

Nr	Mål	Problem/brist/behov	Utredningspaket	Åtgärder	Uppskattad kostnad
1	Vision och inriktning	<p>Upphandlingen av färjetrafik till och från Gotland har präglats av en begränsad konkurrens. Samtidigt har kostnaderna för fartygsdrift ökat och förväntas fortsätta öka (vilket även påverkar kostnaden för resenärer och transportörer). Det finns en frustration kring att förutsättningarna för Gotlandstrafiken "kastats upp i luften" vart tionde år. Sammantaget skapar detta oro och försvårar t.ex. kommunala och regionala investeringar som kopplar till färjetrafiken.</p>	Paket överfart	<p>Arbete med strategisk utveckling av Gotlandstrafiken (sjö och luftfart): behovsanalys, målbild och strategier för hållbar upphandling och tillgängligheten. Öka transparensen kring de olika delarna i den strategiska utvecklingen genom information om process och resultat.</p>	Ej bedömt i detta skede

2	Vision och inriktning	Utbrett missnöje bland resenärer och transportörer, främst avseende höga biljettpriser för färjeöverfart.	Paket övergripande	Komplettera de kundundersökningar som Trafikverket gör idag för den upphandlade färjetrafiken med ytterligare frågor kopplat till biljettpriser för att kartlägga och verifiera omfattningen av missnöjet. Kundundersökningar bör även kompletteras med ett hela-resanperspektiv.	Ej bedömt i detta skede
3	Vision och inriktning	<p>Det finns en frustration kring att förutsättningarna för Gotlandstrafiken "kastats upp i luften" vart tionde år vilket skapar oro och försvårar kommunala och regionala investeringar som kopplar till färjetrafiken, exempelvis i hamnarna.</p> <p>Det finns intressekonflikt mellan hamnarna på fastlandets behov och önskan att bygga stad i vattennära lägen.</p>	Paket övergripande	Aktualisering av riksintressen i hamnarna avseende utrymme och vid behov uppdatering av riksintressepreciseringarna för aktuella hamnar.	Ej bedömt i detta skede

4	Vision och inriktning	Det finns en frustration kring att förutsättningarna för Gotlandstrafiken "kastas upp i luften" vart tionde år vilket skapar oro och försvårar kommunala och regionala investeringar som kopplar till färjetrafiken. Det har under arbetet med åtgärdsvalsstudien funnits otydligheter kring vad som gäller för upphandling av färjetrafiken (behovsanalys och bedömningskriterier).	Paket överfart	Trafikverket ökar transparens och informations-spridning kring myndighetens behovsanalys och bedömningskriterier för tillgänglighet i upphandlingen av färjetrafik.	Ej bedömt i detta skede
5	Vision och inriktning	Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland	Paket övergripande	Inrätta samverkansforum för att diskutera strategiska frågor avseende tillgängligheten till och från Gotland ur ett hela-resan perspektiv.	Ej bedömt i detta skede
6	Vision och inriktning	Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland och att statens intressen i hamnarna är otydliga.	Paket övergripande	Utred för- och nackdelar samt möjligheter för en statlig långsiktig avsiktsförklaring vad gäller tillgänglighet för person- och godstransporter till och från Gotland	Ej bedömt i detta skede

7	Nod, Stråk	<p>Luckor i transportsystemet (vägnät, hamn osv) för långa fordonståg som gör att det inte finns ett heltäckande nät.</p> <p>I de intervjuer med transportörer som genomfördes inom åtgärdsvalsstudien framgår det behov om att i framtiden kunna köra mer långa och tunga fordonståg (detta gäller dock generellt och är inte speciellt för gods till och från Gotland).</p>	Paket övergripande	Utred möjligheter för långa och tunga fordonståg att kunna trafikera färjor och vägnät till och från Gotland	Ej bedömt i detta skede
8	Vision och inriktning	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Paket överfart	Utreda möjligheten för ökade flygtransporter genom att subventionera/upphandla flygtrafik.	Ej bedömt i detta skede
9	Vision och inriktning	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Paket överfart	Fortsätt dialog för att möjliggöra större tester med flygplansmodeller som går på el, vätgas/bränsleceller eller andra hybridmodeller.	Ej bedömt i detta skede
10	Vision och inriktning	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Paket överfart	Fortsätt och upprätthåll dialog med flygbolag om behov	Ej bedömt i detta skede
11	Koppling mellan nod och stråk	Bokning av biljetter för att resa kollektivt till och från Gotland sker genom flera olika aktörer och system vilket ger sämre överblickbarhet.	Paket övergripande	Fortsätt och upprätthåll dialog om möjlighet att koppla samman system för att erbjuda information/biljettköp i ett samlat system	Ej bedömt i detta skede

12	Nod	<p>Trängsel och köer i Visby hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Aktiviteterna i hamnen påverkar även omkringliggande vägnät (bland annat väg 142 "Färjeleden") och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken.</p> <p>Upplevd brist från intressenter vad gäller möjligheter att resa kollektivt till och från färjeläge. Bland annat beskrivs information om hur man kan resa kollektivt till och från färjelägena som bristfällig.</p>	Paket Gotland	Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Visby hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår.	Ej bedömt i detta skede
13	Nod	Djupet i Klintehamns hamn räcker till i dagsläget men det kan på sikt kan behöva muddras på grund av en utveckling mot större och mer djupgående fartygsmodeller.	Paket Gotland	Utred behov av muddring av farled in mot Klintehamns hamn med anledning av framtida fartygsmodeller	Ej bedömt i detta skede
14	Nod	Logistikytorna i Klintehamns hamn räcker till i dagsläget men kan behöva utökas på sikt	Paket Gotland	Peka ut framtida logistikyor i Klintehamn	Ej bedömt i detta skede
15	Koppling mellan nod och stråk	I dagsläget saknas kollektivtrafik till och från Visby flygplats anpassad till flygets avgångstider (bortsett från cirka 8 veckor under sommaren) vilket gör resenärer beroende av bil och taxi.	Paket Gotland	Säkerställ kollektivtrafikförsörjning till och från Visby flygplats med reguljär kollektivtrafik eller liknande	Ej bedömt i detta skede

