

# Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur

2026–2037

# Vad är länsplanen?

- Länsplanerna är en del av den statliga transportinfrastrukturplaneringen
- Tolvårig handlingsplan som revideras och aktualiseras var fjärde år
- Länsplaneupprättandet – del av det regionala utvecklingsansvaret. Framtagande styrs av
  - Förordning om länsplaner
  - Infrastrukturproposition
  - Direktiv
- En miljöbedömning ska genomföras av länsplanen, och denna ska dokumenteras i en MKB

# Vad kan länsplanen finansiera?

- Utvecklingsåtgärder på statligt regionalt vägnät
- Statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät (max 50%)
- *(Samfinansiering av utvecklingsåtgärder på nationellt vägnät, järnvägar och hamnar)*
- *(Driftbidrag för icke statliga flygplatser)*

Exempel på möjlig statlig medfinansiering:

- trafiksäkerhetsåtgärder generellt och i anslutning till öns skolor vid kommunala gator;
- investeringar för ökad trafiksäkerhet på befintliga gång- och cykelvägar samt till att utveckla och bygga ut nya cykelvägar vid kommunala gator och vägar;
- investeringar i kommunalt vägnät för ökad tillgänglighet för bland annat personer med funktionsnedsättning;
- åtgärder för kollektivtrafik

# Tidplan

- ~~Remissrunda 2 september–28 oktober~~
- ~~Regionstyrelsen beslutar om planen 8 december~~
- ~~Planen redovisas till Regeringskansliet senast 20 januari 2026~~
- ~~Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna 28 april 2026~~
- Regionfullmäktige ska utifrån de beslutade ekonomiska ramarna fastställa länsplanen senast 31 oktober 2026 och därefter delge Regeringskansliet



| Län             | Summa<br>2026-2037 |
|-----------------|--------------------|
| Stockholm       | 14 703 901         |
| Uppsala         | 2 687 056          |
| Södermanland    | 1 468 419          |
| Östergötland    | 2 872 381          |
| Jönköping       | 2 424 569          |
| Kronoberg       | 1 218 638          |
| Kalmar          | 1 383 059          |
| Gotland         | 388 983            |
| Blekinge        | 666 945            |
| Skåne           | 7 279 675          |
| Halland         | 2 144 351          |
| Västra Götaland | 10 470 915         |
| Värmland        | 1 526 950          |
| Örebro          | 1 484 322          |
| Västmanland     | 1 614 258          |
| Dalarna         | 1 393 097          |
| Gävleborg       | 1 601 420          |
| Västernorrland  | 1 301 491          |
| Jämtland        | 791 180            |
| Västerbotten    | 1 721 779          |
| Norrbotten      | 1 447 611          |
| Summa           | 60 591 000         |

- Planram utökad från 279 mn kr -> 389 mn kr (*inkl. avräkning mot upparbetning 2022-2025*)
- Jämfört med preliminär ram: +12 miljoner kronor

# Fördelning av länsplanemedel

- Namngivna objekt är större objekt som prioriteras in av länsplaneupprättaren (75 mn kr<) ➡ **På Gotland namnges även mindre objekt**
- Trafikverket ansvarar för att prioritera in åtgärder inom ramen för åtgärdsområdena utifrån prioriteringar i länsplanen. Åtgärdsområden i Gotlands länsplan:
  - Cykelutveckling
  - Trafiksäkerhet
  - Kollektivtrafik
  - Statlig medfinansiering

# Fördelning av länsplanemedel

De tillkommande medlen föreslås fördelas med i huvudsak samma andelsförhållanden som den preliminära ramen som regionstyrelsen beslutade i december.

