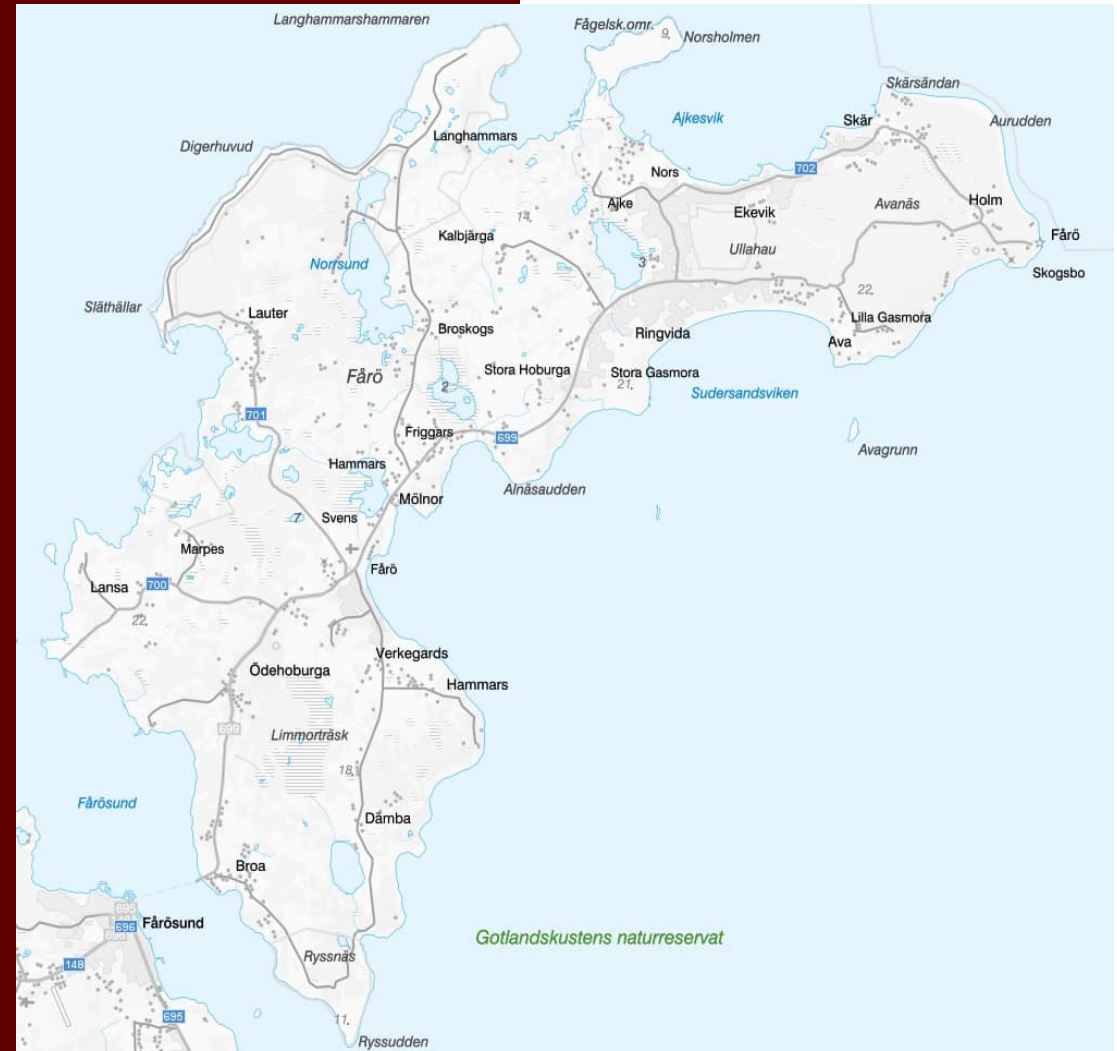


# Fördjupad utredning

## Fårö



**Trafikverket**

Postadress: Solna Strandväg 98, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Fördjupad utredning Fårö

Författare: konsult Jessica Frebelius, Afry

Dokumentdatum: 2024-03-21

Ärendenummer: TRV 2023/31349

Kontaktperson: David Nykvist, PLöru

Namn på åtgärdsvalsstudie:	FÖRDJUPAD UTREDNING FÅRÖ
Ansvarig för genomförande:	JESSICA FREBELIUS
Organisation:	ENHET UTREDNING, PLANERING ÖSTRA REGIONEN
Datum - start:	2023-09-26
Datum - avslut:	<b>DATUM, AVSLUTAD (UNDERTECKNANDE)</b>

## Innehåll

<b>1. Initiera .....</b>	<b>6</b>
1.1. Bakgrund .....	6
1.2. Syfte .....	6
1.3. Mål .....	7
1.5. Arbetsprocessen och organisering av arbetet .....	7
1.5.1 Arbetsgrupp.....	7
1.5.2 Process och tidplan .....	7
1.6. Tidigare planeringsarbete .....	8
1.6.1 Förstudie väg 699 Broa – Sudersand .....	8
1.6.2 Förstudie Fast Förbindelse Fårö samt efterföljande dialog .....	9
1.6.3 PM Beskrivning av sträckning Bunge till Sudersand .....	9
<b>2. Förstå situationen.....</b>	<b>11</b>
2.1 Målpunkter .....	11
2.2 Kommunal planering.....	11
2.3 Trafik .....	12
2.4 Gång- och cykelinfrastruktur.....	15
2.5 Cykelflöden .....	15
2.6 Kollektivtrafik.....	15
2.7 Trafiksäkerhet .....	19

2.8 Trafikolyckor .....	21	
2.9 Miljö, natur – och kulturvärden .....	21	
2.9.1 Naturmiljö .....	21	
2.9.2 Landskap.....	23	
2.9.3 Kulturmiljöer .....	23	
2.9.4 Grundvatten.....	25	
2.10 Kommande utveckling .....	26	
2.11 Eftersträvansvärda mål för lösningar.....	26	
2.12 Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö mm) .....	26	
2.12.1 Cykelled för rekreation och turism .....	26	
2.12.2 Belysning.....	27	
2.12.3 Miljö och ekonomi.....	27	
2.13 Preciserande av behov, brister och problem.....	28	
<b>3. Pröva tänkbara lösningar .....</b>	<b>29</b>	
3.1. Studerade alternativ - tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter		29
3.1.1 Nollalternativ UA1 .....	29	
3.1.2 Alternativ UA2 .....	29	
3.1.3 Alternativ UA3 .....	33	
3.1.4 Måluppfyllelse och genomförbarhet .....	34	
3.2 Studerade alternativ för tillgänglighet kollektivtrafik .....	36	
3.2.1 Alternativ UA4 .....	36	
3.2.2 Tänkbara åtgärder för kollektivtrafik.....	38	

3.3 Studerade alternativ tillgänglighet färjeläget .....	41
3.3.2 Tänkbara åtgärder för färjelägets tillgänglighet .....	41
3.4 Studerade alternativ miljö, parkering och mötesfickor .....	44
3.4.1 Utredningsalternativ UA6 Skär - Holmudden .....	44
3.4.2 Utredningsalternativ UA7 väg 702 Ica - Ekeviken .....	44
3.4.3 Utredningsalternativ UA8 Digerhuvud.....	45
3.4.4 Utredningsalternativ UA9 Engelska kyrkogården.....	46
3.4.5 Utredningsalternativ UA10 Dämba .....	46
3.4.6 Tänkbara åtgärder för miljö, parkering och mötesfickor .....	47
3.7 Tänkbara åtgärds kombinationer .....	50
<b>4. Förslag till inriktning &amp; rekommenderade åtgärder</b>	<b>54</b>
4.1 Fortsatt planering.....	54

# 1. Initiera

## 1.1. Bakgrund

Fårö har en starkt säsongsbetonad trafik och det finns brister i Fårös vägnät kopplat till att det inte är anpassat i alla delar till högsäsong när trafiken är som mest intensiv. Frågan om följdinvesteringar av en högre tillgänglighet till Fårö som en fast förbindelse eller utökad färjetrafik kan innebära, aktualiserades först i samband med Förstudie Fast Förbindelse Fårö (2013) som också redovisar en bedömning om vilka följdinvesteringar som skulle kunna motiveras av en fast förbindelse. Förstudien jämförde alternativen bro och utvecklad färjedrift, och 2014 kompletterades den med studier av steg 1-3-åtgärder för att sammantaget utgöra ett underlag baserat på åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen.

Efter förstudiearbetet har en dialog med Region Gotland pågått om fortsatt planeringsinriktning, d v s fast förbindelse eller utveckling av färjetrafiken. I den efterföljande dialogen diskuterades och utreddes flera olika aspekter av förstudiens resultat utifrån frågeställningar från Region Gotland. Processen från 2013, då förstudien blev klar, fram till 2019 då inriktningsbeslutet togs.

2017 fick Trafikverket i uppdrag att ta fram en avsiktsförklaring med Region Gotland samt ett förslag till ställningstagande om fortsatt planeringsinriktning. Syftet med uppdraget till PLstu var att, baserat på tidigare underlag och dialoger, tillsammans med Region Gotland, hantera de kvarstående frågor som utgjorde förutsättningar för en avsiktsförklaring och ett ställningstagande om fortsatt planeringsinriktning. 2019 resulterade arbetet i ett inriktningsbeslut 2019-06-20, som anger kriterier för en fast förbindelse. Region Gotland behövde ta ställning till detta innan arbetet kunde fortlöpa, vilket skedde i form av ett regionfullmäktigebeslut 2021-02-22. Med utgångspunkt i regionfullmäktigebeslutet tecknades en avsiktsförklaring 2021-06-08 med Region Gotland. Sammanfattningsvis innebär den att det gemensamma planeringsarbetet med Region Gotland ska fortsätta med inriktning mot en utvecklad färjetrafik och att Trafikverket ska utreda åtgärdsbehov på Fårö. Det sistnämnda handlar om den sedan tidigare beslutade utredningen Följdinvesteringar Fårö med tillägget att även övriga åtgärdsbehov, som inte är direkt kopplade till förbindelsen, också i möjligaste mån ska hanteras samt att en utvecklad färjetrafik ska vara dimensionerande för följdinvesteringar. Från Region Gotland kvarstår ställningstagandet om en fast förbindelse till Fårö.

Hösten 2021 togs ställningstagandet Fortsatt Planeringsinriktning för Fåröförbindelsen baserat på avsiktsförklaringen fram för att gå vidare med denna utredning.

## 1.2. Syfte

Fårös vägnät behöver ses över både i förhållande till dagens behov och till de framtida behov som kan uppstå i takt med en utvecklad färjeförbindelse. Färjerederiet har en utvecklingsplan men Region Gotland har också en högre ambition för färjetrafiken som speglar

Region Gotlands mål att få fler fast boende och verksamheter på Fårö. Investeringsbehov vad gäller exempelvis trafiksäkerhet, cykelinfrastruktur, beläggning och miljö, behöver identifieras enligt fyrstegsprincipen olika steg.

### **1.3. Mål**

Målet är att finna genomförbara åtgärder som är hållbara över tid och som löser identifierade brister och behov. Föreslagna åtgärder skall vara realistiska sett till genomförande och funktion. Utredningen ska definiera vilka åtgärder som ska genomföras för att nå målbilden och vilken part som ansvarar och finansierar varje åtgärd. Åtgärdsförslagen ska vara förankrade och i möjligaste mån accepterade av alla berörda, dvs Trafikverket, Region Gotland och lokala utvecklingsaktörer såsom Fårö bygderåd och enskilda väghållare.

### **1.4. Avgränsning**

Geografiskt omfattas det statliga vägnätet på Fårö men lösningarna kan finnas även inom andra parter ansvarsområden såsom enskilda väghållare eller kommunala insatser inom steg 1 till 2 enligt fyrstegsprincipen.

Funktionell avgränsning är tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik med fokus på det två förstnämnda.

Detaljfrågor såsom exakt utformning eller tekniska lösningar ingår inte att ta fram.

### **1.5. Arbetsprocessen och organisering av arbetet**

Ett av syftena är att så många aktörer som möjligt som berörs av områdets behov och problem och som samtidigt har förutsättningar att ansvara för eventuella åtgärder, ska ha möjlighet att vara med under processen. Dessa bedöms vara Trafikverket, Region Gotland och Fårö bygderåd.

#### **1.5.1 Arbetsgrupp**

Arbetet bedrivs av en arbetsgrupp bestående av representanter från ovanstående nämnda parter. Arbetsgruppens roll är att ta fram en målbild för och diskutera vilka möjliga åtgärder som leder till uppfyllande av målbilden. Personerna i arbetsgrupperna har mandat att företräda sina respektive organisationer och ska löpande förankra framstegen i processen. Arbetsgruppen ska gemensamt besluta om vilka möjliga åtgärder som ska studeras samt granska innehållet i utredningens rapport.

#### **1.5.2 Process och tidplan**

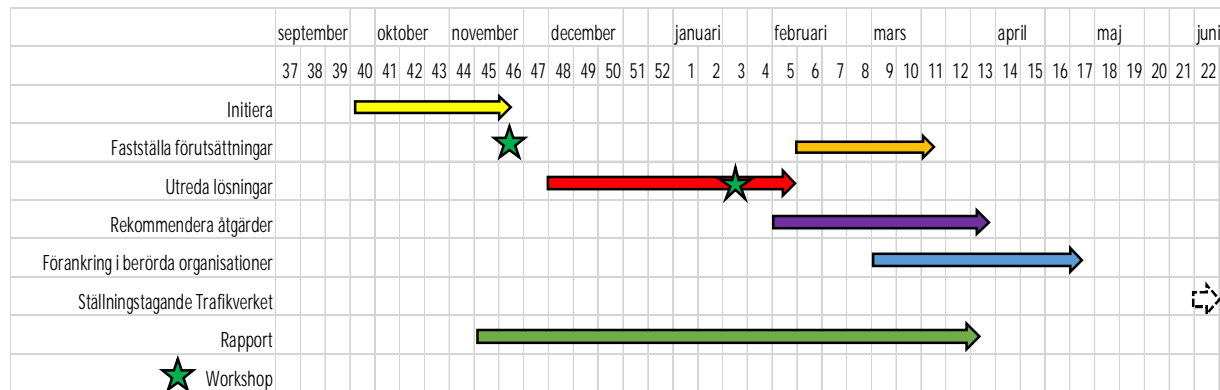
Utredningen utgör en precisering av åtgärdsvalsstudien som tagits fram och föregår den formella fysiska planläggningsprocessen av vägar.