16	Nod	Möjlighet att mellanlagra flygbränsle saknas idag på Gotland. Gör flygtrafiken sårbar i händelse av störningar av leverans av flygbränslet.	Paket Gotland	Utred behov och möjlighet att mellanlagra flygbränslen på Gotland.	Ej bedömt i detta skede
17	Koppling mellan nod och stråk	Kollektivtrafikens tidtabeller är svåra att synka mot färjetrafiken, primärt under högsäsong då färjans tidtabell blir mer oregelbunden. Riskerar leda till långa väntetider och minskat incitament att resa kollektivt.	Paket Gotland	Utred åtgärder för att öka det kollektiva resandet till och från hamnen i Visby	Ej bedömt i detta skede
18	Nod	Uppställningsytorna för främst tunga transporter i Visby hamn beskrivs som otillräckliga. Riskerar leda till att väntande tunga fordon parkerar på det omkringliggande vägnätet. Samtidigt är det tillgängliga utrymmet i hamnarna för ytterligare uppställningsytor begränsade.	Paket Gotland	Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Visby för långväga godstransporter.	Ej bedömt i detta skede
19	Nod	Transportaktörer uppger att hamnens öppettider på kvällen gör det ineffektivt att hämta släp och trailers.	Paket Gotland	Inled dialog med transportaktörer kring service i Visby hamn	Ej bedömt i detta skede
20	Nod	Trängsel och köer i Nynäshamns hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Köbildningen påverkar även omkringliggande vägnät och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken. Upplevd brist från intressenter vad gäller möjligheter att resa kollektivt till och från färjeläge. Bland annat beskrivs information om hur man kan resa kollektivt till och från färjelägena som bristfällig.	Paket Nynäshamn	Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Nynäshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår.	Ej bedömt i detta skede

21	Nod	Uppställningsytorna för främst tunga transporter i Nynäshamns hamn beskrivs som otillräckliga. Riskerar leda till att väntande trafik parkerar på det omkringliggande vägnätet. Samtidigt är det tillgängliga utrymmet i hamnarna för ytterligare uppställningsytor begränsade.	Paket Nynäshamn	Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Nynäshamn för långväga godstransporter	Ej bedömt i detta skede
22	Nod	Oskyddade trafikanter genar över infarten till färjeterminalen och skyltningen beskrivs som bristande.	Paket Nynäshamn	Utreda åtgärder för ett tryggare, mer gent och tydligt gångstråk från Nynäshamns station och färjeterminalen	Ej bedömt i detta skede
23	Nod	Trängsel och köer i Nynäshamns hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Köbildningen påverkar även omkringliggande vägnät och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken.	Paket Nynäshamn	Fortsätt diskussioner om samlokalisering av flyttad in- och utfart till Gotlandsterminalen i Nynäshamn.	Ej bedömt i detta skede
24	Nod	Trängsel och köer i Oskarshamns hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Köbildningen påverkar även omkringliggande vägnät och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken. Upplevd brist från intressenter vad gäller möjligheter att resa kollektivt till och från färjeläge. Bland annat beskrivs information om hur man kan resa kollektivt till och från färjelägena som bristfällig.	Paket Oskarshamn	Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Oskarshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår.	Ej bedömt i detta skede

25	Nod	Uppställningsytorna för främst tunga transporter i Oskarshamns hamn beskrivs som tillräckliga utifrån dagens trafik. Vid en utökning av godstransporter bedöms uppställningsytorna inte räcka till, vilket riskerar leda till att väntande fordon parkerar på det omkringliggande vägnätet.	Paket Oskarshamn	Om utrymme finns i anslutning till hamnområdet i Oskarshamn bör lämpliga ytor reserveras för att möjliggöra ytterligare utbyggnad av uppställningsytor för långväga godstransporter. Alternativt utred möjlighet till uppställningsytor utanför hamnområdet för långväga godstransporter.	Ej bedömt i detta skede
26	Stråk	Väg 225 är genaste vägen mellan Nynäshamn och E4/E20 för tung trafik söderifrån/västerifrån, vilket gör att incitamenten att välja annan väg idag är låg. Nynäshamns kommun beskriver trafiksäkerhetsproblem och barriäreffekter. Trafiksäkerhetsåtgärder finns dock planerade och beroende på hur dessa faller ut kan ytterligare åtgärder vara motiverade.	Paket stråk	När tidigare planerade trafiksäkerhetsåtgärder har genomförts på väg 225 bör en utvärdering göras för att se vilken effekt åtgärderna har gett. Därefter kan ev. ytterligare åtgärder studeras vidare.	Ej bedömt i detta skede
27	Koppling mellan nod och stråk	Det är svårt för långväga kollektivtrafikresenärer att resa till och från Oskarshamns färjeläge utan övernattnig. Destination Gotlands båtbus, möjliggör kollektivt resande till och från Gotland på fastlandet, men under delar av året är tjänsten begränsad.	Paket stråk	Utred kollektivtrafikförbindelser mellan viktiga noder i södra Sverige till och från Oskarshamns färjeläge utifrån bristande länkar. Utred utökad kollektivtrafik anpassad till färjetrafiken under hela året. Utred möjlighet att ta med cykeln.	Ej bedömt i detta skede
28	Stråk	Utökning av pendeltågstrafiken riskerar tränga undan godstrafiken.	Paket stråk	Utred behov av ytterligare åtgärder på Nynäsbanan för att tillgodose ökad pendeltågstrafik	Ej bedömt i detta skede