## Specifika åtgärder som lyfts fram inom ramen för åtgärdsområdena:

- Breddning av väg 148 (ca 55 miljoner kronor)
- Sommarcykelväg Fårö väg 702 (ca 13 miljoner kronor)
- *GC-tunnel Färjeleds rondellen (medfinansiering från länsplanen med max 36 miljoner kronor)*

| Fastställd ram                              | 2026–<br>2029 | 2030–<br>2033 | 2034–<br>2037 | Andel            |
|---------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------|
| Åtgärdsområde<br>statlig<br>medfinansiering | 33            | 20            | 20            | 19%              |
| Åtgärdsområde<br>trafiksäkerhet             | 22            | 13            | 54            | 23%              |
| Åtgärdsområde<br>kollektivtrafik            | 22            | 10            | 8             | 10%              |
| Åtgärdsområde<br>cykelutveckling            | 76            | 38            | 32            | 38%              |
| <b>Namngivna<br/>objekt</b>                 |               |               |               |                  |
| Visborg,<br>cirkulationsplats               | 8             | 33            |               | 10%              |
| <b>Summa<br/>åtgärder</b>                   | <b>161</b>    | <b>114</b>    | <b>114</b>    | <b>100<br/>%</b> |

## Utdrag ur Trafikverkets yttrande på länsplan 2026-2037, 2025-10-21:

”Ur ett genomförandeperspektiv ser Trafikverket att det finns utmaningar att hinna upparbeta medlen som tilldelats tidigt i planen. Åtgärderna som är aktuella att prioritera under planens första år, särskilt inom åtgärdsområde cykel, är i tidigt skede, vilket innebär att takten som medlen kommer kunna upparbetas är osäker.”

# Information Priskommissionens arbete



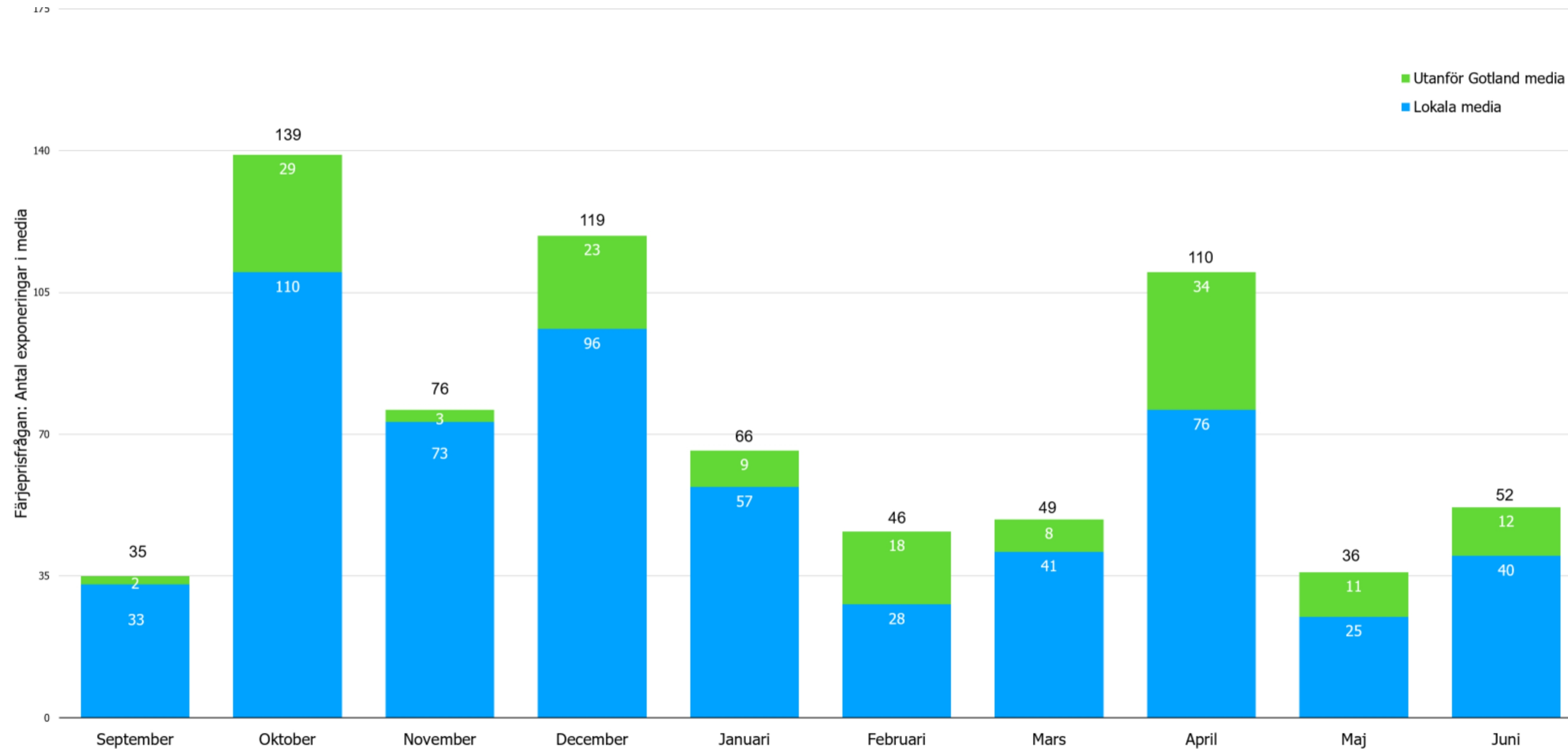
**Det har blivit dyrare de senaste åren  
och det vet alla gotlänningar.**