Utredningen utförs som ett andra utredningsskede för att analysera brister i transportsystemet, formulera mål och pröva åtgärder som kan bidra till att lösa brister utpekade i åtgärdsvalsstudien. Arbetet är indelat i skedena: Initiera, Förstå situationen, Pröva tänkbara lösningar och Forma inriktning och rekommendera åtgärder.

I Initierafasen kom parterna överens om hur arbetet ska bedrivas tillsammans. Efter det har workshop genomförts med följande innehåll:

- Workshop 1: Brister och behov (se bilaga 1)
- Workshop 2: Föreslå åtgärder (se bilaga 2)

Mellan varje workshop har arbetsgruppen bearbetat den information som kommit fram och alla parter har haft möjlighet att granska materialet och förankra arbetet i sina respektive organisationer samt tagit fram underlag och analyser.



Figur 1. Översiktlig tidplan.

## 1.6. Tidigare planeringsarbete

Den aktuella delen av transportsystemet har behandlats i tidigare utredningar och underlag vilka utgör utgångspunkter för denna utredning. Här nedan ges en sammanfattning av dessa och de hanterats i denna utredning.

### 1.6.1 Förstudie väg 699 Broa – Sudersand gång- och cykelväg (ÖVR 2001:0157, dec 2021)

Förstudie för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter togs fram 2001. Framkomligheten utmed väg 699 är låg. För vägen vid Dämba, södra delen av Fårö, är framkomligheten för oskyddade trafikanter på sträckan god till mindre god. Det finns flera färister efter sträckan som är obekväma att cykla och gå efter.



För gående och cyklister utmed Gamla landsvägen, norra delen av Fårö, är framkomligheten god eftersom det inte är så högt trafikflöde. Utmed vägen är det inget större hinder för cyklister och gående med hänsyn till framkomligheten. Framkomligheten utmed väg 702 för gående och cyklister är mestadels god. Under sommarmånaderna förekommer en del trafik, både oskyddade trafikanter och bilister, vilket begränsar framkomligheten. Vid vissa passager, exempelvis vid affären och bageriet förekommer det att bilar backar ut på vägen vilket försämrar framkomligheten.

Studien som genomfördes resulterade i ett åtgärds paket som utgör underlag för denna utredning och innefattar geografiskt vad som visas i figur 2. Arbetsgruppen har valt att inte gå vidare med separerad gång och cykelväg utmed väg 699. Utrymmet är begränsat i sidled av fornlämningar och stenmurar som inte möjliggör gång- och cykelväg med 2 meters separering.

#### 1.6.2 Förstudie Fast Förbindelse Fårö (2013-05-16) samt efterföljande dialog

Förstudie fast förbindelse Fårö togs fram 2013 med kompletterande PM Fördjupning av steg 1, 2 och 3 åtgärder (2014).

I den efterföljande dialogen togs ett färjeutvecklingsalternativ fram som Trafikverket och Region Gotland enades om skulle utgöra ett jämförelsealternativ för att besvara frågan om möjligheten att finansiera en fast förbindelse. Åtgärdsförslag med utökad färjetrafikering som färjeutvecklingsalternativet innebär ingår inte i denna studie men hänsyn behöver tas till utökad färjetrafik.

I kompletterande PM Fördjupning av steg 1, 2 och 3 åtgärder finns flera åtgärdsförslag och arbetsgruppen valde att inkludera följande i denna studie:

- Följdåtgärder 3 meter GC Broa – Sudersand
- Följdåtgärder beläggning, mindre justeringar och breddning
- Uppställningsyta och ett kösystem för fordon som köar till färjan
- Uppställningsyta och ett kösystem för fordon som köar till färjan
- Cykelbanor på Fårö, separerade från den motordrivna trafiken.

#### 1.6.3 PM Beskrivning av sträckning Bunge till Sudersand (2019-10-24)

PM om en möjlig GC-sträckning togs fram inom ramen för Trafikutredningar Gotland 2019. PM:et har inte utgått från nämnda Förstudie Väg 699 Bora-Sudersand gång- och cykelväg då den inte var känd vid tillfället. För att förbättra tillgänglighet för oskyddade trafikanter studerades en gång- och cykelbana utmed väg 699 om 2,25 till 2,5 meter bredd från GC-väg Färjeläge - Fårö kyrka, med hastighetsbegränsning 80 km/tim. I förlängningen föreslogs en gång- och cykelväg utmed sträckan Fårö kursgård – Fårö kyrka, 60 km/tim., med en bredd på 2 meter. Från Fårö bygdegård föreslogs oskyddade trafikanter hänvisas till blandtrafik utmed enskild väg till Sudersand. 70/mk/tim. Från väg 699 vid Fårö bygdegård var ett åtgärdsförslag vägvisning där oskyddade trafikanter hänvisas till

blandtrafik utmed gamla landsvägen. Arbetsgruppen valde att i denna studie inkludera åtgärdsförslaget med sträckning enligt figur 2 nedan.



Figur 2 Förslag på gång- och cykelväg Broa-Sudersand.

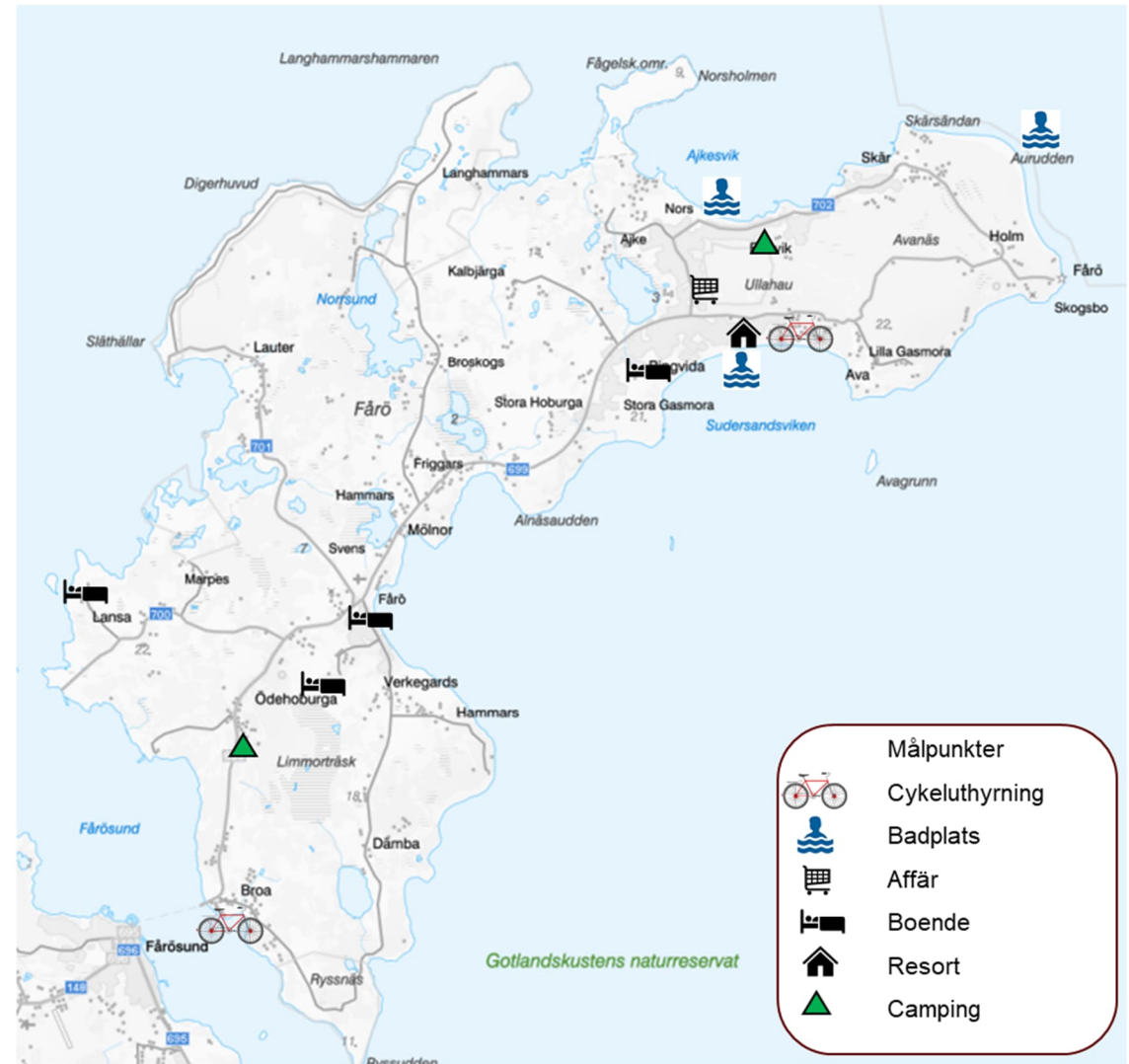
## 2. Förstå situationen

### 2.1 Målpunkter

Utredningsområdet sträcker sig över hela Fårö. Några målpunkter framgår av figur 3 och därutöver finns även målpunkter i naturen såsom raukar och Norsta aurar. Sträckan mellan Sudersand och Broa är ca 18 km. Kring Fårö kyrka finns viktiga besökspunkter för många cykelturister. På sträckan mellan Broa och Sudersand finns ett antal målpunkter efter väg 699. Utmed sträckan mellan Broa och Fårö kyrka finns en campingplats och bensinstation. En fristående förskola och fritids finns på Fårö. I Sudersand finns flera restauranger och en populär badstrand. Badstranden i Ekeviken utgör även den en målpunkt.

### 2.2 Kommunal planering

Bygg Gotland – översiktsplan för Gotlands kommun 2010–2025 (antagen 2010) utgör ett planeringsunderlag för Gotlands framtida utveckling. Fårö pekades ut som ett område som ska förnyas och utvecklas med fördjupad översiktsplan under planperioden. Fårös attraktivitet för framför allt fritidsbebyggelse och turism behöver stärkas samtidigt som ny bebyggelse på landsbygden i första hand ska förtätas eller kompletteras hållbart. Den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Fårö 2025 syftar dels till att fördjupa och precisera intentionerna i översiktsplanen med fokus på Fårös särskilda behov. För att motverka



Figur 3. Några av målpunkterna på Fårö.

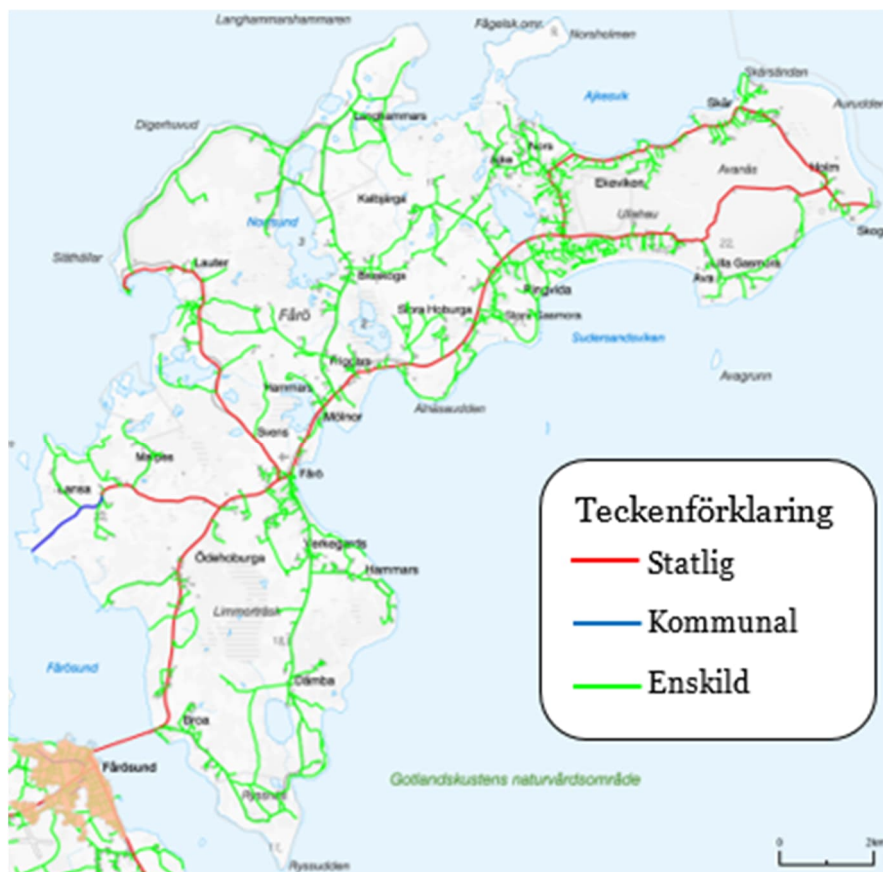
den negativa utvecklingen med färre bofasta på Fårö för varje år framhåller planen vikten av en förbättrad infrastruktur med en långsiktig lösning av vatten- och avloppsfrågan, utbyggnad av bredband, bättre kommunikationer samt en utbyggnad av cykelvägnätet. För närvarande pågår revidering av översiktsplanen där den fördjupade översiktsplanen för Fårö aktualitetsprövas och implementeras i den nya översiktsplanen som är i granskningskedje och förväntas antas av kommunfullmäktige under första kvartalet 2025.

## 2.3 Trafik

De berörda vägarna har statligt väghållarskap och övriga är enskilda (figur 4). Ingen av de statliga vägarna ligger inom tätbebyggt område och länsstyrelsen beslutar därmed om lokala trafikföreskrifter, som till exempel hastighetsgräns. Väg 699 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor, vilket innebär att framkomligheten för dessa ska värnas.

Hastighetsgränser och trafikflöden på statliga vägar framgår i figur 5 och 6. Mätningarna av trafikflödet gjordes i oktober 2020. Statlig väg 699 är den väg som är mest trafikerad från Broa till Fårö kyrka. Andel tung trafik utmed väg 699 ligger inom spannet 10–15 procent fram till sträckan med trafikflöde lägre än 250. Andelen tung trafik minskar till ca 5-10 procent. Andel tung trafik utmed väg 700 är inom spannet 5–10 procent och för väg 701 och 702 ligger spannet inom 10–15 procent.

Trafikverket mäter årsmedeldygn vilket inte ger hela bilden eftersom det är stora variationer i trafikflöden över året. Färjerederiet redovisar antal personbilsenheter årligen (figur 7). Utifrån räknade antal personbilsenheter kan en tydlig ökning av trafikflödet under sommarmånaderna utläsas och särskilt i juli månad.