29	Stråk	Svårt för kollektivtrafikresenärer att ta sig vidare för till orter utanför Visby.	Paket stråk	Utred förutsättningar för direktbussar under högsäsong från norra och södra Gotland till T-centralen i Stockholm	Ej bedömt i detta skede
30	Stråk	Nynäsbanan är störningskänslig och har låsningar i tågplaneuppläggen (beroenden i pendeltågssystemet). Det resulterar i osäkerheter vid planering av kollektivtrafikresor och kan ibland innebära långa väntetider med risk för missad färjeavgång.	Paket stråk	Utred åtgärder för att minska störningar i trafiken samt åtgärder vid störning på Nynäsbanan	Ej bedömt i detta skede
31	Vision och inriktning	Det är svårt för långväga kollektivtrafikresenärer att resa till och från Oskarshamn utan övernattnig. Destination Gotlands båtbus, möjliggör kollektivt resande till och från Gotland på fastlandet, men under delar av året är tjänsten begränsad.	Paket överfart	Utred Trafikverkets möjligheter att i samband med upphandling av färjetrafik även upphandla "båtbus" för att stärka upp möjligheterna att resa kollektivt till och från färjelägen.	Ej bedömt i detta skede

32	Vision och inriktning	Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland och att statens intressen i hamnarna är otydliga. Dagens upphandlingsmodell av Gotlandstrafiken leder till bristande konkurrens med höga kostnader för staten samt resenärer och transportörer som följd.	Paket överfart	Utred Västerviks roll för den långsiktiga hållbara tillgängligheten för Gotland	Ej bedömt i detta skede
33	Nod	Trängsel och köer i Nynäshamns hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Köbildningen påverkar även omkringliggande vägnät och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken.	Paket Nynäshamn	Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Nynäshamn) och därmed bidrar till minskad köbildning.	Ej bedömt i detta skede
34	Nod	Trängsel och köer i Oskarshamns hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Köbildningen påverkar även omkringliggande vägnät och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken.	Paket Oskarshamn	Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Oskarshamn) och därmed bidra till minskad köbildning.	Ej bedömt i detta skede
35	Nod	Trängsel och köer i Visbys hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Köbildningen påverkar även omkringliggande vägnät (bland annat väg 142 "Färjeleden") och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken.	Paket Gotland	Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Visby) och därmed bidra till minskad köbildning.	Ej bedömt i detta skede

36	Koppling mellan nod och stråk	<p>Kollektivtrafikens tidtabeller är svåra att synka mot färjetrafiken, primärt under högsäsong då färjans tidtabell blir mer oregelbunden. Riskerar leda till långa väntetider och minskat incitament att resa kollektivt.</p>	Paket övergripande	<p>Anpassa kollektivtrafik och färjetrafiken till varandra genom att exempelvis använda skarpere passningskrav vid upphandling av färjetrafik för att bättre passa kollektivtrafiken eller att se över om kollektivtrafiken kan anpassas till högtrafik i större utsträckning.</p>	Ej bedömt i detta skede
37	Nod	<p>Hamnarna Visby, Nynäshamn och Oskarshamn står inför behov av investeringar för att bibehålla standard och funktionalitet. Behovet varierar från terminalbyggnader till kajer och godshanteringsytor.</p>	Paket övergripande	<p>Utred och kartlägg behov av investeringar i hamnarna för att säkra ett robust stråk mellan Gotland och fastlandet. Utred finansieringsmöjligheter för att genomföra investeringar.</p>	Ej bedömt i detta skede

38	Nod	<p>Det saknas infrastruktur för att hantera alternativa drivmedel som el eller vätgas i hamnarna, vilket kan begränsa framtida användning av dessa drivmedel. Bristen på utrymme i hamnarna försvårar möjligheten att tillskapa detta. I hamnarna finns en osäkerhet kring investeringar kopplat till vilken färjetyp som kommer att trafikera hamnarna i framtiden, inklusive behov av farledsåtgärder.</p>	Paket övergripande	<p>Ansvariga aktörer har en dialog om framtidens fartygsbränsle och fartygsflotta. Finansiering av eventuella investeringar diskuteras.</p>	Ej bedömt i detta skede
39	Vision och inriktning	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Paket överfart	<p>Utöver nuvarande flyglinjer med allmän trafikplikt, bör regeringen även peka ut kommersiella flyglinjer, men samhällsviktiga inrikes flyglinjer, där rimliga transportalternativ kommer att saknas om flygtrafiken skulle upphöra. Om den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras ska beslut fattas om allmän trafikplikt och ett upphandlingsförfarande inledas. Ett sådant utpekande skulle ge en trygghet för de orter som är beroende av en fungerande flygverksamhet.</p>	Ej bedömt i detta skede

Bedömning genomförbarhet	Ansvar (huvudansvar fetmarkerad)	Gå vidare? (Ja/Nej)	Godsrelaterad	Genomförande	Beroenden
Hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering) , Region Gotland, Region Kalmar län, Region Stockholm	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 4

Hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering) , Rederiet (Destination Gotland), Region Gotland	Ja	Ja	Kort sikt	-
Hög genomförbarhet	Trafikverket (regional planering) , berörda kommuner och hamnar.	Ja	Ja	Medellång sikt	Åtgärd 1

Hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering)	Nej	Ja	Kort sikt	Åtgärd 1
Hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering, sammankallande), Region Gotland, Rederiet (Destination Gotland), Region Kalmar län, Region Stockholm, Nynäshamns kommun, Oskarshamns kommun, hamnbolagen, transportörer och andra näringslivsaktörer	Ja	Ja	Kort sikt	-
Låg-medel genomförbarhet	Trafikverket, Region Gotland, Region Stockholm, Region Kalmar län	Nej	Ja	-	-