# Aktiviteter 2026

- 21 jan Riksdagsseminarium
- 17 mars Presentation av Novusundersökning och ny biljettprisstatistik på Trafikforum
- 8 april Möte med infrastrukturministern och Trafikverkets GD
- 12 juni Pressmeddelande: Vi accepterar inga försämringar av färjetrafiken
- 16 juni Debattartikel Svenska Dagbladet
- 24 juni Almedalenseminarium

+ 8 möten

# Mediaexponeringar Färjeprisfrågan, statistik från Retriever



# Aktuellt

- Uppföljning av biljettprisstödet – och vad händer sen?
- Regeringsuppdraget färjetrafiken från 2035
- Förändrad färjetrafik hösten 2026 till följd av höga bränslepriser?
- Hur skulle en svensk landsvägsprincip kunna utformas?

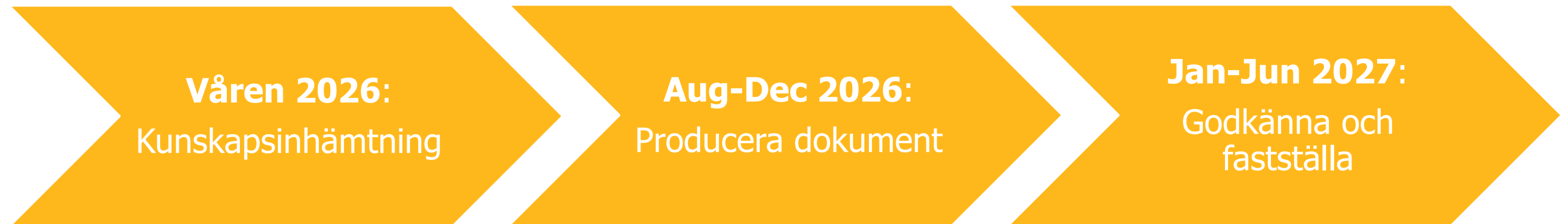
# Gotländska ståndpunkter

# Uppdraget

Syftet med uppdraget är att ta fram brett förankrade ställningstaganden avseende kommunikationerna till och från Gotland, som gotländskt samhälle och näringsliv kan ställa sig bakom och driva tillsammans.

- Nya ståndpunkter ska finnas framme i juni 2027.
- De gotländska ståndpunkterna ska beslutas i regionfullmäktige efter förankring i Trafikrådet.
- Ståndpunkterna ska vara utformade så att de kan användas i påverkansarbete, remissvar och dialoger på regional och nationell nivå.
- Ståndpunkterna ska senast tre månader efter uppdragsavslut ha kommunicerats till berörda aktörer genom minst två gemensamma kommunikationsinsatser.

# Gotländska ståndpunkter - process



# Tematisk analys - Mönster i det insamlade materialet

## 1. Rättvisa och likvärdighet

Färjan som infrastruktur –likvärdig tillgänglighet och samma förutsättningar för gotländskt näringsliv som motsvarande verksamheter på fastlandet.