Figur 4. Våghållare.



Figur 5. Gällande hastighetsgränser.

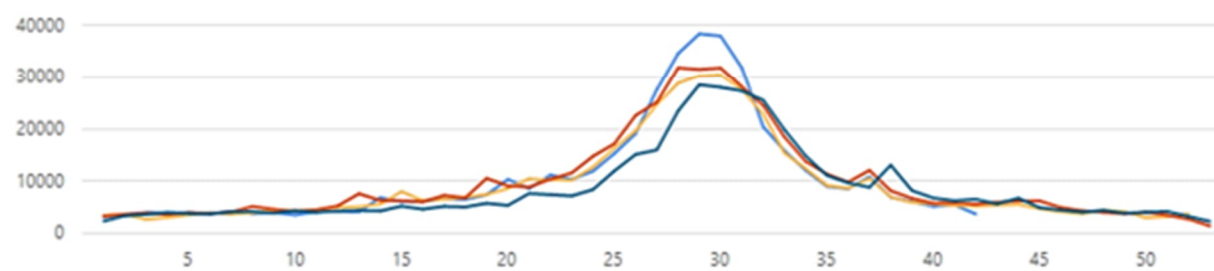


Figur 6. Trafikflöden i årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

### Färösundsleden

PBE visas per vecka och uppdelat på år

— 2023 — 2022 — 2021 — 2020



Figur 7. Antal personbilsenheter (PBE) via färja, fördelat över år och säsong.

## 2.4 Gång- och cykelinfrastruktur

Gång- och cykelinfrastrukturen består av en utpekad lokal cykelväg om ca 400 meter nordväst om Friggars, en enskild väg som kopplar samman väg 699 med väg 701 mot Lauters. På övrigt vägnät är cyklister hänvisade till blandtrafik.

## 2.5 Cykelflöden

Det har inte gjorts några mätningar av cykelflödet vilket gör det svårt att bedöma hur rörelserna ser ut i stråken. Nedanstående text är baserad på behov identifierade vid workshop 1 den 24 november. Vad gäller vardagscykling för att ta sig till olika målpunkter antas flödena vara som störst på kortare sträckor inom orter med flest antal samlade fasta boenden. På längre sträckor i och mellan orterna är flödena lägre men det bedöms finnas en potential för cyklingen att öka om förutsättningarna förbättras, framförallt koncentrerat till den norra respektive södra delen av utredningsområdet, dvs. vid Sudersand och Ekeviken respektive Fårökyrka och Broa. Behovet av pendlingsmöjligheter för cykel mellan det norra och södra området bedöms vara mindre.

Vad gäller turistcykling tilltar cykelflödet under turistsäsongen och då sker resorna över längre sträckor från färjeläget till Sudersand. Då kan det röra sig om betydligt fler cyklister.

## 2.6 Kollektivtrafik

Enligt underlag från Region Gotland finns i nuläget kollektivtrafik med buss under sommarlov år 2022 (mitten av juni till mitten av augusti). Rutten Broa omfattar 23 hållplatser, se figur 8 där hållplatser med fler än 150 påstigande per sommar framgår. Den mest trafikerade hållplatsen är Sudersand med 14 antal påstigande per dag. I tabell 1 redovisas samtliga påstigande per hållplats. Hållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade och har låg standard med stolpe vid vägren. Skolskjutsens hållplatser förändras över tid beroende på var barnen är bosatta. Det finns flera linjer för skolskjuts och hållplatserna utnyttjas olika på eftermiddagen (figur 9).





Figur 8. Kollektivtrafik sommarsäsong och hållplats. Siffrorna visar antalet påstigande per sommar (2022) för på de hållplatser med fler än 150 påstigande.



Figur 9. Skolskjutsens linjer och olika hållplatser år 2023.



Tabell 1. Antal påstigande per hållplats.

Hållplats	Påstigande totalt 2019	Påstigande per dag sommar 2019	Påstigande totalt 2022	Påstigande per dag sommar 2022
Skär	201	3	163	3
Ekeviken öst	32	0	84	1
Fifang	64	1	103	2
Ekeviken bad	83	1	105	2
Lassor	73	1	53	1
Eke affär	96	1	90	1
Eke	51	1	51	1
Ekekors	62	1	80	1
Sudersand	897	13	874	14
Vinor	187	3	238	4
Fårögården	177	3	208	3
Ringvida	14	0	21	0
Brandstation	32	0	21	0
Gåsemora	51	1	90	1
Fårö bygdegård	10	0	12	0
Alnäsa	34	1	29	0
Friggars	142	2	85	1
Mölnar	19	0	17	0

Bergmancenter	73	1	89	1
Färö kyrka	287	4	233	4
Lansa	16	0	21	0
Ödehoburga	23	0	35	1
Solhaga camping	14	0	36	1
Broa	144	2	158	3

## 2.7 Trafiksäkerhet

I Trafikverkets kriterier för klassning av vägsäkerhet – cykelnätet (TDOK 2013:0636) utgår bedömningen utifrån vägbredd, ÅDT och hastighetsbegränsning. Väg 699 har en vägbredd om ca 7 meter vilket enligt figur 10 innebär en bristfällig trafiksäkerhet. Väg 702 från korsning med väg 699 till och längs med Ekeviken har en vägbredd om ca 6,5 meter och även den bedöms som bristfällig. Övriga statliga vägar har en låg ÅDT under 250 fordon per dygn, vilket innebär att de bedöms ha en medelgod trafiksäkerhet även om vägarna är ca 5 till 6 meter breda.

Vägbredd	ÅDT	30	40	50	60	70	80	90	100	110
Cykelfält*		Grön	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd
> 11,5	under 501	Grön	Grön	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd
	501-1500	Grön	Grön	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd
	över 1500	Grön	Grön	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd
9-11,5 m	under 501	Grön	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd
	501-1500	Grön	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd
	över 1500	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
< 9 m	under 501	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
	501-1500	Grön	Grön	Gul	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd
	över 1500	Grön	Gul	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd	Röd

Figur 10. Trafiksäkerhetsklassning för gång- och cykeltrafik i blandtrafik. På "gröna vägar" kan cyklister hänvisas till blandtrafik, på "gula vägar" rekommenderas ett cykelfält och på "röda vägar" ska inte cyklister hänvisas alls till blandtrafik.

Trafiksäkerhetsklass för GCM-passage utgår från förväntad 85-percentil som bestäms av passagens utformning. Kriterier för klassning av trafiksäkerhet passage, GCM redovisas i figur 11. Inom det aktuella utredningsområdet finns det i nuläget inga anordnade passager. Figur 12 visar i vilken utsträckning berörda sträckor uppfyller kriterierna.

Passagetyper	85-percentil max 30 km/tim	85-percentil max 40 km/tim	85-percentil över 40 km/tim
1 - planskild passage överfart			
2 - planskild passage underfart			
3 - övergångsställe och/eller cykelöverfart i plan			
4 - signalreglerat övergångsställe och/eller signalreglerad cykelöverfart i plan			
5 - annan ordnad passage i plan			

Figur 12. Klassificering av GCM-passage.



Figur 112. Trafiksäkerhetsklassning för sträckor m.a.p gång, cykel och moped (GCM) samt GCM-passager.

Vid Trafikverkets inventering av sidoområden med trafikmiljöproblematik från år 2021 identifierades två platser utmed väg 702, dels förbi ICA (figur 14), dels förbi Café Sylvis döttrar (figur 13). Parkerade fordon backar ut mot statlig väg.



Figur 13. Väg 702 vid Café Sylvis döttrar.



Figur 14. Väg 702 vid ICA.

## 2.8 Trafikolyckor

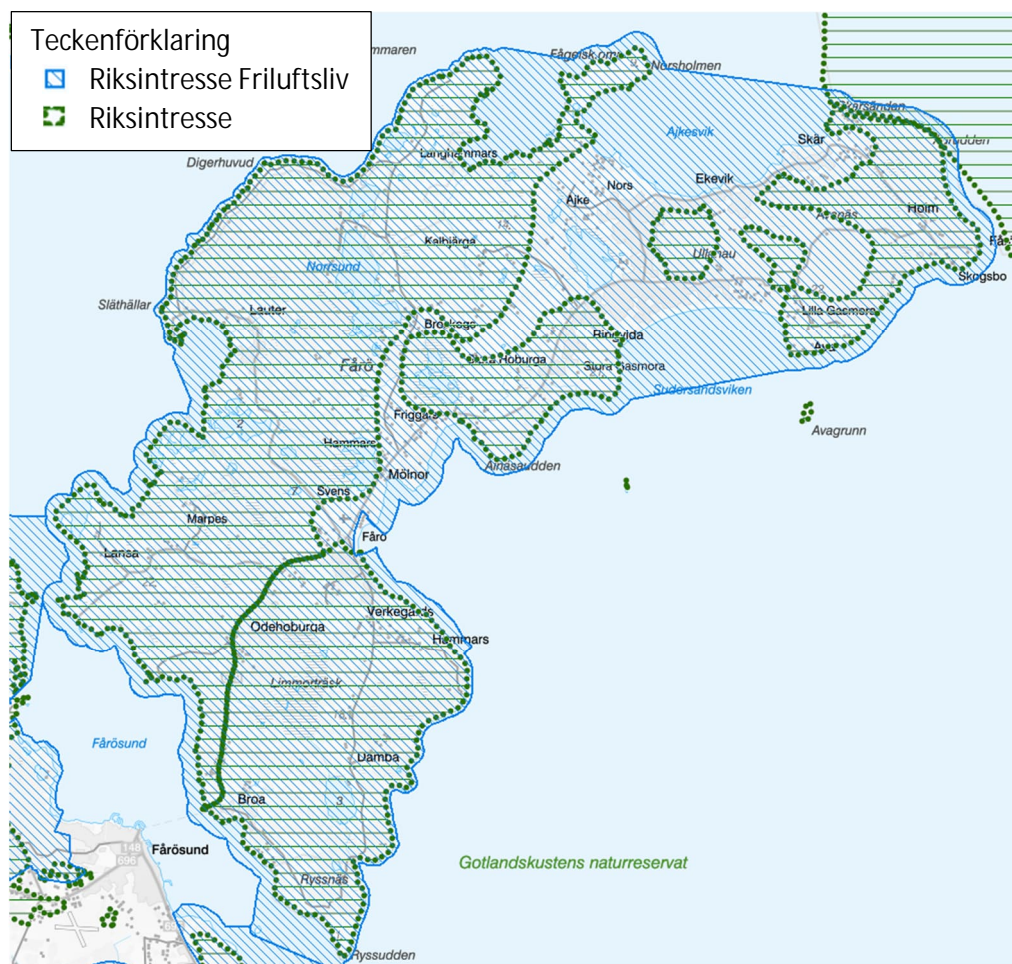
Utifrån utdrag i STRADA år 2014 - 2023, med både polis- och sjukhusrapporterade personskador har totalt 16 olyckor inträffat där största delen handlar om lindriga skador. Sammantaget indikerar inte uppgifterna i sig någon trafiksäkerhetsbrist i väginfrastrukturen.

## 2.9 Miljö, natur – och kulturvärden

### 2.9.1 Naturmiljö

Hela Fårö är av riksintresse för turism och rörligt friluftsliv och det finns flera områden som är av riksintresse för naturmiljön (figur 15). Riksintressen för naturmiljö kan beröras av studien. Inom området förekommer unika bildningar i form av klintar, raukar, strandvallar och klapperfält. Naturreservatet Digerhuvud inrymmer Sveriges största sammanhängande raukområde. Södra Fårö är ett geologiskt kustområde med omfattande strandvallsystem och klapperstensfält. Rik fågelfauna och högt biologiskt värde finns bland annat i

Limmorträsk. Alnästräsk – Gasmora består av ett område med odlingslandskap med magra utmarker. Vid Gasmorahammaren finns strandvallar och fågelfaunan är både art- och individrik i Alnästräsk. Avanäsets sanddynområde är ett stort område med särpräglat dynlandskap. Området har flera sällsynta insektsarter och ovanliga växter.



Figur 15. Riksintresse för naturvård och friluftsliv.

Utöver riksintressen finns flera områden som klassats som Natura 2000 områden. Natura 2000 områden har som syfte att bevara olika naturtyper och livsmiljöer för arter i framtiden. Ingrepp i Natura 200 områden kräver regeringens tillstånd. Området runt Verkegards, sanddynen i Ullahau, Norsholmen och Langhammar är Natura 2000 områden.

Naturresevat bildas av Länsstyrelsen och kommunen för att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov för friluftsliv. Verkegards naturresevat utgörs av ett betespräglad skogsområde med gammal och grov tallskog. Området omsluts av ett vackert banstun och floran är mycket värdefull. Ullahau utgörs av en hästskoformad flygsanddyn och är skogbevuxet med intressant fågel och insektsliv. Runt hela Fårö kust finns en 100–300 meter bred remsa som är ett naturresevat. Naturresevatet går bitvis fram till statliga vägar.

Det finns flera mindre områden med träd som exempelvis blåkråketallar, flyttblock eller raukar som skyddas som naturminne.

Inom de biotopskyddade områdena får det inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Generellt skyddade biotoper är alléer, källor med omgivande våtmarker och odlingsrösen i jordbruksmark, pilevallar, småvatten och våtmarker, stenmurar och åkerholmar. På Fårö finns många objekt som omfattas av det generella biotopskyddet. Exempelvis har samtliga stentunar ett sådant skydd. Ett enskilt område kan förklaras som biotopskyddsområde och kallas då nyckelbiotoper. Många av dessa värden är även av vikt för besökare.