Medel-hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering) , Rederiet (Destination Gotland), Region Gotland, Stockholms stad, Stockholms hamnar, Smålands hamnar	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 1
Låg-medel genomförbarhet	Trafikverket	Nej	Ja	-	-
Medel genomförbarhet	Region Gotland , Swedavia, Region Kalmar län, Trafikverket (nationell planering), flygbolag och flygplanstillverkare	Ja	Ja	Medellång sikt	Åtgärd 41
Medel-hög genomförbarhet	Region Gotland , Swedavia	Ja	Ja	Kort sikt	-
Medel-hög genomförbarhet	Region Gotland, Region Stockholm, Region Kalmar län, Rederiet (Destination Gotland) , Trafikverket (nationell planering genom upphandling av rederi), övriga relevanta kollektivtrafikleverantörer	Ja	Nej	Lång sikt	-

Hög genomförbarhet	Region Gotland, Trafikverket (regional planering)	Ja	Ja	Kort sikt	-
Hög genomförbarhet	Trafikverket (regional planering), Sjöfartsverket	Ja	Ja	Lång sikt	Åtgärd 14
Hög genomförbarhet	Region Gotland, Trafikverket (regional planering)	Nej	Ja	Lång sikt	Åtgärd 13
Hög genomförbarhet	Region Gotland, Swedavia	Nej	Nej	Kort sikt	Åtgärd 17

Hög genomförbarhet	Swedavia , Region Gotland, leverantörer av drivmedel, Trafikverket (regional planering vid behov)	Ja	Ja	Kort sikt	-
Hög genomförbarhet	Region Gotland , Rederiet (Destination Gotland)	Nej	Nej	Kort sikt	Åtgärd 15
Hög genomförbarhet	Region Gotland , Trafikverket (regional planering)	Ja	Ja	Medellång sikt	Åtgärd 3, åtgärd 19
Hög genomförbarhet	Stuveribolaget (Gotlandsbolaget) , Visby hamn (Region Gotland)	Ja	Ja	Kort sikt	-
Hög genomförbarhet	Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering) , Stockholms hamnar	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 23

Hög genomförbarhet	Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Region Stockholm, Stockholms hamnar	Ja	Ja	Medellång sikt	Åtgärd 3
Medel genomförbarhet	Nynäshamns kommun, Stockholms hamnar, Trafikverket (regional planering)	Ja	Nej	Kort sikt	Åtgärd 23
Låg-medel genomförbarhet	Stockholms hamnar, Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering)	Ja	Ja	Medellång sikt	Åtgärd 20, åtgärd 22
Hög genomförbarhet	Oskarshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Smålands hamnar	Ja	Ja	Kort sikt	-

Hög genomförbarhet	Oskarshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Region Kalmar län, Smålands hamnar	Ja	Ja	Medellång sikt	Åtgärd 3
Hög genomförbarhet	Trafikverket (regional planering), Region Stockholm, Nynäshamns kommun	Ja	Ja	Lång sikt	-
Medel genomförbarhet	Region Kalmar län, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (regional planering)	Ja	Nej	Kort sikt	Åtgärd 36
Låg-medel genomförbarhet	Trafikverket (regional planering), Region Stockholm,	Nej	Ja	-	-

Medel-hög genomförbarhet	Region Gotland, Rederiet (Destination Gotland)	Nej	Nej	-	-
Låg-medel genomförbarhet	Region Stockholm (Infraplanering och Trafikförvaltningen), Trafikverket (regional planering)	Ja	Ja	Lång sikt	-
Medel-hög genomförbarhet	Trafikverket	Nej	Nej	-	-

Medel-hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering) , Region Gotland, Region Kalmar län, Västerviks kommun	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 1
Medel-hög genomförbarhet	Stockholms hamnar , Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 37
Medel-hög genomförbarhet	Smålands hamnar , Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 37
Medel-hög genomförbarhet	Region Gotland , Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 37

Medel-hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering sammankallande), Region Gotland, Region Kalmar län, Region Stockholm, Rederiet (Destination Gotland)	Ja	Nej	Lång sikt	Åtgärd 1 och åtgärd 27
Hög genomförbarhet	Region Gotland, Stockholms Hamnar, Smålands hamnar, kommunerna, Trafikverket (regional planering)	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 12, 20, 24, 38, 5

Medel-hög genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering sammankallande), Region Gotland, Stockholms Hamnar, Smålands hamnar, Destination Gotland	Ja	Ja	Kort sikt	Åtgärd 1, 37, 5
Låg-medel genomförbarhet	Trafikverket (nationell planering)	Ja	Ja	Lång sikt	-

Kommentar

Tillgänglighetstrategi Gotland – Behovsanalys & strategisk målbild för tillgängligheten till och från Gotland

(1) Genomför en behovsanalys för sjö- och luftfartstrafik till och från Gotland för att tydliggöra kriterier för tillgänglighet, klimat, miljö samt res- och transportkostnader, med ett trafikslagsövergripande "hela resan"-perspektiv. Målet är att skapa ett underlag som säkerställer att framtida upphandlingar möter både tillgänglighets- och hållbarhetsmål. (2) En strategisk målbild ska även tas fram för att klargöra Trafikverkets långsiktiga syn på Gotlands tillgänglighet, med mätbara mål som stödjer uppföljning av trafikavtal. Sådana långsiktiga frågor som behöver klargöras är exempelvis utpekande av vilka hamnar som den upphandlade färjetrafiken ska utgå från. (3) Slutligen ska en affärs- och upphandlingsstrategi utformas för att säkra en hållbar trafiklösning som möter användares och samhällets behov.

