.
- **Ny poliskontrollplats längs Visbyleden.**
Denna åtgärd utreds vidare.

ÅVS Ökad tillgänglighet på väg 148 (Visby- Fårösund)

Trafikverket genomförde år 2018 en åtgärdsvalsstudie för väg 148 mellan Visby och Fårösund med syfte att hitta förbättringsåtgärder för att öka framkomligheten samt förbättra trafikmiljön, tillgängligheten och trafiksäkerheten speciellt avseende oskyddade trafikanter. Bland förslagen till rekommenderade åtgärder fanns bland annat:

- **Förbättra för oskyddade trafikanter och anpassa genomfarten i Lärbro och Tingstäde**
Åtgärder i Lärbro i vägplaneskede, planerad öppnande för trafik 2029. Åtgärder i Tingstäde möjlig kandidat till länstransportplan.
- **Vägbreddning vid trumma/bro i Bro**
Vägplan genomförs. Planerad öppnande för trafik 2028.

- **Förbättra för oskyddade trafikanter i Bro**
Genomförs tillsammans med åtgärder i Tingsstade.
- **Förbättra hållplatser**
En hållplats ingår i uppstartat projekt. Resterande tre hållplatser ej genomförda eller planerade.
- **Förbättra korsning väg 148/147 norr om Slite**
Genomförd.

ÅVS Klintehamn

Trafikverket genomförde 2019–2020 en åtgärdsvalsstudie för väg 140 genom Klintehamn med syfte att se över konsekvenserna för trafiken och tillgängligheten mellan de centrala delarna av Klintehamn och hamnområdet till följd av att delar av hamnverksamheten i Visby flyttas till Klintehamns hamn. Bland de åtgärder som beslutades för fortsatt hantering fanns bland annat:

- **Cirkulationsplats och gång- och cykelväg Hamnvägen och Verkstadsgatan**
Åtgärd beställd. Preliminärt öppnande för trafik 2025.
- **Mindre åtgärder såsom avsmalning och refuger, vändplan, passage med refug samt breddad stödremsa**

ÅVS Trafiksäkerhetsbrister Klinte bergtäkt väg 140, 141 och 562

Trafikverket genomförde år 2023 en åtgärdsvalsstudie för stråket Klinte bergtäkt-Klintehamns hamn med syfte att identifiera åtgärder som bidrar till en förbättrad trafiksäkerhet för alla trafikslag vid en eventuell utökad täktverksamhet i framtiden. I utredningen konstateras att ett av två alternativ till trafiksäkerhetshöjande åtgärd för oskyddade trafikanter bör genomföras. Detta innefattar antingen breddning av vägbanan alternativt gång- och cykelväg. De deltagande parterna har dock till viss del olika bild av åtgärdsförslagen.

ÅVS Bristande trafiksäkerhet väg 143 Visby-Roma

Trafikverket kommer under 2024 eller 2025 att inleda ett arbete med att upprätta en åtgärdsvalsstudie för väg 143 mellan Visby och Roma. Avsikten är att identifiera potentiella trafiksäkerhetshöjande åtgärder i stråket, antingen som alternativ till hastighetssänkning eller som kan kombineras med anpassning av hastighet för att uppnå ökad trafiksäkerhet.

ÅVS Bristande trafiksäkerhet väg 140 Västerhejde-Tofta

Trafikverket kommer under 2024 eller 2025 att inleda ett arbete med att upprätta en åtgärdsvalsstudie för väg 140 mellan Västerhejde och Tofta. Avsikten är att utreda effektiva trafiksäkerhetshöjande åtgärder med minsta möjliga inverkan på framkomligheten, bland annat med hänseende till utvecklingen av Gotlands Regemente P18.

ÅVS Trafiksäkerhet och framkomlighet vid regemente P18 vid Tofta skjutfält, väg 140

Trafikverket har ett pågående utredningsarbete på uppdrag av Fortifikationsverket för en åtgärdsvalsstudie gällande trafiksäkerhet och framkomlighet vid Gotlands regemente P18 vid Tofta skjutfält. Trafiken i området har sedan 2015 ökat väsentligt och kommer även fortsatt att öka. De ökade antalet transporter i anslutning till regementet innebär ökade trafiksäkerhetsrisker och försämrad framkomlighet på väg 140 samt även försämrad tillgänglighet till och från regementet. Den ökade trafiken har redan idag medfört ett antal incidenter med såväl cyklister som passerande fordon till följd av begränsad sikt och höga hastigheter på väg 140.

ÅVS Behov för utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm

Pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen studerades under perioden 2018–2020 i en åtgärdsvalsstudie med syfte att skapa en gemensam systemsyn för den regionala kollektivtrafiken och nationella trafiken på järnvägen som en utgångspunkt för parternas långsiktiga planering. I

Åtgärdsvalsstudien föreslår ett antal åtgärder för att utveckla pendeltågssystemet samt ytterligare utredningar, däribland en åtgärdsvalsstudie för att studera ökad kollektivtrafik med pendeltåg på Nynäsbanan.

- **Dubbelspår på Nynäsbanan: Partiellt dubbelspår i flera steg**
Beslut taget om funktionsutredning för respektive delsträcka och i vilken ordning det är lämpligt att bygga ut.

ÅVS väg 73 (Stockholm – Nynäshamn)

Väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn studerades år 2017 i en åtgärdsvalsstudie med syfte att parterna ska komma överens om vilken funktion/vilka funktioner stråket för väg 73 ska ha idag och i framtiden. Parterna (Trafikverket, kommunerna Stockholm, Haninge, Huddinge, Tyresö, Nynäshamn samt Region Stockholm genom Trafikförvaltningen) har upprättat en avsiktsförklaring för att genomföra de åtgärder som rekommenderades i åtgärdsvalsstudien. Bland förslagen till rekommenderade åtgärder fanns bland annat:

- **Samverkansforum för väg 73**
Genomförd.
- **Gång- och cykelåtgärder för att stärka sambanden längs och tvärs väg 73 samt Inventera och märka ut cykelvägvisningen längs och tvärs väg 73**
- **Förbättra gång- och cykelvägar till stationer och kollektivtrafiknoder**
- **Samverkan mellan Stockholms Hamnar, aktörer inom transportsektorn och Trafikverket avseende möjligheterna att förbättra framkomligheten till/från Stockholm Norvik Hamn**
- **ITS-åtgärder för att höja servicenivån längs väg 73**
- **Ytterligare utredningar, bland annat kopplat till kollektivtrafiken**

ÅVS väg 73 (Älgviken – Nynäshamn hamn)

Trafikverket genomförde år 2017 en åtgärdsvalsstudie för väg 73 mellan Älgviken och Nynäshamn hamn med syfte att identifiera möjliga åtgärder som kan svara upp mot de brister och behov som identifierats. Bland de åtgärder som beslutades för fortsatt hantering fanns bland annat:

- **Gång- och cykelbana längs väg 73 mellan Nynäsvägen och Nynäshamns station**
Åtgärd beroende av Stockholms hamnars möjlighet att på längre sikt bygga om hamnterminalen, vilket kan möjliggöra en sektion enligt regional cykelstråksstandard.
- **Gång- och cykelpassage vid korsningen Telivägen/väg 73**
I samband med att en cirkulationsplats (enligt avtal med kommunen) byggs vid korsning väg 73/Telivägen ska en passage anläggas över väg 73 för GC-trafik.
- **Körfältsåtgärder trafikplats Norvik**
Genomförd.
- **Standardhöjande åtgärder vid korsningen Skytten Hälls väg/väg 73**
Genomförd.

ÅVS Väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund

Trafikverket genomförde år 2014 en åtgärdsvalsstudie för väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund i syfte att förbättra trafiksäkerheten och förbättra för oskyddade trafikanter. Bland de åtgärder som beslutades för fortsatt hantering fanns bland annat:

- **Gång- och cykelvägar som kandidat för namnsatta objekt inför kommande planrevidering**

- **Fördjupad utredning för de problempunkter som pekas ut**

Fördjupad utredning problempunkter väg 225

Trafikverket genomförde år 2019 en fördjupad utredning för väg 225 mellan trafikplats Ösmo och Vårsta som ett resultat av den åtgärdsvalsstudie som genomfördes år 2014. Den fördjupade utredningen syftade till att ta fram konkreta åtgärdsförslag för en förbättrad trafiksäkerhet för sju utpekade platser och sträckor. Bland de åtgärder som beslutades för fortsatt hantering fanns bland annat:

- **Hastighetsdämpande åtgärder vid problempunkt Nyblevägen och Maria Barkmans väg**
Planering för genomförande pågår.
- **Geometriska förändringar och ändrad väjningsprioritering vid problempunkt Porthus**
Planering för genomförande pågår.
- **Hastighetsdämpande åtgärder och tätortsport, gångbanor och gångpassage på sträcka vid problempunkt Frölunda**
Planering för genomförande pågår.
- **Hastighetsdämpande åtgärder på sträcka vid problempunkt Kagghamrabacken**
Genomförd.
- **Vänstersvängskörfält, hållplatsflytt och gångpassage vid problempunkt Rosenhill**
Planering för genomförande pågår. Oklart om åtgärden kommer att genomföras.
- **Ny hastighetsdämpande utformning av cirkulationsplats vid problempunkt Vårsta**
Planering för genomförande pågår.

2.2.2. Trafikverket Region Sydöstra

ÅVS Väg 40 (Toverum – Hyttan)

Trafikverket genomförde år 2021 en åtgärdsvalsstudie för väg 40 mellan Toverum och Hyttan med syfte att identifiera behov, brister och problem med utgångspunkt i trafiksäkerhet och tillgänglighet. Bland åtgärdsförslagen som föreslogs för rekommendation fanns hastighetsöversyn, översyn av busshållplatser och kompletterande ATK-kamera. Även åtgärd för mötesseparering rekommenderades, men denna åtgärd var beroende av att komma med i den nationella planen för att kunna genomföras.

ÅVS E22 Säker framkomlighet genom Kalmar län

Trafikverket genomförde år 2021 en åtgärdsvalsstudie för E22 genom Kalmar län med syfte att identifiera de sträckor som har nedsatt hastighet och föreslå åtgärder för ökad trafiksäkerhet och förbättrad standard och framkomlighet. Bland åtgärdsförslagen som rekommenderades för fortsatt hantering fanns bland annat:

- **Förbättringar i befintlig miljö vid Virkvarn, Björnsholm, Hjorten, Fliseryd, Brömsebro och Mommehål. Innefattar mindre ombyggnadsåtgärder samt skyltning och stängning av enskilda anslutningar**
- **Åtgärder som innebär hastighetshöjning till 100 km/tim vid Tinderyd, Mommehål, Brömsebro, Björnsholm, Virkvarn och Skramstadbron. Innefattar större ombyggnationer som planskildheter, bullerskydd och nybyggnation av bro**

ÅVS Trafikplatser E22 vid Oskarshamn

Trafikverket genomförde år 2016 en åtgärdsvalsstudie för de tre trafikplatserna längs E22 i anslutning till Oskarshamn med syfte att ge underlag för prioriteringar av effektiva lösningar inom ramen för den då gällande planeringsperioden samt kommande planrevidering (2018–2029). Bland åtgärdsförslagen som rekommenderades för fortsatt hantering fanns bland annat:

- **Nytt accelerationsfält, översyn av skyltplacering, översyn av körfältens vävning och breddad bro vid södra trafikplatsen**
- **Ny trafiksignal med detektor, förstärkt varning för skarp kurva och nytt accelerationsfält vid mellersta trafikplatsen**
- **Fortsatt utredning av hållplatsläge för framtida BRT-buss med gångbro över E22 om denna anläggs vid mellersta trafikplatsen**

ÅVS väg 37/47 säker framkomlighet

Väg 37/47 mellan Glahytt och Århult studerades år 2020 i en åtgärdsvalsstudie med syfte att identifiera åtgärder för att åstadkomma ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Bland förslagen till rekommenderade åtgärder fanns bland annat:

- **Mötesseparerad väg mellan Bockara och Oskarshamn med målstandard 100 km/tim. Nybyggnation där gång- och cykel inte kan nyttja befintligt vägnät. Busshållplatser samlas upp och standardhöjning genomförs.**
- **Två alternativ för hantering av väg mellan Glatthytt och Bockara för att kunna höja hastigheten**
 - **Utbyggnad av mötesfri väg i ny sträckning utanför tätorten**
 - **Utveckla befintlig sträckning genom Bockara. Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter, minskat antal anslutningar till väg 37/47 och eventuella bullerskydd**

Stångådalsbanan och Tjustbanans funktion för regional utveckling

I beslutet om nationell plan 2022–2033 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att studera Stångådalsbanan och Tjustbanans funktion för regional utveckling. Målsättningen var att de båda banorna ska vara så pass utredda att de kan övervägas i kommande planrevidering (2026–2037).

I utredningen konstateras att Trafikverket bedömer att banorna över lag har ett skick som motsvarar trafikuppgiften och bantypen. De brister som framträder avser framför allt robusthet och användbarhet. Under planperioden 2022–2033 beräknas planerade åtgärder på banorna sammantaget överstiga 2,2 miljarder kronor. Ungefär hälften av dessa satsningar avser basunderhåll i en omfattning som bedöms upprätthålla banans nuvarande funktionalitet. Därutöver planeras trimningsåtgärder, inte minst trafiksäkerhetshöjande åtgärder i plankorsningar.

Banornas unika signalsystem med radioblockering innebär både en begränsning och en risk. Begränsningen ligger i att fordon som trafikerar banorna måste vara anpassade till den speciella utrustningen, och risken ligger i att den ålderstigna utrustningen inte kan ersättas om den upphör att fungera. Detta är en viktig anledning till den påbörjade namngivna reinvesteringen av systemet, som totalt beräknas uppgå till cirka 800 miljoner kronor.

Trafikverket konstaterar att särskilt Tjustbanan sticker ut jämfört med regionaltåg i riket när det gäller inställda turer. En tydligt framträdande anledning är återkommande trädincidenter som ger upphov till både akut och planerat inställda turer, materiella fordonsskador och i enstaka fall personskador. Trädincidenterna inträffar både på Stångådalsbanan och Tjustbanan, men konsekvenserna i form av fordonsbrist träffar i högre grad Tjustbanan. Trafikverket noterar att trafiken på Tjustbanan tills

vidare har dragits ned avsevärt, eftersom det på grund av trädincidenter saknas tåg som har rätt utrustning för att trafikera banan. Vid en sammantagen bedömning anser Trafikverket att trädssäkringsåtgärder är motiverade och bör övervägas i kommande planrevidering, som ett sätt att optimera både infrastruktur och fordon.

När det gäller åtgärder som kan minska restiden och därigenom stärka banornas funktion för regional utveckling har Trafikverket övergripande analyserat ett triangelspår i Berga och ett mötesspår i Kåremo som bedöms kunna minska restiden med knappt 10 minuter. Åtgärden är ett relativt effektivt sätt att minska restiden längs Stångådalsbanan, men kostnaderna är samtidigt mycket osäkra.

Vidare har Trafikverket översiktligt analyserat restidsminskningar på upp till 20 minuter längs Stångådalsbanan och 10 minuter på Tjustbanan. Sådana restidsminskningar skulle ge betydande nyttor men det finns inga färdiga åtgärdsförslag som svarar mot dessa restidsminskningar. Skulle sådana åtgärder aktualiseras krävs därför fördjupad funktions- och kostnadsanalys.

Sammanfattningsvis bedömer Trafikverket att ökad robusthet och tillförlitlighet är det mest angelägna och primära för att stärka banornas funktion för regional utveckling. Större satsningar på transportinfrastrukturen i syfte att minska restiden bör föregås av fördjupad och trafikslagsövergripande analys, för att identifiera de mest transporteffektiva åtgärderna.

2.2.3. Mälardalsrådet

Mälardalsrådet är den politiska samverkansorganisationen för kommunerna och regionerna i Stockholm-Mälardalen. Rådet driver medlemmarnas frågor inom infrastruktur och kompetensförsörjning i samarbete med näringsliv och akademi.

Systemanalys 2024

Mälardalsrådet publicerade 2024 en storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen. Syftet med den regionala systemanalysen är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för regionens transportsystem. Systemanalysen fokuserar på ställningstaganden och behov relaterade till transport- och infrastruktursystemets brister i förhållande till prioriterade funktioner och mål. Systemanalysen för Stockholm-Mälardalen utgår från en storregional skala, och fokus ligger således på de länsöverskridande och gemensamma prioriteringarna i infrastrukturplaneringen som gynnar helheten.

I systemanalysen pekas fem prioriteringar ut för transportsystemets utveckling. En av dessa gäller specifikt Gotlands tillgänglighet. I denna beskrivs att staten måste säkra god tillgänglighet i färjetrafiken till och från Gotland. Färjetrafiken ska ses som en given del av den nationella infrastrukturen och som sådan få ta del av satsningar för ökad tillgänglighet och för omställning till fossilfrihet.

I systemanalysen beskrivs Gotland som särskilt utsatt i Stockholm-Mälardalen, där färjetrafiken är avgörande för både samhällsviktig verksamhet och för gotländska producenters transport till fastlandet. Tillgången till och från Gotland behöver vara stabil och anpassad till kollektivtrafik och logistikkedjor, med fokus på rimliga restider, konkurrenskraftiga priser och hög kapacitet. Gotlandstrafiken bör ses som en del av den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. Den behöver också genomgå en snabb omställning till att bli miljömässigt hållbar. Det finns också ett stort behov av reservhamnskapacitet på Gotland, eftersom det saknas alternativ om Visby hamn skulle bli obrukbar.

2.2.4. Regionsamverkan Sydsverige

Regionerna i de sex Sydsvenska länen (Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne) samarbetar inom den ideella föreningen Regionsamverkan Sydsverige. Samverkan syftar till att skapa

goda förutsättningar för tillväxt ur ett ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende och strävar efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling.

Analys och kartläggning av funktionella samband och Ortsstruktur i södra Sverige

Regionsamverkan publicerade år 2023 en analys av Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige. Syftet med kunskapsunderlaget är att ge en gemensam bild av den rumsliga strukturen och vara underlag till fördjupade diskussioner och samverkan bland annat genom att identifiera frågor med stor utvecklingspotential genom stärkta samarbeten.

Sydsverige är via det europeiska transportnätverket (TEN-T) kopplat mot den europeiska kontinenten, bland annat genom de hamnar som finns i regionen. Genom sin geografiska placering blir Sydsverige den naturliga porten mot den europeiska kontinenten och geografin gör också området till en transitregion för en stor del av det gods som exporteras och importeras till Sverige.

Bland slutsatserna nämns bland annat att stärkta funktionella samband är viktiga ur ett tillväxtperspektiv och central för minskad lokal sårbarhet på arbetsmarknaden i samband med lågkonjunkturer. De är också centrala för minskad lokal sårbarhet. För att stärka de funktionella sambanden behöver antingen ”massan” (befolkningen) bli större eller avståndet relativt sett bli mindre. Exempel på generella insatser som nämns är sänkta trösklar för att resa kollektivt över länsgräns eller principiella beslut om att i investeringsplaner prioritera ökad tillgänglighet mellan större primära arbetsmarknadscentrum.

Positionspapper för infrastruktur

Regionsamverkan Sydsverige publicerade år 2020 en rapport om tre gemensamma sydsvenska positioner vad gäller den framtida utvecklingen av infrastrukturen. De ingående regionerna utgår från dessa positioner i sin planering och regionerna föreslår att de tas som utgångspunkt i den statliga planeringen av infrastrukturen.

De tre gemensamma positionerna i utvecklingen av transportsystemet är nationell och internationell tillgänglighet, sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter.

Vad gäller nationell och internationell tillgänglighet nämner rapporten bland annat vikten av att den interregionala trafiken har funktionella kopplingar till nuvarande banor och kommande nya stambanor². Detta för att skapa möjlighet att knyta samman Sydsveriges olika delar. I detta är det även viktigt att kollektivtrafiken är enkel att använda samt att snabba, punktliga och bekväma resor erbjuds.

Kollektivtrafiken i Sydsverige ska vidare knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor samt stärka samspelet med deras omland. I regionen beskrivs Oskarshamn som en regional kärna. Regionerna ser att den regionala tågtrafiken är ryggraden i kollektivtrafiksystemet och att en ökad resiliens i järnvägssystemet är av stor betydelse för att minska konsekvenser av störningar i systemet.

För att möta en ökad efterfrågan ser regionerna att det behövs investeringar i stationsanläggningar, dubbelspår och trimningsåtgärder. Detta innefattar bland annat en vilja att uppgradera de befintliga banor som ska ansluta till de nya stambanorna för ökad kapacitet och kortare kötider, så att ett sammanhållet tågsystem skapas och möjliggör effektiva trafikeringssupplägg och vidgat resandeunderlag. Det beskrivs vara särskilt betydelsefullt att utifrån den bristanalys som gjorts för Kust- till kustbanan att säkerställa en nivåhöjning av banan.

Vad gäller godstransporter framhålls vikten av att Sydsveriges östersjöhamnar knyts ihop med TEN-T nätverket för att skapa bättre koppling till de viktiga och växande marknaderna i Polen och Baltikum.

² Regeringen fattade i december 2022 beslut om att avbryta planeringen av nya stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, via Jönköping. Positionspappret skrevs innan detta beslut togs. Planläggningen och byggandet av Ostlänken (ny dubbelspårig järnväg mellan Stockholm och Linköping) kommer dock att färdigställas.

Regionsamverkan framhåller vidare att incitament för ökad intermodalitet mellan sjöfart-järnväg och en ökad kustsjöfart behöver skapas. Viktiga godstransportstråk behöver därutöver utvecklas för möjligheten att introducera en elektrifiering av vägtransporter samt elektrifiering av hela järnvägsnätet.

2.2.5. Region Gotland

Vårt Gotland 2040 – Regional utvecklingsstrategi för Gotland

Den regionala utvecklingsstrategin för Gotland antogs under december 2021 och syftar till att bidra till en långsiktigt hållbar regional utveckling för Gotland med mål och inriktningar utifrån Gotlands förutsättningar och vad regionen vill prioritera i samspel med bland annat den nationella nivån.

I den regionala utvecklingsstrategin skriver Region Gotland att nya innovativa lösningar krävs vad gäller klimatanpassad trafik, där energieffektivitet, oberoende från fossilbränslen och miljöanpassning är viktigt utan att för den delen kompromissa med kraven på snabba och tillgängliga överfarter. Regeringens utnämning av Gotland som pilotområde för energiomställning höjer förväntningarna på ett tekniskt och miljömässigt trafiksystem med hög prestanda. Eventuella merkostnader för omställningen får dock inte belasta det gotländska samhället.