## 2. Sambandet mellan transporter och beredskap

Pålitliga kommunikationer är nödvändigt både för civil beredskap (t.ex. medicinska prover, farligt gods, livsmedelsförsörjning) och för totalförsvaret.

## 3. Betydelsen av pris

Prisbilden är för hög och den dynamiska prissättningen är problematisk både avseende färja och flyg.

## 4. Turlistan – ett noga avvägt pussel

Nuvarande turlista fungerar bra, men varje eventuell försämring riskerar att få stora konsekvenser – där olika aktörer highlightar olika perspektiv. Avseende flygtrafiken uppskattas nuvarande konkurrens mellan bolagen.

# Enkät färje- och flygtrafiken

**Antal respondenter: 2230 st**

## Var bor du?

På Gotland – permanentboende: **70%**

På Gotland – deltidsboende: **10%**

På fastlandet: **20%**

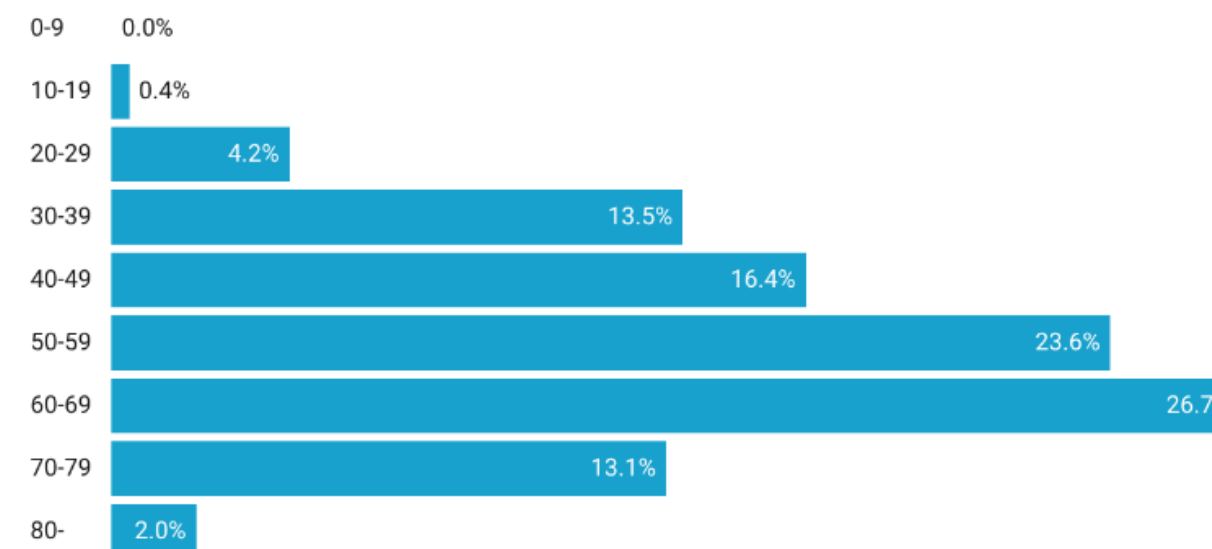
## Kön?

Kvinna: **72%**

Man: **27%**

Annat/vill ej uppge: **2%**

## Hur gammal är du?



# Färjetrafiken - fritextsvaren

| Vad är viktigast att bibehålla? | Andel av svarande (%) |
|---------------------------------|-----------------------|
| Restid & Hastighet              | 30,3 %                |
| Turtäthet & Antal avgångar      | 26,0 %                |
| Fartygens standard              | 8,2 %                 |
| Hamnar                          | 6,2 %                 |
| Personal & Bemötande            | 3,9 %                 |
| Möjlighet att ta med bil        | 0,8 %                 |
| Pendlingsmöjligheter            | 0,6 %                 |

*Totalt 1712 svar*

| Vad är viktigast att ändra? | Andel av svarande (%) |
|-----------------------------|-----------------------|
| Biljettpriser               | 88,4 %                |
| Tidtabeller & Turtider      | 5,1 %                 |
| Oskarshamnslinjen           | 5,1 %                 |
| Flex-biljetter              | 3,7 %                 |
| Platstillgång               | 2,8 %                 |
| Mat & Dryck ombord          | 2,7 %                 |
| Anslutningar & Bussar       | 1,5 %                 |
| Dynamisk prissättning       | 1,0 %                 |