Ekonomisk analys och kravspecifikation för framtida trafiklösning

(4) Kontinuerlig ekonomisk uppföljning och analys av trafikavtal (görs delvis redan idag) för färjetrafik för att bedöma de faktiska kostnaderna och identifiera vad kostnaden "bör" vara samt hur den kan komma att öka i framtiden. Analysera även effekterna av kommande miljökrav på kostnadsbild. Resultatet utgör en grund för den långsiktiga affärs- och upphandlingsstrategin. (5) Genomför också en kravanalys för att specificera vilka krav som måste uppfyllas för att möta behoven, vilket ger ett underlag inför kommande upphandling. I kravanalysen kan även frågan om differentierad trafik och varierande biljettpriiser beroende på överfartstid prövas. Slutligen, tydliggör strategier för att uppnå de uppsatta krav och mål.

Bjud in till marknadsdialog (görs delvis redan idag)

(6) Genomför marknadsdialog med marketns aktörer, för att förstå och resonera om vilka faktorer som marknaden anser är konkurrenshämmande

Flera av punkterna ovan görs till viss del redan men det finns behov av ökad systematik och fördjupande analyser/arbete, men också en större transparens om vad som ligger bakom olika beslut. Viktigt i åtgärdens utformning är att stegen som anges ovan görs i angiven ordning. Åtgärden är starkt sammankopplad med åtgärd 42 och 9.

I de kundundersökningar som idag genomförs finns en fråga om man anser att biljetten är prisvärd. Befintliga kundundersökningar bör kompletteras med ytterligare frågor gällande pris för att kartlägga och verifiera missnöjet ytterligare.

Utöver detta, bör kundundersökningarna även kompletteras med ett hela-resan-perspektiv för att samla in data över hur resenärerna reser till och från färjetrafiken. Detta bör delas upp på "fastlänningar" (norra/södra linjen samt start- och målpunkter) och gotlänningar (start och målpunkter). Detta bör kompletteras eftersom det under arbetet med denna utredning varit svårt att ta del av data över hur resenärerna reser till och från färjelägena. Genom att komplettera befintliga kundundersökningar med detta, får samtliga aktörer tillgång till gemensamma data över hur färjeresenärerna reser till och från färjelägena. Åtgärden kräver ett gemensamt genomförande mellan medverkande aktörer för att få relevant data/kunskap för fortsatta diskussioner och utredningar.

Behovet av en aktualitetsprövning kan initieras av Trafikverket eller extern part.

En precisering av ett riksintresse är ett fördjupat planeringsunderlag som visar de värden som riksintresset ska skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen. I preciseringen av hamnar ingår en bedömning av befintliga och framtida behov av kajplatser som en del av riksintressets markanspråk. Verksamhetsutövaren (hamnbolagen) spelar en viktig roll för att beskriva verksamheten och dess markanspråk.

Det är i första hand Nynäshamns hamn och Oskarshamns hamn som är aktuella för denna åtgärd, men även Västervik kan vara aktuell. Åtgärd syftar till en aktualisering av riksintressen för att pröva och säkerställa att tillräckliga ytor finns för framtida utbyggnad av hamnarna. Kan också handla om att säkerställa att hamnarna kan hantera längre och tyngre fordon samt pröva/ompröva tidigare förslag på alternativa lokaliseringar med mera (exempelvis så som lyfts i tidigare precisering för Oskarshamn hamn). Behov utifrån beredskap bör inkluderas i genomförande av denna åtgärd.

Trafikverket har 2024 tagit beslut om sektorsbeskrivningar och kriterier för riksintresse. Under 2025 kommer ett arbete göras med att se över Trafikverkets riksintressen så att de stämmer med kriterierna.

Om man förstår och respekterar vad som ska skyddas och varför, så finns goda förutsättningar att genomföra åtgärder. Riksintressena syftar till att värna vissa värden eller egenskaper hos ett mark- eller vattenområde. Ett riksintresse är inget "stoppområde" där ingenting får ske. Har ansvarig myndighet tydliggjort vilka värden och egenskaper som anspråket grundas på och kommunen respekterar dessa värden i en förändringsprocess, finns det ofta goda förutsättningar att genomföra åtgärder på ett sådant sätt att områdets värden inte skadas påtagligt.

Åtgärden är sammankopplad med åtgärd 45.

Tillgänglighet betyder olika för olika intressenter. För att kunna närma sig en samsyn kring långsiktigt hållbar tillgänglighet behöver Trafikverket tydliggöra sin definition vad gäller tillgänglighet med färjetrafiken (definition av tillgänglighet vad gäller flyg finns publicerat på Trafikverkets hemsida och utgår från tillgänglighetmodellen med dess kriterier).

Behovsanalysen och de kriterier som Trafikverket tar fram för att definiera vad god tillgänglighet till och från Gotland med färja är, behöver tydliggöras.

Åtgärd väljs bort då den numera ingår i åtgärd 1.

Forum med återkommande möten där långsiktiga frågor kan diskuteras. Trafikverket startar arbetet efter avslutad åtgärdsvalsstudie. Kan vara en del av redan etablerat forum eller nytt forum. Vid behov kan transportörer och andra näringslivsaktörer involveras.

Exempel på frågor att hantera:

- * Upphandlingsfrågor
- * Regional utveckling
- * Kopplingar till kollektivtrafik
- * Expertis från luft- och sjöfart medverkar
- * Vilka kommande fartygs- och flygplansmodeller som är aktuella
- * Vilka investeringar kommer att krävas i hamnen kopplat till ramper, djupgående, vändytor för fartyg med mera.
- * Försörjning av alternativa bränslen (beroende på vilken typ av bränsle som bedöms bli aktuell för kommande fartygs- och flygplansmodeller)

Långsiktig avsiktsförklaring handlar om att tydliggöra hur staten långsiktigt ser på tillgängligheten till och från Gotland. Vilka hamnar ska den upphandlade trafiken utgå från? Läs förutsättningarna för att undvika att frågan "kastas upp i luften" inför varje upphandling. Hur ska näringslivets behov av transporter tillgodoses?