### 2.9.2 Landskap

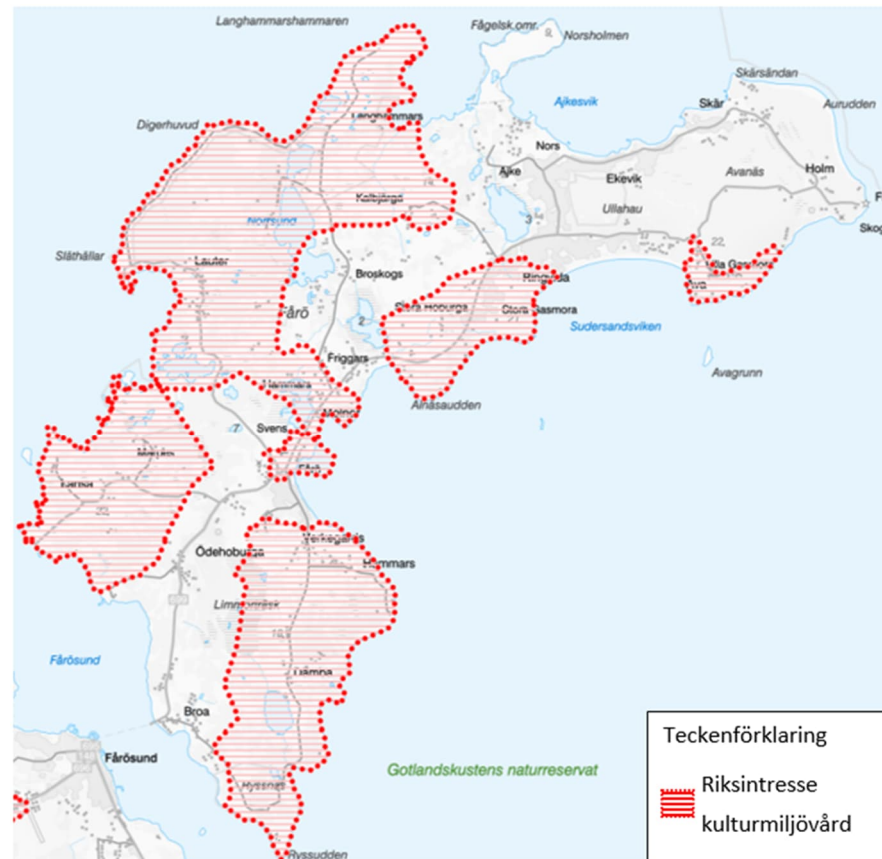
Naturförhållandena för Fårö är säregna med dynlandskap och ängs- och betesmarker. Utmed väg 702 finns en allé identifierad med biotopskydd enligt miljöbalken. Samtliga statliga vägar har artrika vägkanter.

### 2.9.3 Kulturmiljöer

Del av statligt vägnät är inom Riksintresse för kulturmiljövården (MB3 6 kap). Följande riksintressen för kulturmiljövården kan beröras av studien (figur 16).

Fårö västra kust är ett område som utgörs av ett välbevarat odlingslandskap med tydlig prägel av 1700-talet. Området är också av riksintresse för sina fiskelägen. Lansa - Marpes är ett riksintresse som utgörs ett odlingslandskap med kontinuitet i äldre järnåldern med småskaliga och delvis oskiftade gårdsmiljöer vid Lansa och Marpes. Verkegard – Dämba är ett riksintresse som utgörs av ett odlingslandskap med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet med delvis oskiftade gårdsmiljöer insprängda i betade hedmarker. Fårö kyrka är en riksintressant kyrka med torn från medeltiden.





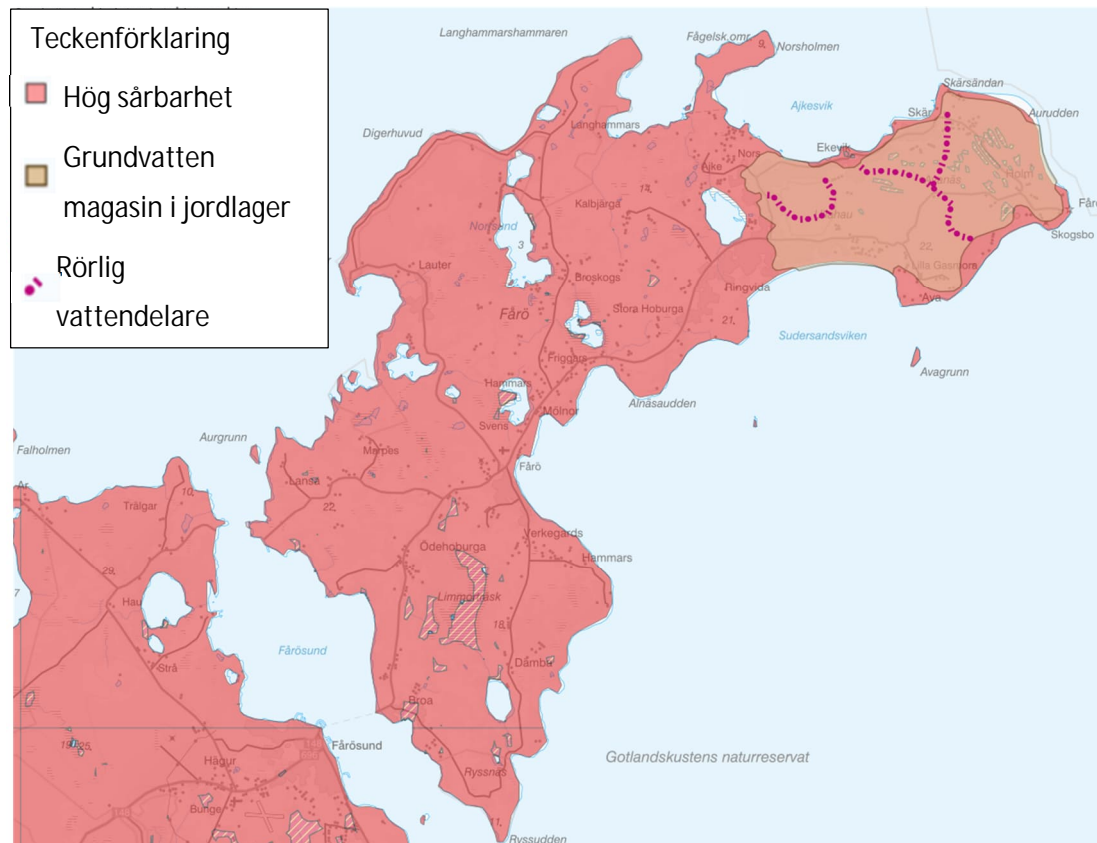
Figur 16. Riksintresse för kulturmiljövård.

Fårö är i sin helhet en natur- och kulturbygd som har kvar en ålderdomlig prägel. Flera rester i form av boningshus, stentunar, ladugårdar, lambgift, väderkvarnar och strandbodas finns kvar från 1700 och 1800-talet. Tunar blev vanligt på 1700-talet för att avgränsa mellan betesmark och åkermark. På Fårö finns ett stort antal fornlämningar. Många av fornlämningarna är lokaliserade utefter landsvägen mellan Broa och Sudersand. Inom avgränsat område finns det ett antal kända fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar som kan komma att påverka kostnaden vid en byggnation.



## 2.9.4 Grundvatten

Stora delar av Fårö har hög sårbarhet när det gäller klassificering av grundvatten på grund av det tunna jordtäcket. Det finns ett grundvattenmagasin där jordtäcket är tjockare, men då det är mycket genomsläppligt med sand och grus så är det fortfarande sårbart. Särskilt avskiljande skikt vid byggnation är en förutsättning med fördyrande kostnader.



Figur 17. Grundvattnets sårbarhet.

## 2.10 Kommande utveckling

Region Gotland arbetar med att ta fram en ny översiktsplan som sträcker sig till år 2040 och som anger hur Gotland ska utvecklas och bevaras på lång sikt. .

Färjerederiet undersöker möjligheter för ökad lastförmåga. Om det utökas till 10 fler fordon för 2 700 turer under juli månad, innebär det cirka 27 000 fordon till Fårö. Utslaget per dag motsvarar det en ökning med 870 fordon under förutsättning att inte en förflyttning sker till mer hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik.

## 2.11 Eftersträvansvärda mål för lösningar

Målen för åtgärder i nästkommande kapitel är att åtgärder ska:

- bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik
- ge ökad framkomlighet för räddningstjänst
- gynna god trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper
- upplevas som trygga och kunna användas av alla
- stödja en utveckling där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil
- vara förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen
- vara förenliga med ett hållbart nyttjande av området för närboende, friluftsliv och turism
- ta hänsyn till energieffektivitet och hushållning med resurser

## 2.12 Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö mm)

Byggnation ska för statligt vägnät på Fårö ske enligt Trafikverkets krav och riktlinjer. Utformning av utredningsförslag kommer att tas fram i vägplaneskede enligt krav för vägar och gators utformning.

### 2.12.1 Cykelled för rekreation och turism

Förutom positiva effekter för hälsan och miljön har cykling för rekreation och turism en positiv betydelse för lokal och regional utveckling. Det finns även ett ökande intresse för cykling, och det svenska landskapet lämpar sig väl för cykelturism och

rekreationscykling. I Trafikverkets rapport *Cykelleder för rekreation och turism* (2021), finns kriterier för kvalitet och utmärkning. I rapporten anges att lokala leder kan bli godkända cykelleder, men det finns inget krav på att en sådan ansökan ska göras. Det är snarare en möjlighet för en lokal led att få en kvalitetsstämpel. Kvalitetskriterier som ska uppfyllas är färre och det är ledhuvudmannen som ska ta fram en vägvisnings- och utmärkningsplan. Belagd yta rekommenderas, men grus är också ett acceptabelt alternativ om det är jämnt och välbundet. Hur stor andel grus som är lämplig får bedömas från fall till fall, och även ledens sträckning och attraktivitet behöver vägas in. Ledens komfort och standard ska framgå av informationsmaterial. En cyklist på en cykel är cirka 0,75 meter bred och en trehjuling cykel är cirka 1,50 meter bred. För en cyklist på en vanlig cykel krävs i normala fall en bredd på cirka 1 meter. Komforten höjs om två cyklister kan cykla bredvid varandra. En separerad cykelled bör inte vara smalare än 2,5 meter, men kan vara smalare på kortare sträckor. Med separerad cykelväg avses cykelväg som är avskild från bilväg med kantsten, skiljeremsa eller räcke. Om en led har en lutning över 7 procent på längre sträckor måste det finnas tydlig information om detta i ett marknadsföringsmaterial. En cykelled ska upplevas som trygg och trivsamt att färdas på, vilket är en avgörande faktor för att locka till att använda cykelleden.

#### 2.12.2 Belysning

Belysningen ska hjälpa cyklister att se andra trafikanter, skyltar och vägens sträckning. Belysning är också viktig för att skapa en känsla av trygghet. För cykelvägar utanför tätort som är aktuellt på Fårö behöver man bedöma nyttan av belysning i förhållande till kostnaderna. Skäl att ha belysning på cykelstråk utanför tätort kan till exempel vara att den aktuella vägen används av många för cykelpendling till och från arbetet, att den används av många barn på väg till och från skolan eller att den ligger i anslutning till någon serviceinrättning eller fritidsverksamhet som besöks av cykeltrafikanter under den mörka delen av dygnet.

Av miljöhänsyn och samhällsekonomiska skäl finns det anledning att avstå från att använda belysning på cykelvägar. Sådana skäl kan till exempel vara att cykelstråket går genom känsliga miljöer där djur och natur riskerar att störas, eller att nyttan är tveksam i förhållande till kostnaden. Ett sådant exempel är cykelvägar som inte ligger i nära anslutning till bebyggelse och som i huvudsak används för rekreation och inte för exempelvis arbetspendling.

#### 2.12.3 Miljö och ekonomi

I samband med byggnation inom utredningsområdet krävs tillstånd i anslutning till fornlämningar och provning krävs enligt kulturmiljölagen. Beroende på hur arbetet kommer genomföras (exempelvis breddning eller schaktning) kan arkeologiska undersökningar bli aktuella i anslutning till fornlämningar. Skyddsåtgärder kan komma att bli aktuella i anslutning till fornlämningar vad gäller exempelvis arbetsvägar under byggarbetsperiod. Del av sträckor påverkar riksintresse för kulturmiljövården.

Tillstånd och arkeologiska undersökningar kan komma att påverka kostnaden vid en byggnation.

## 2.13 Preciserande av behov, brister och problem

En första workshop hölls på Fårö den 24 november 2023 med syfte att identifiera behov, brister och problem, se bilaga 1. Vid workshopen delades representanter från Region Gotland, Länsstyrelsen, Trafikverket och Fårö bygderåd in i olika grupper för att identifiera och prioritera brister och behov indelat efter målområdena tillgänglighet, säkerhet och trygghet, miljö och markanvändning, nutid och framtida planer. Området kring Sudersand och Ekeviken fick hög prioritet med avseende på oskyddade trafikanter möjlighet att röra sig trafiksäkert mellan badplatser och målpunkter. Brister identifierade för färjetrafik prioriterades högt men är utanför utredningens avgränsning och har överlämnats till Forum för utveckling av färjetrafik (dialogforum mellan Trafikverket, Färjerederiet och Region Gotland).

Gotland har via medborgarförslag fått in önskemål om gång- och cykelväg för att koppla färjeläget med Sudersand, avseende delsträckan mellan färjeläget och Fårö bygdegård. Sträckningen finns även med i granskningsförslag till ny översiktsplan.

Medborgarförslag har även kommit in avseende gång- och cykelstråk för att binda ihop badplatser över samfällighet S:5 via väg 702.

### 3. Pröva tänkbara lösningar

Detta kapitel beskriver de åtgärder som arbetsgruppen har tagit fram utifrån den andra workshopen om att föreslå lösningar, se bilaga 2, samt vilka alternativ till utformning som bedömdes lämpliga. Vidare beskrivs det valda alternativet mer ingående, hur väl det lever upp till målbilden samt vilka effekter och konsekvenser alternativet kan innebära. Åtgärdsförslag togs fram utifrån prioriterade brister och behov inom de fyra identifierade kategorierna tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, tillgänglighet kollektivtrafik, tillgänglighet och trafiksäkerhet vid färjeläget samt tillgänglighet med parkering och mötesplatser för att förbättra miljön.

#### 3.1. Studerade alternativ - tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Samtliga föreslagna lösningar är i möjligaste mån anpassade till platsens förutsättningar och med hänsyn till olika aspekter såsom den omkringliggande miljön.