Gotlands ambition är att vara norra Europas mest hållbara och attraktiva resmål året runt och att locka fler besökare. Detta kräver ett klimatsmart resande med flyg och färja och att transportkapaciteten kan möta efterfrågan. Det förutsätter en utveckling till ett klimatsmart resandemed flyg och färja och att det är avgörande att kapaciteten inom transportsystemen kan matcha denna utveckling. Likaså behöver vägtrafiken ställas om till förnyelsebara drivmedel och kollektivtrafiken utvecklas för att minska bilberoendet. För att lyckas med en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik beskrivs det att den behöver upplevas prisvärd med hög turtäthet, tillgänglighet och bekvämlighet.

Region Gotland fortsätter med att beskriva att det är viktigt med en god tillgänglighet till andra regioner och länder. För att kunna öka befolknings- och besöksantalet samt stärka näringslivet behöver Gotlands attraktions- och konkurrenskraft stärkas. I detta spelar tillgängligheten en stor roll.

Fler transportmöjligheter och destinationer med såväl färjor som flyg behöver utvecklas. För att dra nytta av ö-läget krävs en mycket god tillgänglighet vad gäller pris, turtäthet samt res- och transporttid. I detta är förbindelserna till och från hamnarna och flygplatserna på fastlandet av stor betydelse. I detta är det även viktigt att enkelt, smidigt och effektivt kunna byta mellan olika trafikslag såsom buss och färja såväl på fastlandet som på Gotland.

Vad gäller näringslivet beskrivs behovet av en så lång produktionsdag som möjligt och en färjetidtabell som passar in i upparbetade logistikkedjor på fastlandet. Konkurrenskraftiga transportkostnader krävs för att gotländska företag ska kunna konkurrera på likvärdiga villkor.

Flygtrafiken till och från Stockholmregionen är av största vikt, och att då även koppling finns till nationella och internationella destinationer genom trafik både till Bromma och till Arlanda. Gotland är väl lämpat att bli en av de första destinationerna för kommersiell elflygtrafik i Sverige.

Trafikflödena på det gotländska vägnätet varierar kraftigt under året, med tydliga trafiktoppar under sommarhalvåret. Region Gotland beskriver insatser som ökar framkomligheten, trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter (exempelvis genom gång- och cykelbanor) och tillgängligheten på Gotlands vägar som angelägna. Såväl fysiska åtgärder som beteendeförändringar är nödvändiga.

Länstransportplanen för Gotland har dock haft en mycket begränsad ekonomisk ram i en följd av planeringsomgångar, vilket Region Gotland beskriver har gjort större infrastruktursatsningar omöjliga.

Program Klintehamn 2030

Regionfullmäktige antog år 2019 ett planprogram för hur Klintehamn ska utvecklas till år 2030. Syftet är att stärka Klintehamns identitet som plats att leva och bo på samt att värna och utveckla viktiga kvaliteter som finns i Klintehamn.

I planprogrammet beskrivs att i utvecklingen av industrier och verksamheter är hamnen i Klintehamn en central faktor. Inriktningen för hamnen är att den fortsatt ska utvecklas som godshamn. Viktiga förutsättningar för detta är att säkerställa tillräckliga ytor i hamnområdet samt att bevaka de utbyggnadsbehov som kan tillkomma som en följd av en utökad taktverksamhet. Gällande utveckling av trafik och infrastruktur är tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister särskilt prioriterat.

I programmet föreslås ett antal åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten, främja gång- och cykelinfrastruktur och knyta samman rekreationsområden med de centrala delarna av Klintehamn. Bland trafikåtgärderna som berör det statliga vägnätet fanns bland annat:

- Cirkulationsplats samt gång- och cykelväg längs Hamnvägen och Verkstadsgatan (norra infarten till hamnen).
- Avsmalning och refuger vid väg 140, Hamnvägen och Verkstadsgatan.
- Refug vid korsning väg 140/Lamellvägen (södra infarten till hamnen)
- Breddning av stödremsa längs väg 141 och 562 från Donnersgatan österut fram till Hunninge för att ge mer utrymme åt gång och cykeltrafik.

I granskningsförslaget till Översiktsplan 2040 föreslås Program Klintehamn integreras i den nya översiktsplanen. I översiktsplanen beskrivs att godshantering i Visby hamn till viss del ska avvecklas och flyttats till Klintehamns och Slite hamnar. Enligt Region Gotlands hamnstrategi ska Klintehamns hamn fortsatt utvecklas som godshamn.

Gotlands ståndpunkter om framtidens färje- och flygtrafik

Då kommunikationerna till och från fastlandet är en nyckelfråga har ett antal gotländska ståndpunkter formulerats av Gotlands Trafikråd, bestående av representanter från näringsliv, myndigheter, organisationer, infrastrukturansvariga och trafikoperatörer under ledning av Region Gotland.

1. Snabba, täta och säkra överfarter med färja

Hela resan och transporten ska vara enkel och smidig. Det ska finnas minst två dubbelturer per dag till Nynäshamn och minst en dubbeltur per dag till Oskarshamn, samt två dubbelturer en gång i månaden på den södra linjen för dagsbesök. Dessa turer betraktas som bastrafik.

Under högsäsong behövs ökad kapacitet som möter upp den ökade efterfrågan. Färjeöverfarten ska inte överskrida tre timmar och strävar efter att bli ännu snabbare. Kvällsturer i bastrafiken ska anlända till Visby senast vid midnatt för att maximera vistelsetiden i Stockholm och södra Sverige.

Avgångs- och ankomsttider ska harmoniera med företagens logistikkedjor. Transportsystemet måste kunna hantera alla typer av farligt gods. Färjorna ska vara moderna, uppfylla höga miljökrav, vara anpassade för Östersjöns förhållanden och erbjuda en bekväm och säker överfart.

Färjetrafiken ska ge tillräcklig kapacitet för passagerare och gods för att främja tillväxt och utveckling i såväl Gotland som hela Sverige. Utöver den upphandlade trafiken bör konkurrerande trafik vara möjlig. Den upphandlade färjeoperatören ska underhålla en god dialog med det gotländska samhället och näringslivet.

2. Tur och retur med flyg över dagen till hela Sverige

Flygtrafiken är central för Gotland. Det är viktigt att det finns dagliga förbindelser året om med alla svenska orter som har reguljärflyg, så att man kan resa tur och retur inom en dag.

Förbindelser till Bromma, som är en knutpunkt för nationell trafik, och Arlanda, som är en knutpunkt för internationell trafik, är avgörande för näringslivets och samhällets utveckling på Gotland. Tidiga morgonflyg är särskilt viktiga. Visby Airport bör även fortsättningsvis ingå i Sveriges basutbud av strategiska flygplatser. Flygtrafiken till och från Gotland behöver goda förutsättningar eftersom den är särskilt viktig för ön.

För att stärka kopplingarna till omvärlden bör antalet flygdestinationer öka och flera flygbolag bör kunna trafikera ön. Terminaler och områden runt dem ska vara säkra och anpassade för olika resenärer och typer av transporter. Det finns ett behov av förbättrad kollektivtrafik och hållbara transportalternativ till och från Visby Airport.

3. Resor och transporter i linje med klimat- och miljömål

För Gotland är färjetrafiken lika viktig som marktransporter är för andra regioner och flyget kan jämföras med snabbtåg. Merkostnader för tidig omställning av Gotlandstrafiken bör inte falla på lokala företag eller samhället, utan Gotlandstrafiken bör ha samma förutsättningar som andra kommunikationssatsningar i Sverige.

Flygresor till Gotland bör vara bland de första att införa elflyg i kommersiell drift, och Visby Airport har potential som en innovationsflygplats. Statliga upphandlingar bör bidra till att uppnå Sveriges klimatmål, vilket kan användas i upphandlingen av Gotlandstrafiken för att skapa en snabb och miljövänlig färjetrafik.

Gotlands färjetrafik bör leda utvecklingen mot att uppfylla klimat- och transportpolitiska mål. Upphandlingar bör främja teknikutveckling och innovation för att få fram energieffektiva och fossilfria fartyg, samtidigt som man upprätthåller snabba och tillgängliga överfarter.

Strategier för Gotlands styrkeområden inom mat, livsmedel och turism kräver snabb omställning till klimatsmart resande med flyg och färja.

4. Konkurrenskraftiga priser

För att uppnå konkurrenskraftiga biljettpriser är det viktigt med flera aktörer inom flyg- och färjetrafiken. Färjetrafikens biljettpriser bör jämföras med vägpriser och motsvara kostnaden för motsvarande sträckor på fastlandet.

Det är viktigt att biljettpriserna är rimliga för alla typer av resenärer, och att kostnaden för att resa till och från Gotland är i linje med priser för inrikesresor. Fraktpriserna måste hållas konkurrenskraftiga och rättvisa.

Transportköpare ska ha tillgång till en fungerande marknad där priserna matchar resten av Sverige. För de som reser ofta bör det finnas mängdrabattsystem. Fastboende på Gotland bör ha tillgång till fasta, rabatterade biljettpriser för färjetrafiken.

5. En nordlig och en sydlig fastlandshamn, samt en reservhamn på Gotland

Visby hamn är för närvarande den enda hamnen på Gotland som linjefärjor kan använda. För att säkra Gotlands försörjning vid eventuella störningar i Visby hamn är en reservhamn nödvändig. Sett ur ett krisberedskapsperspektiv är detta av stor vikt för öns samlade totalförsvarsförmåga.

Nynäshamn och Oskarshamn bör vara de primära hamnarna i bastrafiken och ha kapacitet för både gods och passagerare, inklusive behov för totalförsvaret. Andra hamnar, som Västervik, kan också vara av intresse för kompletterande trafik.

Tillgängligheten till hamnarna, både på Gotland och på fastlandet, måste förbättras. Detta inkluderar fortsatt utbyggnad av väg- och tågförbindelser från Nynäshamn, samt förbättrade förbindelser från Oskarshamn, särskilt för kollektivtrafiken för resor söderut och västerut samt förstärkning av vägnätet.

Kollektivtrafik och hållbara transportalternativ till och från Visby hamn behöver utvecklas. Terminaler och terminalområden bör vara lättillgängliga och säkra, och anpassade för olika typer av resenärer och transporter.

6. Ett trafiksystem för beredskap och samhällsnytta

Uppmärksamhet krävs för försvarets specifika behov med anledning av Gotlands strategiska position. Öns begränsade kapacitet att hantera perioder utan import och export av varor och material är en viktig aspekt. En reservhamn och förmågan att säkerställa flygtrafik vid samhällsstörningar är delar av denna beredskap.

Det är viktigt att bibehålla kapaciteten på Visby flygplats att dygnet runt vara redo att hantera kriser och nödsituationer. Då flyget är en samhällskritisk funktion på grund av ö-läget måste Visby flygplats ha ett bemannat flygledartorn.

Flyg och färjor bör vara en del av ett effektivt logistiksystem som även tillgodoser totalförsvarets och krisberedskapens behov. Sjukvårdens möjligheter att transportera patienter, medicinska prover och utrustning måste också tas i beaktning.

Översiktsplan Gotland 2040

Region Gotland har inlett ett arbete med att ta fram en ny översiktsplan för Gotland. Denna nya översiktsplan var i december 2024 ännu inte antagen. I granskningsversionen till översiktsplan beskrivs kommunikationerna till och från Gotland som en nyckelfråga, med väl fungerande flyg- och färjetrafik som avgörande för en fortsatt positiv utveckling för Gotland och i förlängningen hela Sverige. Tillgängligheten till andra regioner och länder är grundläggande för att utveckla Gotlands attraktionskraft i Östersjöregionen. Närheten till Stockholm och Mälardalsregionen är en styrka för näringslivet och sysselsättningen på ön.

Granskningsförslaget till översiktsplan slår fast den sedan tidigare beslutade linjen att godshanteringen i Visby hamn successivt ska flyttas till hamnen i Klintehamn och Slite. Detta då företag som hanterar gods får en mer direkt närhet till råvarorna och materialet som hanteras. För Visby hamn kan detta medföra ett mer renodlat resecentrum med mer tilltalande, säkrare och tillgängligare miljöer för passagerare inom såväl linje- som kryssningstrafik.

Tillkomsten av en reservhamn beskrivs som högst angeläget och att det är ett statligt ansvar att se till att så sker. Ett avbrott i färjetrafiken beskrivs snabbt kunna ge svåra konsekvenser för såväl persontransporterna som godstransporterna och näringslivet på Gotland. Såväl Trafikverket som Länsstyrelsen på Gotland förespråkar Kappelshamn som lämplig reservhamn.

Vad gäller Visby hamn är inriktningen att denna ska användas för linje- och kryssningstrafik, oljehantering samt gästhamnsverksamhet. På längre sikt skriver regionen att viktiga frågor är anpassning av hamnen för nya typer av fartyg, bränslehantering och större åtgärder för att förbättra miljön. Regionen ser att det fortsatt ska finnas en gästhamn i Visby hamn. Hamnterminalen behöver moderniseras och byggas om för att hantera den stora mängden passagerare samt möjliggöra för eventuell trafik från ytterligare rederi. Specifikt färjeläge 7 pekas ut för ytterligare investeringar i form av ramparrangemang för att säkra möjligheterna för en robust trafik. Likaså krävs fortsatt tillräckliga

logistiktytor och att logistikflödena ses över och effektiviseras. Nya typer av bränslen kommer också kräva utrymmen för såväl lagring som logistikrörelser.

För Slite hamn är inriktningen att hamnen ska användas som godshamn och servicestation för Kustbevakningens verksamhet. Slite hamn måste fortsatt ha tillräckliga logistiktytor för att kunna hantera en ökad mängd gods och det kommer krävas att logistikflödena i sin helhet ses över och effektiviseras. Ett framtida behov kan även uppstå kring servicestation för flytande vindkraftspark.

För hamnen i Klintehamn är inriktningen att hamnen fortsatt ska utvecklas till godshamn. För detta krävs bland annat iordningsställande av ytor samt bevakning av de utbyggnadsbehov som kan komma att krävas.

2.2.6. Region Stockholm

Regional utvecklingsplan 2050 för Stockholmsregionen

Region Stockholm antog i november 2019 den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen. I RUFSS 2050 beskrivs hamnarna i regionen som viktiga noder för långväga transporter. Hamnarna behövs för regionens försörjning av varor, bränslen och material. Färjehamnarna beskrivs som väsentliga för Sveriges inomeuropeiska handel österut. Nynäshamns hamn, godsterminalen och den nybyggda Stockholm Norvik hamn är utpekade riksintressen. Nynäshamn är vidare en knutpunkt för gods i det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T).

I Stockholmsregionen finns många hamnar med omlastningsterminaler som blir allt viktigare när godstransporterna till regionen ökar. I Nynäshamn i anslutning till Nynäsbanan och väg 73 har en ny hamn, Stockholm Norvik hamn, invigts under 2020. Stockholm Norvik hamn kommer att göra det möjligt att transportera mer gods med båt till och från Stockholm och andra delar av Sverige. Det kommer även att innebära en ökning av tunga transporter från denna del av regionen.

Fartyg med RoPax-koncept³ framhålls kunna få stor betydelse för regionens internationella tillgänglighet då dessa fartyg kombinerar RoRo⁴-fartygens lastkapacitet och passagerarfärjornas komfort.

2.2.7. Region Kalmar län

Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030

Region Kalmar län antog under 2019 en regional utvecklingsstrategi. Utvecklingsstrategin aktualiserades under perioden 2021–2022. Regionen beskriver att man ska skapa en region där människor växer och där företag och organisationer etablerar sig och utvecklas. Fyra prioriterade utvecklingsområden pekas ut:

- Delaktighet, hälsa och välbefinnande
- God miljö för barn och unga
- Hållbar samhällsplanering
- Stärkt konkurrenskraft

För hållbar samhällsplanering beskrivs att attraktiva livsmiljöer och god tillgänglighet i vardagen vara viktiga faktorer för en framgångsrik region. Förbättrade pendlingsmöjligheter beskrivs kunna bidra till ett starkare näringsliv och mindre sårbarhet för ekonomiska svängningar. Genom effektiva pendlingsmöjligheter växer arbetsmarknadsregionerna samman. Detta kräver snabba och effektiva transportlösningar, både inom och mellan länen, där kollektivtrafiken spelar en nyckelroll genom att

³ Kombinerad passagerar- och godstrafik.

⁴ Roll on, roll off

minska miljöpåverkan och trängsel samt är tillgänglig för exempelvis personer utan körkort eller med begränsade ekonomiska resurser.

Godstrafiken beskrivs spela en avgörande roll för arbetstillfällena och ekonomisk utveckling i länet. Tillgång till flygförbindelser med Stockholm och andra internationella nav beskrivs vitalt för näringslivets internationella relationer och regionens utveckling. För att transportsystemet ska vara hållbart måste miljö- och klimatpåverkan minska, vilket innebär en utmaning då fossila bränslen idag används i stor utsträckning för transport i länet. Målet är att Kalmar län ska vara fri från fossila bränslen år 2030.

2.2.8. Nynäshamns kommun

Översiktsplan

Nynäshamns kommun har inlett ett arbete med att ta fram en ny översiktsplan. I förslaget till ny översiktsplan skriver kommunen att transporterna till och från hamnen medför ett ökat tryck på infrastrukturen, samtidigt som närheten till hamnen också kan öka attraktiviteten för företagsetableringen. Kommunen beskriver vidare en vision där trafiksystemet förstärks med ett färdigställande av motorvägen samt införandet av snabbtåg samt fortsatta åtgärder för att öka tillgängligheten och minska störningskänsligheten.

I kommunens riktlinjer nämns bland annat andelen biltrafik i kommunen ska minska till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik och förutsättningar för gång- och cykeltrafik får inte försämrats till biltrafikens fördel. Vägnätet ska ha en god trafikstandard ur framkomlighets-, säkerhets- och miljöperspektiv. Barriäreffekter av trafikinfrastrukturen ska motverkas och trafiken ska bidra till levande och attraktiva offentliga rum. Utbyggnad av tankställen för förnyelsebara drivmedel ska främjas.

Kommunen skriver vidare att färjeresenärer ska lockas till och ha möjlighet att stanna upp och besöka kommunen och hamnområdet och gästhamnen ska utvecklas och kopplingen till centrala Nynäshamn stärkas.

2.2.9. Oskarshamns kommun

Översiktsplan 2030

Oskarshamns kommun beskriver att hamnen har ett strategiskt läge på den svenska ostkusten och att hamnen är en betydelsefull knutpunkt mellan olika transportslag. I samband med planläggning och tillståndsprövning behöver hänsyn tas till hamnens drift och framtida utveckling. Industrijärnvägen runt hamnen kan beskrivas som en potentiell konkurrensfördel i framtiden och det anses viktigt att inte minska dess möjligheter genom exploateringar som försvårar utnyttjandet och utvecklingen av möjligheterna till järnvägstransporter.

För E22 och de kommunala gator som förbinder hamnområdet med europavägen skriver kommunen att stor restriktivitet bör råda mot exempelvis nya anslutningar och andra åtgärder som kan begränsa kapaciteten på dessa vägar.

2.3. Kommande utveckling

2.3.1. Beställda statliga åtgärder

Tvärförbindelse Södertörn

Trafikverket bygger 2 mil mötesfri motortrafikled och separat gång- och cykelväg E4/E20 vid Kungens kurva och väg 73 i Haninge. Syftet med tvärförbindelsen är bland annat att skapa en förbättrad väg för motorfordon och cykel som ger förutsättningar för säkra, effektiva och hållbara resor och transporter mellan E4/E20 och väg 73 via Flemingsberg.

Vägplanen fastställdes i november 2022 och vann laga kraft i januari 2024. Trafikverket kommer att inleda upphandling av entreprenör och planerad byggtid är 10 år.

E4 Förbifart Stockholm

Trafikverket bygger en ny 21 kilometer lång sträckning av E4 väster om Stockholm. Den nya vägen binder ihop norra och södra Stockholm och gör att människor och varor kan ta nya, smidigare resvägar. Vägen avlastar Stockholms innerstad och minskar sårbarheten i Stockholms trafiksystem. Byggnationen inleddes under 2016 och vägen beräknas vara färdigställd 2030.

Väg 37/47 ny lokalisering

I den åtgärdsvalsstudie som genomfördes 2016 för trafikplatser E22 vid Oskarshamn innebar en av de föreslagna åtgärderna att väg 37/47 skulle ges en ny dragning mellan Århult och trafikplats Oskarshamn S. Vägen ges en ny lokalisering för att förbättra trafiksäkerheten på sträckan, bland annat genom vägen blir mötesfri och att risken för allvarliga olyckor därmed minskar. Vidare kommer även kapaciteten och framkomligheten att förbättras.

Planläggningsprocessen har inletts och lokaliseringsutredningen färdigställdes under våren 2023. Projektet kan vara aktuellt för byggnation tidigast år 2028.

E22 Mötesfri väg

Trafikverket genomför ett projekt för att bygga om delar av E22 i Kalmar län till mötesfri väg med vägräcke. Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och komforten samt förbättra framkomligheten och transportkvaliteten på E22 i Kalmar län.

Byggnationen har på vissa sträckor inletts under hösten 2023. För en delsträcka pågår arbete med lokaliseringsutredning och för denna del planeras byggnation till år 2029–2032. På grund av ekonomiska skäl har dock delar av ombyggnationen av E22 skjutits på framtiden.

E22, förbifart Söderköping

Utformningen av den nuvarande genomfarten av E22 genom Söderköping i kombination med öppningsbar bro vid passagen av Göta kanal skapar köbildningar framför allt under sommarmånaderna. Trafikverket planerar därför för en förbifart för E22 väster om Söderköping och bidrar på så sätt till effektivare transporter med bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Efter att vägplanen vunnit laga kraft i februari 2023 har Trafikverket och Söderköpings kommun fört en dialog om kostnader och även tidplan för projektet. För att kunna bygga E22 förbifart Söderköping krävs tre saker:

- En lagakraftvunnen vägplan
- Finansiering i nationell plan och en tydlighet vad Söderköpings kommun respektive Trafikverket ska betala
- Ett formellt byggstartsbeslut av regeringen.

Dessa tre delar var i februari 2024 ännu inte på plats och på grund av detta ligger E22-förbifarten i en så kallad byggstartsgrupp och bygget beräknas kunna starta någon gång mellan år 2025 och 2027.

2.3.2. Kommunala utvecklingsplaner

Nya logistiktor Visby hamn

Ett arbete har inletts i Visby hamn för att skapa nya logistiktor inom den yttre hamnen. Planerna befinner sig ännu i ett tidigt skede och syftar bland annat till att säkerställa ytterligare uppställningsytor för godstrafiken.