*Totalt 2080 svar*

# Färjetrafiken - fritextsvaren

| Övriga synpunkter                                  | Andel av svarande (%) |
|----------------------------------------------------|-----------------------|
| <b>Sociala konsekvenser<br/>(Familj/Isolering)</b> | 7,9 %                 |
| <b>Ägandeform<br/>(Statligt/Infrastruktur)</b>     | 4,4 %                 |
| <b>Miljö &amp; Klimat</b>                          | 3,1 %                 |
| <b>Ekonomi &amp; Transparens</b>                   | 2,2 %                 |

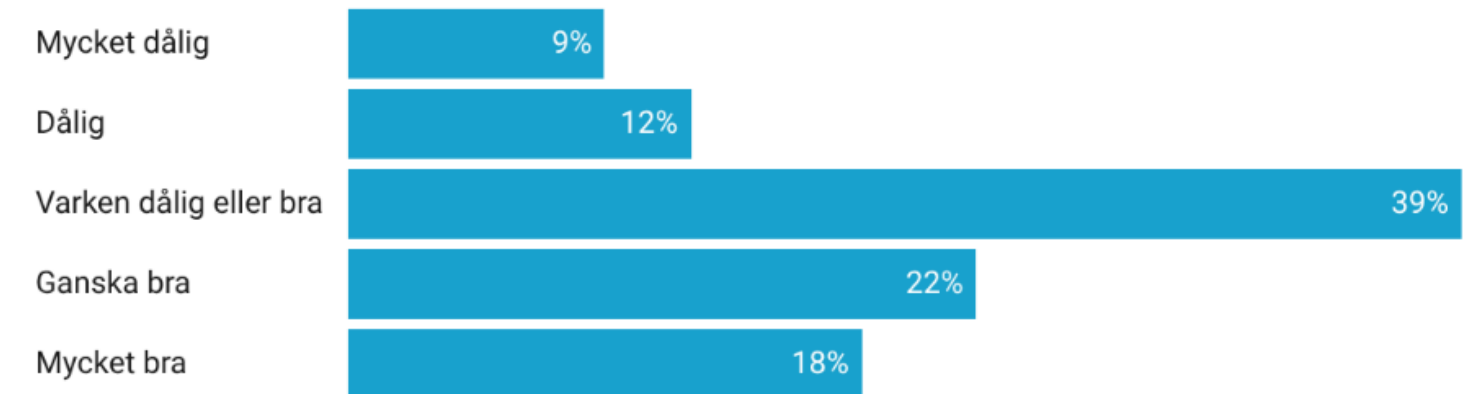
*Totalt 1354 svar*

# Hur upplever du flygtrafiken till och från Gotland

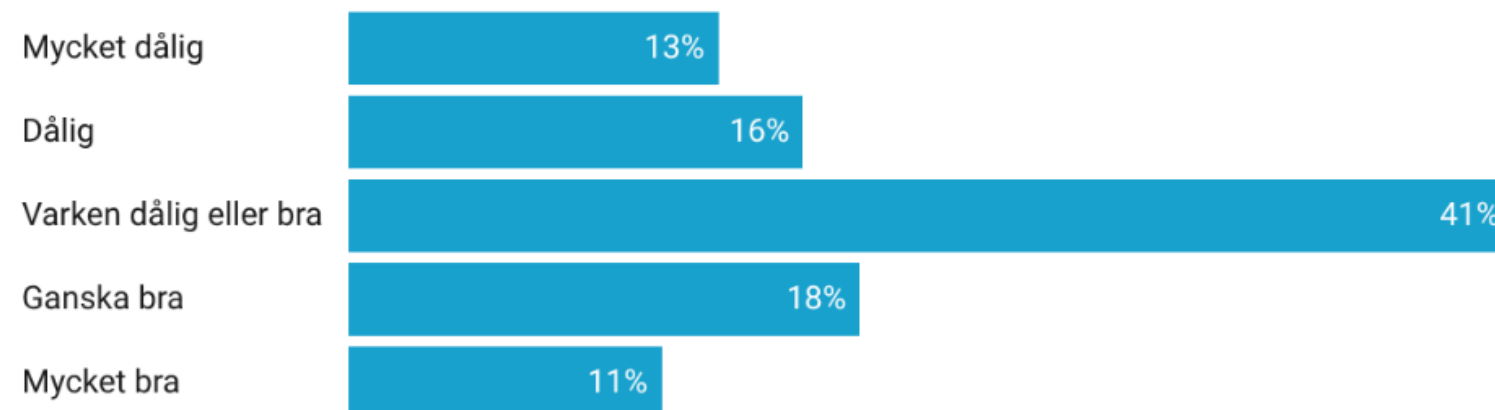
## Prisnivå



## Platstillgång



## Tidtabell



## Analys - Vad säger frisvaren?

**Priset är för högt – och flygets potential som komplement till färjan utnyttjas därför inte.**

**Brommalinjen är viktig – och måste värnas.**

**Flyget går i störst utsträckning till Stockholm – men gotlänningar behöver ta sig söderut.**

# Vad händer nu?

- Tillsammans med upphandlad kommunikationsbyrå förbereds ett rapportutkast och kommunikationsupplägg inför Trafikrådets möte 9/9.

# En svensk landsvägsprincip

Omvärldsanalys och förslag på modell i en  
svensk kontext