##### 3.1.1 Nollalternativ UA1

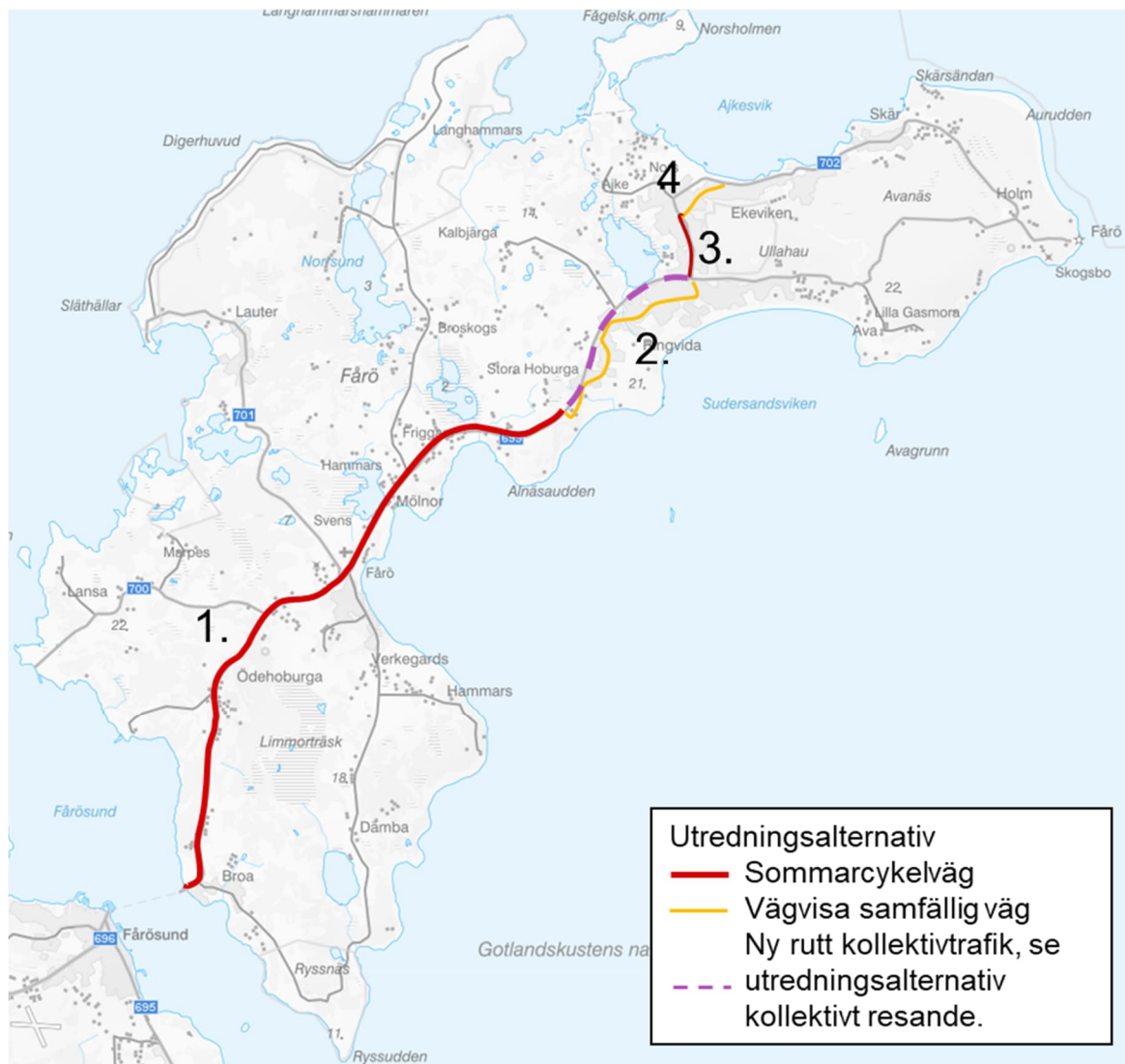
Ett nollalternativ är ett sätt att beskriva konsekvenserna av att åtgärder inte kommer till stånd eller blir till. Detta betyder nödvändigtvis inte att allting förblir som i nuläget. I dagsläget tar sig cykeltrafikanterna i blandtrafik på en sträcka om 10 km utmed väg 699, vilket i studien bedöms vara en brist i utformningen både avseende trafiksäkerhet och tillgänglighet. Gamla landsvägen är smal och trafikeras av kollektivtrafik sommartid. Cyklister hänvisas till blandtrafik vilket också pekats ut som en brist både med avseende på trafiksäkerhet och tillgänglighet. Mellan Sudersand och Ekeviken rör sig flest oskyddade trafikanter. Nollalternativet innebär att om inga om- eller nybyggnationsåtgärder genomförs, behålls och genomförs enbart åtgärder för att vidmakthålla nuvarande funktion och skick. Det vill säga endast ordinarie underhåll. Konsekvenserna i nollalternativet är att cyklister fortsatt tar sig fram likt dagens situation vilket inte främjar vare sig pendling, rekreations- eller turismcykling. Väg 699 och 702 är i dag mer trafikerad sommartid och utformningen sammanbinder inte färjeläget med målpunkter i Sudersand och Ekeviken.

##### 3.1.2 Alternativ UA2

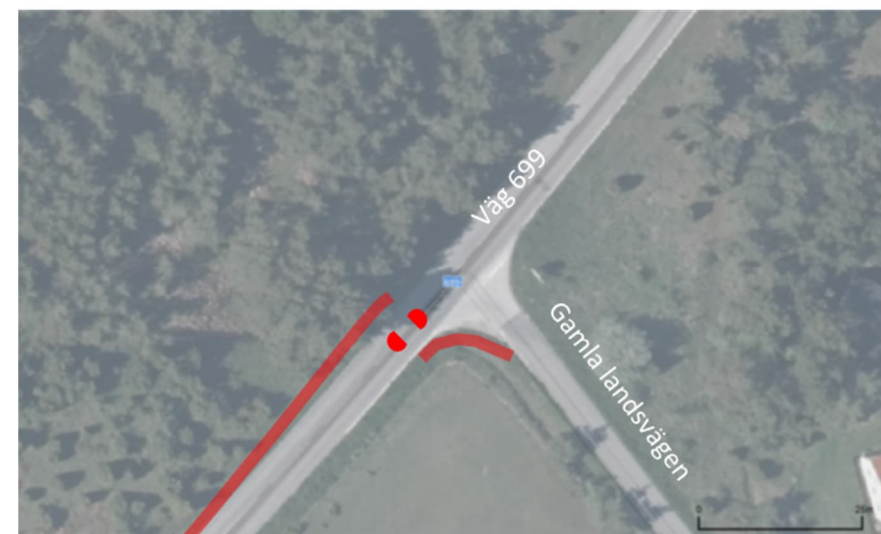
I dagsläget hänvisas oskyddade trafikanter till blandtrafik utmed samtliga statliga och enskilda vägar. För delsträcka 1 föreslås en sommarcykelväg anläggas utmed västra sidan väg 699, från in- och utfart vid pendlarparkering vid färjeläget till korsning med Gamla landsvägen vid Fårö bygdegård (figur 18).

Ny passage över väg 699 med refug föreslås söder om korsning med Gamla landsvägen enligt typlösning (figur 19). Sommarcykelvägen med en bredd på ca 2,5 meter föreslås anläggas intill körbanan. Delsträcka 1 utgör en sträcka om ca 12 kilometer.

I förlängningen från korsning väg 699 och Gamla landsvägen vid Färö bygdegård vägvisas cyklister in i blandtrafik fram till Sudersand och vidare till Ekekorset, delsträcka 2. Delsträcka 2 utgör en sträcka om 4,1 km.



Figur 18. Cykelinfrastruktur i utredningsalternativ 2.



Figur 19. Typlösning gc-passage.

I förlängningen från korsningen utmed östra sidan av väg 702, delsträcka 3, föreslås en sommarcykelväg med en bredd på ca 2,5 meter intill körbanan. Delsträcka 3 omfattar cirka 1 km. Utmed sista delsträcka 4 föreslås vägvisning in på enskild väg fram till badplats i Ekeviken. Sträckan omfattar ca 1 km och för en del av sträckan föreslås breddning och grusbeläggning.

Nuvarande hastighetsbegränsning är 80 km/tim respektive 70 km/tim. En hastighetsbegränsning till 60 km/h föreslås sommartid på de aktuella sträckorna, bortsett från de delsträckor som redan idag har sänkt hastighet sommartid, t ex förbi Fårö kyrka.

Tillstånd kan behövas från länsstyrelsen, eftersom de har hand om fastighetsförvaltningen åt Naturvårdsverket för delar av den berörda marken. Tillstånd kan även komma att krävas i anslutning till fornlämningar. Beroende på hur arbetet kommer genomföras (exempelvis breddning eller schaktning) kan arkeologiska undersökningar bli aktuella i anslutning till fornlämningar.

För Ekekorset, korsning väg 699 och väg 702, har flera lösningar studerats. En lösning enligt figur 20 bedömdes inte vara en bra lösning för oskyddade trafikanter då de skulle behöva korsa två körfält på ena sidan av den föreslagna passagen. Ett alternativ enligt figur 21 bedömdes vara bättre i det avseendet då enbart ett körfält i taget behöver korsas. Skälet till att vänstersvängsskörfält övervägdes är att det under hög belastning under högsäsong kan bli kapacitetsproblem med vänstersvängande som hindrar övrig trafik. Cirkulationsplats övervägdes också enligt figur 22 för att lösa både fordon och oskyddade trafikanters möjlighet att korsa väg 699 men är förknippad med en hög investeringskostnad som inte kan anses vara motiverad i förhållande till den, sett över större delen av året, låga trafikbelastningen.

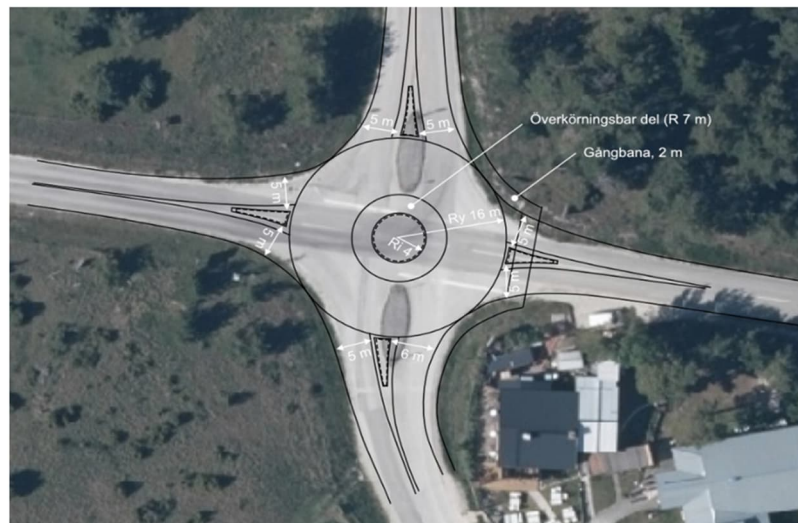




Figur 21. Typlösning vänstersvängskörfält i båda riktningar.



Figur 20. Typlösning vänstersväng väster om Ekekorset och gc-passage över ett körfält i taget.



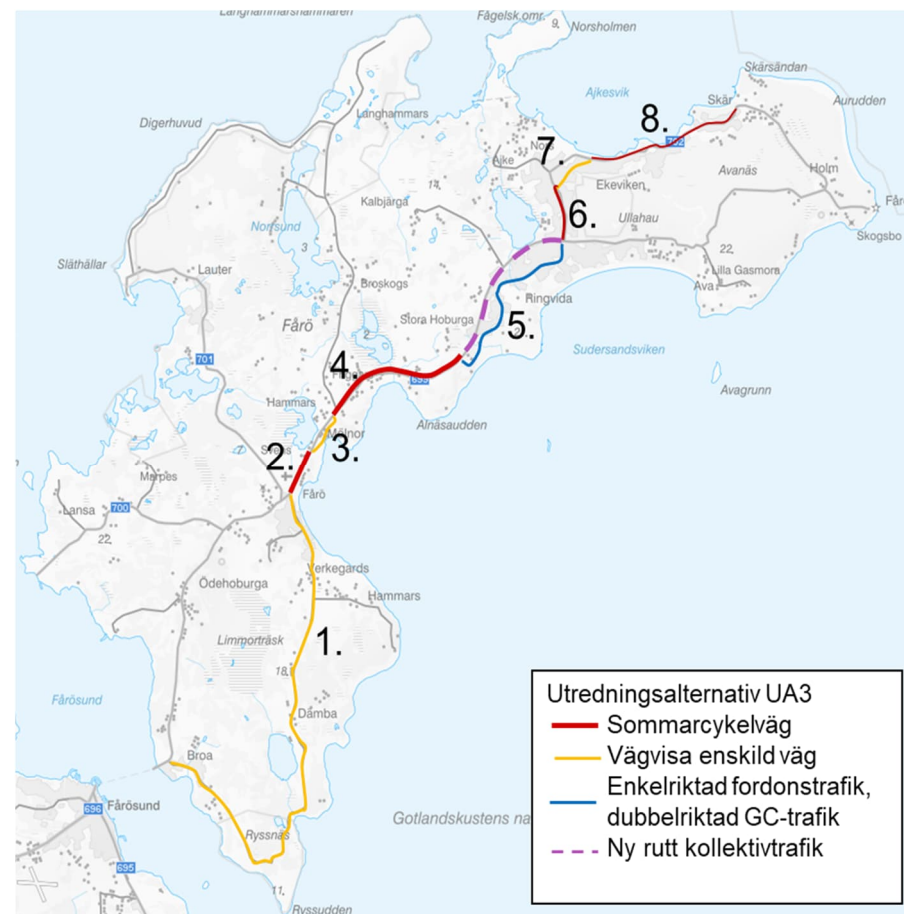
Figur 22. Typlösning cirkulationsplats.



### 3.1.3 Alternativ UA3

I dagsläget hänvisas oskyddade trafikanter till blandtrafik utmed samtliga statliga, enskilda och samfälliga vägar. I detta utredningsalternativ föreslås vägvisning från Broa till en sommarcykelväg som föreslås anläggas till Fårö Kyrka enligt delsträcka 1 i figur 23. I förlängningen föreslås en gång- och cykelbana på västra sidan av väg 699 fram till södra infarten till Mölnor, delsträcka 2. Cyklister vägvisas in där via enskild väg och i blandtrafik, delsträcka 3, fram till norra utfarten i korsning med väg 699. I förlängningen föreslås gång- och cykelbana om 2–2,5 meter längs med väg 699 fram till korsningen med Gamla landsvägen, delsträcka 4. Utmed Gamla landsvägen föreslås dubbelriktad gång- och cykelbana och enkelriktad fordonstrafik när kollektivtrafiken ändrar rutt till väg 699. Delsträcka 5 ansluter till Ekekorset och i förlängningen föreslås en gång- och cykelbana om 2,5 meter utmed delsträcka 6. Söder om Sylvis döttrar vägvisas cyklister in via grusad enskild väg fram till Ekeviken, delsträcka 7. I förlängningen föreslås en sommarcykelväg om 2 meter då väg 702 mot Skär är smal, delsträcka 8.