Samlokalisering av in- och utfart Gotlandsterminalen, Nynäshamn hamn

Ett arbete har inletts med att undersöka möjligheterna för att samlokalisera in- och utfart för Gotlandsterminalen i Nynäshamn. Planerna befinner sig ännu i ett mycket tidigt skede och har hittills främst handlat om att undersöka de fysiska förutsättningarna.

Kvastmossens logistik- och företagspark, Oskarshamn kommun

Ett cirka 178 hektar stort industriområde planeras i den sydöstra utkanten av Oskarshamns tätort, i anslutning till trafikplats Oskarshamn S. Oskarshamns kommun har brist på planlagd industrimark samtidigt som kommunen ser en stor efterfrågan på denna typ av mark. Oskarshamn har därför tagit fram en detaljplan med syfte att möjliggöra för en ny logistik- och företagspark med ny industrimark. Markanvändningen inom detaljplaneområdet är inriktad på transportintensiva, utrymmeskrävande och störande verksamheter som har ett behov av närhet till väg och järnväg. I direkt anslutning till logistikområdet avses företräde ges för verksamheter som har ett behov av närhet till järnväg.

Detaljplanen möjliggör för anläggandet av stickspår till industriområdet. I samband med att väg 37/47 ges en ny lokalisering, se avsnitt 2.3.1 *Beställda statliga åtgärder*, skapas även möjlighet att ge tung trafik till och från Kvastmossen en direktkoppling till riksvägen.

Detaljplanen antogs i kommunfullmäktige i april 2022. Detaljplanen låg i januari 2024 för överklagan hos mark- och miljödomstolen.

Bus Rapid Transit, Kalmar län

Kalmar länstrafik har identifierat E22 från Karlskrona till Norrköping som en lämplig sträcka för ett regionalt superbusskoncept, så kallat Bus Rapid Transit (BRT). Projektet syftar till att binda samman kustkommunerna, gynna pendling och miljö samt i viss mån kompensera för bristen på järnvägsförbindelser i regionen.

Busslinjen föreslås få färre stopp och stationslägen jämfört med de ordinarie busslinjerna för att få konkurrenskraftiga körtider och mindre omvägar. BRT-stationerna föreslås i de fem kommunerna längs E22 genom Kalmar län. Stationernas lägen är till stor del beroende av ny- och ombyggnationer av E22 genom Kalmar län.

I Västerviks kommun har två möjliga lokaliseringar av en BRT-station studerats. Den ena möjliga stationsplaceringen är intill E22 vid en ny södra infart till Västervik. Denna stationsplacering är dock beroende av att den nya södra infarten realiserar inom överskådlig framtid. En alternativ lokalisering är att BRT-stationen placeras längs Stora infartsvägen och intill bostadsområdet Jenny.

I Oskarshamns kommun har en BRT-station studerats i anslutning till trafikplats Oskarshamn C. Trafikverket och Oskarshamns kommun är överens om placeringen av BRT-stationen, men arbete återstår vad gäller utformningsfrågor.

Finansiering för BRT-stationerna finns i länstransportplanen 2022–2033, med 50 mnkr.

2.4. Beskrivning av stråk och flöden

2.4.1. Resenärsflöden

Trafikverkets basprognos

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag inom såväl persontrafik- som godstransportsektorn. Syftet med dessa så kallade "Basprognoser" är att utgöra en utgångspunkt och ett jämförelsealternativ vid planering, dimensionering och effektbedömning av infrastrukturåtgärder.

I Tabell 1 presenteras modellberäknade resor enligt Trafikverkets basprognos 2024 med nulägesår 2019 för resor till och från Gotland. Siffrorna i Tabell 1 motsvarar det totala antalet resor (det vill säga

tur- och returresor) över ett årsmedeldygn. Basprognosen behöver tolkas med försiktighet till utpräglade turistdestinationer såsom Gotland då modellen har svårt att modellera denna typ av resor. Resor via Nynäshamn Basprognosen bygger även på siffror från 2017, vilket innebär att basprognosen ännu inte tar hänsyn till ett förändrat resebeteende som en följd av Covid-19-pandemin.

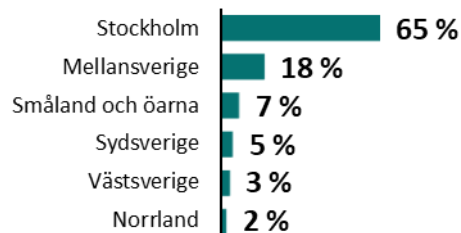
Tabell 1. Resor till/från Gotland enligt Trafikverkets basprognos 2024, nulägesår 2019. Resor per årsmedeldygn.

Län	Antal resor i snitt per dag	Andel av resor (avrundat)
Stockholm	575	21 %
Kalmar	475	17 %
Västra Götaland	275	10 %
Kronoberg	185	7 %
Östergötland	165	6 %
Skåne	160	6 %
Jönköping	150	5 %
Uppsala	105	4 %
Södermanland	100	4 %
Gävleborg	100	4 %
Värmland	75	3 %
Västmanland	70	3 %
Blekinge	60	2 %
Örebro	55	2 %
Halland	55	2 %
Dalarna	45	2 %
Västernorrland	35	1 %
Jämtland	25	1 %
Västerbotten	20	1 %
Norbotten	10	0 %
Totalt antal resor	2 740	100 %

Undersökning av resenärers syn på färjetrafiken

Region Gotland och Novus genomförde i april 2021 en undersökning för att få en bild av hur fastboende och deltidboende på Gotland ser på färjetrafiken. Telefonintervjuer genomfördes med 804 personer fördelat på 403 deltidboende och 401 fastboende.

I Figur 3 framgår hemmaregionen för de deltidboende som svarade på undersökningen. Stockholm var den huvudsakliga regionen med cirka 65 %, följt av Mellansverige med cirka 18 %.

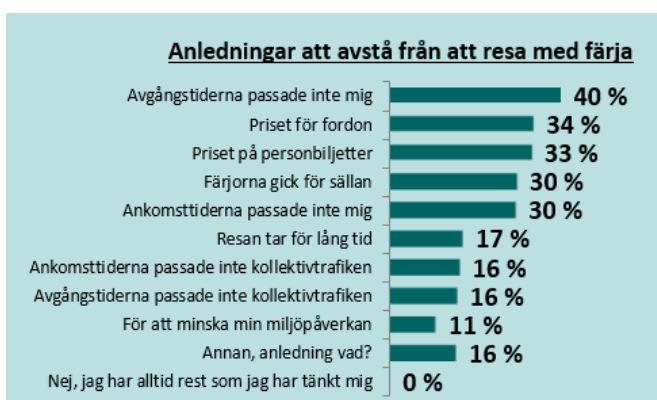


Figur 3. Hemmaregion för de deltidboende som svarade på undersökningen.

I undersökningen uppgav 86 % av de svarande att de oftast reser med färjan. Deltidsboende väljer oftast färjan i större utsträckning än fastboende (94 % kontra 77 %). Av de svarande uppgav 74 % att de oftast reser med fordon när de reser med färjan. Även i denna fråga svarar deltidboende att de reser med fordon med färjan i större utsträckning än fastboende (85 % kontra 62 %).

När det kommer till fastlandshamnarna uppgav 80 % av de svarande att de oftast reser via Nynäshamn medan resterande 20 % oftast reser via Oskarshamn.

I undersökningen fick respondenterna även frågor kopplat till nöjdhet och om de någon gång avstått från att resa med färjan av olika anledningar. I undersökningen svarade 47 % av respondenterna att de någon gång avstått från att resa med färjan av olika anledningar, se Figur 4. På frågan om hur nöjda dessa resenärer var med färjornas turtäthet, färjornas avgångs- och ankomsttider samt biljettpriser svarade 56 % att de ansåg biljettpriserna vara ganska eller mycket dåliga.



Figur 4. Anledningar att avstå från att resa med färja. Antal svarande: 377 (47 % av samtliga svarande).

2.4.2. Färjetrafik

Färjetrafiken till och från Gotland upphandlas av Trafikverket genom en så kallad tjänstekoncession. Nuvarande tjänstekoncession gäller för perioden 2017–2027 och sträckan trafikeras av bolaget Destination Gotland AB. För nästkommande tjänstekoncession (2027–2035) har det danskregistrerade rederiet Alvina Shipping tilldelats avtal. Dock kommer Destination Gotland likt idag att bedriva färjetrafiken som underleverantör till Alvina Shipping. Destination Gotland kommer även fortsättningsvis ansvara för hanteringen av de omkringliggande funktionerna för terminal och incheckning samt bemanning av fartyg. Operatören kommer att vara en del i totalförsvaret för att trafikuppdraget ska utföras på ett säkert sätt i relation till såväl nationell säkerhet som informationssäkerhet. Det finns även bestämmelser i avtalet för att undvika oönskade ägarförändringar.

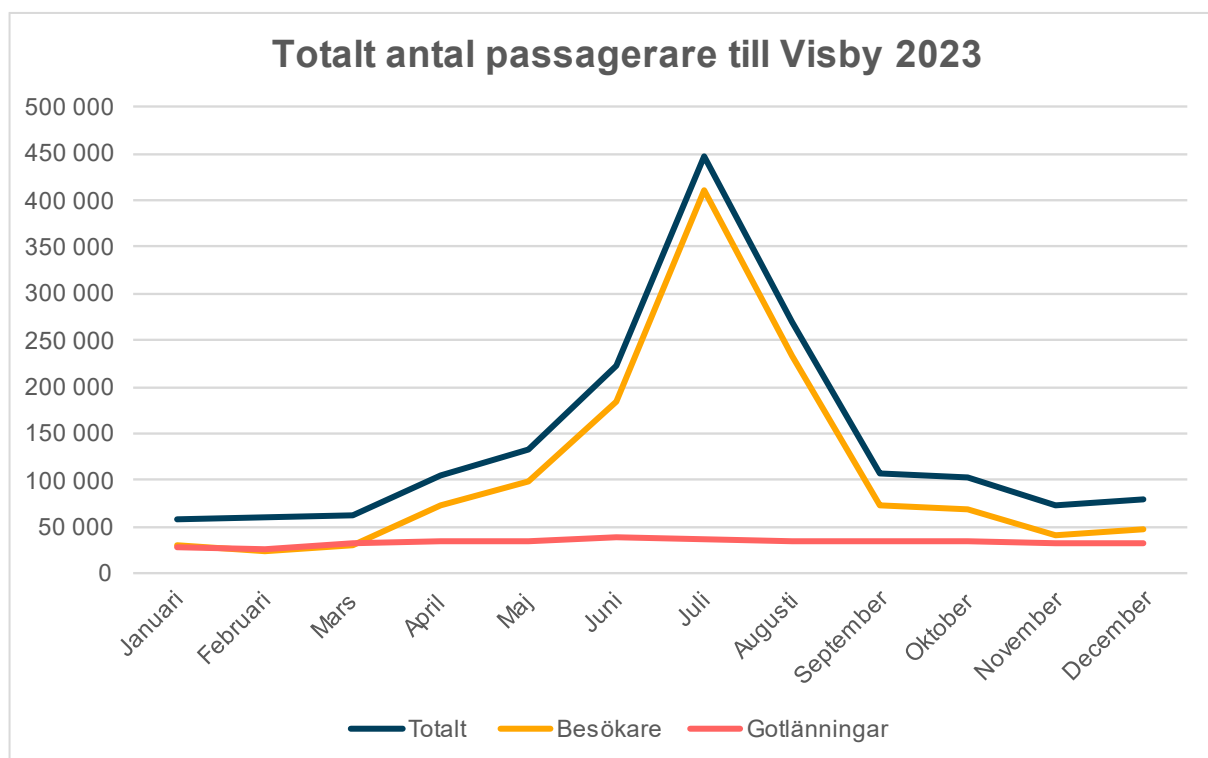
Färjetrafiken utgår från Visby hamn på Gotland och från Nynäshamn och Oskarshamn på fastlandet. Utöver turerna från Nynäshamn och Oskarshamn har Destination Gotland sedan 2017 under högsäsong också bedrivit färjetrafik mellan Västervik och Visby. I februari 2023 meddelade dock Destination Gotland att sträckan Västervik–Visby inte skulle trafikeras sommaren 2023. Detta till följd av att de höga bränslepriserna inte gav förutsättningar för att driva en lönsam trafik. Enligt Västerviks kommun pågår det samtal med olika rederier kring trafik mellan Gotland och Västerviks hamn, men det fanns i november 2024 inga konkreta planer på återupptagen trafikering.

Utöver den ordinarie färjetrafiken trafikeras Visby även av kryssningsfartyg. Birka Cruises⁵ kommer från och med våren 2024 att trafikera sträckan Stockholm-(Mariehamn)-Visby. Linjen kommer främst att gå i kryssningssyfte, men vid vissa datum kommer det även vara möjligt att åka reguljär resa med avgång från Stockholm på eftermiddagen och med ankomst i Visby på morgonen efterföljande dag. På motsvarande sätt kommer det vara möjligt att åka från Visby på eftermiddagen och med ankomst i Stockholm strax efter lunchtid efterföljande dag.

Turismen till Gotland har en tydlig inverkan på färjetrafiken till och från Gotland. Under högsäsong, det vill säga sommarhalvåret, avgår flera turer per dag. Under lågsäsong, det vill säga höst, vinter och vår, är antalet avgångar färre. Tillfälliga utökningar av färjetrafiken under lågsäsongen förekommer, exempelvis i samband med större evenemang såsom Gotland Grand National samt större helger och lovveckor.

Den reguljära färjetrafiken trafikeras av totalt tre färjor. Passagerarkapaciteten uppgår till 1 500–1 650, beroende på fartygsmodell. Fordonskapaciteten uppgår till 500 fordon och kapaciteten för längdmeter gods uppgår till 1 750 meter. Dessa fartyg kommer även att användas under nästkommande tjänstekoncession (2027–2035). Utöver dessa planeras även ett nytt fartyg tas i drift år 2028 som bland annat kommer att kunna drivas av vätgas.

Under år 2023 reste cirka 1,7 miljoner passagerare till Gotland via Visby hamn, se Figur 5. Av dessa var cirka 1,3 miljoner besökare och resterande gotlänningar bosatta på ön. Gotlänningarnas resande till Visby håller en jämn nivå under året. Antalet besökande som reser till Visby med färjetrafiken stiger under vårmånaderna för att därefter nå en tydlig topp under juli månad, med närmare 410 000 resenärer.

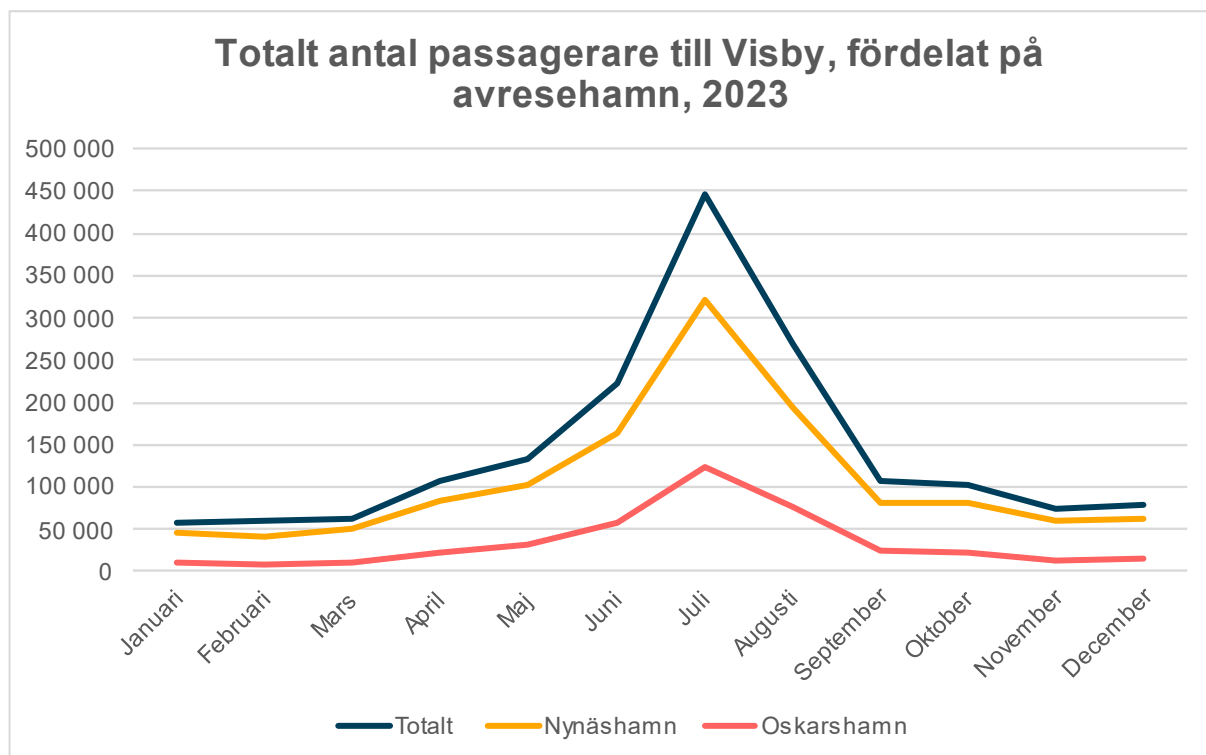


Figur 5. Totalt antal passagerare till Visby under 2023. Data från Destination Gotland.

I Figur 6 presenteras antalet passagerare till Visby nedbrutet efter avresehamn. Merparten av resenärerna till Visby avreser från Nynäshamn och Oskarshamn. Tidigare år har färjetrafik

⁵ [Visby kryssning | Birka Gotland](#)

förekommit mellan Visby och Västervik under sommarmånaderna, men denna trafik upphörde efter sommaren 2022.

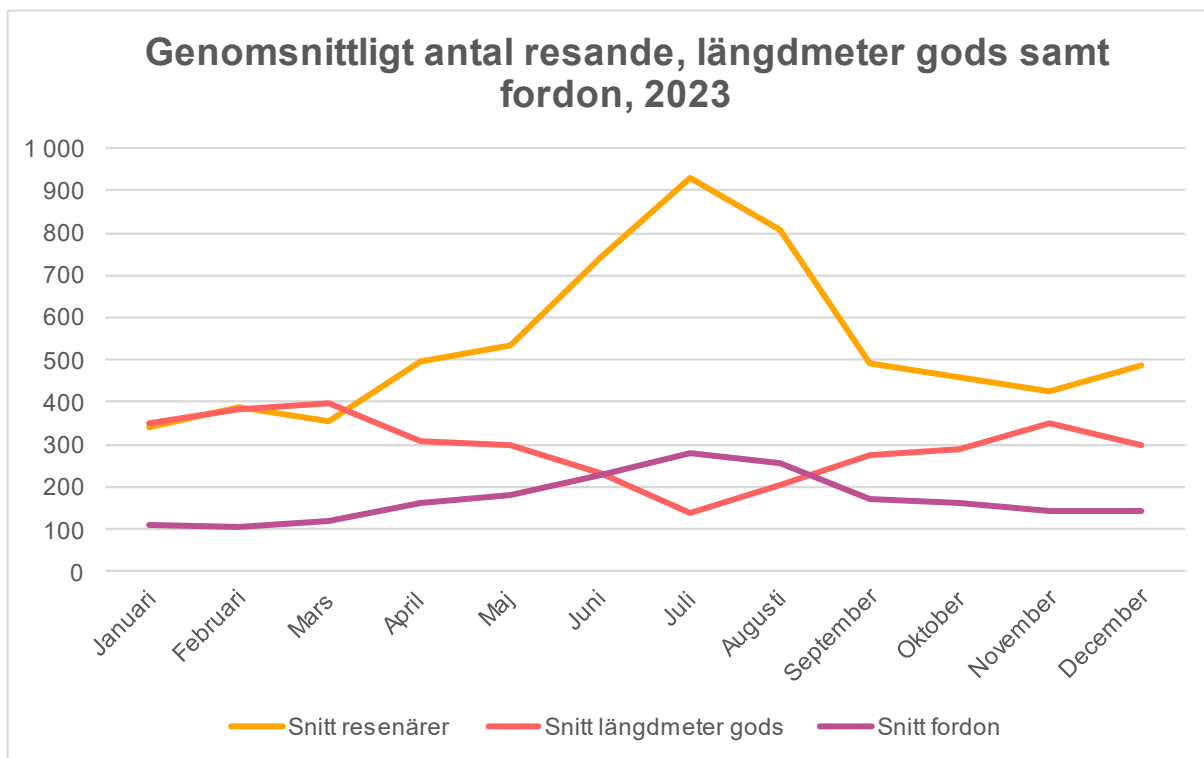


Figur 6. Totalt antal passagerare nedbrutet efter avresehamn under 2023. Data från Destination Gotland.

I Figur 7 presenteras det genomsnittliga antalet resenärer, längdmeter gods samt antalet fordon som reste med färjetrafiken till och från Gotland per månad under år 2023. Belägningsgraden har beräknats utan hänsyn till att en del av turerna till och från Gotland trafikeras av fartygsmodell med något lägre kapacitet (1 500 kontra 1 650 resenärer) eller är så kallade farligt gods-turer, vilket begränsar antalet resenärer till 200.

Antalet resenärer och fordon låg under stora delar av året i snitt mellan 350–500 resenärer och 100–200 fordon, vilket ger en belägningsgrad på cirka 20–30 %. Under sommarmånaderna stiger dock det genomsnittliga antalet resenärer och fordon för att i juli nå sin toppnotering med strax över 900 resenärer och cirka 280 fordon per avgång, vilket ger en belägningsgrad på cirka 55 %.

Statistiken över den genomsnittliga mängden gods per avgång har en något annorlunda trend. Under stora delar av året ligger den genomsnittliga mängden gods per avgång mellan 300–400 längdmeter, vilket ger en belägningsgrad på 15–20 %. Under sommarhalvåret, då såväl resenärer som antalet fordon ökar, minskar i stället den genomsnittliga längdmetern gods till i genomsnitt cirka 140 längdmeter, vilket ger en belägningsgrad om 8 %.



Figur 7. Genomsnittligt antal resande, längdmeter gods samt fordon per avgång. Data från Destination Gotland

Prissättning

Biljettpriserna för färjetrafiken varierar beroende på säsong, linje och avgångstid. Biljettpriserna hanteras dock utifrån två system.