# Rapportinnehåll

- en omvärldsbevakning med en beskrivning av Danmarks, Norges, Skottlands och Greklands val av modell för att säkerställa likvärdiga priser för resande till och från öar
- en modell för hur en svensk landsvägsprincip kan utformas

# Omvärldsbevakning

*Subventionssystem finns i ett flertal länder där invånare på öar får specifika rabatter för färjetrafik, men det är relativt få länder som har implementerat en landsvägsprincip för färjetrafik, särskilt i Europa.*

# Exempel Skottland: road equivalence tariff

- RET=en fast grundavgift+ en avståndsberoende komponent
- Pilotprojekt startades 2008. Systemet fullt ut infört 2015
- Passagerarpriserna sjönk med cirka 40 procent jämfört med tidigare nivåer
- Inte samma effekt för gods: *"En åkare uppskattade t.ex. att en halvering av färjetariffen bara sänkte totala logistikkostnaden cirka 10 procent"*
- Under piloten skedde ca 20 procent fler passagerarresor jämfört med motsvarande period året innan

= lägre priser kan ge tydliga tillgänglighets- och regionalpolitiska vinster, men kräver också hantering av kapacitet.

# En svensk landsvägsprincip

För en sträcka motsvarande avståndet mellan Nynäshamn och Visby och utifrån Trafikverkets analysvärden för transportkostnader blir priset

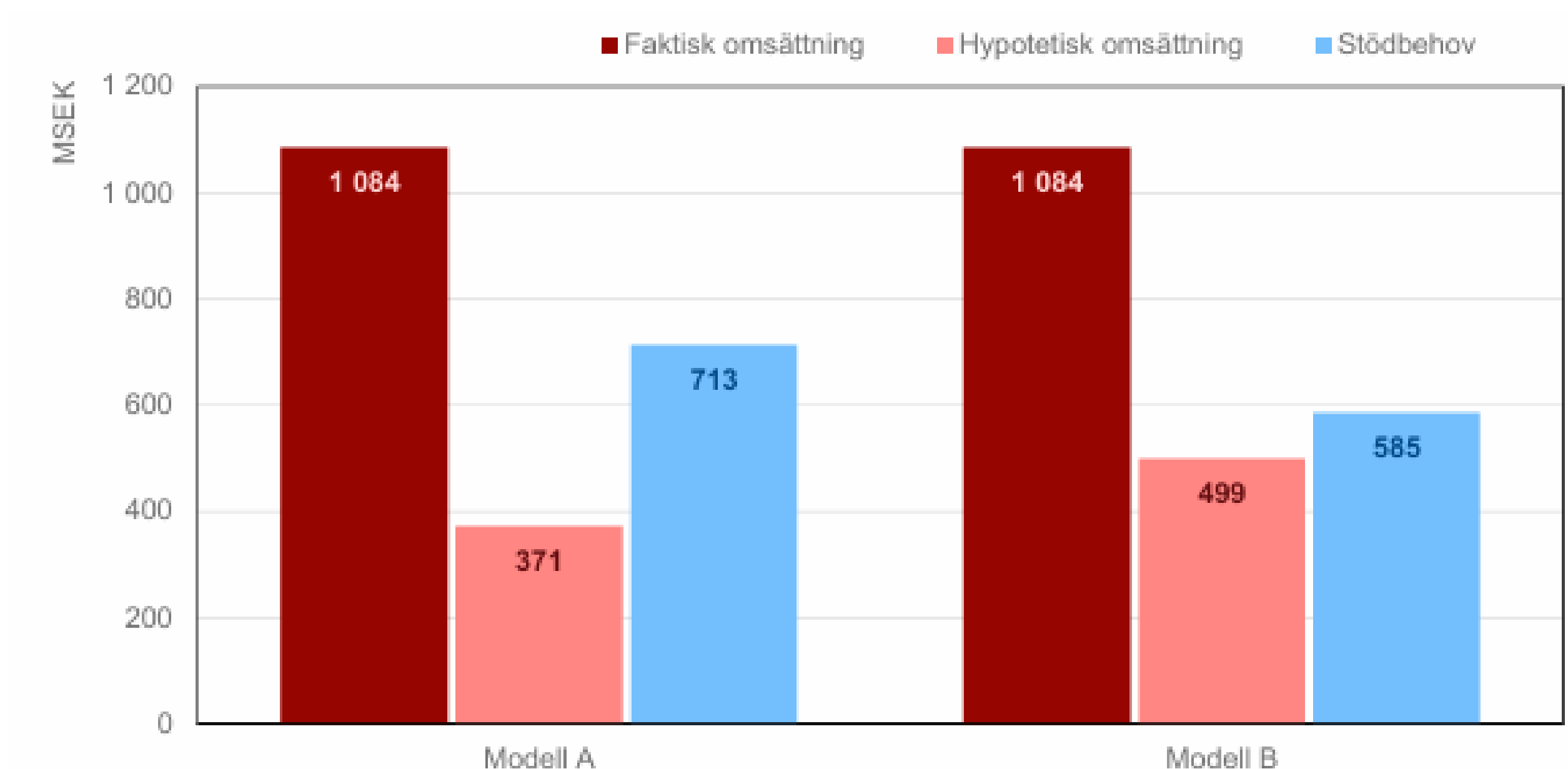
- 409 kronor för personbil  
*(avstånd\*körkostnad per kilometer),*
- 164 kronor för passagerare utan bil
- cirka 101 kronor per längdmeter för gods

# Vad blir biljettpriset?

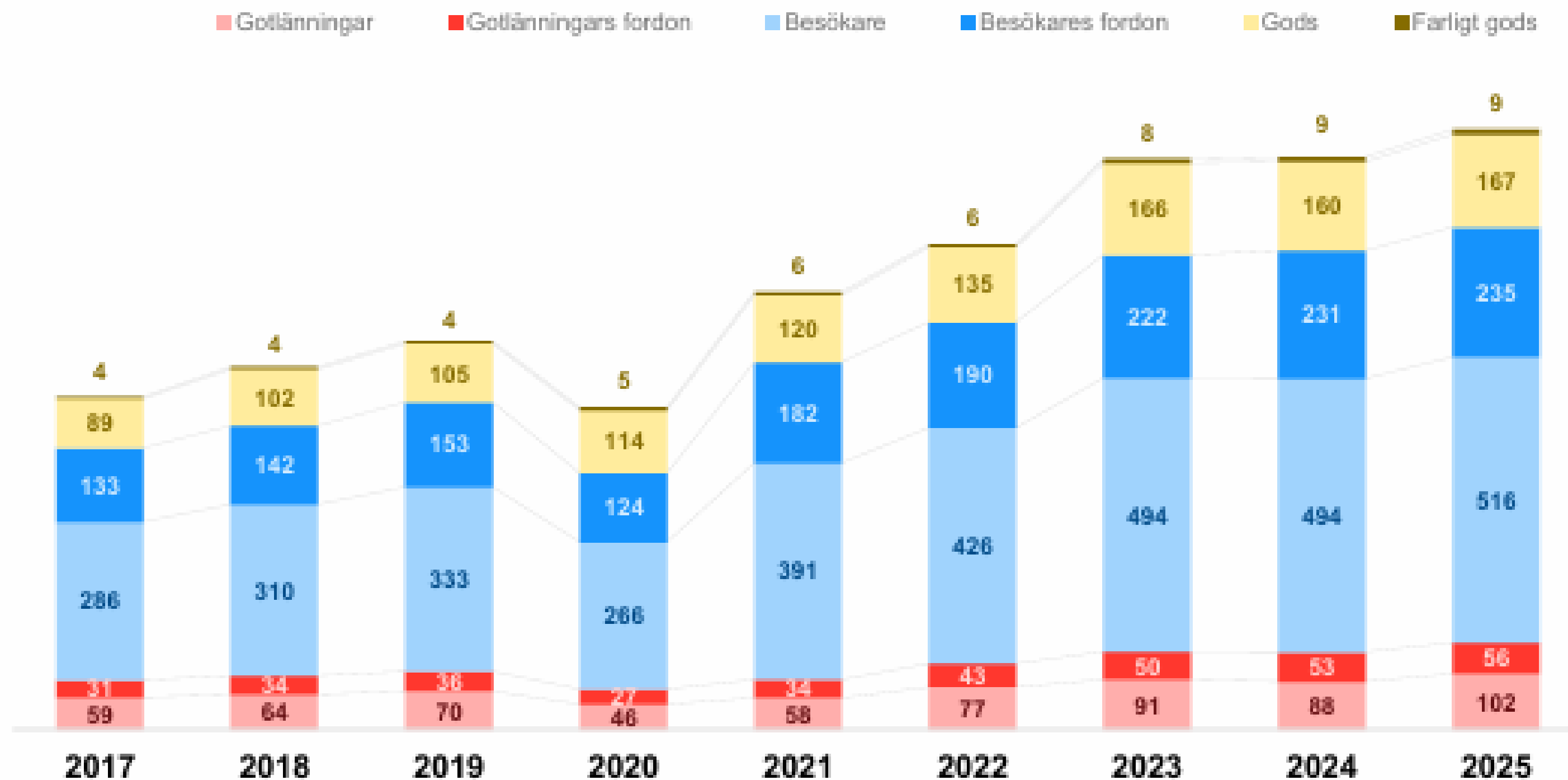
Tabell 11. Jämförelse mellan olika prissättningsmodeller och uppmätta priser för familjer och ensamresande.

| Typresa – Pris för tur och retur | Lågsäsong | Modell A | Modell B |
|----------------------------------|-----------|----------|----------|
| Gotländsk familj med personbil   | 3 261 kr  | 818 kr   | 1 802 kr |
| Besökande familj med personbil   | 5 657 kr  | 818 kr   | 1 802 kr |
| Gotländsk vuxen, utan fordon     | 892 kr    | 328 kr   | 328 kr   |
| Gotländsk student, utan fordon   | 716 kr    | 328 kr   | 328 kr   |

# Vad kostar det för staten?



Figur 12. Faktiska intäkter, hypotetiska intäkter och totalt statligt stödbehov efter modellalternativ, i miljoner kronor i 2025 års prisnivå.



Figur 4. Operatörens intäkter per kundkategori i miljoner kronor mellan åren 2017 - 2025. Källa: Trafikverket och Destination Gotland

# Slutsats

en svensk landsvägsprincip är möjlig att utforma, men för ett konkret förslag krävs vidare utredningar kring *efterfrågeeffekter, kapacitetsbehov, fasta kostnader, samhällsekonomiska konsekvenser samt EU:s statsstödsregler.*