Går ej vidare då ersatt av åtgärd 1.

På Gotland finns inget utpekad nät för långa fordonståg och på fastlandet finns idag luckor i nät för långa fordonståg. Finns även luckor i vägnätet avseende BK4-bärighet på fastlandet.

*Fördjupade samtal med transportaktörer med start/ mål Gotland rekommenderas för att ytterligare förstå behovet av långa fordonståg och BK4.

*Möjliga lösningar som exempelvis utveckling av vägnätet endast på fastlandet med omlastning i eller närheten av hamnarna eller att långa fordonståg är hänvisade till vissa specifika turer bör studeras.

*Behov av anpassningar på det kommunala vägnätet som kopplar samman statliga vägar med hamnarna behöver sammanställas.

*Behov av eventuella anpassningar i hamnarna för att effektivt kunna ta emot och hantera tunga- och långa fordonståg bör studeras.

Trafikverket kan inte upphandla flygtrafik på grund av att flyget till och från Gotland bär sig själv ekonomiskt och på grund av detta har åtgärden valts bort.

Regeringen gav i april 2024 Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Kompletteringen ska kunna genomföras under förutsättning att de kommunala och regionala myndigheterna tar fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet och att förfarandet sker i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008. Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2025 (se avsnitt 1.7.6. Regeringsuppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, för mer information).

Åtgärd för att möjliggöra mer storskaliga tester av nya typer av flygplansmodeller mellan Gotland och fastlandet. Nya flygplansmodeller kan möjliggöra för andra destinationer på fastlandet som kan fungera som ett komplement till färjetrafiken.

Pågår redan.

Respektive region är huvudansvarig för åtgärden i sina respektive hemlän. Rederiet ingår också som huvudansvarig då färjeöverfarten är en viktig beståndsdel i hela resan.

Att koppla samman Sveriges allmänna kollektivtrafik i samma biljettsystem har diskuterats under en lång tid (kommersiella aktörer har dock inte innefattats i de diskussionerna). Genomförande sätts till lång sikt då intressenterna inte anser att frågan är prioriterad samt att det redan pågår dialoger nationellt.

Gemensam utredning mellan Region Gotland och Trafikverket (regional planering) då ansvaret varierar beroende på vilken del som studeras. Organisationerna behöver även samarbeta för att bland annat definiera studieområde, förutsättningar och för att diskutera resultatet och potentiella åtgärder.

Genomför en utredning av trafikförhållandena/trafikflöden i hamnen och anslutande vägnät vid lastning lossning för att se var problem uppstår. Utredningen bör utgå från två scenarier: lågsäsong och högsäsong. Kartlägg köbildning och påverkan på omkringliggande vägnät inkl trafikanalys. Förutom att studera åtgärder för köbildningsproblematik bör även utredningen ge förslag på åtgärder för att skapa tryggare miljöer för personer som reser utan fordon - hur kan stråk förtydligas och hur kan informationen förbättras. Utredningen behöver ta hänsyn till föreslagna åtgärder i åtgärdsvalsstudie för Färjeleden (TRV 2017/91458).

Utredning och ev. åtgärd på längre sikt. Godsaktörer har inte indikerat något problem i dagsläget men att det på sikt kan komma att krävas.

Sjöfartsverket behöver involveras då de kommer att utföra farledsanalysen.

Åtgärd på längre sikt. För att säkerställa att intresset finns utpekad i händelse av att hamnen i Klintehamn behöver byggas ut, ex. till följd av utökad täktbrytning eller annan anledning. Genomförs förslagsvis samordnat med åtgärd 13 (muddring av farled).

Eftersom behovet inte finns idag och det inte går att säga om det kommer att uppstå anser inte Region Gotland att det är en relevant åtgärd att lyfta inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie. Åtgärden väljs därför bort.

Åtgärd handlar om att utöka den ordinarie busstrafiken till och från flygplatsen för att göra det möjligt att resa med avgångar anpassade till flygets avgångs- och ankomsttider.

Åtgärd är under genomförande och väljs på grund av detta bort. Linjelagd halvtimmestrafik är beslutad men åtgärder behöver genomföras innan trafikstart, som är planerad till år 2027. Region Gotland meddelar att anropsstyrd trafik inte är aktuellt.

Åtgärd för att säkerställa ett mer resilient system. Mellanlagring har tidigare funnits men har tagits bort. Åtgärden görs med fördel i samspel med Swedavias planerade energihub vid Visby flygplats.

Åtgärd är delvis under genomförande genom att nytt stadsbusslinjenät kommer att utökas i och med det nya linjenätet (trafikstart planerad till år 2027). Linjelagd halvtimmestrafik (timmestrafik i lågtrafik) är beslutad. Binder samman Hamnen/Almedalen-Centrum-Flygplatsen (trafikstart planerad till år 2027).

Region Gotland önskar att åtgärden utgår då den delvis är under genomförande och då ytterligare åtgärder inte är aktuella (exempelvis autonoma bussar, anropsstyrd trafik eller regionbussar till hamnen).

Uppställningsytor utanför själva hamnområdet med efterfrågad service (ex. toaletter, laddmöjligheter och så vidare). Kan ligga någon km ifrån utanför tätorten längs med det statliga vägnätet och på grund av detta bör även Trafikverket involveras i genomförandet. Sådana uppställningsytor bör även förses med någon form av digitalt kösystem/informationssystem så att chaufförerna vet när det är dags att köra sista biten till färjan.

Svarar hamnen mot den service som transportaktörer efterfrågar? Ex. vad gäller öppettider, men även annan service.