För gods, boende på Gotland samt deras fordon gäller fri prissättning så länge som operatören förhåller sig till de takpriser som specificeras i den tjänstekoncession som finns upprättad mellan Trafikverket och operatören. Takpriser kommer även att nyttjas i den kommande tjänstekoncessionen (2027–2035). I den kommande tjänstekoncessionen har förändringar gjorts av takpriskonstruktionen för att minska bränsleprisets påverkan på biljettpiserna.

För besökande gäller fri prissättning, vilket innebär att operatören själva sätter prisnivån utifrån utbud och efterfrågan.

Nynäshamn–Visby

I Tabell 2 och Tabell 3 framgår ett utsnitt av trafikeringen mellan Nynäshamn och Visby under lågsäsong (vecka 45). Under v. 45 trafikerades sträckan av två avgångar under vardagar och söndagar, med en avgång på förmiddagen och en avgång på kvällen. Lördagar trafikerades sträckan av en morgontur Visby–Nynäshamn och en kvällstur Nynäshamn–Visby. I Tabell 4 och Tabell 5 framgår ett utsnitt av trafikeringen under högsäsong (vecka 29). Under högsäsongen utökas antalet turer per dag samt att det även går turer under nattetid (mellan klockan 00–06).

Vissa avgångar är farligt gods-turer, vilket begränsar antalet passagerare till 200. Enligt uppgift från Destination Gotland uppgår andelen resenärer som reser med fordon på den norra linjen till cirka 62 %. Överfarten Nynäshamn–Visby tar cirka 3 timmar och 15 minuter.

Tabell 2. Avgångar Nynäshamn–Visby under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	-	-	-	-	-	-	-
Förmiddag (09–12)	1	1	1	1	1	-	1
Eftermiddag (12–18)	-	-	-	-	-	-	-
Kväll (18–24)	1	1	1	1	1	1	1

Tabell 3. Avgångar Visby–Nynäshamn under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	1	1	1	1	1	1	1
Förmiddag (09–12)	-	-	-	-	-	-	-
Eftermiddag (12–18)	1	1	1	1	1	-	1
Kväll (18–24)	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 4. Avgångar Nynäshamn–Visby under v. 29 år 2024.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Natt (00–06)	1	-	-	-	1	1	1
Morgon (06–09)	1	1	1	1	1	-	-
Förmiddag (09–12)	1	1	1	1	1	1	2
Eftermiddag (12–18)	1	1	1	1	1	2	1
Kväll (18–24)	2	2	2	2	1	1	1

Tabell 5. Avgångar Visby–Nynäshamn under v. 29 år 2024.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Natt (00–06)	1	1	1	-	1	1	1
Morgon (06–09)	1	1	1	1	1	1	1
Förmiddag (09–12)	1	1	1	1	-	-	-
Eftermiddag (12–18)	1	1	1	1	2	2	2
Kväll (18–24)	1	1	2	2	1	1	1

Oskarshamn–Visby

I Tabell 6 och Tabell 7 framgår ett utsnitt av trafikeringen mellan Oskarshamn och Visby under lågsäsong (vecka 45). Under vecka 45 trafikerades sträckan av en avgång under vardagar och söndagar, med en eftermiddagstur mellan Visby–Oskarshamn och en kvällstur mellan Oskarshamn–Visby. Lördagar förekom ingen trafik. I Tabell 8 och Tabell 9 framgår ett utsnitt av trafikeringen mellan Oskarshamn och Visby under högsäsong (vecka 29). Under högsäsongen utökas antalet turer generellt från en till två, att trafik även går lördagar samt att det även går turer under nattetid (mellan klockan 00–06).

Vissa avgångar är farligt gods-turer, vilket begränsar antalet passagerare till 197–200 (beroende på fartygstyp). Enligt uppgift från Destination Gotland uppgår andelen resenärer som reser med fordon på den södra linjen till cirka 82 %. Överfarten Oskarshamn–Visby tar cirka 2 timmar och 55 minuter.

Tabell 6. Avgångar Oskarshamn-Visby under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	-	-	-	-	-	-	-
Förmiddag (09–12)	-	-	-	-	-	-	-
Eftermiddag (12–18)	-	-	-	-	-	-	-
Kväll (18–24)	1	1	1	1	1	-	1

Tabell 7. Avgångar Visby-Oskarshamn under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	-	-	-	-	-	-	-
Förmiddag (09–12)	-	-	-	-	-	-	-
Eftermiddag (12–18)	1	1	1	1	1	-	1
Kväll (18–24)	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 8. Avgångar Oskarshamn-Visby under v. 29 år 2024.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Natt (00–06)	1	-	-	-	-	-	1
Morgon (06–09)	-	-	-	-	-	-	-
Förmiddag (09–12)	-	1	1	1	1	1	-
Eftermiddag (12–18)	1	-	-	-	-	-	1
Kväll (18–24)	1	1	1	1	1	1	1

Tabell 9. Avgångar Visby-Oskarshamn under v. 29 år 2024.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Natt (00–06)	1	-	-	-	-	-	-
Morgon (06–09)	-	1	1	1	1	1	1
Förmiddag (09–12)	1	-	-	-	-	-	-
Eftermiddag (12–18)	1	1	1	1	1	1	1
Kväll (18–24)	-	-	-	-	-	1	-

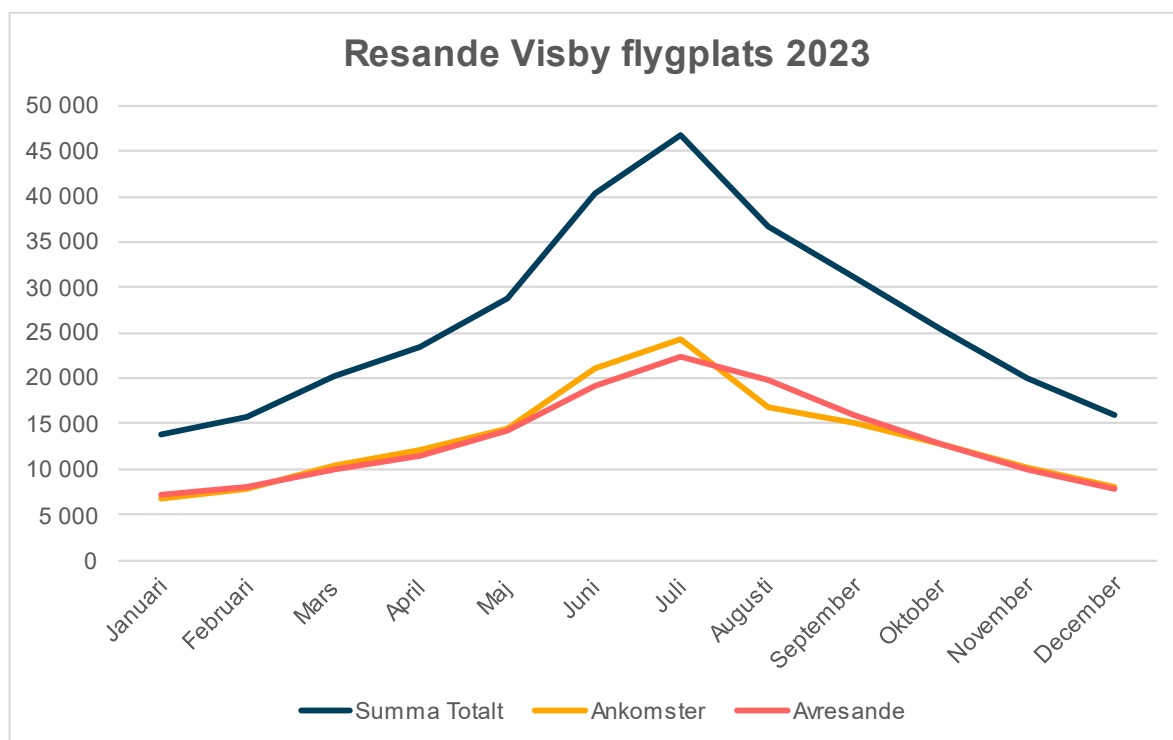
2.4.3. Flygtrafik

På Gotland finns en flygplats, Visby Airport, som fungerar såväl som civil som militär flygplats. Flygplatsen ligger relativt centralt och restiden mellan flygplatsen och centrala Visby uppgår till cirka 5 minuter med bil. Likt för färjetrafiken är antalet avgångar under lågsäsongen färre, jämfört med under högsäsongen. Visby flygplats trafikeras dagligen av flyg från Stockholm.

Fram till hösten 2024 har SAS erbjudit flyg till och från Gotland via Arlanda och BRA via Bromma. I september 2024 meddelade BRA att de från och med årsskiftet 2024/2025 ingått ett avtal med SAS och kommer i och med det att sluta flyga i egen regi via Bromma. Flygtrafik till och från Gotland kommer i och med detta att endast utgå från Arlanda. Nulägesbeskrivningen av flygtrafiken nedan bygger på de förhållanden som var aktuella innan detta offentliggjorts.

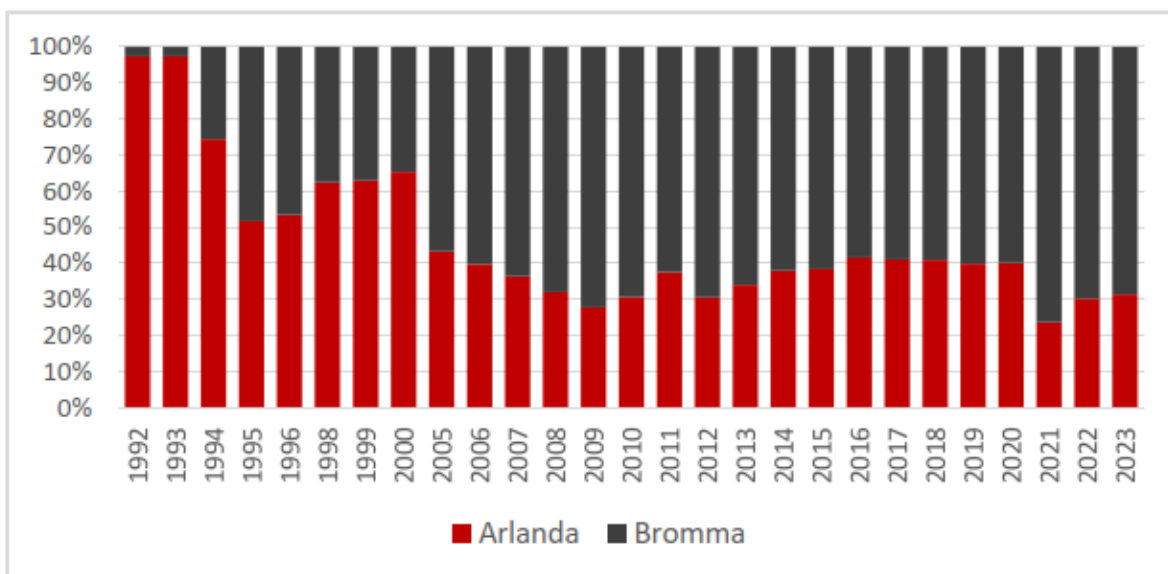
Utöver de dagliga flygningarna till Stockholm förekommer även veckovisa flygningar mellan Göteborg och Malmö. Under högsäsong utökas antalet destinationer inrikes (exempelvis Norrköping) samt utrikes (exempelvis Helsingfors).

Under år 2023 reste totalt 318 064 personer via Visby flygplats, se Figur 8. Resandet ökar kontinuerligt under årets första månader för att sedan under juli månad nå sin toppnivå, med strax över 45 000 resande. Därefter minskar resandet kontinuerligt under årets andra halva. Ankomster och avresande följer varandra under året, men under juni och juli kan någon fler ankomster utläsas medan antalet avresande är större under augusti och september.



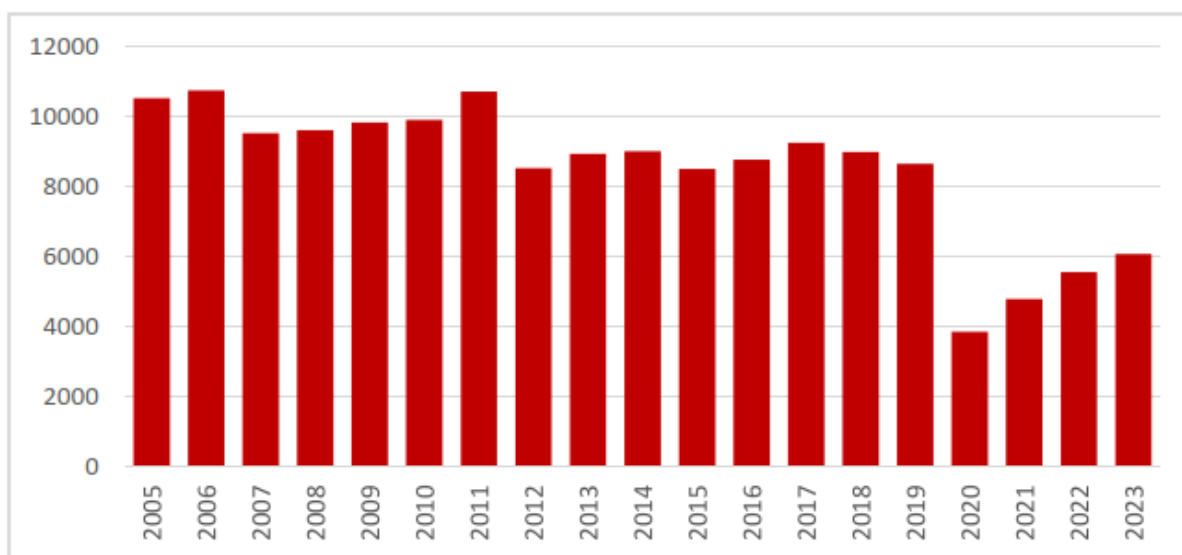
Figur 8. Resande via Visby flygplats under 2023. Data från Transportstyrelsen.

Enligt den scenarioanalys som tagits fram för flygtrafiken parallellt med denna utredning, var Arlanda den dominerande flygplatsen för resenärer från Gotland. Från och med 2001 skedde dock en förskjutning mot en alltmer dominerande trafik till Bromma. Under år 2023 stod Bromma för cirka 70 % av flygets marknadsandelar till och från Gotland och Arlanda cirka 30 %, se Figur 9.



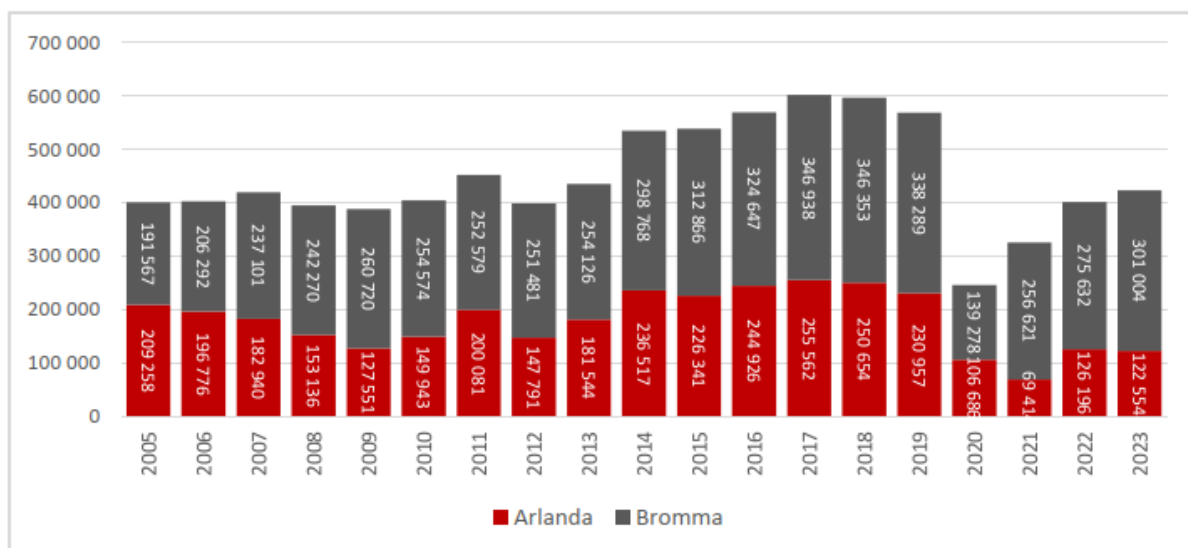
Figur 9. Marknadsandelar mellan Arlanda och Bromma på linjen Visby-Stockholm 1992–2000 och 2005–2023. Figur hämtad från Scenarioanalys flyg. Data från Transportstyrelsen.

Antalet frekvenser (tur och retur) mellan Stockholm och Visby har sedan mitten av 2000-talet minskat, se Figur 10. Antalet frekvenser har återhämtat sig något sedan covid-19 pandemin och uppgick år 2023 till strax över 6 000. Antalet frekvenser är dock fortfarande nästan 30 % lägre jämfört med år 2019.



Figur 10. Antalet frekvenser på Stockholmstrafiken till/från Visby flygplats 2005–2023. Figur från Scenarioanalys flyg. Data från Transportstyrelsen.

Efter covid-19-pandemin har antalet utbudna säten ökat, se Figur 11, och till år 2023 hade återhämtningen nått strax över 74 % av nivån från år 2019. Den största minskningen har skett på flygningar till Arlanda, där utbudet år 2023 minskat med 47 % jämfört med utbudet år 2019. Motsvarande minskning för Bromma var 11 %.



Figur 11. Antal utbudna säten 2025–2023. Figur från Scenarioanalys flyg. Data från Transportstyrelsen.

Enligt scenarioanalysen för flygtrafiken (bilaga 3) har Visby, till skillnad från många andra flygplatser i Sverige, en stor andel passagerare som har Stockholms som slutdestination, cirka 85 %. Flygtrafiken beskrivs som viktig för många arbetspendlare, som värdesätter flygplatsens närhet till Stockholm city och minimala ledtider på Bromma för sitt resande.

Prissättning

Biljettpriserna för flygtrafiken varierar beroende på säsong, linje och avgångstid. Flygtrafiken är inte en del av den upphandlade trafiken mellan Gotland och fastlandet, vilket innebär att prisnivån i sin helhet baseras på utbud och efterfrågan.

Arlanda–Visby

I Tabell 10 och Tabell 11 framgår ett utsnitt av trafikeringen mellan Arlanda och Visby under lågsäsong (vecka 45 år 2023). Från Arlanda till Visby avgick två flyg under måndagarna, fredagarna och lördagarna. Under söndagarna avgick inga flyg från Arlanda till Visby. Övriga dagar i veckan avgick ett flyg per dag från Arlanda till Visby.

Från Visby avgick två flyg under måndagarna, fredagarna och söndagarna. Under lördagarna avgick inga flyg från Visby till Arlanda. Övriga dagar avgick ett flyg per dag från Visby till Arlanda. Från Visby avgår inga morgonflyg till Arlanda, vilket försvårar för resenärer från Gotland att resa tur-och-retur över dagen via Arlanda.

Tabell 10. SAS avgångar Arlanda-Visby under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	-	-	-	-	1	-	-
Förmiddag (09–12)	1	1	1	1	1	1	-
Eftermiddag (12–18)	1	-	-	-	-	1	-
Kväll (18–24)	-	-	-	-	-	-	-

Tabell 11. SAS Avgångar Visby-Arlanda under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	-	-	-	-	-	-	-
Förmiddag (09–12)	-	-	-	-	1	-	1
Eftermiddag (12–18)	2	1	1	1	1	-	1
Kväll (18–24)	-	-	-	-	-	-	-

Bromma–Visby

I Tabell 12 och Tabell 13 framgår ett utsnitt av trafikeringen mellan Bromma och Visby under lågsäsong (vecka 45). Mellan Bromma och Visby avgår ett antal avgångar per dag. Torsdagarna såg flest antal avgångar, med åtta avgångar från tur och retur mellan Bromma och Visby. Minst antal flygningar hade lördagarna, med tre avgångar tur och retur mellan Bromma och Visby.

Tabell 12. BRA Avgångar Bromma-Visby under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	1	1	1	1	1	-	-
Förmiddag (09–12)	1	1	1	1	1	2	-
Eftermiddag (12–18)	3	3	3	4	3	1	3
Kväll (18–24)	1	1	1	2	2	-	2

Tabell 13. BRA Avgångar Visby-Bromma under v. 45 år 2023.

	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Morgon (06–09)	2	2	2	2	1	-	-
Förmiddag (09–12)	2	2	2	2	1	2	1
Eftermiddag (12–18)	1	1	2	3	4	1	3
Kväll (18–24)	1	1	1	1	1	-	2

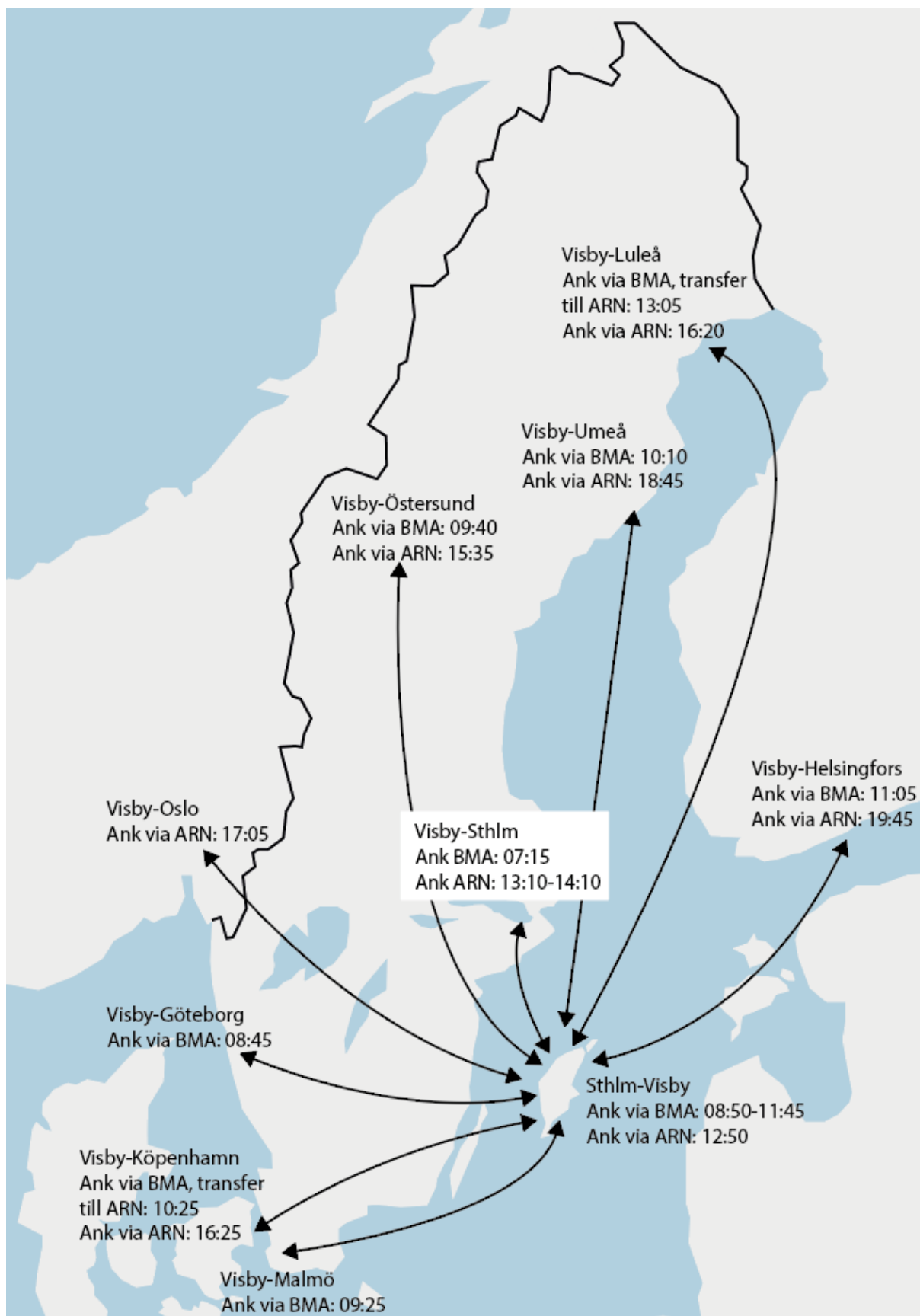
Ankomsttider

I Figur 12 redovisas en översiktlig analys över ankomsttider för flyget till olika destinationer i Sverige och Norden. Analysen kan beskrivas som ett ”best-case” scenario vad gäller tillgängligheten mellan

Visby och olika orter i Sverige och Norden i februari 2024. Analysen speglar inte den dagliga tillgängligheten mellan Visby och de analyserade orterna. Under högsäsong kan reseutbudet se annorlunda ut, något som inte fångas upp i denna analys.