Arbetsgruppen har valt att inte gå vidare med utredningsalternativet eftersom delsträcka 1 inte ger ett gent stråk och cyklister bedöms delvis kommer fortsätta cykla utmed väg 699 i blandtrafik och 80 km/tim. Delsträcka 8 utmed väg 702 innebär att tillgängligheten för fordon begränsas så att buss och fordon inte kan mötas. Fastigheter, strandskydd och naturreservat påverkas om väg 702 breddas.



Figur 23. Bortvalt utredningsalternativ 3.

## 3.1.4 Måluppfyllelse och genomförbarhet

Sammanställning över tänkbara åtgärder för tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter som ingår i de beskrivna utredningsalternativen ovan samt bedömning om dess måluppfyllelse och genomförbarhet. Arbetsgruppens bedömning om huruvida ett åtgärdsförslag ska tas vidare redovisas också samt vilket steg enligt fyrstegsprincipen som åtgärdsförslagen motsvarar.

Mål	Problem/ brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans målupp- fyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Bedömning genomför-barhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet för turismcyklister sommartid.	Sommarcykelväg intill och sänkt hastighet på väg 699.	1+3	Hög	Väster om 699 genomförbar, bitvis smalare än 2,5 m.	Ja	
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet turismcyklister och boende.	Vägvisa cyklister från väg 699 till Gamla landsvägen vid Får bygdegård.	1	Medel	Kostnadseffektivt, gent stråk till Sudersand.	Ja	
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet oskyddade trafikanter.	Sommarcykelväg intill och sänkt hastighet på väg 702.	1+3	Hög	Smal väg, genomförbar om markägare släpper till mark.	Ja	
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet oskyddade trafikanter	Vägvisa in cyklister, bredda och grusa.	1+ 2	Hög	Breddning och grus.	Ja	Inte genomförbar med asfaltering.
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Sommarcykelväg utmed västra sidan korsar väg 699 vid Gamla landsvägen med hastighetsbegränsning 80 km/tim.	Passage med nedsänkt kantsten, och sänkt hastighetsbegränsning högsäsong.	3	Hög	Genomförbar med nedsänkt kantsten, refulg kräver ökning med ytterligare 2 meter från dagens 6,9 m.	Ja	Inga kända natur- och kulturvärden
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående, cyklister och fordon.	Många oskyddade trafikanter rör sig mellan målpunkter i Sudersand och Ekeviken i blandtrafik. Siktproblem för fordonsförare.	Väg 699 breddas, utrymme för vänstersvängkörfält i båda riktningar, målning siktröjning och vägvisning samt GCM-passage.	3	Låg		Nej	Oskyddade trafikanter behöver korsa två körfält.

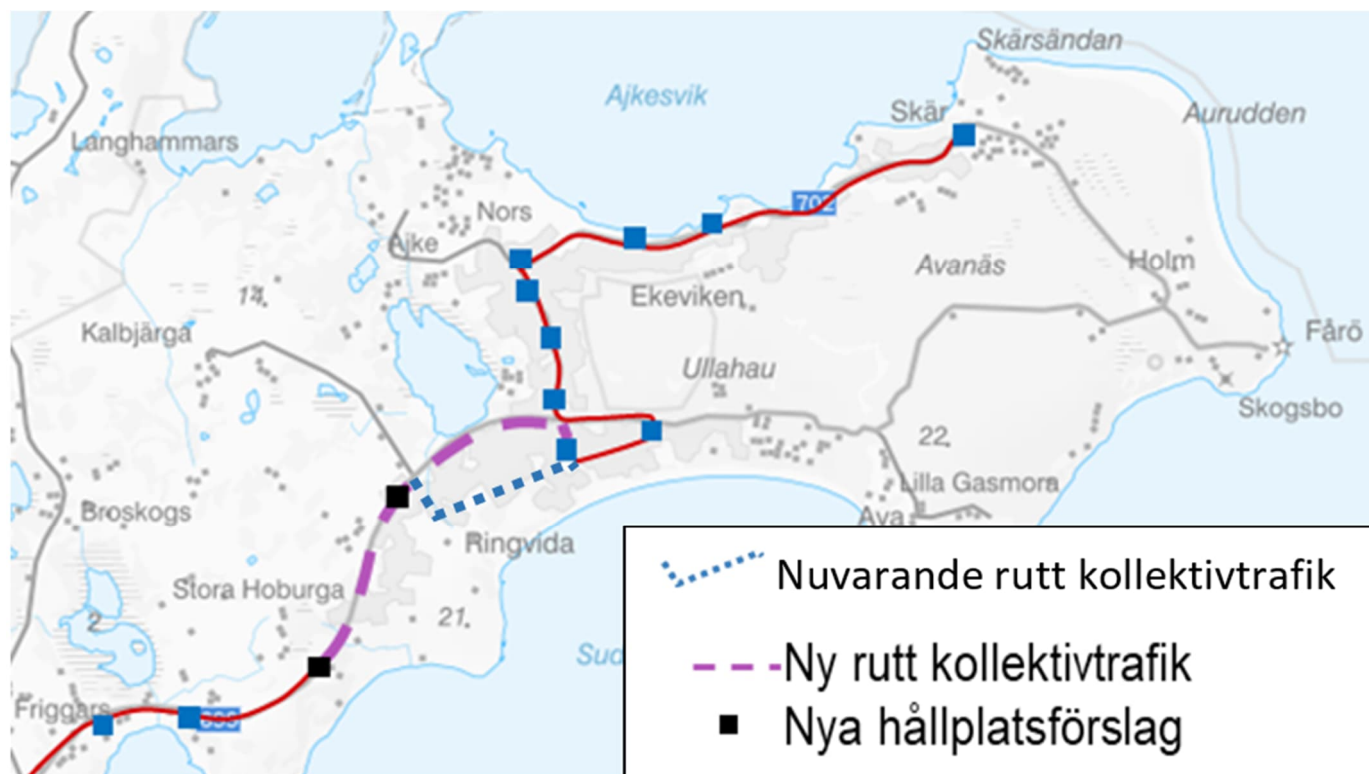
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående, cyklister och fordon.	Många oskyddade trafikanter rör sig mellan målpunkter i Sudersand och Ekeviken i blandtrafik. Siktproblem för fordonsförare.	Väg 699 breddas, utrymme för ett vänstersvängkörfält, målning siktröjning och vägvisning samt GCM-passage.	3	Medel	Genomförbar med siktröjning och breddning väg 699.	Ja	Dimensioneras för boggiebuss
Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående, cyklister och fordon	Många oskyddade trafikanter rör sig mellan målpunkter i Sudersand och Ekeviken i blandtrafik. Siktproblem för fordonsförare.	Cirkulationsplats, vägvisning och GCM-passage	3	Hög		Nej	Arbetsgruppen anser att åtgärden behöver bedömas av vägutformare innan den kan avfärdas.
Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.	Oskyddade trafikanter känner inte till vilka statliga och enskilda vägar som kan utnyttjas som resväg.	Informationsinsats	1	Medel	Genomförbar vid anläggande av sommarcykelväg men inte en enskild åtgärd.	Ja	
Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet oskyddade trafikanter	Behov av finansiellt stöd till samfälligheter och enskilda väghållare	Ökat stöd från TRV/Region Gotland för genomförande av kostnadseffektiva åtgärder	1	Medel		Nej	Finansiellt stöd söks via statlig medfinansiering av samfällig eller enskild väghållare

### 3.2 Studerade alternativ för tillgänglighet kollektivtrafik

Samtliga föreslagna lösningar är anpassade till platsens förutsättningar och tar hänsyn till andra aspekter, exempelvis ingrepp i den omkringliggande miljön. En central förutsättning för linjelagd busstrafik på Fårö är att hållplatserna flyttas ut till väg 699, för trafiksäkerhet och framkomlighet. Samtidigt blir gångavstånden längre till de målpunkter som nuvarande sträckning försörjer utmed den gamla landsvägen.

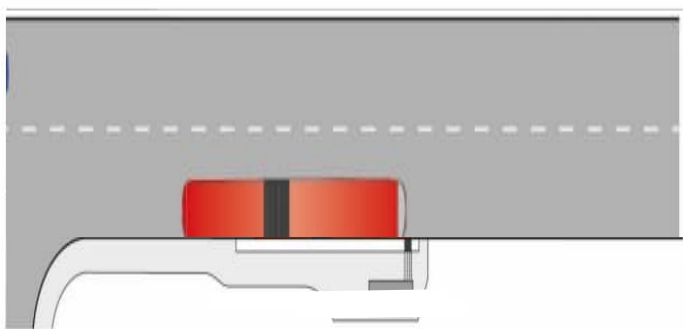
#### 3.2.1 Alternativ UA4

I dagsläget finns kollektivtrafik under sommarsäsong och rutten från färjeläge till Skär går via Gamla landsvägen. Ny rutt föreslås utmed väg 699 från korsning med Gamla landsvägen till Ekekorset (figur 24). I förlängningen fortsätter rutten via Sudersand och Vinor vidare via väg 702 fram till Skär.



Figur 24. Utredningsalternativ 4, ny rutt för kollektivtrafiken och hållplatser.

Två nya hållplatser föreslås utmed väg 699 och har studerats utifrån minsta påverkan på natur- och kulturvärden (figur 26). Nya hållplatser föreslås med typlösning körbanehållplats och tillgänglighetsanpassning (figur 25). Längd ca 24 meter och gångbana med två meters bredd som ansluter till samfällig eller enskild väg. Hållplatserna får hårdgjord gånganslutning till närmsta enskild/samfällig anslutningsväg.



Figur 26. Typlösning körbanehållplats utan väntkur.



Figur 25. Utredningsalternativ 4, förslag på placering av nya hållplatser.

Hållplats i Vinor föreslås flyttas för att inte vara placerad i sluttning och i anslutning till en kurva (figur 28). Hållplatsens läge behöver även förändras för att ingå i den nya rutten för kollektivtrafiken. Körbanehållplats föreslås placeras på raksträcka med goda siktförhållanden, se



			princi- pen	situationen (Låg/Medel/Hög)			
Öka tillgänglighet och trafiksäkerhet kollektivtrafik.	Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet utmed gamla landsvägen.	Ändrad rutt via väg 699.	1	Hög	Genomförbar med nya hållplatser om Sudersand behålls.	Ja	Inför ett beslut bör en avvägning göras mot att gångavstånden blir längre till de målpunkter som nuvarande sträckning ansluter till.
Öka tillgänglighet för kollektivt resande och gående.	Busshållplatser är inte tillgänglighetsanpassade.	Två körbanehallplatser utmed ny rutt väg 699.	3	Hög	Genomförbar i anslutning till enskild väg utan påverkan på kulturmiljö/naturskydd.	Ja	Hållplatserna godkända av Region Gotlands kollektivtrafikenhet.
Öka tillgänglighet för kollektivt resande och gående.	Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet utmed gamla landsvägen.	Flytt av körbanehallplats Vinor, från gamla landsvägen till samfällig väg till Ekekorset.	2	Medel	Genomförbar i anslutning till samfällig väg utan påverkan på kulturmiljö/naturskydd.	Ja	Brist identifierad vid platsbesök. Placerad i kurva och anslutning till korsning.
Öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter.	Svårt att lokalisera sig till besöksmål.	Vägvisning från nya hållplatser till besöksmål	1	Medel	Genomförbar när rutt och hållplatser byggs.	Nej	Besöksnäringen och Region Gotland behöver komma överens om besöksskyltning på hållplatserna (som bekostas av besöksnäringen).
Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med bil.	Hållplatser är inte tillgänglighetsanpassade.	Tillgänglighetsanpassa alla befintliga hållplatser.	2	Hög	Få påstigande under säsong som buss trafikerar Fårö.	Nej	Uppfyller inte minsta antal resenärer för ombyggnation.
Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med bil.	Kollektivtrafiken utnyttjas inte, få resenärer vid hållplatser	Slå ihop hållplatser som ligger tätt och anlägg en ny däremellan	3	Låg	Delvis genomförbar med körbanehallplats utmed ny rutt. Hållplatser vid exempelvis Ekeviken ligger inte speciellt tätt.	Nej	Avstånd för resenärer förlängs till hållplats.
Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Får åka med skolbussen men vi vet inte var den går, olika dag till dag beroende på vilka barn som åker med. Brist i information för resenärer.	Informationssystem från Region Gotland/busschaufför och lokalt.	1	Medel	Det finns inget system för att se skolbussarnas dagsaktuella rutter.	Nej	Att visa dagsaktuella rutter kan vara problematiskt av integritetsskäl, då rutförändringar beror på personliga omständigheter för eleverna, exempelvis sjukdom.
Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Bristande information om vilka tider som olika hållplatser kan utnyttjas.	Anropsstyrd kollektivtrafik från exempelvis Lärbro.	2	Hög	Anropsstyrd trafik har stor potential som mobilitetstjänst på Fårö, men hur det faktiskt blir påverkas av hur man bygger upp det och vilka resurser man lägger.	Nej	Politiskt beslut saknas för genomförande.

Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Buss hinner inte tillbaka till färja och turer kopplas inte ihop på ett bra sätt.	Optimera och trimma rutt för vändning i Ekeviken för att hinna tillbaka till färja.	2	Låg	Inte genomförbar och sämre tillgänglighet för resenärer från Skär	Nej	Finns inget utrymme att anlägga vändplats i Ekeviken.
Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Svårighet att resa via olika system, kollektivt, skolbuss och även taxi som saknas på Fårö.	APP för att lättare kunna samåka	2	Medel	Ej genomförbar	Nej	Region Gotland, Teknikförvaltningen) har inte möjlighet att bygga upp eller finansiera samåknings APP, däremot kan rådgivning till aktörer som vill etablera samåknings APP på Gotland utföras.
Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Buss kommer fram till Fårösund efter att färjan gått och sen behöver man vänta in nästa vilket kan bli en lång väntan, särskilt om det är vid lunchen.	Anpassa tider för färjan för samordning med buss i Fårösund.	1	Hög	Ej inom avgränsat uppdrag.	Nej	Överlämnat till Forum för utveckling av färjetrafik.



### 3.3 Studerade alternativ tillgänglighet färjeläget

#### 3.3.1 UA 5 tillgänglighet färjeläget

I dagsläget finns tre filer till färjan varav en fil är för köande till färja, mittersta för boende på Fårö med förtur och den tredje för fordonsförare som ska till pendlarparkering eller kiosk. Från färjeläget finns en fil för att ta sig vidare norrut. Tillgängligheten har förbättrats med färjetrafikens utökning till 15 minuters trafik under högsäsong.

I förslaget föreslås fil till färja förlängas till ca 100 meter. Målning förstärks för att förtydliga filer samtidigt som lösning för vänstersväng till Broa synliggörs. Upplysningsskylt om fildelningsstart kompletteras längre norrut. Bom anläggs som hindrar fordonsförare med förtur att köra på färjan vid rött ljus.

Trafikverkets pendlarparkering föreslås utökas för att öka möjligheten till överflyttning till andra färdmedel. Pendlarparkering är inom område för strandskydd och tillstånd utmed statlig mark kan behövas från länsstyrelsen, som har hand om fastighetsförvaltningen åt Naturvårdsverket.

#### 3.3.2 Tänkbara åtgärder för färjelägets tillgänglighet

Sammanställning över tänkbara åtgärder för tillgänglighet till färjeläget som ingår i det beskrivna utredningsalternativet ovan samt bedömning om dess måluppfyllelse och genomförbarhet. Arbetsgruppens bedömning om huruvida ett åtgärdsförslag ska tas vidare redovisas också samt vilket steg enligt fyrstegsprincipen som åtgärdsförslagen motsvarar.

Mål	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Förlänga fil för att minimera rörighet med fordon som kör fel.	Bredda vägen	3	Medel	Svår att få till i kombination med sommarcykelväg	Nej	Trafiksäkerhet och tillgänglighet för cyklister prioriteras högre i denna studie.
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Otydligt för trafikanter var man ska stå.	Målning av färjefiler	2	Hög	Underhåll med målning bedöms vara genomförbar.	Ja	
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	De från förtursfil kör samtidigt med andra filen trots röd signal färja.	Bom som styr trafiken	2	Hög	Genomförbar om bom synkas med ljus på färja.	Ja	
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Lång kö och otydligt var fordon ska placera sig i filerna.	Förbättrad trafikinformation och skyltning. Digital skylt, skylt i backen samt filernas funktion	1	Medel	Upplysningstavla före färjefil börjar och komplettering med att fil upphör för de med förtur är möjlig enligt Trafikmiljö.	Ja	
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik	Svårt att köra rätt som turist	Informationsskylt på engelska.	1	Låg	Vägmärken är gällande standard med symbol färja.	Nej	Överlämnat till Forum för utveckling av färjetrafik.
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik	Det är inte tillåtet med vänstersväng från väg 699 till Broa - Dämba	Ta bort målning med omkörningsförbud	1–2	Medel	Genomförbar när ommålning sker av filer, målas inte denna del.	Ja	
Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Få pendlarplatser för att ställa bilar och fortsätta resan med annat färdmedel.	Utöka antalet parkeringsplatser med en rad.	3	Medel	Genomförbar om mark släpps till.	Ja	
Förenliga med ett hållbart nyttjande av området för närboende, friluftsliv och turism.	För få parkeringsytor för att byta till annat färdmedel vid kiosken. Begränsar uthyrning och cyklande.	Parkering vid kiosken för de som ska hyra cykel.	3	Medel	Privat fastighetsägare och ej inom avgränsat område.	Nej	Inom privat mark.

Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Få toaletter och toaletter vid pendlarparkering vid långa väntetider. Begränsat utrymme i vänthall.	Fler toaletter vid pendlarparkering samt bättre vänthall som flyttas till hamnområdet.	3	Låg	Färjerederiet ansvarar för toaletter.	Nej	Överlämnat till färjetrafik, som rustar upp befintliga toaletter.
--	---	--	---	-----	---------------------------------------	-----	---

### 3.4 Studerade alternativ miljö, parkering och mötesfickor

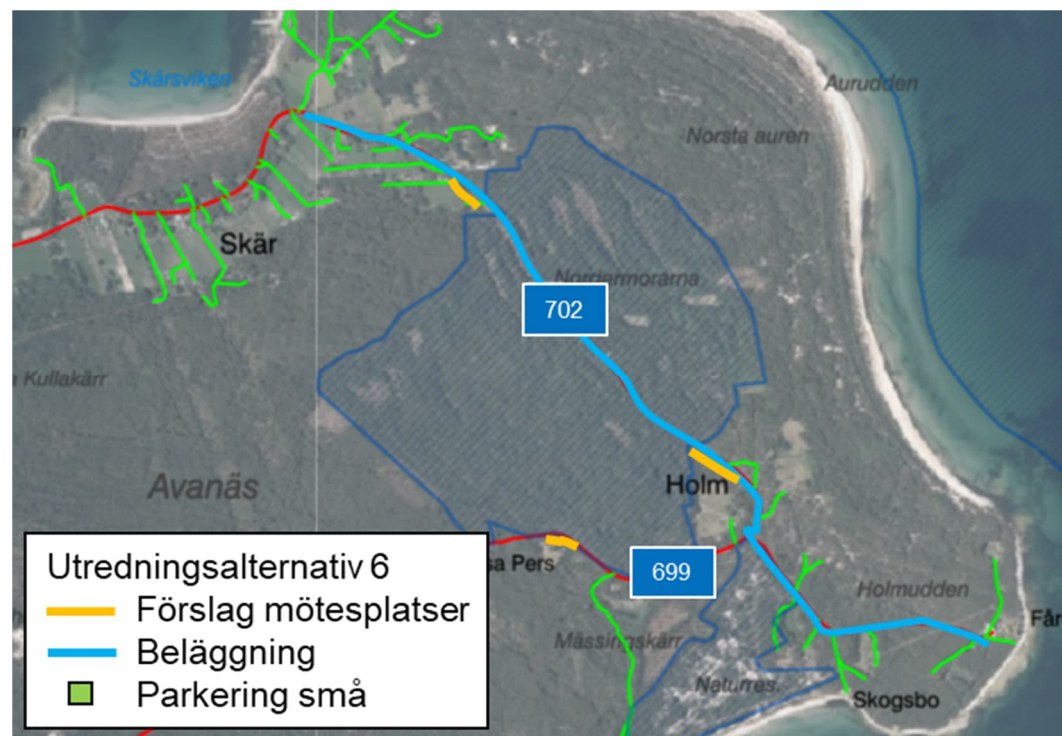
#### 3.4.1 Utredningsalternativ UA6 Skär - Holmudden

Under högsäsong är det högt tryck vid turistiskt intressanta mål och många av de samfälliga och enskilda vägarna är smala och möjliggör inte möten. Parkering i terräng är inte tillåtet men fordon parkeras ändå intill vägarna.

I förslaget föreslås mötesfickor utmed väg 702 mellan Skär och Holmudden (figur 29) och att vägen förbättras med ny beläggning. Mindre parkeringsytor föreslås vid gångstråk ned till Norsta Auren för att avlasta väg 702 från parkering i terräng. Gångstråk behöver breddas och grusas för att fordon ska nå de nya parkeringsytorna. De små parkeringsytorna föreslås utanför område med strandskydd. Förslaget om mötesfickor berör Natura 2000-områden, vilket innebär att särskilda tillstånd krävs för att anlägga dessa.

#### 3.4.2 Utredningsalternativ UA7 väg 702 Ica - Ekeviken

Väg 702 från Ica till Skär är i dagsläget smal och backrörelser sker både från Ica och Café Sylvis döttrar. I förslaget föreslås GCM-stöd (gång-, cykel- och mopedstöd) som är ett avskiljande stöd för att skilja trafikantgrupper åt och förhindra backrörelser (figur



Figur 29. Utredningsalternativ 6, Skär-Holmudden.

30). I förslaget föreslås ställplats vid Ekeviken för att möjliggöra plats för husbilar att stå utan att hindra räddningstjänst eller kollektivtrafik.

### 3.4.3 Utredningsalternativ UA8 Digerhuvud

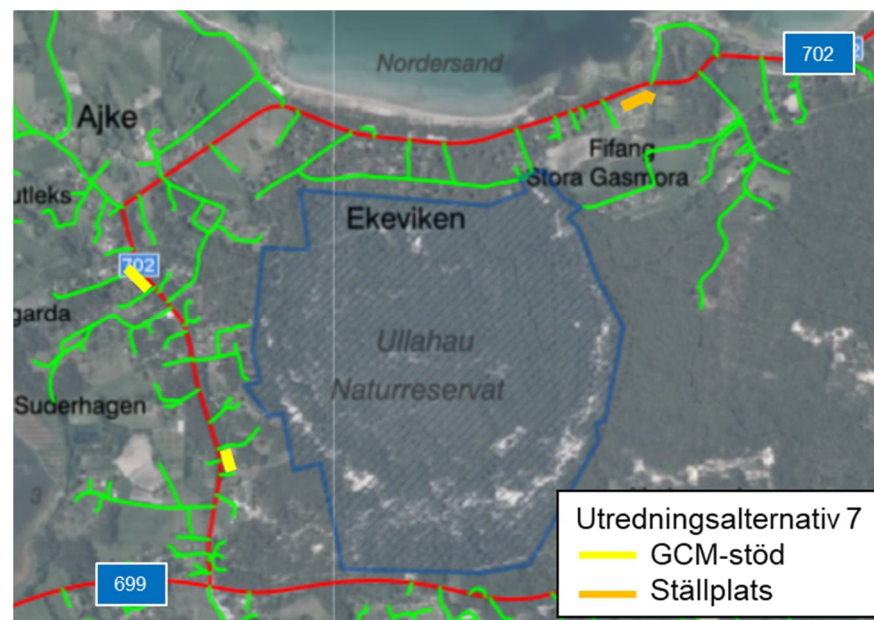
Utmed enskild väg vid Digerhuvud finns i nuläget parkeringsfickor för besökare. Vägen är smal och turistbussar kör i terräng inom strandskydd vid sevärdheter. Det finns två alternativa förslag på åtgärder, antingen bredda vägen med grus så att turistbussar kan mötas (göra mötesfickor) eller enkelrikta trafiken för turistbussar (figur 31). I förslagen ingår även att parkeringsfickor flyttas till landsidan.

Länsstyrelsen asfalterade om vägen utmed naturreservatet Digerhuvud hösten 2021, vilket var väldigt kostsamt. Länsstyrelsen har i nuläget inga medel för att bredda vägen med grus. De tunga bussarna kommer troligen att trycka ut gruset i omgivande marker.

Länsstyrelsen tycker att förslaget med enkelriktad väg för turistbussar verkar både billigare och lättare att genomföra. Viktigt är dock att chaufförerna får information om att man endast kan köra in i reservatet från ett håll så att de kan planera och inte behöva köra omvägar.

Om man flyttar parkeringarna till landsidan så tvingar men besökare att korsna vägen, vilket utgör större fara. De parkeringar som finns nu är relativt djupa, vilket gör att de som parkerar inte behöver störa trafiken. Länsstyrelsen har i nuläget inga planer på att utöka antalet parkeringar i reservatet.

Digerhuvud är ett naturreservat och omfattas av strandskyddsbestämmelser.



Figur 31. Utredningsalternativ 7, ICA-Ekeviken.



Figur 30. Utredningsalternativ 8, Digerhuvud.

### 3.4.4 Utredningsalternativ UA9 Engelska kyrkogården

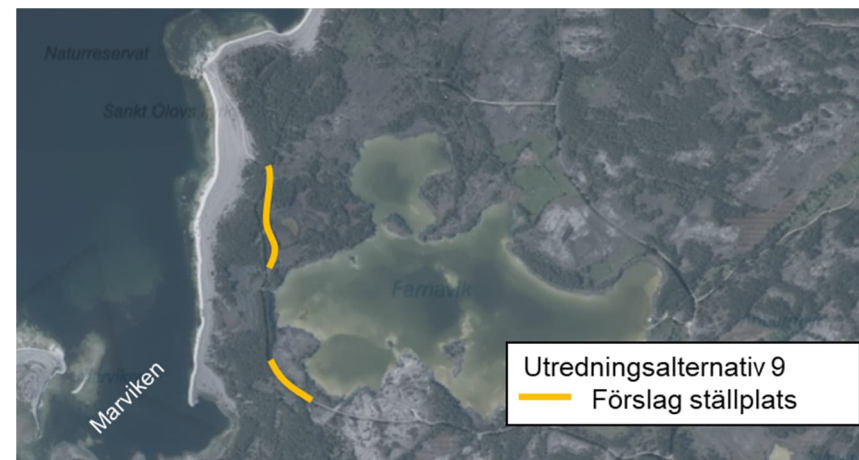
Utmed enskild väg vid Engelska kyrkan är vägen smal och turistbussar kör sönder terräng vid sevärdheter inom strandskydd. Ställplatser föreslås anläggas för att möjliggöra möte vid sevärdheter och utrymme för husbilar (figur 32).

Länsstyrelsen åtgärdade vägen i maj 2023. Länsstyrelsen har ingen regelbunden skötsel av vägar till reservat utan underhåller efter allteftersom behov uppstår.

### 3.4.5 Utredningsalternativ UA10 Dämba

Utmed samfällig väg via Dämba är vägen smal och turistbussar kör sönder terräng och vägkanter vid sevärdheter. I förslaget föreslås en breddning på kortare delsträckor som möjliggör parkeringsyta och mötesfickor (figur 33).

Sträckan är inom riksintresse för kulturmiljö. Tillstånd kan komma att krävas i anslutning till fornlämningar. Arkeologiska undersökningar kan bli aktuella i anslutning till eller inom fornlämningar.



Figur 32. Utredningsalternativ 9, Engelska kyrkogården.



Figur 33. Utredningsalternativ 10, Dämba.

## 3.4.6 Tänkbara åtgärder för miljö, parkering och mötesfickor

Sammanställning över tänkbara åtgärder för miljö, parkering och mötesfickor som ingår de beskrivna utredningsalternativen ovan samt bedömning om dess måluppfyllelse och genomförbarhet. Arbetsgruppens bedömning om huruvida ett åtgärdsförslag ska tas vidare redovisas också samt vilket steg enligt fyrstegsprincipen som åtgärdsförslagen motsvarar.

Mål	Problem/brist/ behov som hanteras	Åtgärd som studerats och bedömts	Steg enligt fyrstegs- principen	Relevans måluppfyllelse enligt målen i Förstå situationen (Låg/Medel/Hög)	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Kommentar <i>Allmän kommentar samt motiv till bortsortering om Nej</i>
Ge ökad framkomlighet för räddningstjänst	Trädrötter, ojämn, väldigt smal väg från Skär till Holmudden. Inga avtagsvägar. Svårt köra undan ifall räddningstjänsten behöver komma förbi.	Bredda vägen för att kunna skapa mötesfickor, ny beläggning samt röja vegetation (om det går i om naturreservat).	2 + 3	Hög	Ny beläggning genomförbar	Ja	Med reservation för att det inte gjorts någon bedömning om huruvida åtgärden är förenlig med det Natura 2000-område som berörs.
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Norsta Auren, problem att folk parkerar där man inte får, där det inte är betalparkering (vid fyren). Blir inte bra för miljön med parkering hur som helst.	Skyltar som visar fordon till två nya mindre parkeringar som anläggs i Auren vid stråk för gående. Stråk breddas.	1–3	Medel	Små parkeringar är genomförbara mellan Natura 2000 områden och strandskydd.	Ja	
Bidra till god tillgänglighet och trafiksäkerhet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Folk parkerar hur som helst. Ica håller på och tänker om. De har byggt ett nytt mottagningslager på baksidan och utökat utrymme för parkering.	GCM-stöd för att förhindra parkering längs vägen vid ICA och Sylvis döttrar.	2	Hög	Sylvis döttrar genomförbar, den med Ica behöver samordnas med utrymme för sommarcykelväg och Icas planering av yta.	Ja	
Bidra till god tillgänglighet och trafiksäkerhet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Folk parkerar hur som helst. Ica håller på och tänker om. De har byggt ett nytt mottagningslager på baksidan och utökat utrymme för parkering.	Trafikreglering och skylt vid Sylvis döttrar. Information verksamheter om planering av disponibel yta. Bredda gata för att ge utrymme för annan lösning.	1–3	Medel	Genomförbar men utan fysisk åtgärd eller övervakning uppfylls inte målet med enbart P-förbud och bredare väg.	Nej	Resurs för övervakning saknas.
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Husbilar blockerar för andra fordon vid Ekeviken.	Ställplatser inåt land.	3	Hög	En ställplats är genomförbar om markägare släpper till mark söder om väg 702	Ja	



Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Fordon begränsar framkomlighet utmed vägen vid Digerhuvud, fördela trafiken på mindre parkeringar.	P-fickor flyttas till landsidan.	3	Låg	Inte genomförbar	Nej	Länsstyrelsen saknar resurser och oskyddade trafikanter tvingas att korsa vägen.
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Husbilar blockerar för andra fordon Digerhuvud.	Ställplatser inåt land	3	Medel	Inte genomförbar	Nej	Länsstyrelsen saknar resurser och anordnar inte fler parkeringar.
Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med bil. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Turistbussar kör sönder vägkanter och terräng vid turistmål.	Enkelriktad väg vid Digerhuvud för att inte turistbussar ska mötas.	1	Medel	Genomförbar enligt Länsstyrelsen om information lämnas till besöksnäringen.	Ja	
Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med bil. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Turistbussar kör sönder vägkanter och terräng vid turistmål.	Bredda väg med grus vid Digerhuvud så att turistbussar kan mötas	3	Medel	Inte genomförbar	Nej	Länsstyrelsen saknar resurser och grus kommer tryckas ut i naturmiljön.
Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med bil. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen	Dålig väg ut till Engelska kyrkogården. Bussar kör sänder vägen.	Underhåll med grus	2	Hög	Inte genomförbar	Nej	Länsstyrelsen saknar resurser för årligt underhåll. Grusades 2023.
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Husbilar blockerar för andra fordon vid Engelska kyrkan.	Ställplatser inåt land	3	Medel	Inte genomförbar	Nej	Länsstyrelsen saknar resurser för att anlägga parkeringar.
Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Begränsad framkomlighet vid möte med turistbussar, kör sönder vägkanter.	Bredda vägen och anlägg parkeringsfickor för turistbussar	3	Medel	Genomförbar på kortare sträckor.	Ja	
Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med bil. Förenliga med natur- och	Turistbussar kör sönder vägkanter och terräng vid turistmål.	Enkelriktad väg vid Dämba för att inte mötas.	1	Medel	Genomförbar om information lämnas till besöksnäringen.	Ja	



kulturmiljöns intressen.							
Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med bil. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Turistbussar kör sönder vägkanter och terräng vid turistmål.	Informationssystem till turistbussar som anger var de kan köra till turistmål.	1	Hög	Information kan ges i befintliga nätverk för beställningstrafik (turistbussar), men tveksamt om det är rimligt att Region Gotland bygger upp eller investerar i ett informationssystem för detta.	Nej	Besöksnäringen bedömer om de har möjlighet att erbjuda ett sådant system. Utanför studiens avgränsning.
Förenliga med ett hållbart nyttjande av området för närboende, friluftsliv och turism.	Finns ställplatser och skyltning med husbilar står där de inte ska stå i Langhammar.	Arbete med avgifter och avhysning/parkeringsbevakning vid Langhammar	1	Hög	Genomförbar om resurser sätts till av ägare till ställplatser.	Nej	Parkering på fastighetsmark utom avgränsad studie
Ge ökad framkomlighet för räddningstjänst	Husbilar dagtid på parkeringarna i Ekeviken så att bilar inte får plats och hindrar räddningstjänsten.	Reglera förbud för husbilar dagtid på parkeringarna	1	Hög	Genomförbar av parkeringens ägare	Ja	
Åtgärder ska ta hänsyn till energieffektivitet och hushållning med resurser	För få laddplatser på hela Fårö	Information om var platser finns och uppmuntra camping och ställplatser inom turistnäringen att anlägga nya ladd platser	3	Hög	Nätet är underdimensionerat men kan vara genomförbar på fastigheter	Nej	Utom avgränsat område, fastighetsmark.
Åtgärder ska ta hänsyn till energieffektivitet och hushållning med resurser	Svårt att veta var ladd platser finns	Ta fram en karta för ladd platser	1	Medel	Resursfråga för besöksnäringen, fastighetsmark.	Nej	Utom avgränsat område, fastighetsmark.

### 3.7 Tänkbara åtgärdskombinationer

Sammanställning över tänkbara åtgärdskombinationer och preliminära bedömningar om ansvar, finansiering och fortsatt hantering. Syftet med detta är att visa på vilka kombinationer av åtgärder som bedöms kunna ge synergieffekter, d v s en större samlad effekt och nytta, om de genomförs tillsammans. Åtgärderna som omfattas här är de som arbetsgruppen enligt ovan vill gå vidare med.

Kollektivtrafik och oskyddade trafikanter

Brist	Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering
Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet oskyddade trafikanter	Sommarcykelväg utmed del av väg 702 och 699. Hastighetsbegränsning högsäsong.	1+2+3	Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Trafikverket/Region Gotland	Länsplan	Vägplan
Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet oskyddade trafikanter	Vägvisa in cyklister via gamla landsvägen och enskild väg till Ekeviken	1	Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Samfällig och enskild väghållare	Eventuellt driftbidrag	Ansök om driftbidrag
Många oskyddade trafikanter rör sig mellan målpunkter i Sudersand och Ekeviken i blandtrafik. Siktproblem för fordonsförare.	Vänstersvängkörfalt på väg 699 mot väg 702 och gc-passage på väg 699 norr om korsningen med väg 702.	3	Öka trafiksäkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister.	Trafikverket /Region Gotland	Länsplan	Vägplan
Brist i trafiksäkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafik utmed gamla landsvägen.	Ändra rutt och anlägg nya tillgänglighetsanpassade hållplatser	1 +3	Öka tillgänglighet för kollektivt resande och gående.	Region Gotland /Trafikverket	Länsplan	Vägplan
Oskyddade trafikanter känner inte till vilka statliga och enskilda	Informationsinsats	1	Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter.	Region Gotland	Region Gotland	Samordnas med byggnation sommarcykelväg.

vägar som kan utnyttjas som resväg.						
-------------------------------------	--	--	--	--	--	--

### Underhåll och beläggning

Brist	Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering
Otydligt för trafikanter var man ska stå.	Målning av färjefiler	1	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Trafikverket Underhåll	Underhållsbudget	
De från förtursfil kör samtidigt med andra filen trots röd signal färja.	Bom som styr trafiken	2	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Trafikverket Underhåll	Underhållsbudget	
Lång kö och otydligt var fordon ska placera sig i filerna.	Upplysningstavla i backen väg 699 med filernas funktion	1	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Trafikverket Underhåll	Underhållsbudget	
Det är inte tillåtet med vänstersväg från väg 699 till Broa – Dämba.	Se till att vägmarkeringen är korrekt.	1	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Trafikverket Underhåll	Underhållsbudget	
Få pendlarplatser för att ställa bilar och fortsätta resan med annat färdmedel.	Utöka antalet parkeringsplatser med en rad.	3	Stödja en övergång där trafikanterna i större utsträckning väljer att cykla eller åka kollektivt framför att resa med personbil.	Trafikverket Underhåll	Underhållsbudget	
Trädrötter, ojämn, väldigt smal väg 702	Ny beläggning väg 702 mellan Skär och Holmudden	2	Underhåll	Trafikverket Underhåll	Underhållsbudget	

från Skär till Holmudden.						
Folk parkerar hur som helst utmed väg 702. Ica håller på och tänker om.	GCM-stöd för att förhindra backrörelser och parkering längs väg 702 vid ICA och Sylvis döttrar.	2	Öka trafiksäkerhet Bidra till god tillgänglighet och trafiksäkerhet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Trafikverket Underhåll	Underhållsbudget	Åtgärd planeras för genomförande av Sylvis döttrar. Ica samordnas med sommarcykelväg.

### Parkering och mötesfickor

Brist	Åtgärd	Steg	Mål	Ansvar	Finansiering	Fortsatt planering & hantering
Norsta Auren, problem att folk parkerar där man inte får, där det inte är betalparkering (vid fyren). Blir inte bra för miljön med parkering hur som helst.	Skyltar som visar fordon till två nya mindre parkeringar som anläggs i Auren vid stråk för gående. Stråk breddas.	1 + 3	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Samfällighet	Samfällighet/markä gare	Vägföreningar kan söka bidrag till särskilda driftåtgärder hos Trafikverket.
Husbilar blockerar för andra fordon vid Ekeviken	Ställplatser inåt land.	3	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik.	Samfällighet	Samfällighet/markä gare	
Husbilar dagtid på parkeringarna i Ekeviken så att bilar inte får plats och hindrar räddningstjänsten.	Reglera förbud för husbilar dagtid på parkeringarna	1	Bidra till god tillgänglighet för räddningstjänsten.	Samfällighet	Samfällighet/markä gare	Tillstånd söks hos länsstyrelsen,
Turistbussar kör sönder vägkanter och terräng	Enkelriktad väg vid Digerhuvud för att inte	1	Stödja en övergång till att åka kollektivt framför att resa med	Länsstyrelsen	Länsstyrelsen	Ställningstagande och beslut om eventuellt genomförande

vid turistmål Digerhuvud.	turistbussar ska mötas.		bil. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.			
Begränsad framkomlighet vid möte med turistbussar, kör sönder vägkanter.	Bredda vägen och anlägg parkeringsfickor för turistbussar i Dämba	3	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Samfällig/enskild väghållare	Samfällighet/markä gare	Vägföreningar kan söka bidrag till särskilda driftåtgärder hos Trafikverket.
Turistbussar kör sönder vägkanter och terräng vid turistmål i Dämba.	Enkelriktad väg vid Dämba för att inte mötas. Med information från besöksnäringen.	1	Bidra till god tillgänglighet både för bil, gång- och cykeltrafik. Förenliga med natur- och kulturmiljöns intressen.	Samfällig/enskild väghållare	Samfällighet	Ansökan om föreskrift ställs till Länsstyrelsen.

## 4. Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder

Arbetsgruppen är överens om att UA2 - sommarcykelvägar längs vägarna 699 och 702 m.m. (se kap 3.1.2) - är det alternativ som parterna vill prioritera och anpassa sin fortsatta planering efter samt att utbyggnad kan ske etappvis där sträckan utmed väg 702 bedömts ha högre prioritet på grund av att fler oskyddade trafikanter rör sig i området mellan Sudersand och Ekeviken. Vägplan krävs för ett anläggande av sommarcykelvägarna. I utredningen har utformning föreslagits på en principiell nivå och behöver studeras vidare inom ramen för en vägplaneprocess, då även erforderliga samråd om och tillstånd för eventuell påverkan på stenmurar, strandskydd, fornlämningar och byggnadsminnen hanteras.

De föreslagna cykelstråken berör både statliga och enskilda väghållare. Vad gäller en sammanhängande vägvisning kan utmärkning av turismcykelled vara en möjlighet. Kommuner, regioner och andra organisationer kan ansöka om att märka ut en turismcykelled via Trafikverkets hemsida. Denna skulle då klassificeras som en lokal cykelled då den är kortare än 200 km.

Hållplatser för föreslagen ny rutt kan anläggas separat från utbyggnad av sommarcykelväg och behöver samråd med Region Gotlands kollektivtrafikmyndighet, som planerar att ändra rutten när de nya hållplatserna är anlagda.

Olika aktörer har ansvar för olika delar av UA2 och det är viktigt att målen med åtgärderna beaktas av alla i ett fortsatt arbete.

I övrigt framgår arbetsgruppens förslag om rekommenderade åtgärder av tabellerna om tänkbara åtgärder för kollektivtrafik, färjeläget tillgänglighet respektive miljö, parkering och mötesfickor. En inriktning bör vara att i möjligaste mån prioritera ett samordnat genomförande av dessa enligt de föreslagna åtgärdscombinationerna (kapitel 3.7).

### 4.1 Fortsatt planering

Utredningen är genomförd samtidigt som revideringen av Gotlands länstransportplan inför planperioden 2026-2037. I dialog mellan Trafikverket och Region Gotland tas samlade effektbedömningar fram för åtgärdsförslagen om sommarcykelvägar (UA2, se vidare kap 3.1.2) på statligt vägnät och som skulle kunna bli namngivna objekt under nästa planperiod. Som underlag till effektbedömningarna har grova kostnadsindikationer (GKI) gjorts där kostnaden för sommarcykelvägarna längs väg 702 respektive väg 699 bedömts till ca 13 mnkr respektive ca 70 mnkr med en osäkerhet på ca 30 %.

Resultaten av de samlade effektbedömningarna kommer att publiceras på Trafikverkets hemsida under 2025.

## 5. Bilagor

Bilaga 1 Workshop 1, behov, brister och problem.

Bilaga 2 Workshop 2, åtgärdsförslag utefter prioriterade brister och behov.

## 6. Avslut av studie

.....  
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....  
Godkänd - datum och underskrift av chef