Gemensam utredning mellan Nynäshamns kommun och Trafikverket (regional planering) då ansvaret varierar beroende på vilken del som studeras. Organisationerna behöver även samarbeta för att bland annat definiera studieområde, förutsättningar och för att diskutera resultatet och potentiella åtgärder.

Genomför en utredning av trafikförhållandena/trafikflöden i hamnen och anslutande vägnät vid lastning lossning för att se var problem uppstår. Utredningen bör utgå från två scenarier: lågsäsong och högsäsong. Kartlägg köbildning och påverkan på omkringliggande vägnät. Förutom att studera åtgärder för köbildningsproblematik bör även utredningen ge förslag på åtgärder för att skapa tryggare miljöer för personer som reser utan fordon - hur kan stråk förtydligas och hur kan informationen förbättras.

Uppställningsytor utanför själva hamnområdet med efterfrågad service (ex. toaletter, laddmöjligheter och så vidare). Kan ligga någon km ifrån utanför tätorten längs med det statliga vägnätet och på grund av detta bör även Trafikverket involveras i genomförandet. Sådana uppställningsytor bör även förses med någon form av digitalt kösystem/informationssystem så att chaufförerna vet när det är dags att köra sista biten till färjan.

Utreda möjligheten till ett genare stråk över kommunens fastighet mot färjeterminalen. Nynäshamns kommun är även väghållare för vägar i området (exklusive väg 73 i riktning norrut). I tidigare åtgärdsvalsstudie för väg 73 har nya gångvägar föreslagits på väg 73 men dessa löser inte bristen. Dialog har påbörjats mellan kommunen och hamnen.

Det behövs ett gemensamt arbete för att lösa frågan. Skisser finns framtagna på möjliga lösningar men finansieringen är oklar. Det finns ingen tidplan idag och det förs inga diskussioner på detaljnivå. Att en utredning kan starta inom 1-2 år (dvs tidigare än medellång sikt) är inte orimligt men finansieringsfrågan bör diskuteras och lösas först.

Då hamnen och omkringliggande vägnät är kommunala ligger huvudansvaret för utredningen på Oskarshamns kommun, men Trafikverket (regional planering) bör involveras för att organisationerna tillsammans ska kunna definiera studieområdet och förutsättningarna samt för att diskutera resultatet och potentiella åtgärder.

Genomför en utredning av trafikförhållandena/trafikflöden i hamnen och anslutande vägnät vid lastning lossning för att se var problem uppstår. Utredningen bör utgå från två scenarier: lågsäsong och högsäsong. Kartlägg köbildning och påverkan på omkringliggande vägnät. Förutom att studera åtgärder för köbildningsproblematik bör även utredningen ge förslag på åtgärder för att skapa tryggare miljöer för personer som reser utan fordon - hur kan stråk förtydligas och hur kan informationen förbättras.

Uppställningsytor för efterfrågad service (ex. toaletter, laddmöjligheter och så vidare) för långväga transporter bör helst anläggas i närhet till hamnområdet. Om så inte är möjligt kan dessa även ligga någon km ifrån utanför tätorten längs med det statliga vägnätet, vilket innebär att även Trafikverket bör involveras i genomförandet. Uppställningsytor längre ifrån hamnområdet bör även förses med någon form av digitalt kösystem/informationssystem så att chaufförerna vet när det är dags att köra sista biten till färjan.

Väg 225 ingår i primärt vägnät för farligt gods och i funktionellt prioriterat vägnät som kompletterande regionalt viktig väg. Det finns inga planer på att förändra detta. Även efter det att Tvärförbindelsen Södertörn har öppnat, kommer väg 225 att vara ett viktigt stråk för godstrafik.

Utvärdering bör innefatta svar på följande frågeställningar:

Hur kommer Tvärförbindelsen att påverka godsflödena i regionen? Kommer tvärförbindelsen att leda till att godset väljer den i stället för väg 225? Om så inte är fallet, vilka åtgärder är möjliga att genomföra för att styra om godset till tvärförbindelsen? Om det inte är möjligt, krävs ytterligare åtgärder längs väg 225 utifrån de brister som Nynäshamns kommun spelat in?

Utredningen syftar till att studera hur restider kan kortas och resor förenklas (många byten idag) med den offentligt finansierade kollektivtrafiken och ev även med anropsstyrd trafik. I en sådan utredning kan även möjligheter för så kallad båtbus utredas.

Godstrafikens behov är utredda för ca 10 år sedan, vilket resulterade i förbigångsspår för godstrafik, ljudmiljöåtgärder osv. Trafikverkets bedömning har hittills varit att det inte finns anledning att utreda detta förrän antingen att pendeltågstrafiken ökar eller att efterfrågan på godståg ökar. Åtgärd går därför inte vidare

Upplägg likt som båtbus på fastlandet, antingen genom rederiet eller i regional regi. Åtgärdsförslaget initieras förslagsvis genom dialog med marknadsaktörer. Åtgärd kopplad till åtgärd 17 och 15.

Region Gotland meddelar att utbudet i Visby stadsbusslinjenät kommer att utökas i och med det nya linjenätet (trafikstart 2027). Detta ger även större möjligheter till byten i centrum till regionbussarna. Det finns inga planer på att trafikera hamnen med regionbussar över längre sträckor på ön. Åtgärden går inte vidare eftersom ett sådant upplägg ligger utanför regionens ekonomiska förutsättningar.

Konkreta lösningar och åtgärder har inte kunnat fastställas under denna åtgärdsvalsstudie utan behöver bearbetas vidare i kommande arbete. Systemstyrgrupp pendeltågensutveckling (ett gemensamt forum med Trafikförvaltningen och Trafikverket) kan vara ett relevant forum att lyfta frågan.

Trafikverket kan inte upphandla kollektivtrafik där det finns trafik idag. Befintliga kollektivförbindelser behöver som ett första steg utredas enligt åtgärd 27. I en sådan utredning kan även möjligheter för så kallad båtbus utredas.