Generellt kan sägas att Visby har förhållandevis god tillgänglighet med orter där det är möjligt att flyga via Bromma. För dessa resenärer är det möjligt att resa till eller från Visby via Bromma och vara framme på morgonen eller förmiddagen. Till Umeå anländer exempelvis resenärer via Bromma strax efter klockan 10 på förmiddagen.

För de orter som endast är möjliga att nå med flyg via Arlanda, så som exempelvis Luleå, kan tillgängligheten generellt sett beskrivas som mer bristfällig. Med direktflyg via Arlanda anländer resenärer till Luleå som tidigast efter klockan 16. Detta då det inte förekommer några morgonflyg till och från Arlanda, vilket gör att resenärer via Arlanda inte hinner med förmiddagsflygen vidare ut i landet. På samma sätt anländer det första flyget från Arlanda först klockan 12:50 till Visby. I vissa fall är det möjligt att resa med morgonflyg till Bromma och därefter transportera sig mellan Bromma och Arlanda för att på så sätt anlända tidigare till exempelvis Luleå.



Figur 12. Ankomsttider flyg. Underlag inhämtat under vecka 7 år 2024.

2.4.4. Vägtrafik

Trafikverket har pekat ut de vägar som är viktigast för den nationella och regionala tillgängligheten i det så kallade funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Vägar i FPV kan vara utpekade för en eller flera funktioner, såsom att vägen fyller en funktion för dagliga personresor eller godstransporter. Nedan redogörs de huvudsakliga vägarna i FPV som är av relevans för tillgängligheten till och från de studerade noderna.

Stockholm

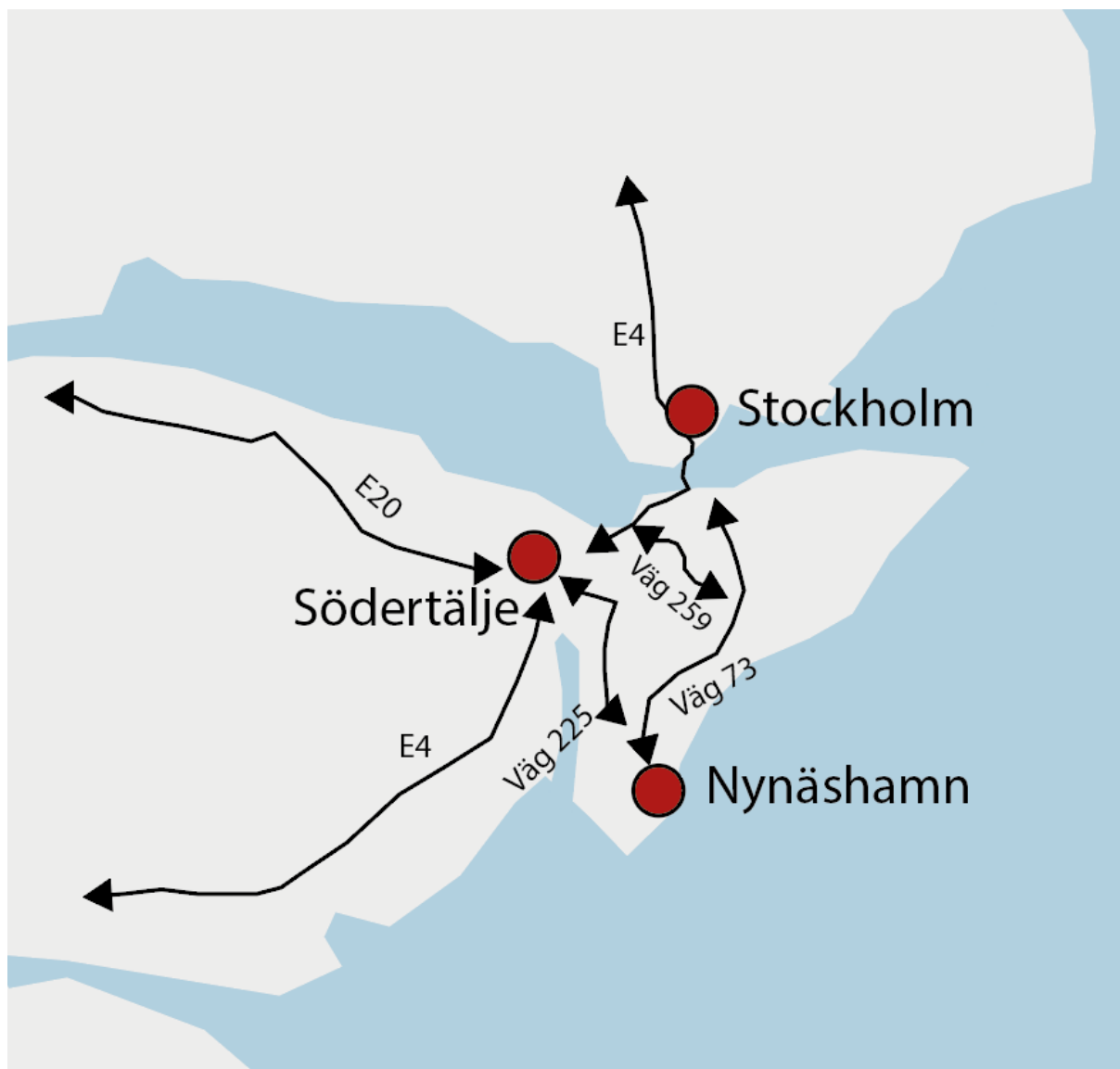
Vägnätet i Stockholm är omfattande och trafikmängderna är generellt sett höga. Vägar av särskild vikt för tillgängligheten till Nynäshamn är väg 73, 225 och 259, se Tabell 14 och Figur 13.

Väg 73 fyller en funktion som huvudled mellan Stockholm och Nynäshamn. Väg 73 är statlig fram till Nynäshamns hamn.

För trafik som kommer söderifrån och västerifrån via E4/E20 med Nynäshamn (och i förlängningen Gotland) som slutdestination finns väg 225 och 259 som tvärvägar som binder ihop väg 73 med europavägnätet. Detta innebär att trafiken via E4/E20 inte behöver köra via Stockholm för att ta sig ut till Nynäshamn.

Tabell 14. Funktionellt prioriterat vägnät av vikt för tillgängligheten till och från Nynäshamn.

Väg	Funktion	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)	Bärighet	Öppet för fordonståg	Övrigt
73	Dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik & långväga resor	28 160 söder om Jordbro, avtagande söderut. 10 160 söder om infart till Stockholm Norvik hamn.	~10,6–12,5 %	BK4 mellan tpl Jordbro och tpl Norvik. BK1 i övrigt.	Ja	Ingår i TEN-T
225	Dagliga personresor & kollektivtrafik	8 550 sydöst om Södertälje. Generellt avtagande söderut, men ökar vid anslutning till väg 73. 5 270 väster om Ösmo.	~8,7 %	Generellt BK1, kortare sträcka med BK4 med villkor	Nej	
259	Dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik & långväga resor	23 380 mellan Fittja och Huddinge. 10 910 mellan Huddinge och Jordbro.	~5,8–11,5 %	BK4 med villkor väster om tpl Jordbro och väster om tpl Storängsleden. I övrigt BK1	Nej	



Figur 13. Vägar av särskild vikt för tillgängligheten till och från Nynäshamn

Kalmar

Vägar av särskild vikt i länet för tillgängligheten till Oskarshamn är E22, väg 35, 37/47 samt 40, se Tabell 15 och Figur 14. E22 är den huvudsakliga transportleden och binder samman länet i nord-sydlig riktning. Vägen inleds i Norrköping och passerar Västervik och Oskarshamn för att därefter via Kalmar och Karlskrona fortsätta mot Malmö och Trelleborg. Väg 35, 37/47 samt 40 fungerar som tvärvägar som binder samman orterna i inlandet med E22 och kusten. Dessa vägar fungerar även som kopplingar mot E4, som passerar i nordsydlig riktning längre in i landet.

Då det statliga vägnätet, med E22 som huvudsaklig led genom regionen, passerar utanför Oskarshamn saknas koppling via det statliga vägnätet till hamnarna i de båda städerna. Trafiken når i stället de båda hamnarna via det kommunala vägnätet. Bärigheten på det kommunala vägnätet till hamnen i Oskarshamn uppgår till BK1.

Tabell 15. Funktionellt prioriterat vägnät av vikt för tillgängligheten till och från Oskarshamn.

Väg	Funktion	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)	Bärighet	Öppet för fordonståg	Övrigt
E22	Dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik & långväga resor	Förbi Oskarshamn: 6 750–8 530.	Oskarshamn: ~11,5–13,1 %.	Generellt BK4, BK1 på vissa sträckor (ex. vid Verkeback). Kommunalt vägnät mellan E22 och hamn i Oskarshamn uppnår BK1.	Ja, mellan Kalmar och Norrköping. Kommer att öppnas mellan Kalmar och Karlskrona under 2025.	Ingår i TEN-T.
35	Dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik & långväga resor	6 160 sydöst om Linköping. Avtagande mot sydöst. 1 550 väster om Överum.	~9–10,3 %	Generellt BK4. Sträckor med BK1.	Nej	
37/47	Dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik & långväga resor	5 920 väster om Oskarshamn. 3 320 vid Bockara.	~15,4–22,3 %	BK4	Nej	
40	Dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik & långväga resor	2 440 mellan Gladhammar och Vimmerby. 4 720 vid Vimmerby.	~14,8–17,4 %	BK4	Ja, väster om Nässjö. Nej öster om Nässjö	



Figur 14. Vägar av särskild vikt för tillgängligheten till och från Oskarshamn.

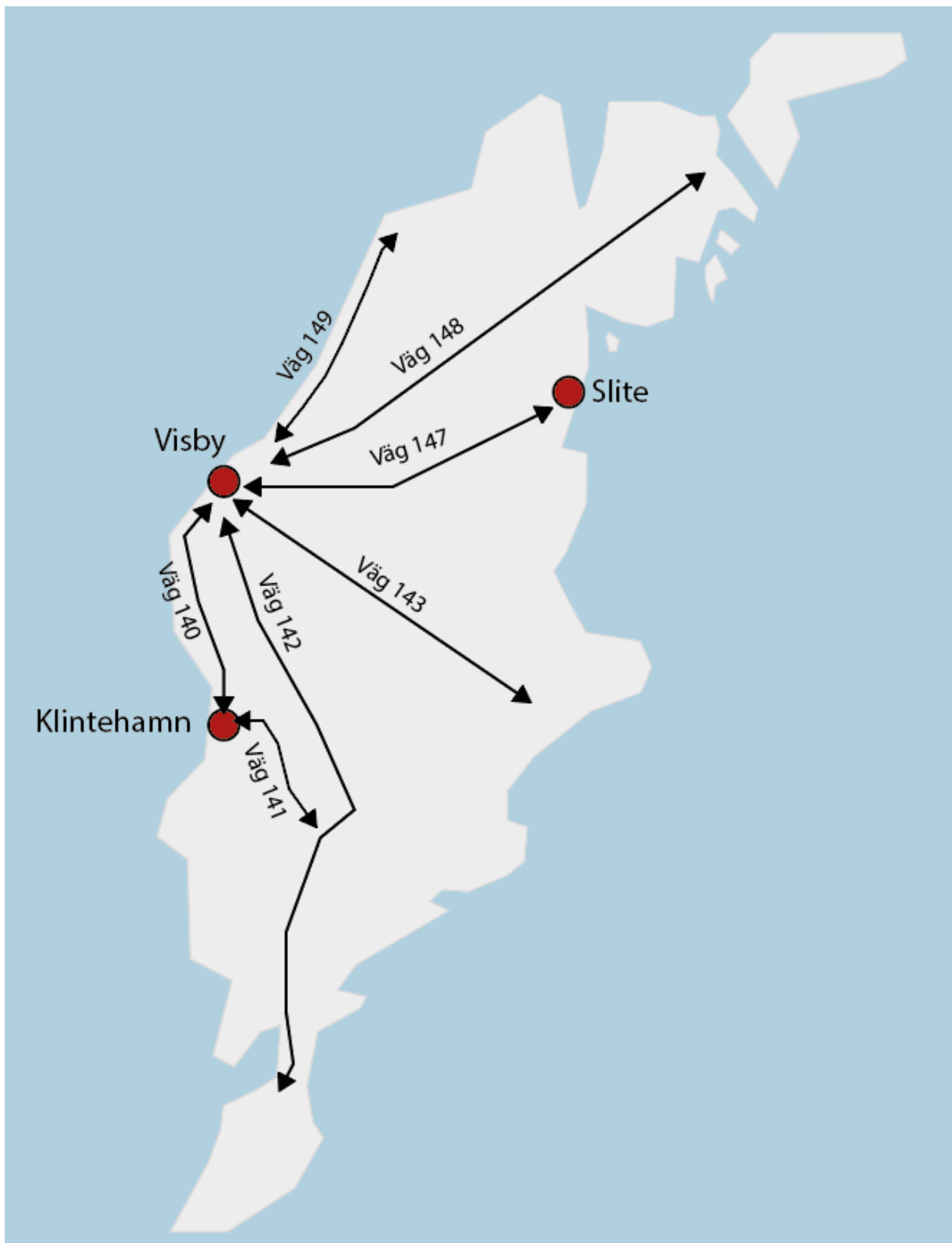
Gotland

Det strategiska vägnätet på Gotland tar sin utgångspunkt i Visby och strålar därefter ut i olika väderstreck. Vägar av särskild vikt för tillgängligheten till Visby och Klintehamn är väg 140, 141, 142, 143, 147, 148 samt 149, se Tabell 16 Figur 15. Dessa vägar kopplar alla samman olika delar av ön med Visby och Klintehamn.

Väg 142 (även kallad Färjeleden) fyller funktion som infartsväg mot Visby hamn. Norr om infarten till Visby hamn övergår väghållarskapet till kommunalt. Väg 142 bildar tillsammans med väg 148 en ringled runt Visby. Från Visby fortsätter väg 140 söderut i riktning mot Klintehamn och fortsätter därefter söderut.

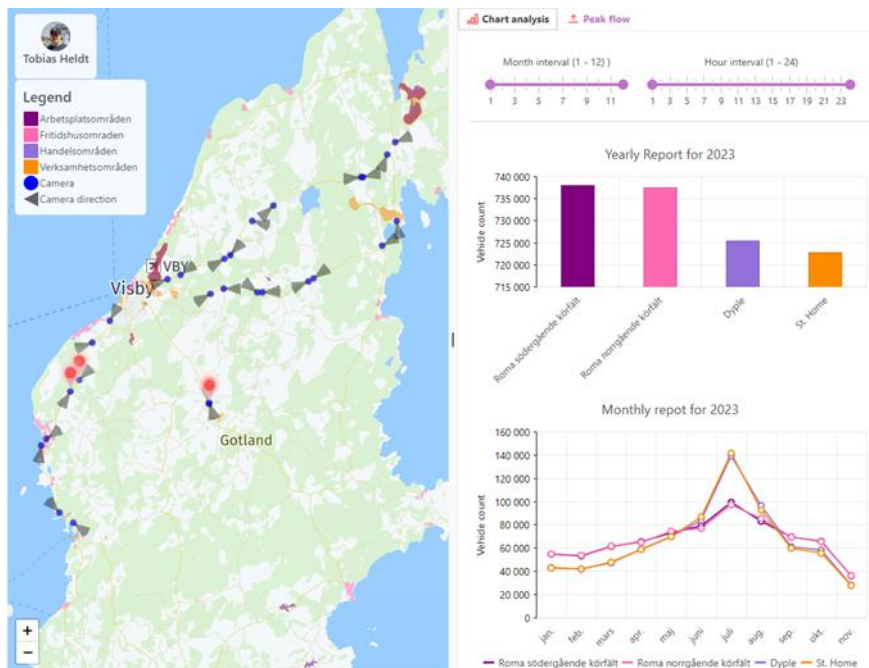
Tabell 16. Funktionellt prioriterat vägnät av vikt för tillgängligheten till och från Visby och Klintehamn.

Väg	Funktion	Trafikmängd (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)	Bärighet	Öppet för fordonståg	Övrigt
140	Dagliga personresor, godstransporter & kollektivtrafik	9 000 söder om Visby, avtagande söderut. 4 510 norr om Tofta. 2 570 norr om Klintehamn	~2,4–3,8 %	BK4 med villkor, BK1 söder om Klintehamn	Nej	
141	Godstransporter & kollektivtrafik	1 720 öster om Klintehamn. 1 560 väster om Hemse.	~3,2–4,7 %	BK4 med villkor	Nej	
142	Dagliga personresor & godstransporter	4 350 söder om Visby, avtagande söderut. 1 600 norr om Hemse.	~2,5–6,3 %	BK4 med villkor	Nej	Kallas även Färjeleden
143	Dagliga personresor & kollektivtrafik	5 740 mellan Visby och Roma. Därefter avtagande. >1 000 på vissa sträckor.	~3,8 %	BK4 med villkor, BK1 längst i öster	Nej	
147	Godstransporter	1 800–2 610 mellan Visby och Slite. Norr om Slite 1 920.	~3,8–4,4 % ~9,5 % norr om Slite	BK4 med villkor	Nej	
148	Dagliga personresor, godstransporter & kollektivtrafik	4 070 nordöst om Visby. Avtagande i riktning mot Färösund. 1 920 väster om Lärbro.	~3,6–4,2 %	BK4 med villkor	Nej	
149	Dagliga personresor	4 760 vid Visby flygplats. Avtagande i riktning norrut. 1 300 vid Lummelunda.	~1,8–3,8 %	BK2 till Visby flygplats, därefter BK1	Nej	



Figur 15. Vägar av särskild vikt för tillgängligheten till och från Visby och Klintehamn.

Som en del i pilotprojektet för Miranda har data från ATK-kameror analyserats för väg 140 norr om Tofta samt väg 140 i anslutning till Roma, se Figur 16. Likt färjetrafiken visar data från väg 140 på en tydlig trafiktopp under juli månad till följd av turismen till Gotland, med cirka 140 000 passager i vardera riktning under juli månad. En topp under juli månad kan även noteras för väg 143 norr om Roma, men denna topp är inte lika tydlig som den norr om Tofta.



Figur 16. Analys av trafik via ATK-kameror vid Roma, Dymple och St Home. Data från 2023.

2.4.5. Persontågtrafik och kollektivtrafik

Båtbuss

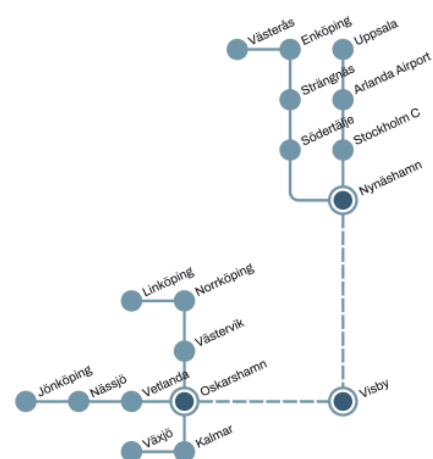
Från Cityterminalen i Stockholm har Destination Gotland sedan en tid tillbaka tillhandahållit en busstransfer till färjeterminalen i Nynäshamn. Busstransfern är anpassad till färjornas avgångar och ankomster till Nynäshamn. Restiden uppgår till cirka 55 minuter och transferbussen ankommer till Nynäshamn cirka 50 minuter innan färjan avgår.

Från och med maj 2024 har Destination Gotland utökat busstransfern till att trafikera ytterligare orter, se Figur 17. Till och från Nynäshamn planeras ytterligare två linjer sättas in. De två linjerna är Uppsala-Arlanda-Stockholm samt Västerås-Enköping-Strängnäs-Södertälje. Busstransfer planeras även sättas in till och från Oskarshamn, med tre linjer. De tre linjerna är Linköping-Norrköping-Västervik, Jönköping-Nässjö-Vetlanda samt Växjö-Lessebo-Kalmar.

De nya linjerna med busstransfern trafikeras mellan maj och november. Övriga månader utgår busstransfern endast mellan Cityterminalen i Stockholm och Nynäshamn.

Gotland

Busstrafiken på Gotland har sin utgångspunkt vid Visby busstation, belägen cirka 950 meter nordöst om färjeterminalen. Stadstrafikens linje 6 trafikerar färjeterminalen – Visby busstation. Stadsbussen avgår från färjeterminalen cirka 30 minuter efter det att eftermiddagsfärjan från Nynäshamn anländer. Stadsbussen saknar avgångar anpassade för de kvällsfärjor som anländer från Nynäshamn eller från Oskarshamn. Från busstationen är det möjligt att resa vidare på Gotland med såväl stadstrafiken som landsbygdstrafiken. Även landsbygdstrafikens tidtabell är förhållandevis anpassade till färjetrafikens ordinarie turer för färjor som anländer på eftermiddagen men inte på sena kvällar eller natten.



Figur 17. Linjestreckning båttransfer från och med maj 2024. Bild från Destination Gotland.

Under sommaren trafikeras sträckan mellan centrala Visby och Visby flygplats av flygbussar vars avgångstider är anpassade efter flygets avgångs- och ankomsttider. Under resterande delar av året trafikeras Visby flygplats av regionalbusslinje 61. Dock angörs flygplatsen endast av en avgång under morgonen och en gång under eftermiddagen/kvällen, tider som inte överensstämmer med flygets avgångs- och ankomsttider.

Nynäshamn

Till Nynäshamn går järnväg i form av den elektrifierade Nynäsbanan. Nynäsbanan är utbyggd med dubbelspår mellan Älvsjö och Hemfosa, medan sträckan mellan Hemfosa och Nynäshamn är enkelspårig. Inför öppnandet av Stockholm Norvik hamn har Nynäsbanan byggts ut med fler och längre mötesstationer för att möta efterfrågan på ökade godstransporter med 750 meter långa godståg. Enligt Trafikverkets kapacitetsberäkningar var kapacitetsutnyttjandet på delar av Nynäsbanan under maxperioden år 2023 mellan 61 – 80 %. Kapacitet finns att köra minst ett godståg/timme och riktning under hela dygnet.

I Nynäshamn finns en pendeltågsstation som utgör slutstation för Nynäsbanan. Pendeltågsstationen är belägen intill Järnvägsgatan och Seglargränd och cirka 400 meter söder om ingången till färjeterminalen. Från Nynäshamn avgår två pendeltåg i timmen under större delen av dygnet. Under tidig morgon och sen kväll på helgerna avgår ett pendeltåg i timmen.

Utöver pendeltågen trafikeras Nynäshamns station av åtta busslinjer: linje 783 (Södertälje Centrum), 848 (Västerhaninge stn), 852 (Torö), 854 (lokalt Nynäshamn), 858 (Grödbby), 861 (Globen) och 898 (nattrafik Västerhaninge).

Oskarshamn

Till Oskarshamn går järnväg i form av den enkelspåriga och oelektrifierade Stångådalsbanan, se Figur 18. Via Hultsfred fortsätter Stångådalsbanan norrut och ansluter till Tjustbanan söder om Linköping för att slutligen ansluta till Södra stambanan strax öster om Linköping. Via Hultsfred fortsätter järnvägen västerut mot Nässjö via den enkelspåriga och oelektrifierade Bockabanan. Från Nässjö fortsätter järnvägen väster- och söderut via Jönköping och Vetlanda. Hastigheten på Stångådalsbanan och Bockabanan är begränsad och ligger generellt sett under 100 km/tim. På vissa sträckor minskar hastigheterna till 70 km/tim eller 40 km/tim (förbi Eksjö).

Enligt Trafikverkets kapacitetsberäkningar var kapacitetsutnyttjandet på Stångådalsbanan under maxperioden år 2023 över 80 % på sträckan mellan Bjärka Säby och Hultsfred. På övriga delar av Stångådalsbanan låg kapacitetsutnyttjandet under 60 %. Likaså låg kapacitetsutnyttjandet på järnvägen mellan Nässjö och Hultsfred under 60 %.

Oskarshamn järnvägsstation byggdes i början av 1900-talet och utgör slutstation på Stångådalsbanan. Järnvägsstationen är belägen intill Åsavägen och cirka 150 meter väster om färjeterminalen. Det förekommer idag ingen persontågstrafik på Stångådalsbanan till Oskarshamn eller längs Bockabanan öster om Eksjö. Ett industrispår fortsätter förbi Oskarshamns station och följer den kommunala gatan



Figur 18. Stångådalsbanan/Tjustbanan. Stångådalsbanan sträcker sig från Linköping till Kalmar. Vid Bjärka – Säby delar sig banan och Tjustbanan kallas delen som fortsätter mot Västervik.

Skeppsbron längs vattnet. Industrispåret rundar viken och fortsätter därefter in till industriområdet på den norra stranden av viken.

Intill Oskarshamns station återfinns även Oskarshamns resecentrum. Från resecentret avgår samtliga busslinjer, såväl lokala som regionala busslinjer mot till exempel Linköping, Jönköping och Kalmar.

2.4.6. Gång- och cykel

Färjeterminalerna i Visby, Nynäshamn och Oskarshamn ligger i förhållandevis centrala lägen och i närhet till kollektivtrafik. I tätorterna finns generellt ett utbyggt nät av gång- och cykelinfrastruktur som möjliggör för oskyddade trafikanter att ta sig till och från färjelägena. Hamnmiljöerna kan dock generellt beskrivas som storskalig och med stora öppna ytor, vilket kan göra stråk för oskyddade trafikanter svåra att överblicka.

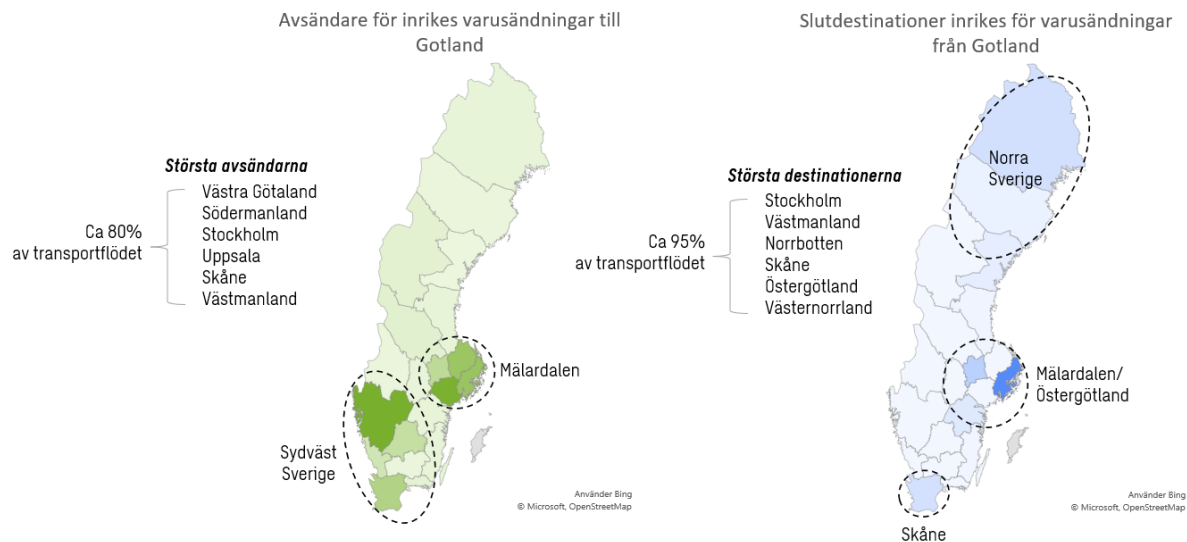
Möjlighet finns att ta med sig cykel på Gotlandsfärjorna. In- och utpassering sker tillsammans med övriga fordon. Resande med båtbusarna som Destination Gotland bedriver till Oskarshamn kan ta med cykel i mån av plats, cykeln ska då vara förpackad i ett skyddande emballage. Det är inte tillåtet att ta med sig cykeln på båtbusen till och från Nynäshamn oavsett platstillgång. Resande med pendeltågstrafiken till och från Nynäshamn kan i vissa fall ta med sig cykeln. Det finns dock begränsningar när det kommer till att resa med cykel under rusningstid (vardagar 06–09 och 15–18) samt vissa stationer.

Lokaliseringen av Visby flygplats nära centrala Visby skapar möjlighet för att kunna ta sig mellan staden och flygplatsen till fot eller med cykel. En gång- och cykelväg finns längs väg 149, dock avslutas gång- och cykelvägen vid infarten till flygplatsområdet.

Parkeringsmöjligheter för olika typer av cyklar är en aspekt för att kunna uppmuntra till resa med cykel till och från färjelägena. I Nynäshamn finns parkeringsmöjligheter för cykel i anslutning till pendeltågsstationen, däremot inte i anslutning till själva färjeterminalen. I Oskarshamn saknas iordningställda parkeringsmöjligheter för cykel i anslutning till färjeterminalen. I Visby hamn finns parkeringsmöjligheter för cykel i anslutning till färjeterminalen. Utöver detta finns även möjlighet att under högsäsongen hyra cykel i anslutning till hamnområdet. Vid Visby flygplats finns parkeringsmöjligheter för cyklar.

2.4.7. Gods

Enligt Trafikanalys senaste varuflödesundersökning från år 2021 skickades cirka 360 000 ton gods till Gotland och cirka 2,6 miljoner ton gods från Gotland med start- och målpunkter inrikes år 2021. Det innebär sammantaget en obalans i godsflödet med betydligt större godsflödena från än till Gotland. Den stora obalansen beror av sannolikt till stor del på Nordkalks och Heidelberg Materials godsflöden, vilka exporterar mycket tungt gods från Gotland. Figur 19 illustrerar avsändarlän och destinationslän för godsflödena inrikes enligt varuflödesundersökningen. Till Gotland utgår över 80 % av godsflödena från län i Mälardalsregionen och sydvästra Sverige. Från Gotland går godsflödena mer spritt i landet med stora slutmottagare i län i norra Sverige, län i Mälardalen, Östergötland och Skåne.



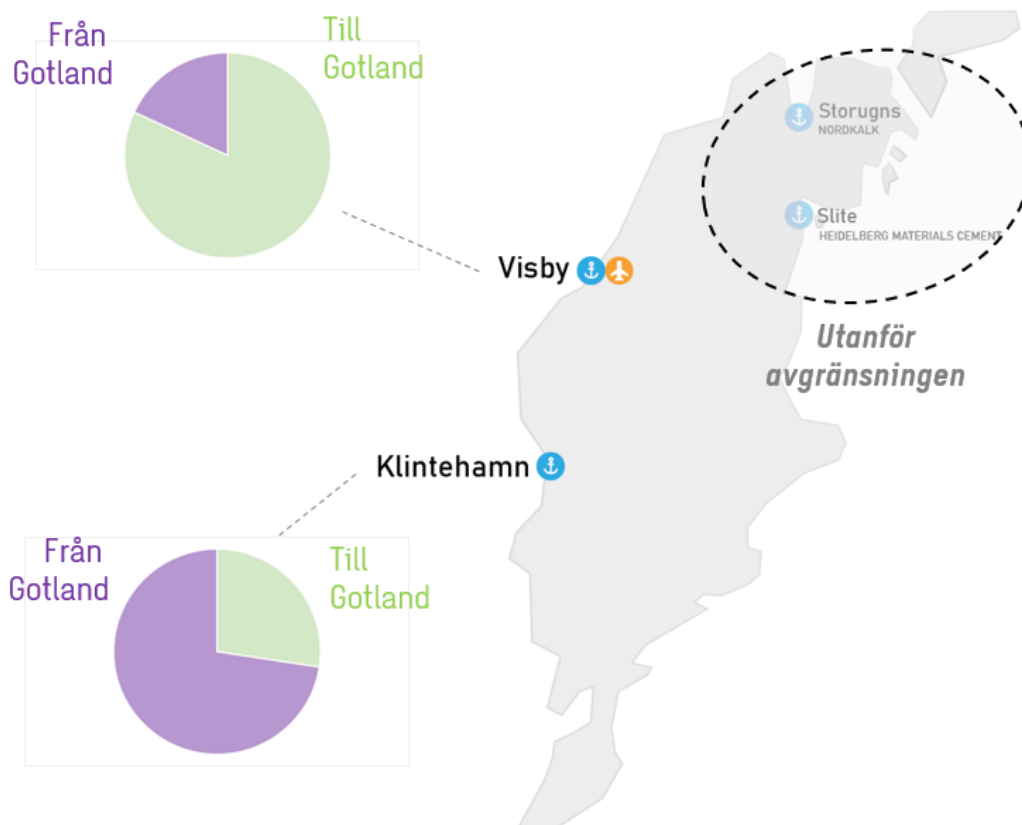
Figur 19. Inrikes godsflöden (i ton) till och från Gotland. Mörkare i kartan färg illustrerar större godsflöde. (Källa: Varuflödesundersökningen 2021, Trafikanalys)

Ser man till godsflödena till och från de godsnoder på Gotland som inkluderas i denna studie, det vill säga Visby hamn, Klintehamns hamn och Visby Flygplats, är godsflödena mer balanserade. Sammantaget skickades cirka 295 000 ton⁶ till Gotland och cirka 224 000 ton⁷ från Gotland via dessa noder, både inrikes och utrikes även fast inrikestransporterna står för en överväldigande majoritet av alla transporterat gods.

Under år 2021 passerade cirka 270 000 ton (cirka 52 % av all fraktad vikt till/från Gotland) via Visby hamn, cirka 245 000 ton (cirka 47 %) via Klintehamns hamn och cirka 1 000 ton (under 1 %) via Visby flygplats. Figur 20 illustrerar fördelningen ankommande respektive avgående gods i Visby (både Visby hamn och Visby flygplats) samt Klintehamn. Av figuren är det tydligt att de båda noderna har olika funktion. Visby är en stor mottagare av gods varav Klintehamn till stor del används för att skicka gods från Gotland.

⁶ Varav cirka 152 000 ton är bulk gods (Källa: Region Gotland), 142 000 ton bedöms vara gods som transporteras med lastbilar RoRo (Källa: Lastbilsundersökningen 2021, Trafikanalys) och cirka 700 kg är post och frakt via Visby Flygplats (Källa: Trafikanalys 2021)

⁷ Varav cirka 181 tusen ton är bulk gods (Källa: Region Gotland), 43 tusen ton bedöms vara gods som transporteras med lastbilar RoRo (Källa: Lastbilsundersökningen 2021, Trafikanalys) cirka 0,3 tusen ton är post och frakt via Visby Flygplats (Källa: Trafikanalys 2021)

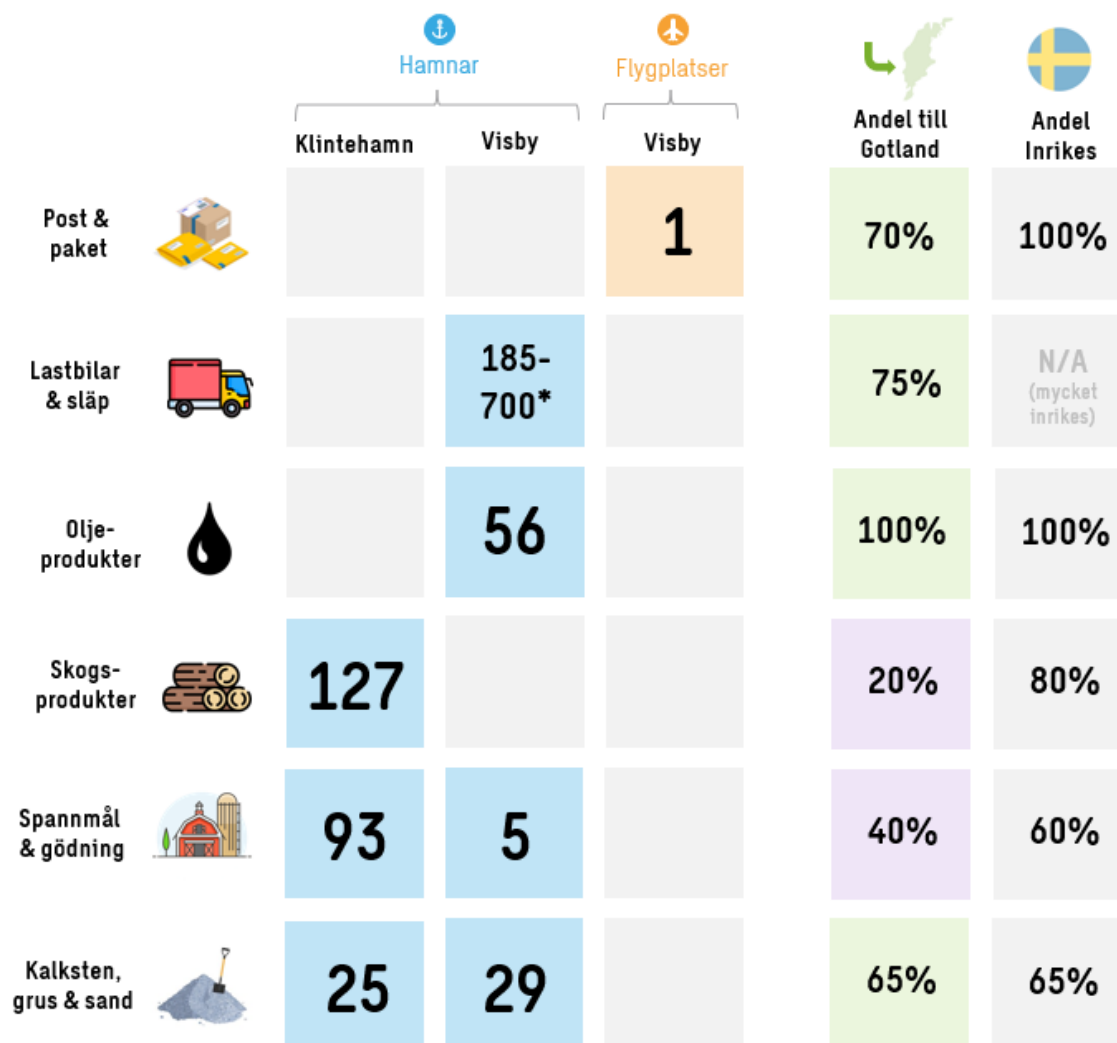


Figur 20. Översiktsbild över ankommande och avgående gods. (Källa: Trafikanalys statistik över lastbilstrafik och luftfart samt hamnstatistik från Region Gotland)

Figur 21 illustrerar vilka typer av gods som transporteras via respektive godsnod. Utöver att andelen inkommande och avgående godssändningar skiljer sig mellan noderna så finns även tydliga skillnader avseende vilka typer av gods som hanteras vid respektive nod.

- Via Visby flygplats passerar framför allt post och frakt. Trots att godsmängderna är låga i förhållande till hamnarna utgör flygplatsen en viktig nod för expressleveranser och gods som är i behov av korta ledtider.
- Via Visby hamn passerar framför allt gods som transporteras via lastbil och släp/trailer (exempelvis konsumtionsvaror och andra varugrupper), olja och varugrupper som tillhör kalksten, grus eller sand. Lastbilstransporterna nyttjar färjetrafiken för att ta sig mellan fastlandet och Gotland. Lastbilstransporterna på färjan görs på två sätt, antingen åker lastbilen (inklusive eventuellt släp) med förare med färjan eller så transporteras enbart släp/trailer över med färjan för att sedan mötas upp av lastbil och förare vid ankomst.
- Via Klintehamns hamn passerar stora mängder skogsprodukter, spannmål och gödning samt kalksten, grus eller sand.

Det är viktigt att notera att Visby hamn respektive Klintehamns hamn fyller olika funktioner i godstransportnätverket. Godstransporter som transporteras på lastbil är idag beroende av den upphandlade färjetrafiken som har Visby hamn som nod och kan exempelvis inte flyttas över till Klintehamns hamn där infrastruktur för RoRo-trafik saknas. På samma sätt är Klintehamns hamn anpassad för och hanterar främst bulk-gods vilket kräver dedikerade ytor och därför inte lätt kan flyttas till Visby hamn vilken saknar den infrastruktur som finns i Klintehamns hamn.

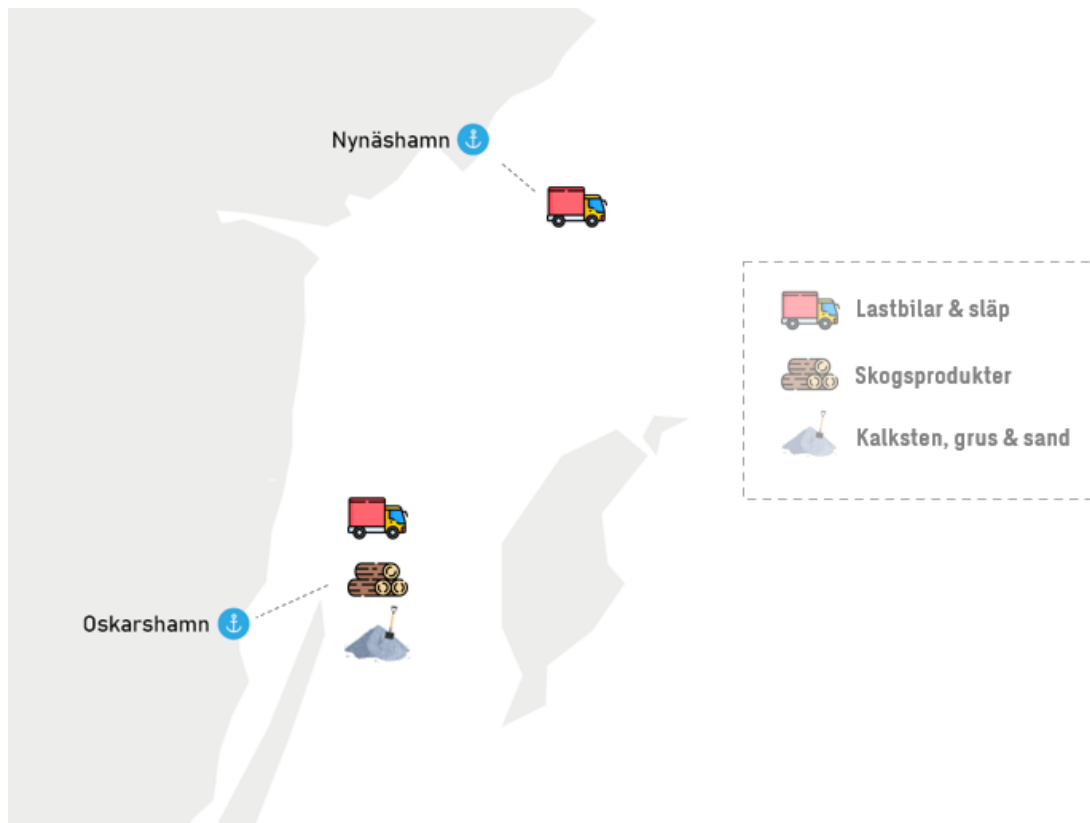


Figur 21. Översikt över godsflöden i ton år 2021⁸. (Källa: Region Gotland, Sverige hamnar och Trafikanalys)

Att i detalj studera vilka transportrelationer som godsflöden nyttjar är svårt då det ofta saknas officiell information och statistik på en tillräckligt detaljerad nivå. För att få en bild av hur godsflödena mellan Gotland och Oskarshamn samt Nynäshamn ser ut, har information från varje hamn samlats in. Kartläggningen illustreras av Figur 22 och visar att Oskarshamn och Nynäshamn har regelbundna RoRo⁹-godsflöden till och från Gotland. Utöver regelbunden RoRo-trafik så skickas enbart enstaka sändningar av skogsprodukter och kalksten, grus eller sand mellan Oskarshamn och Gotland.

⁸ Siffran 700 000 ton för lastbilar och släp via Visby hamn kommer från Sveriges hamnars statistik och avser cirka 46 000 transporterade enheter under år 2021. I Trafikanalys lastbilsstatistik anges att cirka 185 000 ton transporterats till och från Gotland med lastbil under samma år. Skillnaden i underlagen har inte studerats vidare men kan bland annat bero av att Trafikanalys statistik enbart inkluderar den lastade vikten av det gods medan hamnstatistiken eventuellt avser vikt på både last, lastbilen och släp. Detta har dock inte bekräftats.

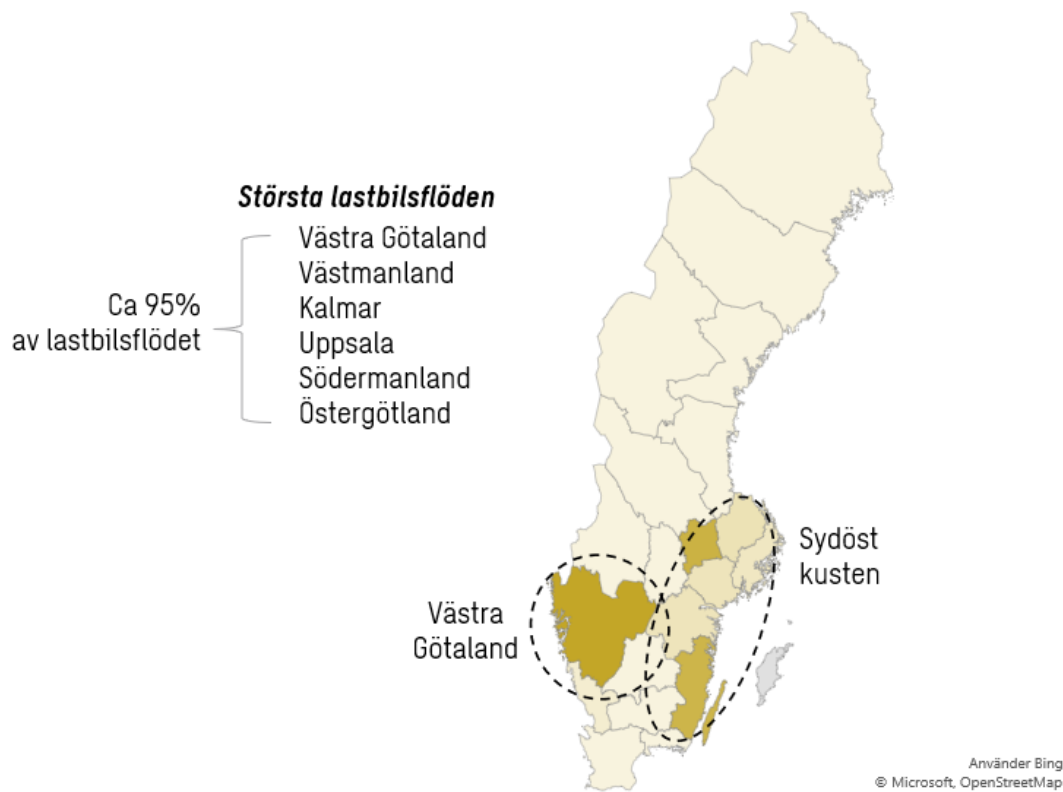
⁹ Roll-on Roll-off – avser lastbilar och släp som transporteras via färja.



Figur 22. Godstransporter till och från studerade hamnar längs östkusten (Källa: Underlag från hamnarna)

För att ytterligare studera var inrikes RoRo-trafik till och från Gotland har sina start- och målpunkter har information från Trafikanalys lastbilsundersökning använts. Stora start- och målpunkter för lastbilstrafiken till och från Gotland illustreras av Figur 23. Notera att figuren illustrerar var lastbilstransporter har sin start- eller slutpunkt och inte inkluderar vilka län eller noder som passeras på vägen mellan Gotland och start- och målpunkten.

De största lastbilsflöden (mätt i ton) har sin start- eller slutpunkt i länen i Södra Sverige. Sammantaget står godsflödena till och från Västra Götaland, Västmanland, Kalmar, Uppsala, Södermanland och Östergötland för över 90 % av alla godsflöden med lastbil till och från Gotland.

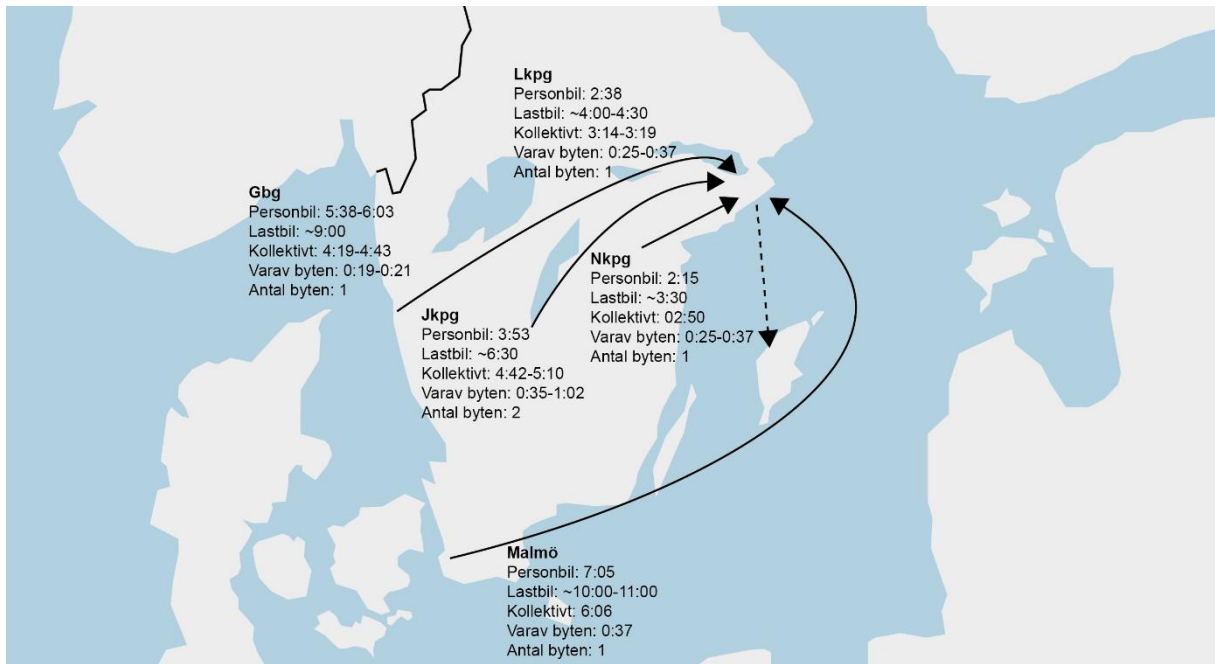


Figur 23. Lastbilsflöden (i ton) till och från Gotland. Mörkare i kartan färg illustrerar större godsflöde. (Källa: lastbilsundersökningen 2021, Trafikanalys).

2.4.8. Restid

I Figur 24 och Figur 25 presenteras en översiktlig restidsanalys mellan ett par utvalda orter och Gotlandsterminalerna i Nynäshamn och Oskarshamn. Orterna har valts ut för att jämföra hur restiderna skiljer sig mellan Nynäshamn och Oskarshamn.

För restid med bil och lastbil har inget antagande om avresetid skett. För restid med kollektiva färdmedel har ett antagande gjorts om att resenären ska vara på plats vid respektive terminal senast 40 minuter innan avgång.



Figur 24. Restider från utvalda orter till Nynäshamn. Underlag inhämtat under v. 4-5 via Googles reseplanerare samt Openrouteservice.



Figur 25. Restider från utvalda orter till Oskarshamn. Underlag inhämtat under v. 4-5 via Googles reseplanerare samt Openrouteservice.

2.5. Beskrivning av hamnar och flygplatser

2.5.1. Visby hamn

Visby hamn är allmän hamn som ägs av Region Gotland och förvaltas av Tekniska nämnden via sin hamnavdelning. Hamnen är belägen sydväst om den historiska stadskärnan i Visby och hamnen långa historiska anor.

Visby hamn är ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken och ska skyddas från åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Visby hamn är, tillsammans med Klintehamns hamn och Slite hamn, en av tre strategiska hamnar på Gotland och är idag den enda hamnen på Gotland som kan användas för färjetrafik till och från Gotland.

Hamnen delas in i en yttre och inre hamn, som båda har varierande karaktär och funktion. Se Figur 26 för en översiktskarta över Visby hamn. Inom den yttre hamnen hanteras främst nyttotrafik, i form av de större färjorna från fastlandet samt leveranser av olja. Den inre hamnen å andra sidan är mer av publik karaktär, exempelvis med gäst- och småbåtshamn. Utöver den yttre och inre hamnen färdigställde Region Gotland en ny kryssningskaj sydväst om hamnområdet. Hamnen har totalt 13 kajplatser.



Figur 26. Översiktskarta Visby hamn.

Visby hamn hanterar i huvudsak persontrafik och rullande gods. Huvuddelen av bulkgodset har flyttat till Klintehamn, cirka 28 kilometer söder om Visby. Visby hamn används dock fortfarande vid transport av specialgoods eller projektlaster, främst vid kaj 4 och 10. Även viss spannmålsutlastning sker fortfarande i Visby hamn, via kaj 10. Den yttre hamnen angörs även av tankfartyg med leveranser av eldningsolja och drivmedel. Oljeprodukterna lagras i det närliggande cisternområdet öster om väg 142.

Linjetrafiken från fastlandet förfogar över ett terminalområde i den yttre hamnen med kajläge 5, 6 och 7. Linjetrafiken nyttjar även den inre hamnen för fartyg som inte är i drift eller som har en lucka i tidtabellen. Godsterminalbyggnaden och passagerarterminalbyggnaden har logistikytor i anslutning

till kaj för fordon och godstrailers. I direkt anslutning till terminalområdet disponerar linjetrafiken även över en större yta för uppställning av farligt gods. Vid terminalområdet finns två större parkeringsplatser för resenärer som inte tar med sig bilen till fastlandet. Dessa parkeringsplatser fyller även en viktig funktion för bilburna besökare till Visby under sommarhalvåret.

Stuveriverksamheten bedrivs i huvudsak av Gotlands Stuveri AB, som anlitas av linjetrafiken för att sköta logistik, godshantering, rangeringsfordon samt förtöjningsarbeten.

I den inre hamnen har Svenska sjöräddningssällskapet en station med två räddningsbåtar och Sjöfartsverket har en station med en fast stationerad lotsbåt.

Gällande miljötillstånd för Visby hamn möjliggör för ett högsta tillåtna godstonnage om 50 000. Den primära gränssättningen för vilka fartyg som kan angöra hamnen är fartygens manöverförmåga. Den yttre hamnen tillåter ett maximalt djupgående om 7,5 meter och den inre hamnen ett maximalt djupgående om 5,5–6,5 meter.

2.5.2. Klintehamns hamn

Hamnen i Klintehamn är en allmän hamn som ägs av Region Gotland och förvaltas av Tekniska nämnden via sin hamnavdelning. Hamnen har anor från 1600-talet.

Hamnen i Klintehamn är ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken och ska skyddas från åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

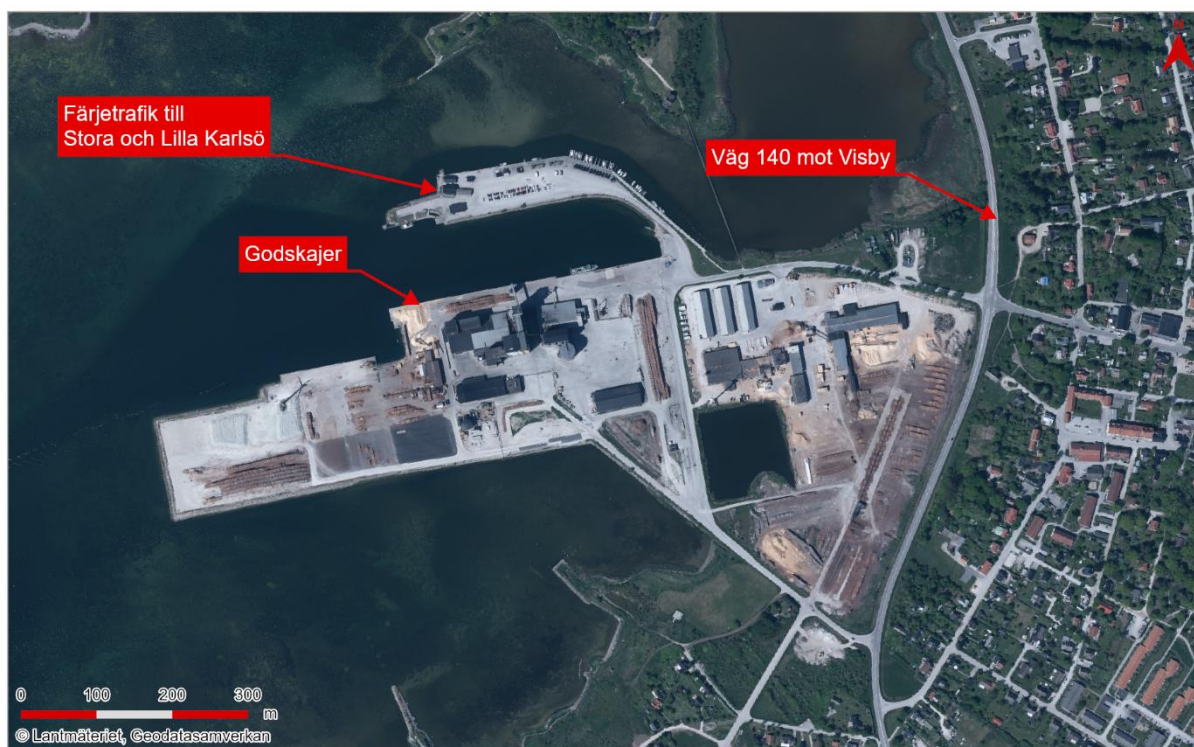
Klintehamn är, tillsammans med Visby hamn och Slite hamn, en av tre strategiska hamnar på Gotland.

Se Figur 27 för en översiktskarta över Klintehamns hamn. Hamnen i Klintehamn är Gotlands största godshamn och har bra förutsättningar för hantering av gods inom jordbruks- och skogssektorn. Detta bland annat då Gotlands största sågverk ligger i Klintehamn. Utöver godstrafiken förekommer även viss persontrafik, i form av färjetrafik till turistdestinationen Stora och Lilla Karlsö, som ligger cirka 16 kilometer sydväst om Klintehamn. Stora och Lilla Karlsö trafikerar av färjetrafik under sommarhalvåret och överfarten tar cirka 35 minuter.

Hamnområdet består av två landtungor, se Figur 27 för en översiktskarta. Den sydliga landtungan har fyra kajplatser för godshantering med tillhörande logistiktor. För samtliga kajer är maximal längd på angörande fartyg 115 meter. Största tillåtna bredd är 16,5 meter.

Under perioden 2016–2017 genomförde Trafikverket, Sjöfartsverket och Region Gotland en omfattande muddring av hamnen och farleden och ett 25 000 m² stort landområde byggdes upp. Denna utbyggnad resulterade i att hamnen idag kan ta emot fartyg med tonnage om 6 000, vilket underlättat för godshanteringen att flytta från Visby hamn till hamnen i Klintehamn.

Den norra landtungan inrymmer ett mindre roro-läge, fiske- och fritidsbåtshamn samt kaj för färjan till Stora och Lilla Karlsö. Sjöfartsverket har en lotsbåtsplats i hamnen.



Figur 27. Översiktskarta Klintehamns hamn.

Gällande miljötillstånd möjliggör för ett högsta tillåtna godstonnage om 375 000. Högsta tillåtna passagerarantal är 21 000/år. Stuveriverksamheten bedrivs i huvudsak av Gotlands Stuveri AB. En del av hamnens logistikyta används för kameravirkesmätning. Hamnen hanterar även en del specialgods, exempelvis leverans av vindkraftverk.

Lantmännen har, mitt i hamnen, en egen anläggning för import och export av gödningsmedel och spannmål. Till detta finns även egen fast lastnings- och lossningsutrustning på kajen. Även Gotlandsflis AB har ett sågverk och flisanläggning inom hamnområdet.

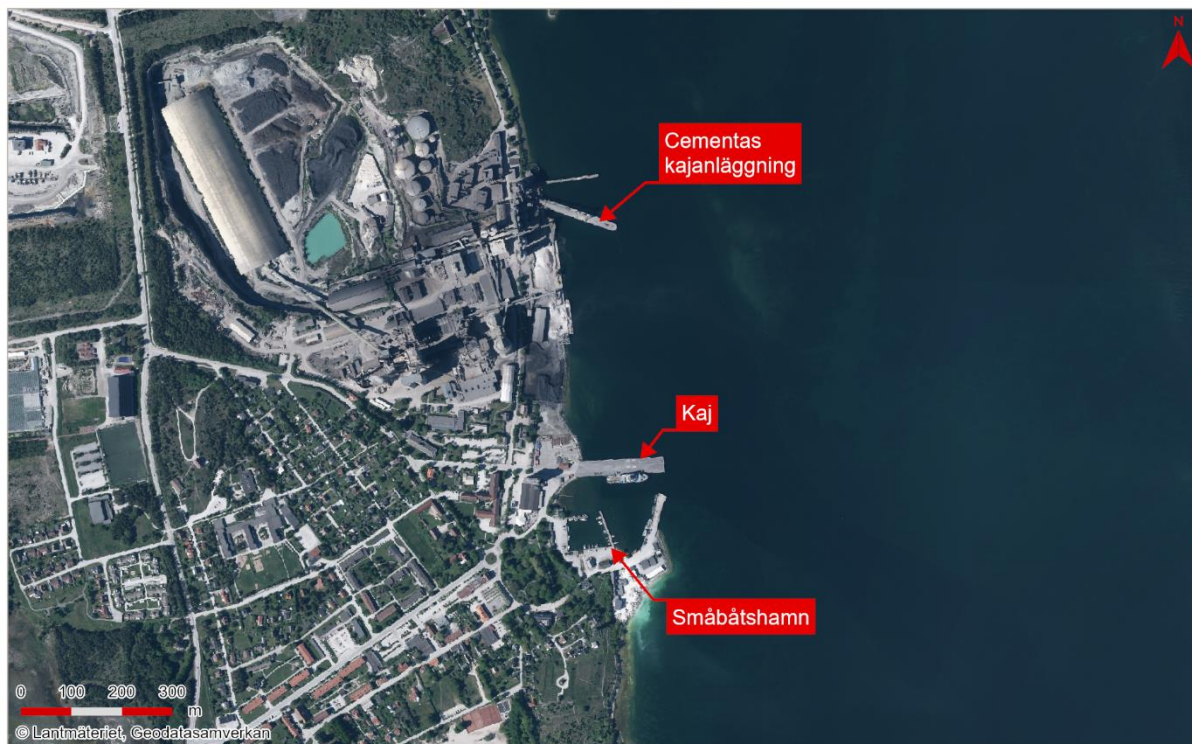
2.5.3. Slite hamn

Hamnen i Slite är inte en allmän hamn och därför inte ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken.

Se Figur 28 för en översiktskarta över Slite hamn. Inom hamnområdet i Slite finns två kajer. Djupet vid dessa kajer uppgår till 5 respektive 7,5 meter. Det är även möjligt att förtöja på utsidan av hamnområdet, men dessa kajlägen har ett utsatt läge och kan endast användas vid lugna väderförhållanden. Kustbevakningen har en kuststation i Slite hamn.

Norr om hamnen i Slite bedriver Cementa produktion av cement. Slitefabriken producerar idag majoriteten av den cement som används i Sverige. Cementen lastas via Cementas egna hamnanläggning.

Region Gotland skriver i förslag till ny översiktsplan 2040 att inriktningen för Slite hamn är att den fortsatt ska användas som godshamn och servicestation för Kustbevakningens verksamhet. Det beskrivs även som viktigt att hamnen har tillräckliga logistikytor för att hantera en ökad mängd gods samt att logistikflödena ses över i sin helhet och effektiviseras.



Figur 28. Översiktskarta Slite hamn.

2.5.4. Nynäshamns hamn

Nynäshamns hamn är en allmän hamn där marken till hälften ägs av hamnbolaget Stockholms hamn AB (som är ett kommunalt bolag som ägs av Stockholms stad) och den andra hälften av Nynäshamns kommun. Den operativa verksamheten ägs och utförs av Stockholms hamn AB. Hamnen är belägen öster om centrala Nynäshamn, i anslutning till väg 73. Hamnen har anor från 1800-talet.

Nynäshamn är ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken och ska skyddas från åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Se Figur 29 för en översiktskarta över Nynäshamns hamn. Hamnen har en långsmal utformning i nordsydlig riktning längs väg 73. Nynäshamns hamn hanterar färjetrafik till och från Gotland samt färjor till och från Gdansk i Polen. Utöver den reguljära färjetrafiken förekommer även kryssningsfartyg som angör hamnen på mer oregelbunden basis. Vägtrafiken når Nynäshamns hamn via väg 73. Infart för vägtrafiken varierar beroende på vilken färja som trafiken har som mål. För Gotlandstrafiken sker infart i hamnens sydligaste del. Utfart från hamnen sker i hamnens norra ände.

Nynäshamns hamn har tre kajplatser för färjetrafik. I hamnens norra del kan kryssningsfartyg förtöja och därefter körs en flytande brygga ut till kryssningsfartyget för att möjliggöra för passagerarna att gå i land.

Norr om Nynäshamns hamn finns en olje- och gasterminal som hanterar såväl import som export av petroleumprodukter och LNG. Olje- och gasterminalen består av totalt fyra kajplatser med ett vattendjup vid kaj som minst uppgår till cirka 7,0 meter.



Figur 29. Översiktskarta Nynäshamns hamn.

2.5.5. Oskarshamn hamn

Hamnen i Oskarshamn är en allmän hamn som ägs av Oskarshamn kommun och förvaltas av hamnbolaget Smålands hamnar AB, som är ett kommunalt bolag som ägs tillsammans med Västerviks och Hultsfreds kommun. Hamnen är belägen direkt öster om centrala Oskarshamn och har anor från 1600-talet.

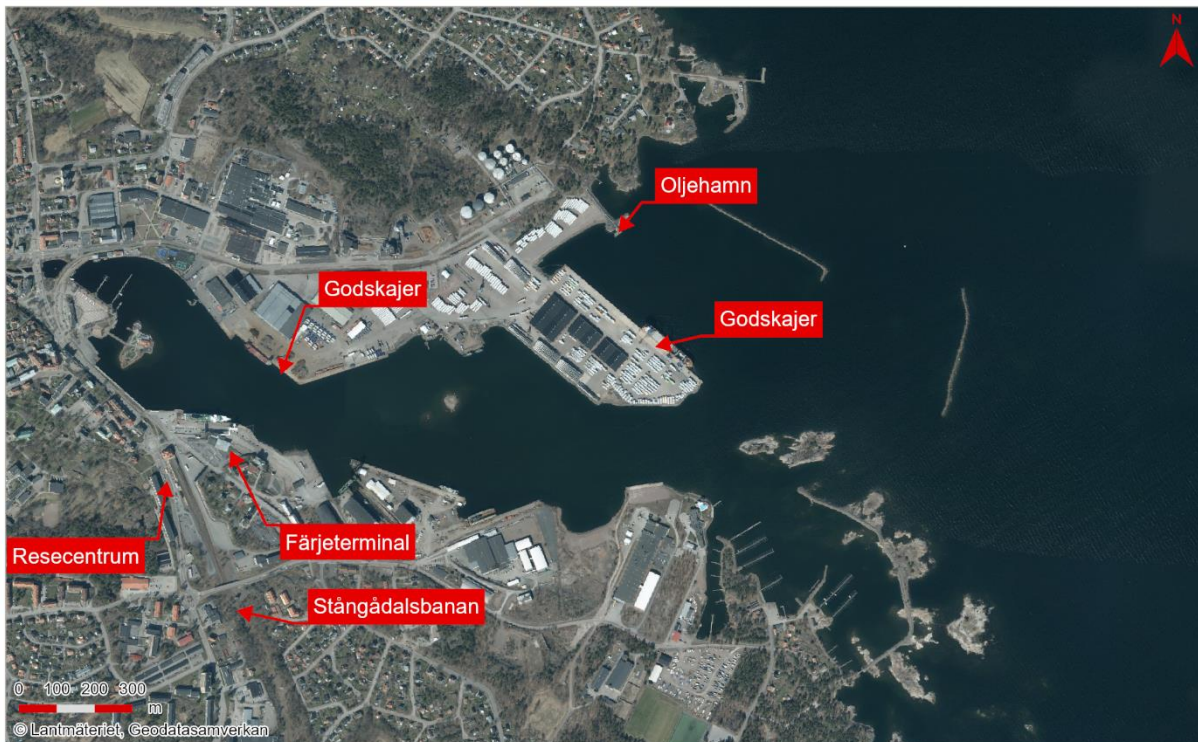
Oskarshamn hamn är ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken och ska skyddas från åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Se Figur 30 för en översiktskarta över Oskarshamns hamn. Hamnen har ett strategiskt läge på den svenska ostkusten och fyller en viktig roll som knutpunkt mellan olika transportslag. Inseglingen till hamnen är mycket kort och isproblem är inte vanligt förekommande. Hamnen har direkt järnvägsförbindelse med stambanenätet och E22 samt väg 37/47 utgör viktiga förbindelser för vägtransporter vidare ut i regionen och landet.

Hamnen har totalt tio kajplatser.

Från Oskarshamn går färjetrafik till och från Gotland året om samt färjetrafik till och från Öland under sommarhalvåret. Linjetrafiken förfogar över ett terminalområde. Intill terminalbyggnaden finns logistikytor för fordon och godstrailers. Vid terminalområdet finns parkeringsplatser och busshållplatser. Inpassering för fordon sker via den kommunala Gröndalsgatan.

Sjöfartsverket har en station i hamnen med fast stationerad lotsbåt.



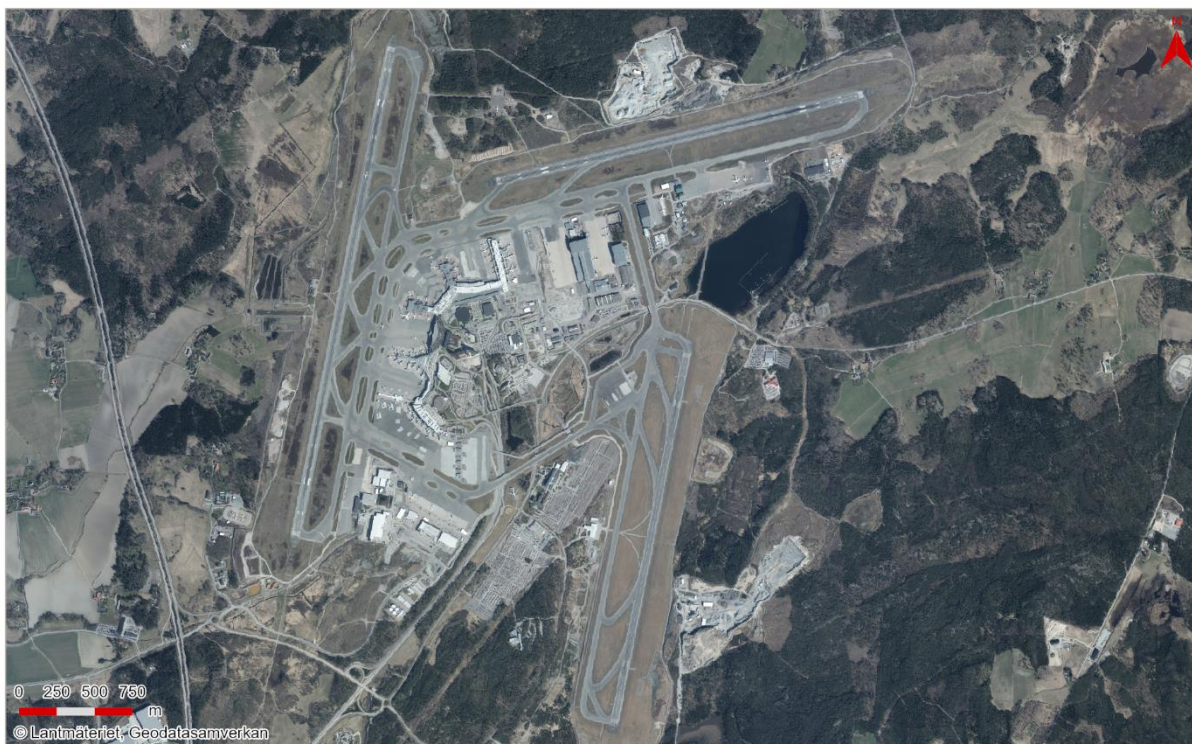
Figur 30. Översiktskarta Oskarshamns hamn.

2.5.6. Stockholm Arlanda Airport

Arlanda är en civil flygplats som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser vars syfte är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet till hela landet. Arlanda är den i särklass största flygplatsen i Sverige sett till antalet resenärer och flygrörelser, med cirka 18,4 miljoner resenärer år 2022. Arlanda fyller vidare en funktion som ett internationellt nav för flygtrafiken inom Skandinavien och Östersjöområdet. Arlanda är belägen cirka 3,7 mil norr om centrala Stockholm.

Se Figur 31 för en översiktskarta över Arlanda. Flygplatsområdet ägs och drivs av Swedavia. Flygplatsen har idag tre start- och landningsbanor och fyra terminaler (terminal 2, 3, 4 och 5). Inom flygplatsområdet finns terminalbyggnader med flygledartorn och driftlokaler. Flygplatsen har cirka 80 uppställningsplatser för flyg i anslutning terminalerna. Utöver terminalerna för flygresenärer finns även ett fraktområde, kallat Cargo City, där flyggodset hanteras.

Till Arlanda finns goda förbindelser med bil, buss, fjärr-, snabb- och pendeltåg. Med tåg är det möjligt att resa till och från Arlanda via stationen Arlanda C, som är belägen i tunnel under terminalområdet. På Arlanda C stannar fjärr- och pendeltåg såväl söderifrån som norrifrån. Till och från Stockholm är det även möjligt att resa med snabbtåget Arlanda Express. Från Arlanda avgår även flygbussar mellan Arlanda och Stockholm central, Liljeholmen och Brommaplan samt regionalbussar. Totalt har Arlanda cirka 18 000 parkeringsplatser fördelat på sex större parkeringsplatser och sex parkeringshus. Utöver dessa finns det även platser för att hämta- och lämna.



Figur 31. Översiktskarta Arlanda.

2.5.7. Stockholm Bromma Airport

Bromma är en civil flygplats som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser vars syfte är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet till hela landet. Bromma är landets fjärde största flygplats sett till antalet resenärer, med cirka 1,1 miljoner resenärer år 2022. Flygplatsen är tack vare dess närhet till centrala Stockholm (cirka 7,5 kilometer) och andra regionala centra såsom Kista och Solna attraktiv för resande till och från Stockholmsregionen. Detta gäller i synnerhet för näringslivet men flygplatsen ses även som ett stadsnära komplement till Arlanda för det privata resandet. Närheten till centrala Stockholm sätter dock restriktioner vilken typ av flyg som kan starta och landa på flygplatsen.

Se Figur 32 för en översiktskarta över Bromma. Flygplatsområdet ägs av Stockholms stad, men arrenderas av Swedavia. Flygplatsen har en start- och landningsbana. Inom flygplatsområdet finns terminalbyggnaden med flygledartorn och driftlokaler. Ankomsthallen är separerad från terminalbyggnaden. De norra delarna av terminalområdet används i huvudsak för drift av flygplatsen. Flygplatsen har 26 uppställningsplatser för flyg i anslutning till terminalen.

Totalt har Bromma cirka 700 parkeringsplatser för långtidsparkering och cirka 50 parkeringsplatser för korttidsparkering. Ett antal statliga vägar ansluter till flygplatsen och utöver med bil är det även möjligt att nå flygplatsen med kollektiva färdmedel såsom tvärbanan, flygbuss och lokalbuss.

Frågan om flygplatsens vara eller icke vara har länge utretts och varit en politisk stridsfråga. Den tidigare rödgröna regeringen meddelade år 2021 att man ville lägga ned Bromma, bland annat med hänvisning till att Swedavia inte längre ansåg att det var affärsmässigt motiverat att fortsatt bedriva verksamhet vid Bromma. Den efterträdande borgerliga regeringen meddelade dock under år 2023 att regeringen inte ämnar gå vidare med planerna på att stänga flygplatsen under mandatperioden. I februari 2024 sa Stockholms stad, som äger marken, upp avtalet med Swedavia (staten) och kräver att flyget ska vara borta och marken sanerad senast år 2038 för att arbetet med att utveckla en ny stadsdel snarast ska kunna påbörjas. I september 2024 meddelade BRA att de från och med årsskiftet

2024/2025 ingått ett avtal med SAS och kommer i och med detta att lämna Bromma till fördel för Arlanda. Flygtrafik till och från Gotland kommer i och med detta att endast utgå från Arlanda.



Figur 32. Översiktskarta Bromma.

2.5.8. Visby Airport

Visby flygplats är en civil och militär flygplats som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser vars syfte är att säkerställa ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som garanterar en grundläggande interregional tillgänglighet till hela landet. Visby är landets sjunde största flygplats sett till antalet resenärer, med cirka 295 000 resenärer år 2022.

Se Figur 33 för en översiktskarta över Visby flygplats. Visby flygplats är belägen cirka 4 kilometer norr om centrala Visby. Flygplatsen har en start- och landningsbana. Inom flygplatsområdet finns en terminalbyggnad med flygledartorn och driftlokaler. Flygplatsen har nio uppställningsplatser för flyg.

Under större delen av året trafikeras flygplatsen en landsbygdsbuss med en avgång på morgonen och en på eftermiddagen/kvällen. Sommartid trafikeras flygplatsen av dedikerade flygbussar från centrala Visby. Totalt har Visby flygplats cirka 600 parkeringsplatser, fördelat på såväl långtids- som korttidsparkering.



Figur 33. Översiktskarta Visby flygplats.

2.6. Turism

Region Gotland skriver i granskningsversionen av Översiktsplanen att besöksnäringen är en av tre huvudsakliga näringsgrenar på Gotland. Gotlands attraktionskraft som besöksmål beskrivs som starkt förknippad med bland annat natur- och kultur. Gotland besöks årligen av cirka 1 000 000 besökare, varav 75 % av dessa kommer under perioden juni-augusti. År 2019 bidrog turismnäringen till cirka 1 600 helårsarbeten.

Turismen till Gotland är av varierande karaktär. Under större delen av sommaren ligger fokus för unga, äldre och barnfamiljer på sol, bad och evenemang så som medeltidsveckan. Under Almedalsveckan lockas politiker, näringsliv och samhällsdebattörer till Visby. Även cykelturismen lockar många besökare till ön.

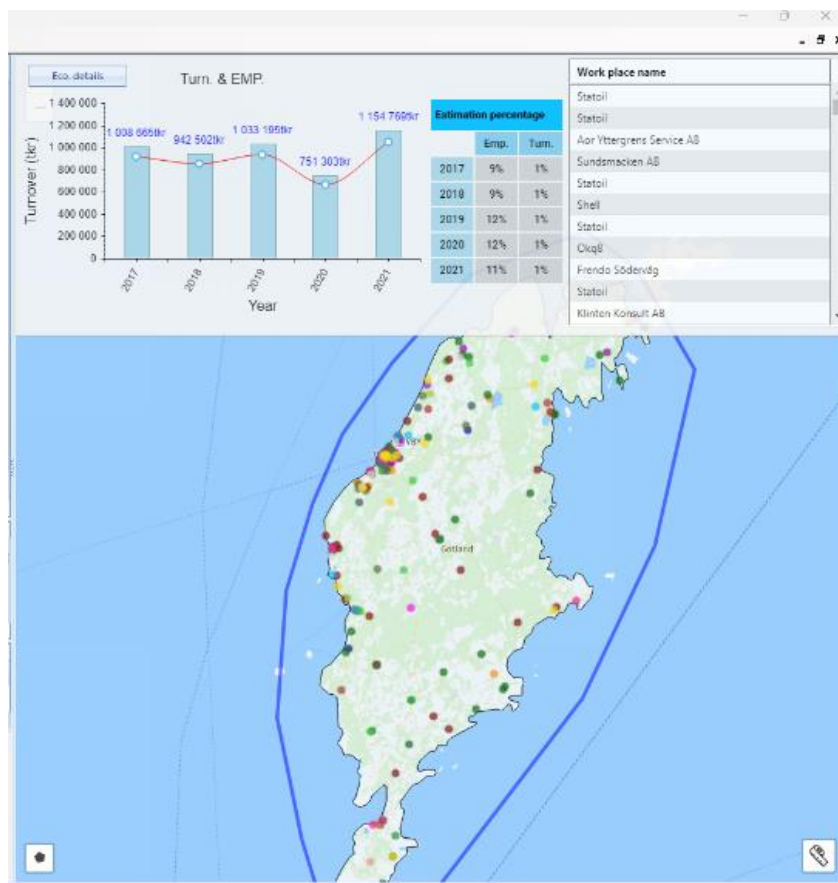
Inom ramen för denna utredning har MIRANDA använts för att inhämta data gällande turismnäringens förutsättningar. Detta har gjorts som ett pilotprojekt för att testa verktyget i en skarp åtgärdsvalsstudie.

Mirandaverktyget är ett mikrobaserat beslutsstödsystem för hållbar turism- och infrastrukturplanering som består av två delar, dels en teknisk plattform där flera datakällor som beskriver turismvolymerna sammanförs för att kunna beräkna och presentera turismens ekonomiska effekter, dels en processmetodik för hur datakällorna samlas in och vilka aktörer i planeringssystemet som behöver samverka.

2.6.1. Ekonomi

Turistnäringen utgörs inte av en egen näringsgren i den offentliga statistiken utan definieras i stället som alla de företag som säljer varor och tjänster till turister. Företagen kommer således från olika traditionella näringsgrenar (enligt svensk näringsgrensindelning, SNI), exempelvis hotell och boendeanläggningar (SNI 55) restaurang och utemåltider (SNI 56), resebyråttjänster (SNI 79), drift av golfbanor (93). Se vidare i rapporten om Mirandaverktyget (Heldt m.fl., 2022).

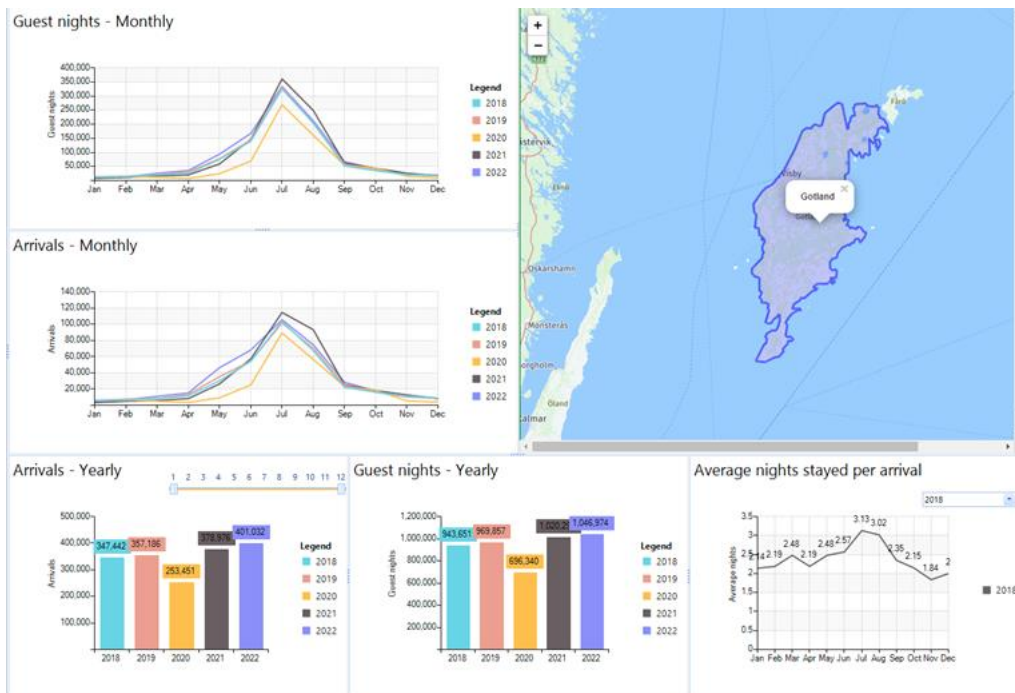
Figur 34 nedan visar resultatet där alla aktiva företag inom de 23 ingående näringsgrenarna i Mirandaverktygets valts ut och placerats ut på karta. Summeringen av omsättning uppgår för år 2021 till 1,1 miljarder kr. Med hänsyn tagen till att företagen inte bara säljer till turister så beräknas turismandelen av denna omsättning uppgå till cirka 1,04 miljarder kr.



Figur 34. Översikt av turismens SNI för Gotland.

2.6.2. Gästnätter i kommersiellt boende

Data för övernattnings i kommersiella boendeanläggningar samlas in av SCB och publiceras under benämningen Inkvarteringsstatistik hos den statistikansvariga myndigheten för turism som är Tillväxtverket (Tillväxtverket 2019). Mirandaverktyget inkluderar gästnattsstatistiken från SCB som en referenspunkt och för att på ett tydligt och överskådligt sätt kunna jämföra gästnätternas utveckling över tid mellan valda studieområden. Figur 35 visar hur gästnätterna har fördelat sig under perioden 2018–2022. Totala gästnätter under helåret 2022 rapporteras till dryga 1 miljon. Toppmånaden i juli hade drygt 350 000 av dessa. Tilläggas ska att denna datakälla inte fångar upp de som besöker släkt och vänner samt de som hyr sommarbostad via delningslösningar såsom Airbnb och så vidare.

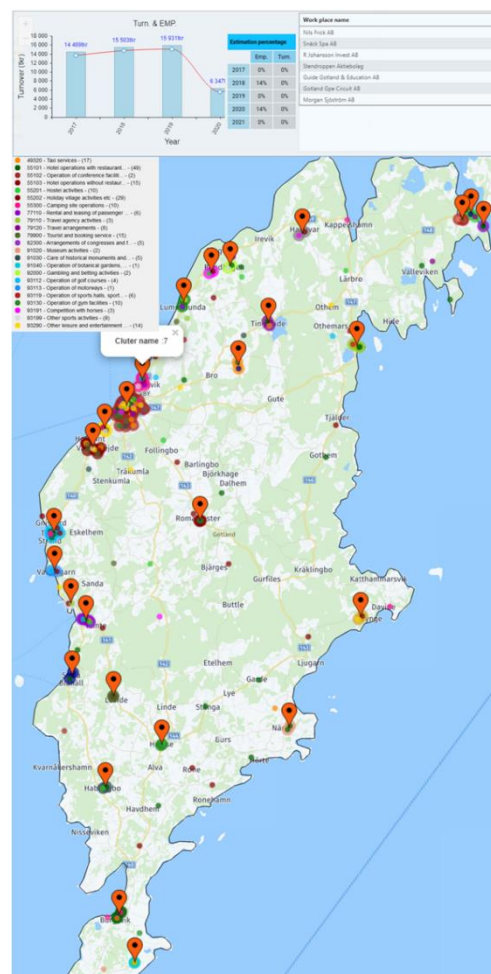


Figur 35. Gästrätter i kommersiella boenden.

2.6.3. "Hotspots" för turism

Punkter i geografin som genererar mycket aktivitet kan benämnas "hotspots" och genom en klusteranalys kan koncentrationer av sådana aktiviteter identifieras.

I Figur 36 framgår de aktieföretag som hämtats ur företagsdatabasen. Klusteranalysen pekar på en stor koncentration av turismföretag inom och i närheten av Visby. Därefter finns ett pärlband av kluster av turismföretag på den gotländska västkusten längs väg 149 norrut i riktning mot Lummelunda och Kappelshamn samt väg 140 söderut i riktning mot Klintehamn. Utöver detta pärlband finns även mer avgränsade kluster i större orter runt om Gotland såsom Roma, Hemse och Fårösund.



Figur 36. Utökad klusteranalys för att identifiera "Hotspots".

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se