Utredningen bör studera:

* Finns det behov av uttalade reservhamnar för färjetrafiken på fastlandet? Omfattning och syfte med eventuella reservhamnar behöver tydliggöras. Exempelvis: ska hamnen kunna hantera ett fåtal anlöp när ordinarie hamn av någon anledning är stängd under en kortare tid, eller ska en reservhamn ha full kapacitet för att kunna överta hela ordinarie verksamhet under längre tid? Ett utfall av utredningen skulle kunna vara att inga reservhamnar behöver pekats ut då det idag finns många olika hamnalternativ på ostkusten om möjligheter att använda Oskarshamn eller Nynäshamn för en kort tid skulle begränsas.

*Om behov av reservhamn finns är Västervik är en av dessa?

*Om en linje från Västervik kan ge kostnadsminskningar kopplat till kortare överfart

Behov utifrån beredskap bör inkluderas i genomförande av denna åtgärd

Överväg att komplettera scenarioanalys för sjöfart med Västervik.

Västerviks kommun ser synergier med att utredningen samordnas med kommunens framtagande av underlagsmaterial till ny kommande översiktsplan.

Som komplement till åtgärd 20.

Exempel på sådana åtgärder:

*Automoooring, dvs plattor som med hjälp av vakuuum "suger in" fartyget till kaj.

*Speedgate, dvs automatisk incheckning

Som komplement till åtgärd 24.

Exempel på sådana åtgärder:

*Automoooring, dvs plattor som med hjälp av vakuuum "suger in" fartyget till kaj.

*Speedgate, dvs automatisk incheckning

Som komplement till åtgärd 12.

Exempel på sådana åtgärder:

*Automoooring, dvs plattor som med hjälp av vakuuum "suger in" fartyget till kaj.

*Speedgate, dvs automatisk incheckning

Flera organisationer behöver samordna sig och samarbeta i genomförandet av denna åtgärd. Trafikverket (nationell planering) föreslås få en samordnande roll för att hålla ihop arbetet. Respektive region är huvudansvarig för genomförandet sina respektive hemlän.

Frågan kan hanteras på många olika sätt, men det behöver tas ett helhetsgrepp där hänsyn måste tas till många olika aspekter. Färjetrafiken behöver passa näringslivets behov i uppbyggda logistikkedjor, resenärer ska kunna resa och komma fram i rimlig tid och tider ska passa mot övrig kollektivtrafik utanför noderna(byten). Färjornas avgångar/ankomster är möjliga att styra genom skarpare passningskrav vid upphandling av färjetrafik för att bättre passa kollektivtrafiken, men om detta ska användas behöver effekter av detta utredas.

Idag är exempelvis Nynäsbanans trafik riktad mot färjornas vintertidtabell. Ett alternativ kan vara att se över om denna kan justeras för att anpassas till högrafik(sommar). Systemstyrgrupp pendeltågensutveckling (ett gemensamt forum med Trafikförvaltningen och Trafikverket) kan vara ett relevant forum att lyfta frågan i.

Region Gotland, Stockholms hamnar och Smålands hamnar har huvudansvar för genomförandet i sina respektive hamnar.

Utredningen bör studera investeringar utifrån flöden och behov för samtliga trafikslag (gods, bilar och behov för personer som reser med kollektivtrafik).

Ansvarsfrågan för investeringar i infrastruktur behöver belysas. Flera intressenter menar att det inte är självklart att kommunala/regionala skattemedel ska gå till att säkerställa ett statligt intresse av långsiktigt hållbar tillgänglighet till och från Gotland. Hamnar och flygplatser 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. Behov utifrån beredskap bör inkluderas i genomförande av denna åtgärd.

Utredningen kan exempelvis hanteras inom det samverkansforum som föreslås (åtgärd 5). Åtgärden är starkt sammanlänkad med åtgärd 38.

Utredningen behöver ta avstamp i denna åtgärdsvalsstudie samt i tidigare slutfört regeringsuppdrag för att analysera alternativa modeller för färjetrafik till Gotland (TRV 2020/81427).

Trafikverket (nationell planering) är sammankallande, men övriga deltagande organisationer har också ett ansvar för denna åtgärd.

Kan handla om stora, tidkrävande och kostsamma investeringar som kan krävas för att möjliggöra mer effektiva och mer hållbara alternativ. Samtal pågår delvis redan idag.

Dialogen kan exempelvis hanteras inom det samverkansforum som föreslås (åtgärd 5). Åtgärden är starkt sammanlänkad med åtgärd 37 och åtgärd 1.

Dialogen behöver ta avstamp i denna åtgärdsvalsstudie samt i tidigare slutfört regeringsuppdrag för att analysera alternativa modeller för färjetrafik till Gotland (TRV 2020/81427).

Förslaget kommer från Regeringskansliets rapport Arlanda flygplats - en plan för framtiden (Ds 2022:11). Trafikverket har ännu inte fått något uppdrag från regeringen i denna fråga.

Nuvarande status för upphandling av flygtrafik: Trafikverket utvärderar trafikplikten på de befintliga upphandlade linjerna vart fjärde år. Därefter fattar regeringen det slutgiltiga beslutet. En prövning av trafikplikt kan dock initieras när som helst om regeringen ger Trafikverket i uppdrag att undersöka förutsättningarna för trafikplikt.

Regeringen gav i april 2024 Trafikverket i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt. Kompletteringen ska kunna genomföras under förutsättning att de kommunala och regionala myndigheterna tar fullt kostnadsansvar för det kompletterande utbudet och att förfarandet sker i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008. Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2025 (se avsnitt 1.7.6. Regeringsuppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, för mer information).

Åtgärd behöver ta avstamp i denna åtgärdsvalsstudie samt regeringsuppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt.