



Långsiktig tillgänglighet till & från Gotland

ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: Långsiktig tillgänglighet till & från Gotland

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2024-12-20

Version: 1.0

Kontaktperson: Gustav Andersson, Trafikverket



Figur 1. Översiktskarta av studiens utredningsområde.

Namn på åtgärdsvalsstudie:	Långsiktig tillgänglighet till & från Gotland
Ansvarig för genomförande:	GUSTAV ANDERSSON
Organisation:	TRAFIKVERKET, NATIONELL PLANERING
Datum - start:	2023-09-18
Datum - avslut:	2024-12-20

Innehåll

1	Initiera.....	6
1.1.	Bakgrund	6
1.2.	Generell utredningsstrategi.....	6
1.3.	Syfte och projektmål	7
1.4.	Avgränsning.....	8
1.5.	Arbetsprocessen	9
1.6.	Intressenter.....	11
1.7.	Anknytande planering	11
2	Förstå situationen.....	18
2.1.	Krav (funktion, tekniska, ekonomiska, miljö)	18
2.2.	Tidigare planeringsarbete	18
2.3.	Kommande utveckling.....	19
2.4.	Beskrivning av stråk och flöden	19
2.5.	Beskrivning av hamnar och flygplatser	20
2.6.	Turism.....	21
2.7.	Relevanta mål i sammanhanget	21
2.8.	Gemensam målbild – projektspecifika mål.....	25
2.9.	Inspelade brister, problem och behov från intressenter	25
3	Pröva tänkbara lösningar	39
3.1.	Studerade åtgärder	40
3.2.	Förslag till paketering.....	60
3.3.	Måluppfyllelse	67
3.4.	Samlad effektbedömning	68
4	Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder	72
4.1.	Fortsatt hantering.....	72
4.2.	Rekommenderade åtgärder	72
4.3.	Beredskapsfrågan.....	73
4.4.	Ansvar, genomförandehorisont och beroenden	73
	Bilagor	79
	Kvalitetsgranskning	80
	Avslut av studie	80
	Referenser.....	81

1 Initiera

1.1. Bakgrund

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Idag saknas en tydlig och långsiktig inriktning för utvecklingen av tillgängligheten till och från Gotland. Det finns därför ett behov av att tillsammans med berörda aktörer arbeta fram en gemensam bild över nuläget och inriktning för den framtida tillgängligheten.

Under årens lopp har många utredningar studerat denna fråga, men det har dock aldrig genomförts någon gemensam utredning där stråken till och från Gotland har studerats i sin helhet samt ur ett ”hela-resan-perspektiv”.

1.1.1. Upphandling av färjetrafik till och från Gotland

Staten upphandlar färjetrafik till och från Gotland för att säkerställa tillgång till väl fungerande kommunikationer för att människor ska kunna bo och leva på Gotland, för näringslivets behov och för upprätthållandet av samhällsviktiga funktioner. Gotland har en stor turistnäring och det är en sektor som är helt beroende av kommunikationer. Färja och flyg kompletterar varandra, men det ena trafikslaget kan inte helt ersätta det andra eftersom de möter olika behov.

Staten har upphandlat färjetrafik till och från Gotland sedan 1970-talet. Upphandling av färjetrafiken till och från Gotland sker idag som en tioårig koncession där kravställningen kan variera främst utifrån politiska mål, krav, kostnadsbild och marknadsläge. Det tioåriga intervallet medför en upplevd osäkerhet bland aktörer kring utvecklingen av tillgängligheten till och från Gotland. Detta då upplägget kan variera vilket skapar en otrygghet och osäkerhet ur ett planeringsperspektiv som bland annat kan leda till att investeringar uteblir från såväl offentliga som privata aktörer. Därtill har genomförda upphandlingar historiskt präglats av bristande konkurrens. Bristen på konkurrens leder till ett ifrågasättande av om dagens trafik kan anses samhällsekonomiskt effektiv med tanke på transportkostnader för såväl stat som enskilda transportköpare (resenärer och fraktköpare). De främsta anledningarna till den bristande konkurrensen har varit nuvarande operatörs försprång, komplexiteten i krav och upphandlingsprocess, inträdesbarriären (tillhandahållande av fartyg) samt marknadsstrukturen.

Resandet till och från Gotland har ökat över en längre period både med färja och flyg. Även servicegraden har ökat, bland annat genom minskad överfartstid och ökat antal avgångar. Ökad servicegrad leder till ökade kostnader och till en högre miljöbelastning samtidigt som miljö- och klimatkraven ökar.

Nuvarande avtalsperiod för Gotlandstrafiken gäller från 1 februari 2017 till 31 januari 2027. Avtal för kommande avtalsperiod 2027–2037 (8 år + 2 år) tecknades i juli 2024. Detta medför att nästa aktuella period för ett nytt upplägg därefter är 2035/2037.

1.2. Generell utredningsstrategi

Tillgängligheten till och från Gotland är komplex med många faktorer att ta hänsyn till. I detta projekt har arbete delats upp i två delar; scenarioanalys 2035 för sjö- respektive luftfart och åtgärdsvalsstudie.

1.2.1. Scenarioanalys 2035

Sjöfart

Nästa aktuella period för ett nytt trafikeringsupplägg genom upphandling av Gotlandstrafiken är efter år 2035. Denna planeringshorisont medför många osäkerheter i utvecklingsvägar för Gotlandstrafiken och med anledning av detta genomförs en scenarioanalys för sjöfarten till och från Gotland. Studien har analyserat tänkbara scenarier i tidsperspektivet 2035–2050 utifrån alternativa teknologiska, samhälleliga, ekonomiska och klimatmässiga faktorer och hur dessa faktorer kan påverka tillgängligheten till och från Gotland. Studien har även identifierat utvecklingsvägar, det vill säga utvärderat vilka åtgärder och strategier som är mest lämpliga för varje scenario samt utvärderat utvecklingsvägarna med avseende på kostnader och nyttor för såväl stat som enskild transportköpare.

Denna studie blir ett underlag för fortsatt samverkan och dialog med berörda aktörer samt en gemensam plattform för kommande upphandling av Gotlandstrafiken.

Luftfart

En scenarioanalys för luftfarten har även genomförts i syfte att studera trender inom transportområdet, flygplansteknik och drivmedel samt kostnader som kan påverka tillgängligheten till och från Gotland i tidsperspektivet 2035–2050.

Studien blir ett underlag för fortsatt samverkan och dialog med berörda aktörer och ett inspel i det trafikslagsövergripande perspektivet för hur sjöfarten och luftfarten kan komplettera varandra avseende den långsiktiga tillgängligheten till och från Gotland för såväl näringsliv som medborgare.

1.2.2. Åtgärdsvalsstudie Gotland – en långsiktig hållbar tillgänglighet till och från Gotland

I kontexten för en långsiktigt hållbar tillgänglighet till och från Gotland genomförs även en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Syfte med studien är att utifrån ett ”hela-resan perspektiv” studera tillgängligheten till och från berörda noder, det vill säga hamnar och flygplatser både på ön och fastlandet samt tillgängligheten och funktionen i noderna. Studien ska leda till en gemensam bild över nuläget och en framtida inriktning för tillgängligheten till och från Gotland.

Åtgärdsvalsstudien är av strategisk karaktär och ska leda till ökad förståelse för förutsättningar, behov och brister samt mål. Studien ska även fastställa gemensamma mål, inriktningar och fortsatt hantering utifrån den gemensamma nulägesbilden. Studien kan även leda till underlag för prioritering av befintliga planer samt kommande planer.

1.3. Syfte och projektmål

Syftet med denna åtgärdsvalsstudie är att utifrån kontexten en långsiktigt hållbar tillgänglighet till och från Gotland utifrån ett ”hela-resan perspektiv” studera tillgängligheten till och från berörda noder samt tillgängligheten och funktionen i noderna. Studien hanterar både persontransporter och godstransporter.

Studien är av strategisk karaktär och ska leda till:

- Ökad förståelse för förutsättningar, problem och berörda aktörers mål
- Fastställande om gemensamma mål och inriktningar utifrån den gemensamma nulägesbilden
- Rekommenderade åtgärder och underlag för prioritering i befintliga planer
- Rekommenderande förslag på fortsatt hantering och fördjupade utredningar
- Underlag och inriktningar till kommande planer

1.4. Avgränsning

1.4.1. Avgränsning av innehåll

Hela resan-perspektiv

Ett "hela resan-perspektiv" innebär att man inte enbart fokuserar på en enskild del av en resa, utan hänsyn tas till fler steg och aspekter i en transport. I denna åtgärdsvalsstudie används begreppet "hela resan-perspektivet" som ett angreppssätt för att möjliggöra ett mer integrerat, optimerat och hållbart transportsystem.

Färjetrafiken

Studien inkluderar inte upphandlingen av färjetrafiken från år 2027. Frågor specifikt gällande överfarten hanteras i den separata och parallella upphandlingsprocessen. Dock genomförs denna åtgärdsvalsstudie utifrån ett hela-resan-perspektiv där själva överfarten är beroende av transporter med sjö- och/eller luftfart.

Höjd beredskap och krig

Åtgärdsvalsstudien kommer inte att beakta en höjd beredskap och krig. Frågor rörande detta hanteras i separata processer, men samordning kan komma att ske vid behov.

1.4.2. Geografisk avgränsning

Noderna har i huvudsak avgränsats till följande platser, se Figur 1. Genererade åtgärder och lösningar är dock inte exklusiva för dessa platser, om så är motiverat på andra platser.

- **Visby hamn**
En av tre strategiska hamnar på Gotland och den enda hamn som kan ta emot färjetrafiken. Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken.
- **Visby Airport**
Regional och militär flygplats. Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken.
- **Nynäshamns hamn**
Hamn för den norra linjen till och från Gotland. Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken.
- **Oskarshamns hamn**
Hamn för den södra linjen till och från Gotland. Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken.

Utöver ovan nämnda noder är även följande övriga platser av intresse för utredningen:

- **Klintehamns hamn**
En av tre strategiska hamnar på Gotland. Primär hamn för bulk gods på Gotland. Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken.
- **Slite hamn**
En av tre strategiska hamnar på Gotland. Hamnen är inte ett riksintresse för kommunikationer.
- **Stockholm-Arlanda Airport (hädanefter Arlanda).**
Sveriges största flygplats och ger kopplingar mot destinationer i Sverige, Europa och världen. Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken.
- **Stockholm-Bromma Airport (hädanefter Bromma).**
Sveriges tredje största flygplats. Ger kopplingar mot destinationer i Sverige och Norden. Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap miljöbalken.

Avgränsade noder

Valet av noder har varit en iterativ process under arbetet med åtgärdsvalsstudiens nulägesbeskrivning. Initialt ingick ytterligare två noder, Västerviks hamn och Stockholm Norvik hamn. Under arbetet med nulägesbeskrivningen och efter inspel från intressenter har dessa två noder dock avgränsats bort från nulägesbeskrivningen. Information som samlats in om dessa noder presenteras i Bilaga 1. Att dessa två noder avgränsats bort innebär dock inte att åtgärder och lösningar inte kommer att genereras för dessa platser, om så är motiverat.

- **Västerviks hamn**

Nu gällande avtal möjliggör trafik via Västervik, men detta sker på operatörens egen risk. Västervik har tidigare haft färjetrafik till och från Gotland, men denna linje är i dagsläget inte aktiv.

- **Stockholm Norvik hamn**

RoRo- och containerhamn norr om Nynäshamns hamn. Har idag ingen godstrafik till eller från Gotland.

1.5. Arbetsprocessen

Åtgärdsvalsstudier är det första inledande steget i Trafikverkets planeringsprocess. Målet är att tidigt skapa en god dialog samt gemensamt identifiera brister och behov. Denna inriktning gäller också i tillämpliga delar av kommunernas planering enligt handledningen för åtgärdsvalsstudier, framtagen av Trafikverket, Sveriges kommuner och regioner samt Boverket. Tyngdpunkten i en åtgärdsvalsstudie är dialog mellan berörda aktörer och intressenter. Studien genomförs innan den formella planprocessen tar vid. Syftet är att skapa ett underlag för att prioritera samhällsekonomiskt kostnadseffektiva lösningar, som bidrar både till en vidareutveckling av transportsystemets funktion och till en hållbar samhällsutveckling.

1.5.1. Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen

Åtgärdsvalsstudier ligger sedan 2013 till grund för alla infrastrukturprojekt som genomförs inom Trafikverkets regi. En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) är en förberedande studie som innebär en förutsättningslös och trafikslagsövergripande analys i fyra steg, se Figur 2. Med förutsättningslös menas att flera möjliga lösningar för att åtgärda ett problem testas kritiskt, utan att vara låst vid tidigare genomförda åtgärder och lösningar.

Avsikten med denna arbetsprocess är att vara effektiv, öka möjligheterna till samverkan med den lokala nivån samt bidra till ett bättre samspel mellan olika intressenter. Planeringsprocessen, och särskilt metodiken för åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen, se kapitel 3 *Pröva tänkbara lösningar*, förväntas leda till kostnadseffektiva lösningar som tar hänsyn till alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder. Detta bidrar till en hushållning med resurser och en hållbar samhällsutveckling.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien dokumenteras i löpande rapportformat. Rapporten är utarbetad enligt Trafikverkets metodik för åtgärdsvalsstudier: *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering för transportlösningar*.



Figur 2. Åtgärdsvalsstudiens fyra faser.

Initiera

I detta inledande skede initierades utredningen utifrån tidigare inspelade brister och den dialog som skett med berörda intressenter med syfte att med ett samlat grepp utreda frågan med fokus på ett hela resan-perspektiv. Ett inledande informationsmöte genomfördes med intressenterna 23 november 2023. Se avsnitt 1.6.1 för involverade intressenter.

Förstå situationen

I detta skede studerades förutsättningarna genom kunskapsinhämtning och intervjuer med berörda intressenter. Intervjuer har även skett med ett antal godsaktörer för att samla in information om hur de ser på tillgängligheten till och från Gotland. Se avsnitt 1.6.3 för intervjuade godsaktörer. Utöver intervjuerna har tre workshoptillfällen genomförts för att förankra nulägesbeskrivningen (14 februari 2024), brister, problem och behov som framkommit (20 mars 2024) samt den målbild som utredningen ska sträva mot (26 april 2024). Vid workshoptillfället 20 mars 2024 träffades intressenterna fysiskt i Visby.

Pröva tänkbara lösningar

Under detta skede har tänkbara lösningar utifrån fyrstegsprincipen identifierats och analyserats. Intressenterna har givits möjlighet att granska och förankra åtgärdsförslagen i sina respektive organisationer under augusti-september 2024. Under denna period har ett ”drop-in” möte genomförts där intressenterna haft möjlighet att ställa frågor och diskutera åtgärdsförslagen tillsammans med övriga intressenter och Trafikverket.

Efter intressenternas granskning skedde en upprättning och revidering av åtgärdsförslagen inför paketeringen av åtgärderna. En förenklad och anpassad samlad effektbedömning genomfördes för de reviderade åtgärdsförslagen.

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Under detta skede färdigställdes åtgärdsförslagen och förslag till paketering togs fram. Intressenterna bjöds in till en fjärde och sista workshop (24 oktober 2024) för att diskutera åtgärdsförslagen, förslagen till paketering och genomförandet av åtgärderna. Vid workshopen informerades intressenterna om den fortsatta processen efter det att utredningen färdigställdes.

Intressenternas gavs även möjlighet att slutgranska rapporten under perioden 18 november – 29 november 2024.

1.6. Intressenter

1.6.1. Interna intressenter

- Trafikverket
 - Nationell planering
 - Region Östra
 - Region Sydöstra

1.6.2. Externa intressenter

- Swedavia, Visby Airport
- Region Gotland, inklusive teknikförvaltningens hamnavdelning
- Region Stockholm
- Nynäshamns kommun
- Stockholms hamnar
- Region Kalmar län
- Oskarshamn kommun
- Västerviks kommun
- Smålands hamnar
- Destination Gotland

1.6.3. Godsaktörer som intervjuats

- Lantmännen
- DB Schenker
- Gotlands bilfrakt AB
- EB Road Cargo
- Mellanskog
- SMA Mineral
- Gotlandsflis AB

1.7. Anknytande planering

1.7.1. Scenarioanalys sjöfart 2035

Nedan följer en sammanfattning av den scenarioanalys som tagits fram för sjöfarten. Scenarioanalys sjöfart framgår i sin helhet i Bilaga 2.

En av de största utmaningarna för Gotlandstrafiken är omställningen till fossilfrihet, som behöver ske senast år 2050. Detta påverkar färjetrafiken, som har ett stort energibehov och är känslig för ökning av drivmedelspriset. För att minska växthusgasutsläpp och uppfylla klimatkrav omfattas sjöfarten av EU:s utsläppshandelssystem från och med 2024 inom EU ETS. Gotlandstrafiken har dock ett undantag fram till den sista december 2030 och kommer att ingå i utsläppshandeln från och med år 2031. Därutöver har EU tagit beslut om FuelEU Maritime vars syfte är att fasa in mer hållbara och

klimatvänliga drivmedel i sjöfarten. Biodrivmedel som HVO (biodiesel) och LBG (förvätskad biogas) ses som de mest aktuella alternativen för att uppnå dessa mål, även om kostnaden för dessa är högre än för fossila bränslen. Det finns dock en osäkerhet kring tillgängligheten av biodrivmedel till 2035.

Teknikutvecklingen inom sjöfarten har varit snabb, och Gotlandstrafiken har historiskt varit i frontlinjen med bland annat höghastighetsfärjor. Dock är det osäkert vilka nya tekniker och drivmedel som kommer att vara kommersiellt gångbara till 2035. Metanoldrift och vätgasdrift är exempel på tekniker som utforskas, men de har sina begränsningar och utmaningar.

För att hantera kapacitetsbehov och klimatkrav har scenarier som "Fossilfria drivmedel", "Energieffektiv överfart" och "Kapacitetsstark fartygsflotta" analyserats. En energieffektivisering kan uppnås genom fartsänkning, vilket kan accepteras av resenärer om det leder till minskad miljöbelastning. Dock visar beräkningar att kostnaderna för restidsförlängning kan överstiga nyttorna av energibesparingar och utsläppsminskningar.

En kapacitetsstark fartygsflotta skulle innebära färre turer men större fartyg, vilket kan leda till energibesparingar men också ökade restidsuppföringar och omställningskostnader för godstransportörer. Dessutom kan större fartyg leda till ökad belastning på hamnanläggningar och anslutande trafiknät.

Kostnaderna för fartygsdrift förväntas fördubblas till 2035 på grund av inkluderingen i EU:s utsläppsrätter och krav på minskad koldioxidintensitet, vilket kommer att påverka såväl stat som det gotländska samhället. Förändringar i omvärlden, som säkerhetsläget och efterfrågan på livsmedelsproduktion, kan också påverka färjetrafiken.

Sammanfattningsvis står Gotlandstrafiken inför en komplex framtid där balansen mellan tillgänglighet, miljöpåverkan och kostnadseffektivitet måste hanteras. Biodrivmedel är de mest troliga alternativen för att uppnå klimatmålen till 2035, men teknikutvecklingen och nya drivmedel kan förändra förutsättningarna. Kostnaderna för drift kommer att öka, och det är viktigt att fortsätta följa teknikutvecklingen och möjligheterna för en hållbar och effektiv Gotlandstrafik.

1.7.2. Scenarioanalys luftfart 2035

Nedan följer en sammanfattning av den scenarioanalys som tagits fram för luftfarten. Scenarioanalys luftfart framgår i sin helhet i Bilaga 3.

Scenarioanalysen belyser utvecklingen och förändringarna i flygtrafiken och fastlandet. Flygtrafiken till Stockholm består till största del av lokaltrafik, det vill säga resenärer som enbart ska till Stockholm (inte resa vidare). Visby flygplats har den största andelen lokaltrafik till Stockholm i Sverige, vilket indikerar att Brommalinjen frekvent används för arbetspendling till Stockholm. Den aviserade förändringen att flytta Brommalinjen till Arlanda, på grund av samarbetet mellan SAS och BRA, kan få konsekvenser för arbetspendlingen. Dessutom kommer konkurrensen på Stockholmstrafiken att minska när BRA upphör med kommersiell flygtrafik från Bromma, vilket kan leda till högre biljettpriser.

En av de stora utmaningarna för Gotland är att skapa tillgänglighet till fastlandet till rimliga priser. En väl fungerande konkurrenssituation är avgörande. Det gotländska näringslivet har tidigare visat engagemang och investeringsvilja i att skapa lokala flygbolag när en monopolsituation har uppstått, vilket har resulterat i stigande biljettpriser. Staten bör dock ta ett långsiktigt ansvar och garantera att säkerställa och upprätthålla lufttransporter utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

Scenarioanalysen belyser även aktuella trender inom luftfarten, såsom utvecklingen av nya flygplansteknologier och fossilfria drivmedel (elektriska, hybridelektriska och vätgasflygplan samt utvecklingen mot SAF-bränsle). Utvecklingen kommer att kräva investeringar på omkring 250–300 miljoner kronor i infrastrukturen för att ställa om Visby flygplats.

1.7.3. Regeringsuppdrag att analysera alternativa modeller för färjetrafik till Gotland

Regeringen gav i juli 2020 Trafikverket i uppdrag att analysera alternativa modeller för den framtida statligt upphandlade färjetrafiken till Gotland. I en förstudie som genomfördes i mars 2020 beskrevs tre modeller som skulle kunna användas för att uppmuntra konkurrens och möjliga vägar för att reducera mängden växthusgasutsläpp från trafiken:

1. Sammanhållen upphandling av fartyg och drift inklusive statlig restvärdesgaranti för fartygen.
2. Statligt ägda fartyg, tjänstekoncession för drift.
3. Statligt hyrda företag, tjänstekoncession för drift.

Förutom dessa tre modeller ville regeringen även att drift av Gotlandstrafiken helt i statlig regi skulle utredas. Uppdraget skulle resultera i ett förslag på vilken modell som borde gälla för nästa upphandling samt beskriva processen fram till dess.

Uppdraget redovisades i september 2021 och rekommenderade att modell 2, det vill säga statligt ägda fartyg och tjänstekoncession för drift, tillämpas för den framtida Gotlandstrafiken. Utredningen konstaterade att denna modell medför att den huvudsakliga konkurrensbegränsande faktorn tas bort. Detta förväntas leda till en utvecklad konkurrens och därmed större säkerhet kring att kostnaden är samhällsekonomiskt motiverad samt att den bryter den långvariga trenden av bristande konkurrens med hög kostnad.

Om modell 2 av något skäl inte kan tillämpas rekommenderade utredningen att modell 1, det vill säga sammanhållen upphandling av fartyg och drift inklusive statlig restvärdesgaranti för fartygen, bör väljas.

I regeringsuppdraget konstateras att hela processen med alternativ modell för färjetrafiken till Gotland tar minst 10 år att genomföra. Utredningen konstaterar att den förordade modellen (modell 2) inte kommer vara möjlig att genomföra till år 2027, då nästa upphandling av färjetrafiken genomförs. Det innebär att en upphandling enligt modell 1 kommer att behöva genomföras för att säkra trafiken även efter det att nuvarande avtal upphör.

Efter avslutat regeringsuppdrag har inget nytt uppdrag eller förändring av nuvarande uppdrag ännu kommit från Regeringskansliet (november 2024).

1.7.4. Regeringsuppdrag att analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland

Regeringen gav i juni 2023 Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna och bedöma kostnader för reservhamnskapacitet till Visby hamn på Gotland. Trafikverket skulle analysera vilken lokalisering för reservhamnskapacitet till Visby hamn på Gotland som skulle ge bäst förutsättningar för interregional kollektivtrafik med färja med mera.

Trafikverket skulle vidare analysera vilken nyttosjöfart i övrigt, som bör få tillträde till en eventuell reservhamnskapacitet om Visby hamn inte är tillgänglig och om tekniska egenskaper hos och lokalisering av en reservhamn för sådan sjöfart skiljer sig från motsvarande behov för interregional kollektivtrafik.

Trafikverket skulle dessutom analysera och redogöra för eventuella begränsningar i anslutande infrastruktur och föreslå vilka åtgärder som kan krävas för att förbättra tillgängligheten. Trafikverket skulle beakta behoven inom krisberedskap och civilt försvar i analysen.

Uppdraget redovisades i november 2023. I utredningen föreslår Trafikverket att Kappelshamn ska få status som reservhamn till Visby hamn vad gäller möjligheten att ta emot färjesjöfart till Gotland. Kappelshamn har bedömts ha en fördelaktig lokalisering utifrån ett totalförsvarsperspektiv och har

rimliga överfartstider till såväl Nynäshamn som till Oskarshamn. Nödvändiga åtgärder i hamnen bedöms genomförbara.

Kappelshamn ägs av Fortifikationsverket, som har i uppdrag att utveckla hamnen för Försvarens behov. I utredningen föreslår Trafikverket en samlokalisering, där hamnen samordnat utvecklas för Försvarens behov och behovet utifrån att hamnen ska kunna utgöra reservhamn till Visby hamn. Trafikverkets bedömning är att inget juridiskt hinder finns för en samlokalisering.

Reservhamnen bör dimensioneras och utformas utifrån att den ska fungera för den typ av tonnage som idag, storleksmässigt, kan anlöpa Visby hamn. Detta motsvarar i mångt och mycket de fartyg som idag nyttjas för den upphandlade färjesjöfarten. Det kan i enskilda specifika situationer även finnas behov att tillåta andra typer av fartyg att anlöpa hamnen.

I utredningen beskriver Trafikverket att Kappelshamn idag är obrukbar. En ny kaj kommer därför behöva byggas upp från grunden. En fördjupad behovsbeskrivning kommer att tas fram för att precisera exakt vilka åtgärder som är aktuella. Muddring av såväl farled som vändyta kommer att krävas, samt åtgärder i form av sjösäkerhetsanordningar. Trafikverket bedömer i utredningen att det inte föreligger något behov av investeringsåtgärder på anslutande vägnät utifrån den trafik som reservhamnen bedöms generera.

Kostnadsbilden är mycket osäker då planeringen ännu befinner sig i ett tidigt skede och alla förutsättningar ännu inte är kända. Initial bedömning av kostnad vad gäller hamnåtgärderna uppgår till 185–280 miljoner kronor. Bedömning av kostnad för farledsåtgärderna uppgår till 138–363 miljoner kronor.

1.7.5. Regeringsuppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för framtida reservhamn på Gotland

Regeringen gav i mars 2024 Trafikverket i uppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för att en framtida reservhamn vid Kappelshamn ska kunna tillskapas snarast möjligt. Trafikverket ska i samverkan med Sjöfartsverket, Försvarens makt och Fortifikationsverket:

- Göra relevanta geotekniska undersökningar, sjömätningar och design avseende farled och i hamnområdet.
- Bedöma åtgärder som krävs i farled och i hamnområdet, kvantifiera omfattning av arbetet och beräkna kostnader för det fortsatta arbetet med att anlägga en reservhamn vid Kappelshamn.

Uppdraget delredovisades i juni 2024 avseende kostnadsberäkningar för bedömda åtgärder i farled och hamnområdet. På grund av begränsad tillgång på plattformar för borrhning kunde geotekniska undersökningar inte påbörjas förrän mitten av juni 2024. Först efter analys av geotekniskt resultat kan kostnaderna beräknas. Trafikverket har lämnat en hemställan till regeringen om att få anstånd till slutredovisning av uppdraget, 15 november 2024, med att redovisa kostnader.

Innan själva farledsåtgärderna kan påbörjas behöver vissa utredningar genomföras. Utredningarna, som bland annat ska leda fram till lagakraftvunnen miljödöm, bedöms pågå under år 2024–2027 och kostnaden bedöms sammantaget uppgå till drygt 20 miljoner kronor.

Farledsåtgärder och anläggande av hamnområde bedöms kunna påbörjas 2028. Arbetet pågår med att ta fram en behovsbeskrivning inför fortsatt planering av hamnområdet. Där ingår att analysera om och hur anpassning kan göras för att möjliggöra även för andra fartyg att anlöpa hamnen.

Behovsbeskrivningen kommer tillsammans med i första hand resultat från de geotekniska undersökningarna att ligga till grund för redovisning av behov av åtgärder och kostnader i slutredovisningen av uppdraget 15 november.

Senast årsskiftet 2024/2025 behöver beslut fattas om finansiering av planeringsåtgärder för åren 2025–2027 och mandat till fortsatt planering. Senast hösten 2025 behöver Trafikverket ett nytt uppdrag i sin myndighetsinstruktion. Beslut om finansiering behöver då också finnas på plats för att möjliggöra för Trafikverket att teckna nödvändiga avtal och överenskommelser.

Slutredovisning

Regeringsuppdraget slutredovisades 15 november 2024. I slutredovisningen konstateras att en förutsättning för tillskapande av reservhamnkapacitet i Kappelshamn är att den integreras i den försvarsmaktshamn som planeras för marinens behov.

Under den första delen av uppdraget var fokus att genomföra undersökningar och ta fram underlag för att kunna göra kostnadsberäkningar för det fortsatta arbetet med att anlägga en reservhamn i Kappelshamn. Sjöfartsverket har på uppdrag av Trafikverket genomfört geotekniska undersökningar och förprojektering av farled och vändyta i anslutning till Kappelshamn. Fortifikationsverket ansvarade för motsvarande undersökningar vad gäller hamnbassängen och kajer. Trafikverket har tagit fram en behovsbeskrivning, med utgångspunkt i reservhamnsfunktionen, inför fortsatt planering av hamnområdet.

Utredningar, som bland annat ska leda fram till lagakraftvunnen miljödom, planeras pågå under år 2024–2027. Farledsåtgärder och anläggande av hamnområde bedöms kunna påbörjas 2028. Sjöfartsverket har beräknat kostnaden för utförande av muddring och farledsutmärkning för farled och vändzon. Kostnaden uppgår till cirka 80 miljoner kronor. Fortifikationsverket har beräknat de kostnader för åtgärder i hamnområdet, som tillkommer utifrån reservhamnens behov. Kostnaden beräknas till 165–260 miljoner kronor.

För att möjliggöra reservhamnkapacitet i den försvarsmaktshamn som planeras i Kappelshamn till senast 2030 behöver planeringsåtgärderna fortgå utan avbrott. Trafikverket avser därför att tillsammans med övriga berörda myndigheter fortsätta med de planeringsinsatser som krävs för att möjliggöra hamnetableringen till utsatt tid.

För att tidplanen med en färdig hamn till 2030 ska hålla är Trafikverkets bedömning att verket senast hösten 2025 behöver ett nytt uppdrag i sin myndighetsinstruktion. Beslut om finansiering behöver då också finnas på plats för att möjliggöra för Trafikverket att teckna nödvändiga avtal och överenskommelser.

Det finns vissa risker kopplat till att nå Försvarsmakten uttalade mål att hamnen ska kunna tas i bruk senast 2030, där den största osäkerheten bedöms vara tidsåtgång för processen fram till lagakraftvunnen miljödom.

1.7.6. Regeringsuppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän 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 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (fortsättningsvis EU:s lufttrafikförordning) samt i enlighet med andra relevanta regler. Det kompletterande utbudet ska kunna omfatta såväl regionala som interregionala och internationella flyglinjer. Det samlade utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt ska rymmas inom de ramar som följer av bestämmelserna i EU:s lufttrafikförordning.

Det kompletterande utbudet ska kunna ingå i beslutet om inrättande av flyglinjer med allmän trafikplikt för den kommande avtalsperioden 2027–2031.

För att tydliggöra vad som är statens ansvar respektive en kommuns eller en regions ansvar ska Trafikverket ta fram nya eller anpassa befintliga riktlinjer för dels det statliga utbudet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt, dels de ramar inom vilka det ska vara möjligt att besluta om ett kompletterande utbud. Trafikverket ska även lämna förslag till de eventuella författningsförändringar som myndigheten bedömer är nödvändiga för att uppfylla uppdraget.

Trafikverket ska utveckla samverkan med berörda kommuner, regioner och flygplatser för att möjliggöra det ökade regionala inflytandet i beslutsprocessen avseende inrättandet av flyglinjer med allmän trafikplikt. I detta ingår exempelvis att utveckla principer för bindande överenskommelser, kostnadsbedömningar och kostnadsfördelning avseende det kompletterande utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 januari 2025.

1.7.7. Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – delrapport av Arlandasamordningen.

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att tillkalla en särskild utredare, som även ska fungera som samordnare, med uppdrag att föra en dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till Arlanda flygplats. Syftet med uppdraget är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Den 14 november 2024 presenterade utredaren en delrapport med preliminära slutsatser, bedömningar och förslag till åtgärder inom järnvägsområdet.

Utredaren konstaterar att luftfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att det överbryggar långa geografiska avstånd och därmed bidrar till både nationell som internationell tillgänglighet. Sverige hålls ihop nationellt med Stockholm som nav för flygtrafiken, idag med både Arlanda och Bromma flygplatser. Affärsuppställningen mellan SAS och BRA Flyg som presenterades i september 2024, och som innebär att inrikestrafiken koncentreras till Arlanda flygplats från och med år 2025, kommer resultera i att Arlanda flygplats får en ännu större betydelse, som nav för både nationell och internationell tillgänglighet.

För att Arlanda flygplats och transportsystemet i flygplatsens omland ska bidra till en god tillgänglighet för medborgare och näringsliv krävs att både flygplatsen och transportsystemet i övrigt har kapacitet, är tillförlitlig och medger tillräcklig frekvens i olika relationer. Det finns därför behov av att utveckla såväl funktionen vid flygplatsen som funktioner i den övriga infrastrukturen och transportsystemet för att denna bytespunkt och nod ska fungera på ett effektivare och mer tillgängligt sätt i framtiden.

Utredaren konstaterar att det råder flera betydande utmaningar i järnvägssystemet till och från Arlanda. Kapaciteten i systemet är i delar utnyttjad till stor del och det finns betydande brister i transporterarnas tillförlitlighet och robusthet, vilket inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats. Samtidigt förväntas efterfrågan på transporter att öka, såväl inom flygtrafiken som i väg- och järnvägssystemet.

Utredaren presenterar ett antal preliminära åtgärdsförslag. Bland annat lyfter utredaren att avtalet mellan Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) och A-Train AB kan och bör omförhandlas för att möjliggöra mer järnvägstrafik och ökat tågresande på Arlandabanan. En förhandlingsperson bör utses

av regeringen i denna fråga. Vidare skriver utredaren att berörda trafikorganisatörer och järnvägsföretag bör förbättra marknadsföringen av resor med järnväg till och från Arlanda samt vidta åtgärder för att göra det ännu smidigare och enklare för resenärer att få information om och att köpa resor till och från Arlanda, särskilt om resan är länsöverskridande.

Möjligheten att öka frekvensen avseende pendel- och regionalstågstrafiken som passerar Arlanda Central behöver realiseras genom dialog och förhandling. För att nyttan med en omförhandling av avtalet med A-Train AB avseende Arlandabanan ska komma till stånd krävs att aktörerna har möjlighet att utöka turutbudet i olika relationer som passerar Arlanda Central. Enligt utredarens uppfattning bör detta vara ett villkor för omförhandling av avtalet med A-Train AB.

För att öka tillförlitligheten och tillgängligheten i järnvägstrafiken krävs enligt utredaren ytterligare resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser i järnvägsnätet mellan Uppsala och Stockholm. Utöver detta föreslås även ett antal investeringsåtgärder i järnvägsstråket mellan Uppsala och Stockholm, bland annat prioritering av fyrspårsutbyggnaden under perioden 2026–2037 och signal- och ERTMS-åtgärder.

Uppdraget ska slutredovisas 31 maj 2025.

2 Förstå situationen

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

Nedan redovisas översiktligt de krav som redogörs för i denna studie. Mer omfattande beskrivningar av kraven återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

- Finansiering
- Funktionellt prioriterat vägnät
- Bärighetsklass
- High Capacity Transports (HCT)
- Beredskapsflygplatser

2.2. Tidigare planeringsarbete

Nedan redovisas översiktligt det tidigare planeringsarbete som redogörs för i denna studie. Mer omfattande beskrivningar av planeringsarbetet återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

- Trafikverket Region Östra
 - ÅVS Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på Färjeleden-Visbyleden
 - ÅVS Ökad tillgänglighet på väg 148 (Visby- Fårösund)
 - ÅVS Trafiksäkerhetsbrister Klinte bergtäkt väg 140, 141 och 562
 - ÅVS Bristande trafiksäkerhet väg 143 Visby-Roma
 - ÅVS Bristande trafiksäkerhet väg 140 Västerhejde-Tofta
 - ÅVS Trafiksäkerhet och framkomlighet vid regemente P18 vid Tofta skjutfält, väg 140
 - ÅVS Behov för utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm
 - ÅVS väg 73 (Stockholm – Nynäshamn)
 - ÅVS väg 73 (Älgviken – Nynäshamn hamn)
 - ÅVS Väg 225 mellan väg 73 och Lövstalund
 - Fördjupad utredning problempunkter väg 225
- Trafikverket Region Sydöstra
 - ÅVS Väg 40 (Toverum – Hyttan)
 - ÅVS E22 Säker framkomlighet genom Kalmar län
 - ÅVS Trafikplatser E22 vid Oskarshamn
 - ÅVS väg 37/47 säker framkomlighet
 - Stångådalsbanan och Tjustbanans funktion för regional utveckling
- Mälardalsrådet
 - Systemanalys 2024
- Regionsamverkan Sydsverige
 - Analys och kartläggning av funktionella samband och Ortsstruktur i södra Sverige

- Positionspapper för infrastruktur
- Region Gotland
 - Vårt Gotland 2040 – Regional utvecklingsstrategi för Gotland
 - Program Klintehamn 2030
 - Gotlands ståndpunkter om framtidens färje- och flygtrafik
 - Underlag till Översiktsplan Gotland 2040
- Region Stockholm
 - Regional utvecklingsplan 2050 för Stockholmsregionen
- Region Kalmar län
 - Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030
- Nynäshamns kommun
 - Översiktsplan
- Oskarshamns kommun
 - Översiktsplan

2.3. Kommande utveckling

Nedan redovisas översiktligt beställda statliga åtgärder och kommunala utvecklingsplaner som redogörs för i denna studie. Mer omfattande beskrivningar av beställda statliga åtgärder och kommunala utvecklingsplaner återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

- Beställda statliga åtgärder
 - Tvärförbindelse Södertörn
 - E4 Förbifart Stockholm
 - Väg 37/47 ny lokalisering
 - E22 Mötesfri väg
 - E22, förbifart Söderköping
- Kommunala utvecklingsplaner
 - Nya logistiktor Visby hamn
 - Samlokalisering av in- och utfart Gotlandsterminalen, Nynäshamn hamn
 - Kvastmossens logistik- och företagspark, Oskarshamn kommun
 - Bus Rapid Transit, Kalmar län

2.4. Beskrivning av stråk och flöden

Nedan redovisas översiktligt stråk och flöden som redogörs för i denna studie. Mer omfattande beskrivningar av stråk och flöden återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

- Resenärersflöden
 - Trafikverkets basprognos
 - Undersökning av resenärers syn på färjetrafiken

- Färjetrafik
 - Prissättning
 - Nynäshamn-Visby
 - Oskarshamn-Visby
- Flygtrafik
 - Prissättning
 - Arlanda-Visby
 - Bromma-Visby
 - Ankomsttider
- Vägtrafik
 - Vagnät Stockholm
 - Vagnät Kalmar
 - Vagnät Gotland
- Persontågtrafik och kollektivtrafik
 - Båtbuss
 - Gotland
 - Nynäshamn
 - Oskarshamn
- Gång- och cykel
- Gods
- Restid

2.5. Beskrivning av hamnar och flygplatser

Nedan redovisas översiktligt de hamnar och flygplatser som redogörs för i denna studie. Mer omfattande beskrivningar av hamnarna och flygplatserna återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

- Visby hamn
- Klintehamns hamn
- Slite hamn
- Nynäshamns hamn
- Oskarshamns hamn
- Stockholm Arlanda Airport
- Stockholm Bromma Airport
- Visby Airport

2.6. Turism

Nedan redovisas översiktligt turismens effekter som redogörs för i denna studie. Mer omfattande beskrivningar av turismens effekter återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

- Ekonomi
- Gästnätter i kommersiellt boende
- ”Hotspots” för turism

2.7. Relevanta mål i sammanhanget

2.7.1. Transportpolitiska målen

Transportpolitikens övergripande mål

Det övergripande transportpolitiska målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Utöver det övergripande målet har även funktionsmålet och hänsynsmålet beaktats i åtgärdsvalsstudien.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Funktionsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Hänsynsmålet har konkretiserats i följande preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020. • Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet minskar fortlöpande.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom luftfartsområdet minskar fortlöpande.

- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Etappmål under hänsynsmålet

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

2.7.2. Viktiga regionala mål i sammanhanget

Se avsnitt 2.2 *Tidigare planeringsarbeten* i Bilaga 4 Nulägesbeskrivning för mer detaljerad beskrivning av de mål som presenteras nedan.

Systemanalys 2024

Länen inom Mälardalsrådet har enats om övergripande och gemensamma storregionala mål för transportsystemet i Stockholms-Mälardalsregionen. I systemanalysen beskrivs att målet är att skapa ett transportsystem:

- ... där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalsregionen.
- ... som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälardalsregionen – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- ... där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslag leder till transporteffektivitet.
- ... där flerkärnighet och en förstordad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

Positionspapper för infrastruktur

I positionspapper för infrastruktur enas Regionsamverkan Sydsverige i tre gemensamma sydsvenska positioner vad gäller den framtida utveckling av infrastrukturen.

- nationell och internationell tillgänglighet
- sammanknutet Sydsverige och
- konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Gotlands ståndpunkter för framtidens färje- och flygtrafik

Nedan följer en sammanfattning de gotländska ståndpunkterna.

1. Snabba, täta och säkra överfarter med färja
2. Tur och retur med flyg över dagen till hela Sverige
3. Resor och transporter i linje med klimat- och miljömål
4. Konkurrenskraftiga priser
5. En nordlig och en sydlig fastlandshamn, samt en reservhamn på Gotland

6. Ett trafiksystem för beredskap och samhällsnytta

Regional utvecklingsstrategi för Gotland 2040

Övergripande mål:

- Gotland är ett tryggt och inkluderande samhälle med livskvalitet för alla
- Gotland är en förebild i energi- och klimatomställningen
- Gotland är en nytänkande tillväxtregion med utvecklingskraft

Formulerade effektmål med bäring på åtgärdsvalsstudien:

- God tillgänglighet och hållbara kommunikationer
- God beredskap och förmåga att hantera samhällsstörningar
- God konkurrenskraft och tillväxt i näringslivet
- En inkluderande arbetsmarknad där kompetensen möter behoven

Trafikförsörjningsprogram Gotland 2024–2033

Visionen för Gotlands kollektivtrafik lyder: ”Gotlands kollektivtrafik ska vara en självklar del av transportsystemet och vara ett hållbart resalternativ för både skol-, arbets- och fritidsresor.”.

Visionen bryts ned i följande mål:

- Ökad marknadsandel.
- Minskad klimatpåverkan.
- Ökad geografisk tillgänglighet.
- Ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
- Ökad andel nöjda resenärer (NKI).

Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030

”Klimat att växa i”, är strategins övergripande målbild. Strategin pekar ut fyra prioriterade utvecklingsområden:

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

Delmål som har särskild bäring på åtgärdsvalsstudien är att Region Kalmar län 2030 är:

- en fossilbränslefri region och att samhällsplaneringen är klimatanpassad och robust samt
- erbjuder trygga, tillgängliga och gröna miljöer för alla.

Utöver dessa delmål beskrivs att viktiga arbeten för att uppnå strategin handlar om att knyta ihop arbetsmarknadsregioner över länsgränserna, minska klimatpåverkan, åstadkomma korta restider med hög punktlighet för personer och gods samt främja en jämlik och jämställd hälsa och förebygga ohälsa.

Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025–2033

I remissversionen för trafikförsörjningsprogrammet för Kalmar län beskrivs sju mål:

- Fler resor ska genomföras i kollektivtrafiken.
- En större andel av de motoriserade resorna i länet ska genomföras i kollektivtrafiken.

- Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska öka.
- Kollektivtrafikens påverkan på miljön ska minska.
- Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ska öka.
- Fler länsinvånare ska ha tillgång till kollektivtrafik med hög turtäthet.
- Kollektivtrafiken ska bli ekonomiskt effektivare.

Regional utvecklingsplan för Region Stockholm 2050

Planen lyfter fyra mål som Region Stockholm tillsammans med länets kommuner och aktörer strävar mot:

1. **En tillgänglig region med god livsmiljö** – satsningar för att skapa attraktiva livsmiljöer för Stockholmsregionens invånare och styra mot ett mer transporteffektivt samhälle.
2. **En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region** – satsningar för att ta till vara kompetens och underlätta matchningen på arbetsmarknaden, fortsatt arbete på folkhälsoområdet och stärkta förutsättningar för barn och unga att klara skolan och gå vidare till studier och arbete.
3. **En ledande tillväxt- och kunskapsregion** – satsningar som stärker regionens forsknings- och innovationsmiljöer tillsammans med insatser som lockar fler utländska företagsetableringar och besökare och som ökar den internationella handeln.
4. **En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp** – insatser som ökar elektrifieringen av transporter, utveckling av klimat- och resurseffektiva stadskärnor runt om i länet.

För respektive mål har ett antal delmål tagits fram. Regionen lyfter mål fyra som särskilt viktigt i sammanhanget med åtgärdsvalsstudien. Delmål för mål 4:

1. De årliga direkta utsläppen av växt-husgaser ska vara mindre än 1,5 ton per invånare och utsläppen av växt-husgaser ur ett konsumtionsperspektiv ska halveras.
2. Den årliga energianvändningen per invånare ska minska kontinuerligt till under 16 MWh, och regionens energi-produktion ska vara 100 procent förnybar.
3. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procent-enheter i jämförelse med 2015, och minst 70 procent av alla resor inom länet ska ske med gång, cykel och kollektiv-trafik, och cykelandelen ska vara 20 procent i enlighet med den regionala cykelplanen.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län 2035

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län beskrivs totalt nio mål:

- Kollektivtrafiken är konkurrenskraftig mot bilen i allt fler resrelationer.
- Kollektivtrafiken uppfattas som trygg och pålitlig
- Kollektivtrafiken är enkel att kombinera med andra färdmedel
- Kollektivtrafiken bidrar till jämlika förutsättningar i regionen
- Kollektivtrafiken binder samman regionen
- I de särskilda persontransporterna upplever resenären god kvalitet under hela resan
- Kollektivtrafiken minskar sin negativa påverkan på klimat, miljö och människa
- Kollektivtrafiken fungerar vid förändrat klimat och andra yttre påfrestningar

- Kollektivtrafiken är resurseffektiv i planering, drift och förvaltning.

2.8. Gemensam målbild – projektspecifika mål

Inom ramen för studien har intressentgruppen arbetat fram projektspecifika mål.

De projektspecifika målen ska liksom övriga mål i avsnitten ovan, tillsammans med inspelade brister, problem och behov vara vägledande vid generering av åtgärder. Utgångspunkter vid framtagande av målen var att de ska vara långsiktiga för att kunna användas i det fortsatta arbetet med långsiktig hållbar tillgänglighet till och från Gotland. Målen ska även utgå från ett-hela-resan perspektiv och kunna appliceras på flera stråk, relationer och noder.

Intressentgruppen har enats i en gemensam vision och inriktning för den långsiktiga hållbara tillgängligheten till och från Gotland. Tre övergripande mål har sedan tagits fram för nod, kopplingen mellan nod och stråk samt stråk.

Vision och inriktning

En långsiktig hållbar tillgänglighet till och från Gotland innebär att person- och godstransporter:

- *till och från Gotland är tidseffektiva, tillförlitliga, bekväma och säkra för alla*
- *till och från Gotland sker med låga utsläpp till luft och vatten och med fossilfria drivmedel*
- *sker till rimlig kostnad för resenärer och transportörer och investeringar är samhällsekonomiskt motiverade*

Övergripande mål

Nod

- *Hamnen/flygplatsen (noden) medger effektiva, tillförlitliga och säkra byten mellan olika transportslag för resenärer och godsaktörer. Noden ska möjliggöra och främja valet av hållbara transportslag*

Kopplingen mellan nod och stråk

- *Det anslutande systemet mellan nod och stråk är bryggan som smidigt förenklar hela resan*

Stråk

- *Stråket är trafiksäkert, robust och främjar effektiva och hållbara transporter för alla*

2.9. Inspelade brister, problem och behov från intressenter

Med behov menas önskemål om förbättring av transportinfrastrukturen eller dess funktion. Behoven är inte värderade. Med brist avses differensen mellan aktuellt tillstånd och det önskvärda målet i transportsystemet. Brist utgör ett av Trafikverket värderat behov. Med prioriterad brist avses betydande brister som bedömts mest kritiska eller angelägna att åtgärda.

Samtliga brister, problem och behov bygger på den nulägesbeskrivning som presenteras i Bilaga 4 samt på de intervjuer som genomförts med intressenterna som sammanfattas i Bilaga 5. Brister, problem och behov har tagits fram och bearbetats under dialogmöten med de identifierade intressenterna samt under arbetsgruppsmöten inom projektgruppen under våren 2024.

Nedan presenteras en sammanfattande precisering av de brister, problem, och behov som framkommit under såväl intervjuer som workshoptillfällen med intressenterna under våren 2024.

2.9.1. Övergripande problem som framkommit under dialog

Nedan beskrivs de övergripande problem som framkommit i dialoger med intressenter och intervjuer med godsaktörer. En sammanfattning av inspelade brister, problem och behov återfinns i Tabell 1. Åtgärder med geografisk koppling återfinns i Figur 3 och Figur 4.

Från involverade intressenter framträder en frustration kring att frågan om upphandlingen av Gotlandstrafiken ”kastats upp i luften” vart tionde år. Från intressenter i Kalmarregionen beskrivs detta som en osäkerhet som försvårar möjligheten att driva större infrastruktursatsningar för att möta färjetrafikens behov, då aktörerna inte vet vad upphandlingen av färjetrafiken kommer att resultera i. Från Region Gotland beskrivs även en oro och som att inget är beständigt och att frågan måste behandlas gång på gång inför varje ny upphandling. Vidare finns ett utbrett missnöje hos intressenterna vad gäller biljett- och fraktpriserna på färjan vilket skapar osäkerheter för det gotländska samhället och näringslivet kring vilka premisser man har att förhålla sig till. Detta har bland annat dokumenterats i den undersökning som Region Gotland genomförde (i samarbete med Novus) under år 2021, men frågan har även diskuterats flitigt i media.

Trafikverket har i tidigare regeringsuppdrag konstaterat att dagens modell för upphandling av Gotlandstrafiken historiskt lett till en bristande konkurrens med högre kostnad som följd. I regeringsuppdraget konstateras att den främsta anledningen till detta har varit den nuvarande operatörens försprång på marknaden när det gäller kunskap om marknaden och kringförhållandena, de höga krav som ställs på trafiken och komplexiteten i upphandlingsprocessen, inträdesbarriären (tillhandahållande av fartyg) samt marknadsstrukturen.

Den centrala placeringen av hamnarna leder även till en konflikt mellan olika intressen. Den centrala placeringen är en tydlig fördel för möjligheten att resa kollektivt till och från färjorna och ger även en närhet till såväl boende som verksamheter. Samtidigt finns det kommunala intressen att utveckla stadsområdena mot vattnet (som i Nynäshamns fall) eller att främja småskalig turism nära hamnen och havet (som i Oskarshamns fall). Intressen som kan vara svåra att kombinera med hamnens storskalighet samt behov av att utveckla hamnverksamheten och den anslutande infrastrukturen. Denna konflikt av intressen skapar en utmaning i att balansera hamnarnas operativa krav med lokal utveckling. För merparten av de hamnar som berörs av denna åtgärdsvalsstudie finns preciseringar¹ av hamnarnas riksintressen framtagna som hanterar denna fråga, men dessa börjar i vissa fall bli uppåt 20 år gamla. Preciseringen för Nynäshamns hamn togs fram år 2005 och preciseringen för Oskarshamn år 2007. Från Region Gotland uttrycks även en oro för hur tillgången till kaj ska kunna säkras för Gotlandstrafiken.

Under hösten 2024 aviserades förändringar av flygförbindelserna till och från Gotland. Förbindelserna till Stockholm har generellt setts som goda tack vare morgonflygen till Bromma. Detsamma gäller för de orter som har/haft flyglinjer via Bromma vilket exempelvis gjort det möjligt att resa mellan Visby och Umeå över dagen. För resor till andra orter i Sverige eller vidare ut i Europa, där mellanlandning på Arlanda varit nödvändig, har dessa varit mer begränsade. Detta då morgonflyg från Visby till Arlanda saknats, vilket inneburit att resenärer som velat resa vidare missat morgonavgångarna från Arlanda. Detta har gjort att det inte varit möjligt (eller svårt) att genomföra dagsresor via Arlanda, vilket försämrat möjligheterna att bedriva affärsrelationer samt möjligheterna för det gotländska näringslivet att flyga in specialistkompetens. I september 2024 meddelade BRA att de från och med årsskiftet 2024/2025 ingått ett avtal med SAS och kommer i och med det att sluta flyga i egen regi via Bromma. Detta beslut ger andra förutsättningar vad gäller flygförbindelserna, med en förbättrad tillgänglighet via Arlanda samtidigt som tillgängligheten till Stockholm (via Bromma) försämras.

¹ Preciseringarna visar de värden som riksintresset ska skydda och som bör beaktas i den fysiska planeringen.

Samtidigt beskrivs det från de gotländska intressenterna att morgonflygen till Arlanda fortsatt kommer att vara underdimensionerade.

Gotlands läge som ö innebär vidare utmaningar när det kommer till försörjning av insatsvaror och gods. En stor mängd av alla varor som transporteras till och från Gotland gör det via sjöfarten och färjetrafiken. Det innebär att störningar eller avbrott i färjetrafiken snabbt får konsekvenser för lagerhållningen på ön. Varugrupper så som läkemedel, kyl- och frysvaror samt farligt gods är särskilt känsliga för störningar eller avbrott i färjetrafiken. Enligt godsaktörer innebär även störningar särskilt stora nackdelar för konkurrenskraften för vissa näringslivsaktörer på ön då deras varupartier, om de inte kan levereras, i vissa fall kan ersättas av andra aktörer på fastlandet.

Transportaktörer lyfter vikten av att se hela resan mellan olika start- och målpunkter på fastlandet och Gotland som ett enhetligt stråk. Det innebär bland annat att färjetrafiken bör ses i samma perspektiv som det övriga vägnätet. Det innebär exempelvis att transportaktörerna ser behov av att färjorna i framtiden medger långa och tyngre ekpage, att infrastrukturen i hamnarna är anpassad för transporterens behov. Exempelvis nämner några transportaktörer vikten av laddmöjligheter för el-lastbilar medan andra nämner vikten av möjligheter att förse kylaggregat med el. Dessutom anses det som viktigt att minimera tiderna innan och efter avgång- och ankomst med färjan.

Tabell 1. Sammanfattning av övergripande problem som framkommit under dialog.

Nr	Brist	Beskrivning
1	Bristande långsiktighet	Upphandlingen av Gotlandstrafiken sker vart tionde år, vilket skapar en upplevd osäkerhet som i sin tur försvårar större infrastruktursatsningar och långsiktig planering.
2	Höga biljettpriser för resenärer och företag	Utbrett missnöje bland intressenter och allmänhet kring att biljettpriserna på färjan upplevs som höga. Biljettpriserna beskrivs skapa osäkerheter för det gotländska samhället och näringslivet.
3	Bristande konkurrens historiskt	I tidigare regeringsuppdrag konstateras att dagens upphandlingsmodell av Gotlandstrafiken historiskt lett till bristande konkurrens med höga kostnader som följd.
4	Intressekonflikt centrala hamnplaceringar och gamla riksintressepreciseringar	Den centrala placeringen av hamnarna är fördelaktig för kollektivtrafik och närhet till boende och verksamheter, men skapar konflikter med kommunala intressen för stadsutveckling och småskalig turism. Intressekonflikten hanteras genom riksintressepreciseringarna men dessa börjar i vissa fall bli föråldrade. Precisering för Oskarshamn togs fram år 2007 och Nynäshamn år 2005. Oro för hur kajplats för Gotlandstrafiken ska kunna säkras.
5	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Under hösten 2024 aviserades förändringar i flygförbindelserna till och från Gotland. BRA:s aviserade förändring, där trafiken via Bromma upphör, innebär att tillgängligheten till Stockholm försämras. Förändringen innebär att morgonflyg via Arlanda nu kommer att erbjudas, vilket förbättrar tillgängligheten till andra delar av landet och vidare ut i Europa och världen, men utbudet beskrivs fortsatt vara underdimensionerat.
6	Risker i försörjningen av vissa varugrupper vid störningar	Störningar i färjetrafiken påverkar snabbt lagerhållningen. Varugrupper som läkemedel och kylvaror är särskilt känsliga.
7	Konkurrensnackdelar vid störningar	Störningar i färjetrafiken påverkar konkurrenskraften för näringslivsaktörer på ön, då varupartier som inte kan levereras på grund av störningar kan ersättas av aktörer på fastlandet.

Nr	Brist	Beskrivning
8	Bristande helhetssyn och anpassning för tyngre fordon	Resan mellan fastlandet och Gotland behöver ses som en enhetlig sträcka (som vägnätet). Infrastrukturen i hamnarna måste vara anpassad för transporternas behov (exempelvis vad gäller laddmöjligheter för elfordon) och det är viktigt att minimera tiden innan och efter av- och ankomst med färjan.

2.9.2. Problem i noder som framkommit under dialog

Nedan beskrivs de problem i noder som framkommit i dialoger med intressenter och intervjuer med godsaktörer. En sammanfattning av inspelade brister, problem och behov återfinns i Tabell 2. Åtgärder med geografisk koppling återfinns i Figur 3 och Figur 4.

Generellt beskriver intressenterna på Gotland, Nynäshamn och Oskarshamn att trängsel uppstår i hamnarna i samband med att färjorna till och från Gotland ska lasta och lossa. Denna trängsel beskrivs förekomma under såväl låg- som högsäsong, men beskrivs som särskilt påtaglig under högsäsong. Den beskrivna trängseln belastar såväl person- som godstrafiken. När färjorna anländer till hamnarna beskrivs en intensiv rörelse av såväl fordon som passagerare, såväl in som ut från färjorna. Trängseln beskrivs av intressenterna inte vara begränsad till hamnområdena, utan köer tenderar även att sträcka sig utanför själva hamnområdet vilket i sin tur påverkar de närboende samt den lokala och regionala trafiken.

De tillgängliga ytorna för uppställning av väntande fordon i hamnen, beskrivs av representanter för hamnarna i Visby och Nynäshamn, inte vara tillräckligt stora för att hantera den volym av trafik som uppstår vid lastningen av Gotlandsfärjorna. Representanter från Oskarshamns hamn beskriver att uppställningsytorna i dagsläget räcker till för att hantera Gotlandstrafiken, men att ytorna inte skulle räcka till vid en större ökning av Gotlandstrafiken. I Nynäshamns fall beskriver hamnrepresentanterna att detta lett till att väntande fordon exempelvis parkerat på omkringliggande vägnät på ett sätt som inte beskrivs som trafiksäkert. Hamnrepresentanterna beskriver att bristen på uppställningsytor är särskilt problematiska för långväga godstransporter som inte kan tidplanera sin ankomst till hamnen lika flexibelt som andra trafikant. Hamnrepresentanter från Visby hamn beskriver att ett arbete pågår med att skapa ytterligare logistikytor för att hantera frågan, men att dessa endast anses täcka ett uppdämt behov.

Representanterna från hamnarna i Visby, Nynäshamn och Oskarshamn beskriver att det i dagsläget inte finns någon infrastruktur i hamnarna för att hantera alternativa drivmedel till färjorna så som el eller vätgas, vilket kan leda till begränsningar vad gäller möjligheten att i framtiden nyttja dessa drivmedel till Gotlandstrafiken. I dagsläget drivs Gotlandsfärjorna inte med dessa drivmedel men hamnrepresentanterna samt Destination Gotland beskriver att det i framtiden kan bli aktuellt med dessa drivmedel. Representanterna från hamnen i Visby samt Nynäshamn bedömer vidare att bristen på utrymme i hamnarna kommer innebära stora utmaningar med att få till denna tankning i hamnområdena.

Utöver detta beskriver även samtliga hamnrepresentanter att hamnarna står inför ett varierande behov av investeringar och reinvesteringar för en bibehållen standard och funktionalitet. I Visbys fall gäller detta främst terminalbyggnaden, som beskrivs som underdimensionerad och föråldrad. I Nynäshamns fall beskrivs ett behov av investeringar för terminalbyggnaden samt för kajer och in- och utfarter till och från hamnområdet. I Oskarshamns fall beskrivs mer omfattande investeringar krävas vad gäller såväl terminalbyggnad som kajer och ytor för godshantering för att säkerställa att det fortsatt ska vara möjligt att nyttja dessa fullt ut. Vidare lyfter representanterna från hamnen i Oskarshamn att det finns en upplevd osäkerhet vad gäller dessa investeringar kopplat till vilken

fartygstyp som kommer att trafikera hamnarna i framtiden. Om de färjor som trafikerar sträckan Oskarshamn-Visby i framtiden skulle bli större beskrivs detta även medföra behov av farledsåtgärder, då värdmöjligheterna för ett sådant större fartyg inte skulle nå upp till Sjöfartsverkets rekommendationer.

Vid intervjuer med godsaktörer verksamma i Klintehamn har det framkommit att farleden idag tillåter ett tillräckligt djupgående för att inte leda till några större problem eller låsningar. Aktörerna ser dock en utveckling framför sig där fartygen blir större och större, vilket ställer krav på djup vid kaj. Aktörerna nämner att ytterligare muddring därför kan komma att krävas på längre sikt för att möjliggöra för dessa fartyg att anlöpa hamnen i Klintehamn. Aktörerna beskriver vidare att logistikytorna i Klintehamns hamn i dagsläget är tillräckliga. I framtiden, exempelvis om kalkbrytning skulle bli aktuellt i området, ser aktörerna att ytterligare logistikytor kommer att krävas för att kunna inrymma de ökade godsvolymererna.

För fotgängare och cyklister kan hamnområdena upplevas storskaliga och svåra att navigera i. Hamnrepresentanter från Nynäshamn beskriver att skyltningen mellan hamnterminalen och pendeltågsstationen som bristande och att resenärer tenderar att ta den kortaste vägen mellan terminalen och pendeltågsstationen. Detta kan medföra att resenärerna korsar den väg som fordonstrafiken använder som infart till färjan utan att det finns en utpekad passage vid denna plats.

När det kommer till flyget är Gotland i dagsläget beroende av konventionella flygbränslen. Enligt representanter från Visby flygplats saknas det idag dock möjligheter till mellanlagring av flygbränsle på Gotland vilket innebär att störningar av leveranserna, oavsett om det beror på störningar i färjetrafiken, hamnen eller i produktionsledet, kan få stora konsekvenser för flygtrafiken till och från ön. Vid störningar skulle påfrestningen på färjetrafiken öka och om de resenärer som i ett ordinarie läge hade valt flyget väljer att resa med färjan med eget fordon kan detta leda till ytterligare trängsel i hamnarna och på det omkringliggande vägnätet. I en framtid där flyget kan ställa om till alternativa drivmedel såsom el eller vätgas kan beroendet av de konventionella flygbränslena minska. I dagsläget har effektsäkrats på Visby flygplats för att möjliggöra tankning av elflyg, men infrastrukturen för detta (samt för övriga alternativa bränsletyper) är ännu inte utbyggd.

Transportaktörer som intervjuats upplever att öppetiderna vid Visby hamn på kvällen är problematisk. Problemet består av två delar; dels att det vid färjans ankomst tar tid innan transportaktörerna får möjlighet att hämta släp som skickats med färjan, dels att hamnen upplevs stänga för kort tid efter att släpen finns tillgängliga för upphämtning. I vissa fall innebär det enligt transportaktörerna att lastbilar behöver köra flera rundor för att köra ut släp/trailers precis utanför hamnområdet innan stängning, vilket uppfattas som ineffektivt. Mer optimalt hade varit att lastbilen kan köra varje släp direkt till sin slutterminal (som ofta ligger i Visby) innan nästa släp hämtas.

Tabell 2. Sammanfattning av problem i noder som framkommit under dialog.

Nr	Brist	Beskrivning
9	Trängsel (alla hamnar)	Trängsel uppstår vid lastning och lossning av färjor i hamnarna på Gotland, Nynäshamn och Oskarshamn. Förekommer både under låg- och högsäsong, men tydligast under högsäsong. Påverkar både person- och godstrafiken.
10	Köbildning utanför hamnområdena (alla hamnar)	Trängseln sträcker sig utanför hamnområdena och påverkar närboende samt den lokala och regionala trafiken.
11	Brist på uppställningsytor	Uppställningsytorna i Visby och Nynäshamn beskrivs som otillräckliga, medan Oskarshamn klarar den nuvarande trafiken men uppställningsytorna skulle inte räcka till vid ökad trafik. Leder till att fordon ibland parkerar längs omkringliggande vägnät.

Nr	Brist	Beskrivning
12	Brist på infrastruktur för alternativa drivmedel i hamnarna (alla hamnar)	Det finns ingen 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 få till detta.
13	Behov av investeringar i alla hamnar	Hamnarna Visby, Nynäshamn och Oskarshamn står inför behov av investeringar och reinvesteringar för att bibehålla standard och funktionalitet. Behovet varierar från terminalbyggnader till kajer och godshanteringsytor.
14	Framtida behov vid större färjor Oskarshamn	I Oskarshamn finns en osäkerhet kring investeringar kopplat till vilken fartygstyp som kommer att trafikera hamnarna i framtiden, inklusive behov av farledsätgärder.
15	Framtida behov av farledsätgärder Klintehamn	I framtiden kan muddring komma att krävas i farleden in till Klintehamn för att möjliggöra trafikering med större fartyg.
16	Framtida behov av logistikytor Klintehamn	I framtiden kan en utbyggnad av logistikytorna i Klintehamns hamn komma att krävas. Beror på vilka verksamheter som bedrivs i området (ex. kalkbrytning).
17	Oskyddade trafikanter i Nynäshamns hamn	Hamnområdet kan upplevas svåra att navigera i. Skyltning, passager och gångbana från pendeltågsstation till hamnterminal beskrivs som bristande.
18	Mellanlagring flygbränsle Gotland	Mellanlagring av flygbränsle saknas vilket gör att störningar av leveranserna, oavsett om det beror på störningar i färjetrafiken, hamnen eller i produktionsledet, kan få stora konsekvenser för flygtrafiken till och från ön.
19	Brist på infrastruktur för alternativa drivmedel på Visby flygplats	I dagsläget har effekt säkrats för tankning av elflyg, men infrastruktur saknas för att möjliggöra tankning med alternativa bränslen på Visby flygplats.
20	Begränsade öppettider i Visby hamn	Problematik med hamnens öppettider på kvällen, vilket gör det ineffektivt för transportaktörer att hämta släp och trailers.

2.9.3. Problem i kopplingen mellan nod och stråk som framkommit under dialog

Nedan beskrivs de problem i kopplingen mellan nod och stråk som framkommit i dialoger med intressenter och intervjuer med godsaktörer. En sammanfattning av inspelade brister, problem och behov återfinns i Tabell 3. Åtgärder med geografisk koppling återfinns i Figur 3 och Figur 4.

Som beskrivits i avsnitt ovan lyfter Region Gotland och representanter från Visby hamn att trängseln i Visby hamn även får effekter på det omkringliggande vägnätet då köer lätt bildas i samband med att färjorna anländer. I Visbys fall handlar detta främst om väg 142 (Färjeleden), speciellt under högsäsong. Från Destination Gotland beskrivs detta leda till en längre ”turn around” tid vilket bidrar till ökade utsläpp och kostnader för rederiet/rederierna. Köbildningen och de längre tiderna vid kaj för färjorna innebär också att den totala restiden ökar.

Väg 73 är till stora delar ombyggd till mötesseparerad motorväg med högsta tillåtna hastighet om 100 km/tim, men mötessepareringen upphör cirka 2,5 kilometer nordväst om trafikplats Norvik. I samband med detta minskar även den högsta tillåtna hastigheten till 80 respektive 60 km/tim. Nynäshamns kommun lyfter att detta medför trafiksäkerhetsbrister.

För att ta sig till färjeläget i Oskarshamn från E22 behöver trafiken de sista kilometrarna trafikera det kommunala vägnätet. Intressenterna från Oskarshamn beskriver att kommunen gjort anpassningar av det kommunala vägnätet för att kunna hantera skrymmande gods. Däremot är det kommunala

vägnätet inte öppet för BK4-fordon eller långa fordonståg, vilket medför begränsningar i möjligheten att framföra dessa fordon till och från Gotland via Oskarshamn. Likaså upphör BK4-bärigheten på väg 73 efter trafikplats Norvik vilket även innebär begränsningar för den typen av fordon i Nynäshamn. För hamnen i Nynäshamn finns ytterligare begränsningar vad gäller bärighet och långa fordonståg i ett större regionalt perspektiv, se efterkommande avsnitt.

Destination Gotland kör i dagsläget båtbuskar från ett antal orter till och från färjeterminalerna på fastlandet och dess ankomst/avgång till och från terminalen är anpassad efter färjornas tidtabeller. Bortsett från detta erbjudande beskriver intressenterna på såväl fastlandet som på Gotland att det kan vara svårt att resa med den offentligt finansierade kollektivtrafiken till och från Gotland. Färjorna följer under större delen av året en förhållandevis regelbunden tidtabell. Under storhelger och högsäsong ökar dock antalet avgångar och ankomster och tidtabellen blir i och med detta mer oregelbunden. Den oregelbundna tidtabellen under storhelger och högsäsong medför svårigheter att synkronisera kollektivtrafiken med färjetrafiken eftersom kollektivtrafiken eftersträvar en så regelbunden tidtabell som möjligt. I Visby avgår en buss från färjeterminalen 30 minuter efter att eftermiddagsfärjan från Nynäshamn anlänt, vilket ger marginal för eventuella förseningar av färjetrafiken. Om färjan däremot anländer i tid så uppfattas detta som en lång väntetid. Kvällsfärjorna från Nynäshamn och Oskarshamn anländer efter det att kollektivtrafiken slutat gå för dagen. Även information om hur man kan resa kollektivt till och från färjelägena beskrivs av intressenterna som bristfällig. Allt detta sammantaget påverkar attraktiviteten för kollektivt resande negativt och gör såväl lokalbefolkningens som turisternas resor mer beroende av bil, vilket leder till ökad trängsel både i hamnområdet och på närliggande vägnät. Vid bokning av resebiljetter för att resa kollektivt till och från Gotland är resenären vidare hänvisad till flera olika aktörer och det saknas system för att boka hela resan på en och samma gång. Detta gör det svårt att skaffa sig en överblick och planera sin resa, vilket ytterligare minskar incitamenten att resa kollektivt till och från hamnarna i Gotlandstrafiken.

I Visby är möjligheterna att resa kollektivt till och från flygplatsen under stora delar av året begränsade, eftersom kollektivtrafiken endast trafikerar flygplatsen med en avgång på morgonen och en avgång på kvällen och därmed inte är anpassad till flygets avgångar. Detta leder till att resenärer är beroende av egen bil, taxi, cykel eller att promenera för att ta sig mellan flygplatsen och centrala Visby. Under en period om cirka 8 veckor på sommaren förbättras möjligheterna att resa mellan Visby och flygplatsen genom att flygbussar sätts in. Samtidigt innebär sommaren att ett stort antal turister besöker Gotland och Visby vilket i sin tur ökar trycket på kollektivtrafiken och flygbussarna. Representanter från Visby flygplats har beskrivit att detta tryck i perioder kan vara så pass stort att det knappt är möjligt att boka en taxi för att ta sig till eller från flygplatsen.

Tabell 3. Sammanfattning av problem i kopplingen mellan nod och stråk som framkommit under dialog.

Nr	Brist	Beskrivning
21	Köbildning väg 142 (Visby)	Trängsel i hamnen beskrivs påverka väg 142 (Färjeleden), särskilt under högsäsong, vilket leder till längre "turn around" tider, ökade utsläpp och kostnader för rederierna. Köbildning ökar den totala restiden.
22	Trafiksäkerhet väg 73 (Nynäshamn)	Kommunen lyfter trafiksäkerhetsbrister längs väg 73 i och med att vägen inte fullt ut är mötteseparerad. BK4-bärighet upphör söder om trafikplats Norvik.
23	Kommunens vägnät mellan E22 och Oskarshamns hamn	Trafik till och från färjeläget trafikerar det kommunala vägnätet som inte är öppet för BK4-fordon eller långa fordonståg.

24	Bristande möjligheter att resa med kollektivtrafiken till och från färjelägen	Kollektivtrafikens tidtabeller är svåra att synkronisera med färjetrafiken, framför allt under högsäsong och stora reshelger. Färjornas tidtabell blir mer oregelbunden. Leder till långa väntetider och minskat incitament för kollektivt resande. Information om hur man kan resa kollektivt till och från färjelägena beskrivs av intressenterna som bristfällig.
25	Bristande överblickbarhet och planeringsmöjlighet för kollektivtrafikresenärer som reser till och från Gotland	Bokning av kollektivtrafikresor till och från Gotland är komplicerat eftersom det kräver flera aktörer, vilket minskar överblick och planeringsmöjligheter.
26	Båtbuss körs ej över hela året	Destination Gotland erbjuder "båtbuss" mellan ett antal orter och färjeterminalen. Båtbussen körs dock endast mellan maj-november.
27	Bristande möjligheter att resa kollektivt till och från Visby flygplats	I Visby trafikeras flygplatsen av kollektivtrafik endast med en avgång på morgonen och en avgång på kvällen som inte är anpassad till flygets avgångstider. Gör resenärer beroende av bil eller taxi. Flygbussar går under cirka 8 veckor på sommaren, men under denna period är trycket på bussarna stort på grund av turismen.

2.9.4. Problem i stråk som framkommit under dialog

Nedan beskrivs de problem i stråk som framkommit i dialoger med intressenter och intervjuer med godsaktörer. En sammanfattning av inspelade brister, problem och behov återfinns i Tabell 4. Åtgärder med geografisk koppling återfinns i Figur 3 och Figur 4.

Representanter från Nynäshamn kommun och Stockholms hamnar lyfter väg 225 som problematisk, bland annat med hänsyn till trafiksäkerheten. Representanterna beskriver att det främst påverkar de närboende och oskyddade trafikanterna i stråket som rör sig längs med och korsar vägen. Väg 225 är idag den snabbaste och genaste vägen mellan hamnen i Nynäshamn och E4/E20 för transporter söderifrån och västerifrån, vilket innebär att incitamenten att välja en annan väg för tung trafik som kommer eller går i dessa riktningar är låg. Kommande tvärförbindelse Södertörn beskrivs vara en potentiell lösning till de upplevda problemen med väg 225, i och med att tvärförbindelsen innebär en ny länk med helt annan vägstandard, framkomlighet och trafiksäkerhet jämfört med väg 225. Vissa utpekade trafiksäkerhetsbrister längs väg 225 är redan planerade att åtgärdas. Dock kommer väg 225 även efter det att tvärförbindelsen färdigställts vara den geografiskt genaste vägen till och från Nynäshamn för trafik som kommer söderifrån och västerifrån.

När det kommer till längre och tyngre fordon är vägnätet i Stockholmsregionen inte fullt ut anpassat för detta vilket innebär begränsningar för möjligheterna att transportera gods till och från Gotland. Bärigheten längs väg 73 och väg 259 uppgår endast på delar till BK4 och väg 225 uppnår BK1. För väg 259 finns ytterligare begränsningar vid Orlångenbron där bärigheten endast uppgår till BK2 vilket begränsar möjligheten för godstrafiken att välja denna väg. Väg 73 är till stora delar öppet för långa fordonståg, men på en sträcka mellan trafikplats Gubbängen och Globenområdet i Stockholm är vägen inte öppnad för dessa fordon vilket innebär att väg 73 inte är sammankopplat med övrigt vägnät för långa fordonståg. Frågan om långa fordon på denna sträcka utreds av Stockholms stad och den kommande tvärförbindelsen innebär att dessa problem på sikt kommer att åtgärdas.

Representanter från Oskarshamn, Västervik och Region Kalmar län har beskrivit att de generellt ser infrastrukturen längs östkusten som bristfällig. Intressenterna lyfter E22 och att de anser att den på vissa sträckor är i dåligt skick vad gäller bärighet och mötesseparering och att detta får en negativ påverkan på såväl trafiksäkerheten, restiderna och möjligheterna att transportera gods till och från

Gotland. Ett exempel som lyfts är Verkebäcksbron som idag inte uppnår BK4-klass och därmed blir bron en flaskhals för tyngre transporter längs E22. Trafikverket har dock ett pågående arbete för att bygga om E22 för att förbättra såväl trafiksäkerhet som kapacitet på vägen. Delar av ombyggnationen har av ekonomiska skäl skjutits på framtiden, men kommer att slutföras.

Representanter från Oskarshamns kommun och hamnen i Oskarshamn beskriver att hamnen idag fyller en viktig funktion som hamn för skrymmande gods och att kommunen har genomfört anpassningar av den kommunala infrastrukturen för att möta denna utveckling. Samtidigt finns idag luckor i vägnätet för långa fordonståg på delar av E22 mellan Kalmar och Karlskrona samt exempelvis väg 40 och väg 37/47 genom inlandet mellan E22 och E4. Vad gäller E22 kommer denna del dock successivt öppnas upp i samband med att den pågående ombyggnationen av E22 färdigställs. För att öppna upp vägnätet genom inlandet krävs det dock med stor sannolikhet att åtgärder genomförs för att möjliggöra detta. Vidare finns begränsningar för dessa långa fordonståg via färjorna till Gotland. Destination Gotland uppger att färjorna idag maximalt kan ta två långa fordonståg per avgång. Dessa behöver lastas tidigt och tills dessa ekippage har lastats kan ingen lastning av färjornas mittfil ske och vid eventuell rundlastning kan långa fordonståg inte transporteras. På Gotland saknas idag ett vägnät för långa fordonståg. Sammantaget skapar detta begränsningar i möjligheten att transportera gods i öst-västlig riktning genom regionen samt till och från Gotland med de långa fordonstågen.

Planeringen av färjornas avgångs- och ankomsttider behöver balansera såväl näringslivets behov av transporter och resenärernas behov av att exempelvis kunna resa mellan Visby och Stockholm över dagen. Samtidigt medför detta att färjorna ankommer vid tider som är ogynnsamma för kollektivtrafikresenärer, exempelvis sent på kvällen. Detta blir särskilt ett problem på fastlandet, där långväga resenärer kan få utmaningar med att fortsätta sin resa utan att tvingas till långa väntetider eller att resan behöver fortsätta nästkommande dag. Kollektivresor i väst-östlig riktning, till exempel mellan Göteborg och Oskarshamn, är särskilt problematiska med långa restider och flera byten jämfört med resor mellan Göteborg och Nynäshamn. Även mer regionala resor, exempelvis från Norrköping till Oskarshamn, tar längre tid jämfört med resor mellan Norrköping och Nynäshamn. Även information om hur man kan resa kollektivt till och från färjelägena beskrivs av intressenterna som bristfällig.

Intervjuer med transportaktörer indikerar ett huvudsakligt behov av färjeavgångarna från fastlandet på kvällen samt avgångar från Visby under sen eftermiddag. De flesta av aktörerna är därmed över lag nöjda med dagens avgångstider och har anpassat sina verksamheter efter dessa. Samtalen med transportaktörerna ger dock en tydlig bild av att olika transportaktörer har olika behov och att det inte går att klumpa ihop alla transportaktörer som en homogen grupp. Bland annat lyfts att lastbilar som utför långväga transporter (så kallade fjärrtransporter) ibland ha svårt att hinna till dagens avgångar från fastlandet på kvällen då många godsavsändares gods inte är färdigt att lastas förrän under sen eftermiddag (klockan 15–16) vilket gör att det blir svårt att hinna till färjeavgångarna exempelvis från Skåne. Aktörer som huvudsakligen utför fjärrtransporter skulle därför föredra något senare avgångstider från Oskarshamn och Nynäshamn. Å andra sidan nämner transportaktörer som transporterar styckegods från terminaler nära Nynäshamn och Oskarshamn att de gärna skulle se något tidigare avgångar från fastlandet eftersom detta innebär tidigare ankomst i Visby. Detta då det med dagens ankomsttider i Visby (kring midnatt) innebär att det blir relativt tajt att sortera om gods för vidare distribution på Gotland dagen efter. Därtill lyfter vissa transportaktörer att de har behov av något senare avgångar från Visby under sen eftermiddag jämfört med idag eftersom det kan vara svårt att hinna till dessa avgångar från mer perifera delar av ön.

Nynäsbanan är på delar enkelspårig vilket till viss del bidrar till ökad störningskänslighet på järnvägen och därmed risk för förseningar i tågtrafiken. Den enkelspåriga utformningen bidrar även till låsningar i tågplaneuppläggen, där flexibiliteten blir lägre vilket försvårar för möjligheten att anpassa konkurrerande trafik inom pendeltågssystemet. Trafiken på Nynäsbanan domineras av pendeltåg,

medan godstrafiken till Stockholm Norvik hamn idag är relativt begränsad. Dagens anläggning har möjlighet att hantera godstrafik tillsammans med halvtimmestrafik för pendeltågen. Skulle pendeltågstrafiken däremot utökas till mer än tre pendeltåg per timme riskerar detta leda till en undanträngningseffekt av godstrafiken.

I Småland identifieras både Tjustbanan och Stångådalsbanan som flaskhalsar i järnvägssystemet av intressenterna. Båda dessa banor är enkelspåriga och är dessutom oelektrifierade och har ett föråldrat signalsystem. Detta begränsar vilka typer av tåg som kan använda banorna, vilket i sin tur negativt påverkar möjligheterna och incitamenten för såväl godstransporter som persontrafik på dessa sträckor. Tjustbanan fyller en viss roll för arbetspendling och långväga personresor medan Stångådalsbanan på sträckan Berga-Oskarshamn idag endast används för godstrafik. Banornas nytta begränsas av bangeometrin som leder till relativt låga hastigheter och därmed längre restider vilket får en negativ påverkan på järnvägens konkurrenskraft.

Tabell 4. Sammanfattning av problem i stråk som framkommit under dialog.

Nr	Brist	Beskrivning
28	Trafiksäkerhet och barriäreffekter väg 225 (Nynäshamn)	Väg 225 är idag den snabbaste och genaste vägen mellan hamnen i Nynäshamn och E4/E20 för transporter söderifrån och västerifrån. Incitamenten för tung trafik från dessa riktningar att välja en annan väg är låg. Nynäshamns kommun beskriver trafiksäkerhetsproblem och barriäreffekter.
29	Bristande tillgänglighet för längre och tyngre fordon väg 73, 225 och 259 (Nynäshamn)	Bärigheterna på de tre vägarna varierar. Inte fullt utbyggd till BK4. Lucka i nät för långa fordonståg i höjd med Skogskyrkogården. Väg 73 inte sammankopplat med övrigt nät för långa fordonståg.
30	Bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet E22	Intressenterna lyfter bristfällig infrastruktur i regionen vilket påverkar trafiksäkerhet och restider för trafik till och från Gotland. E22 inte fullt utbyggd till BK4, bland annat Verkebacksbron som blir en flaskhals för tyngre transporter.
31	Bristande tillgänglighet långa fordonståg till och från Oskarshamn	Luckor i vägnätet för långa fordonståg på delar av E22 mellan Kalmar och Karlskrona samt exempelvis väg 40 och väg 37/47 genom inlandet mellan E22 och E4.
32	Begränsningar för långa fordonståg på Gotlandsfärjan	Det finns begränsningar i att kunna lasta långa fordonståg på färjan till och från Gotland. Destination Gotland uppger att färjorna idag maximalt kan ta två långa fordonståg per avgång.
33	Svårigheter för långväga kollektivtrafikresenärer att resa vidare på fastlandet	Planering av avgångar efter näringslivets behov ger ogynnsamma tider för kollektivtrafikresenärer. Svårt för långväga resenärer att resa vidare på fastlandet utan övernattnig. Särskilt problematiskt i öst-västlig riktning från Oskarshamn. Även information om kollektivtrafiken till och från färjelägena beskrivs som bristfällig.
34	Störningskänslighet på Nynäsbanan	Järnvägen är enkelspårig vilket ger en ökad störningskänslighet och låsningar i tågplaneuppläggen (beroenden i pendeltågssystemet). Utökning av pendeltågstrafiken riskerar tränga undan godstrafiken.
35	Långa restider och begränsade möjligheter till trafikering Tjust- och Stångådalsbanan	De båda banorna beskrivs som flaskhalsar. Båda banorna är enkelspåriga, oelektrifierade och har ett föråldrat signalsystem vilket begränsar trafikeringen. Bangeometrin begränsar hastigheterna vilket leder till längre restider.

2.9.5. Sammanfattande analys

Personresor

Möjligheten att åka mellan fastlandet och Gotland är av naturliga skäl begränsad. Under lågsäsong avgår generellt en till tre färjor per dag. Under högsäsong ökar antalet avgångar men under denna period är det också betydligt fler resenärer. De allra flesta reser med bil (det vill säga att bilen tas med på färjan). Under framför allt högsäsong beskriver intressenterna att det blir trångt i hamnarna med många bilar i kö in och ut från färjorna, samt att det är många som vill hämta och lämna passagerare. Trängseln beskrivs leda till längre restider och att köbildningen snabbt kan spridas ut på det allmänna vägnätet.

Bilen, i jämförelse med kollektivtrafiken, upplevs samtidigt som det smidigaste och oftast snabbaste färd sättet för att resa till och från Gotland. Framför allt när resan börjar eller slutar i en annan ort än Visby eller Oskarshamn. Väntetiderna på kollektivtrafiken kan bli långa. Detta gäller framför allt för färjornas kvällsturer, som anländer så pass sent att kollektivtrafikutbudet är begränsat eller helt slutat gå för dagen. Incitamentet att resa utan att ha bil är med andra ord relativt lågt. En ytterligare faktor till bilens konkurrensfördel är att många reser med bagage och det kan upplevas besvärligt att bära runt på bagaget långa sträckor.

I dagsläget sker merparten av resorna till och från Gotland via Nynäshamn, trots att restiden med färjan via Oskarshamn i stort sett är densamma. En möjlig delförklaring till varför merparten av resenärerna söker sig till Nynäshamn, trots att vissa regioner geografiskt ligger inom rimligt avstånd från Oskarshamn, beskrivs av intressenterna i Kalmarregionen bero på att restiderna till och från Oskarshamn. Det finns en uppfattning bland intressenterna att infrastrukturen i Kalmarregionen bidrar till längre restider och att resande från exempelvis Linköping och Norrköping därför väljer att söka sig mot Nynäshamn för att den totala restiden på så sätt blir kortare. Trafikverket har ett pågående arbete med att rusta upp E22 genom Kalmar men vissa länkar kvarstår ännu. Detta blir även tydligt när kollektiva transporter jämförs; ligger destinationen utanför Kalmar län kan kollektivtrafiken inte konkurrera med bilen sett till restiderna. Detta har mildrats något genom den båtbus som Destination Gotland kör till och från ett antal orter. Men för de resor som sker via den ordinarie kollektivtrafiken är restiderna ofta långa eller kräver ett antal byten. För godstrafiken framträder ingen större skillnad mellan Nynäshamn och Oskarshamn (avseende antalet godsmeter). Många personresor går med flyg från Visby. I dagsläget (november 2024) går det direktflyg till Stockholm (Arlanda, Bromma) samt Göteborg och Malmö på helgerna. Flyget, via Bromma, har möjliggjort för resenärer att besöka Stockholm med omnejd under dagen för att till exempel medverka vid affärsmöten. I september 2024 meddelade BRA att de från och med årsskiftet 2024/2025 ingått ett avtal med SAS och kommer i och med det att sluta flyga i egen regi via Bromma. Detta beslut ger andra förutsättningar vad gäller flygförbindelserna, med en förbättrad tillgänglighet till övriga landet via Arlanda samtidigt som tillgängligheten till Stockholm (via Bromma) försämras. I samband med denna förändring kommer morgonflyg att erbjudas till Arlanda, men de gotländska intressenterna menar att dessa inte täcker upp för det behov som finns. Under högsäsong utökas flygutbudet till fler direktdestinationer i Sverige och Norden, vilket innebär att tillgängligheten till andra delar av landet förbättras ytterligare. Visby flygplats trafikeras generellt inte av kollektivtrafik utan resenärer är hänvisade till egen bil eller taxi. Ett arbete pågår dock med ett nytt stadsbusslinjenät som i framtiden kommer göra det möjligt att resa kollektivt till och från Visby flygplats.

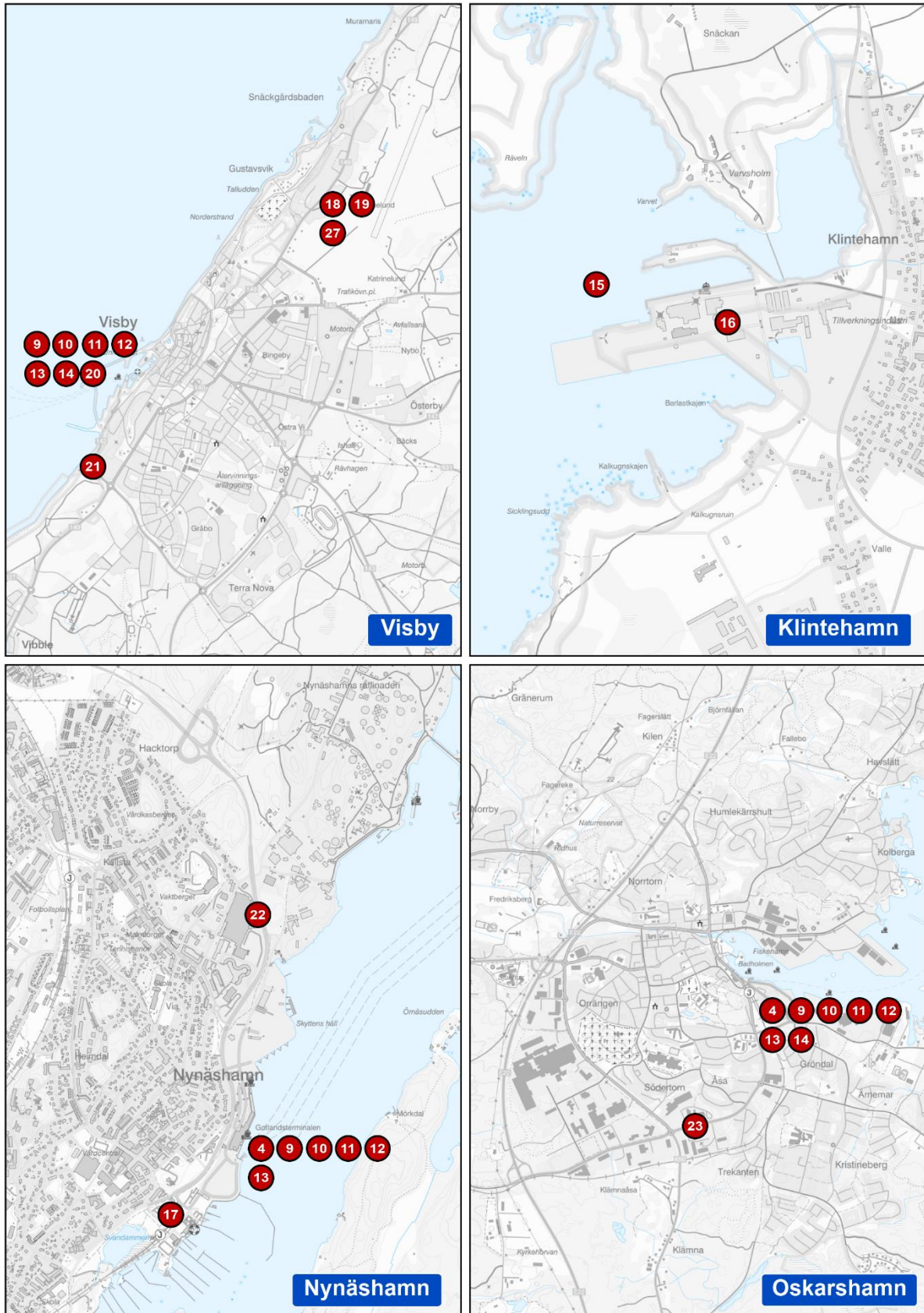
Godstransporter

Merparten av de transport- och godsaktörer som intervjuats inom ramen för studien tycker över lag att tillgängligheten till och från Gotland är bra. Det finns en förståelse att en ö inte kan ha samma tillgänglighet som en region på fastlandet och transport- och godsaktörer har därför anpassat sina verksamheter efter de förutsättningar som råder.

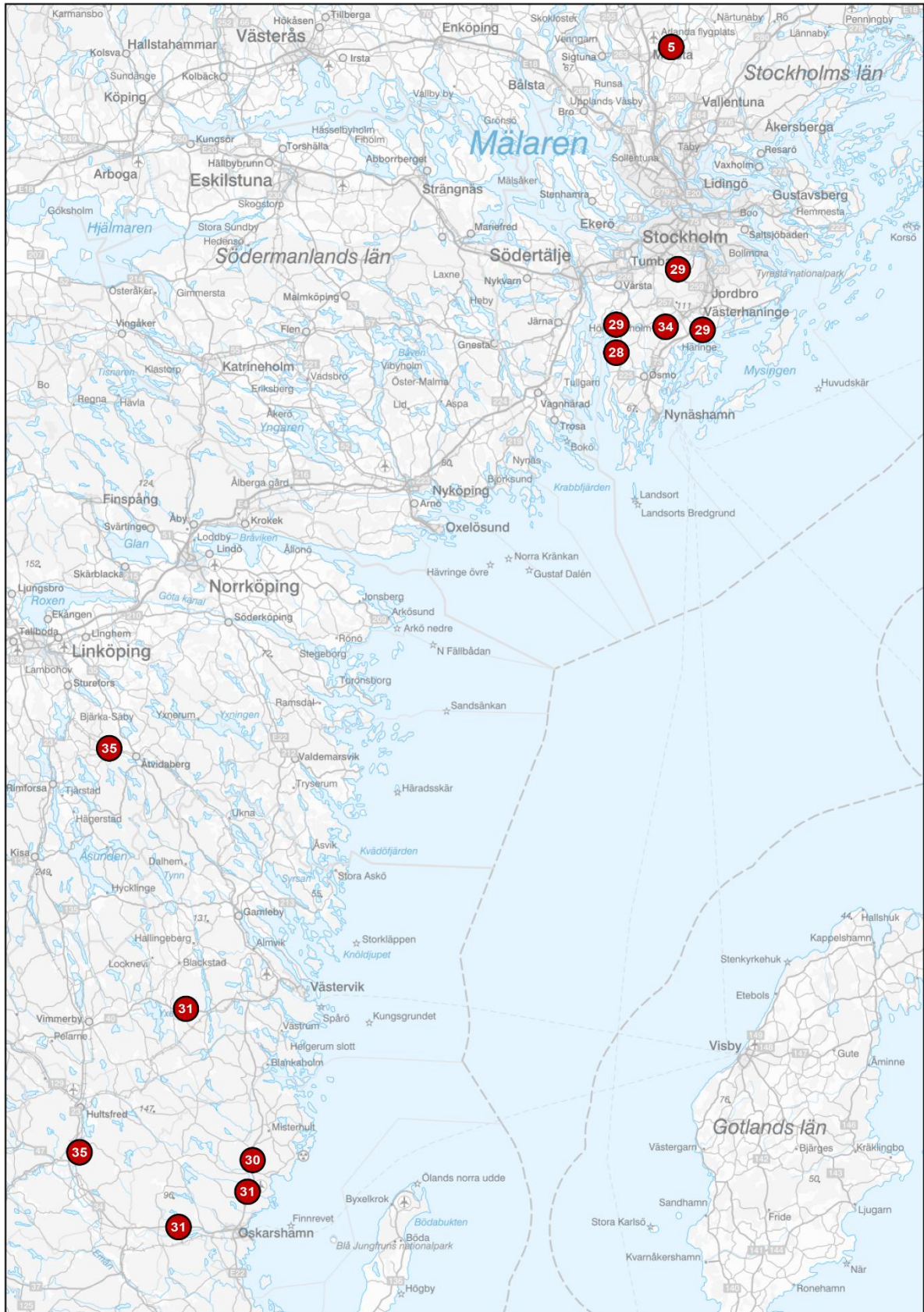
En betydande del av godset till och från Gotland går idag via lastbil som använder sig av samma hamnar och samma infrastruktur som persontransporterna vilket bidrar till de problem som intressenterna lyft gällande hamnarna. Hamnarna i Oskarshamn och Nynäshamn står även inför stora investeringar kopplat till upprätthållen standard samt en kommande utveckling med alternativa drivmedel för såväl väg- som sjötrafiken. För att möjliggöra konkurrenskraftiga godstransporter pekar transport- och godsaktörer på vikten av bra öppettider och effektivitet i hamnarna (minskade tider innan och efter avgång och ankomst). Även serviceutbudet i hamnarna anses viktigt både idag och i framtiden. Bland annat nämns, ytor för uppställning och parkering, möjligheter för laddning av el-lastbilar och el för kylaggregat som viktiga tjänster.

Generellt finns det ”luckor” i transportsystemet för såväl BK4-fordon som långa fordonståg i såväl Kalmar- som Stockholmsregionen vilket innebär begränsningar för möjligheten att transportera gods med den typen av fordon. Det anses även viktigt att noder och färjetrafik är i samklang med utvecklingen i vägnätet avseende utvecklingen exempelvis av BK4, långa fordonståg och laddinfrastruktur. Om inte hamnarna och färjetrafiken möjliggör samma transportlösningar blir det svårt för godstransporterna till och från Gotland att förbli konkurrenskraftiga på sikt.

Gotlands läge som ö är en utmaning när det kommer till försörjning av insatsvaror och gods. En störning i färje- och/eller flygtrafiken kan få stora konsekvenser för såväl näringsliv som civilsamhället. Och påverkar även gods- och transportaktörers effektivitet och möjlighet till konkurrenskraftiga transporter.



Figur 3. Inspelade brister, problem och behov med geografisk koppling i och omkring noder. Nummer avser brister i kapitel 2.9, ej åtgärder. Placering är schematisk.



Figur 4. Inspelade brister, problem och behov med geografisk koppling vid noder och stråk. Nummer avser brister i kapitel 2.9, ej åtgärder. Placering är schematisk.

3 Pröva tänkbara lösningar

Trafikverket tillämpar den så kallade fyrstegsprincipen vid planeringen av tänkbara åtgärder och ställningstaganden. Fyrstegsprincipen utgår från att transportsystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn och att hitta bästa åtgärder för att lösa problem eller brister i transportsystemet. Genom att använda detta förhållningssätt kan resursslöseri och onödiga negativa effekter undvikas. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur, se Figur 5.



Figur 5. Trafikverkets fyrstegsprincip.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

1. **Tänk om** - Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. **Optimera** - Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. **Bygg om** - Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. **Bygg nytt** - Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Hållbart resande lägger tyngdpunkten på de två första stegen, som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval. Det är viktigt att föra en kontinuerlig diskussion om hur resandet kan optimeras så långt som möjligt.

3.1. Studerade åtgärder

I Tabell 5 samt Bilaga 6 nedan finns en samlad redogörelse av de åtgärder som studerats i utredningen. Denna redogörelse innehåller såväl de åtgärder som gått vidare som de som valts bort. Då samtliga studerade åtgärder är av övergripande och strategisk karaktär har kostnader för åtgärderna inte bedömts i detta skede, varför kolumnen "Uppskattad kostnad" inte redovisas i Tabell 5. Även kolumnen "Steg enligt fyrstegsprincipen" redovisas ej då samtliga åtgärdsförslag är utredningsförslag. Mål och måluppfyllelse finns redovisat i Bilaga 7.

Tabell 5. Studerade åtgärder.

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
1	<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>	<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>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>Tillgänglighetstrategi Gotland – Behovsanalys & strategisk målbild för tillgängligheten till och från Gotland</p> <p>(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.</p> <p>Ekonomisk analys och kravspecifikation för framtida trafiklösning</p> <p>(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 kostnadsbilden. 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</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
					<p>frågan om differentierad trafik och varierande biljettpriser beroende på överfartstid prövas. Slutligen, tydliggör strategier för att uppnå de uppsatta krav och mål.</p> <p>Bjud in till marknadsdialog (görs delvis redan idag) (6) Genomför marknadsdialog med marknadens aktörer, för att förstå och resonera om vilka faktorer som marknaden anser är konkurrenshämmande</p> <p>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.</p>
2	<p>Utbrett missnöje bland resenärer och transportörer, främst avseende höga biljettpriser för färjeöverfart.</p>	<p>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-resan-perspektiv.</p>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
3	<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>	<p>Aktualisering av riksintressen i hamnarna avseende utrymme och vid behov uppdatering av riksintressepreciseringarna för aktuella hamnar.</p>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
4	<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. Det har under arbetet med åtgärdsvalsstudien funnits otidigheter kring vad som gäller för upphandling av färjetrafiken (behovsanalys och bedömningskriterier).</p>	<p>Trafikverket ökar transparens och informationsspridning kring myndighetens behovsanalys och bedömningskriterier för tillgänglighet i upphandlingen av färjetrafik.</p>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Nej</p>	<p>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 tillgänglighetsmodellen med dess kriterier).</p> <p>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.</p>
5	<p>Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland.</p>	<p>Inrätta samverkansforum för att diskutera strategiska frågor avseende tillgängligheten till och från Gotland ur ett helaresan perspektiv.</p>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p> <p>Exempel på frågor att hantera:</p> <ul style="list-style-type: none"> * 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)

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
6	Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland och att statens intressen i hamnarna är otydliga.	Utred för- och nackdelar samt möjligheter för en statlig långsiktig avsiktsförklaring vad gäller tillgänglighet för person- och godstransporter till och från Gotland	Låg-medel genomförbarhet	Nej	Långsiktig avsiktsförklaring handlar om att tydliggöra hur staten långsiktigt ser på tillgängligheten till och från Gotland. Vilka hamnar ska den upphandlade trafiken utgå från? Lås förutsättningarna för att undvika att frågan "kastats upp i luften" inför varje upphandling. Hur ska näringslivets behov av transporter tillgodoses? Går ej vidare då ersatt av åtgärd 1.
7	Luckor i transportsystemet (vägnät, hamn osv) för långa fordonståg som gör att det inte finns ett heltäckande nät. 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).	Utred möjligheter för långa och tunga fordonståg att kunna trafikera färjor och vägnät till och från Gotland	Medel-hög genomförbarhet	Ja	<p>På Gotland finns inget utpekade 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.</p> <p>* Fördjupade samtal med transportaktörer med start/ mål Gotland rekommenderas för att ytterligare förstå behovet av långa fordonståg och BK4.</p> <p>* 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.</p> <p>* Behov av anpassningar på det kommunala vägnätet som kopplar samman statliga vägar med hamnarna behöver sammanställas.</p> <p>* Behov av eventuella anpassningar i hamnarna för att effektivt kunna ta emot och hantera tunga- och långa fordonståg bör studeras.</p>
8	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Utreda möjligheten för ökade flygtransporter genom att subventionera/upphandla flygtrafik.	Låg-medel genomförbarhet	Nej	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

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
					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).
9	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Fortsätt dialog för att möjliggöra större tester med flygplansmodeller som går på el, vätgas/bränsleceller eller andra hybridmodeller.	Medel genomförbarhet	Ja	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.
10	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	Fortsätt och upprätthåll dialog med flygbolag om behov	Medel-hög genomförbarhet	Ja	Pågår redan.
11	Bokning av biljetter för att resa kollektivt till och från Gotland sker genom flera olika aktörer och system vilket ger sämre överblickbarhet.	Fortsätt och upprätthåll dialog om möjlighet att koppla samman system för att erbjuda information/biljettköp i ett samlat system	Hög genomförbarhet	Ja	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.
12	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	Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Visby hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för	Hög genomförbarhet	Ja	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.

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
	<p>"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>	att förstå var problemen uppstår.			<p>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).</p>
13	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.	Utred behov av muddring av farled in mot Klintehamns hamn med anledning av framtida fartygsmodeller	Hög genomförbarhet	Ja	<p>Utredning och ev. åtgärd på längre sikt. Godsaktörer har inte indikerat något problem i dagsläget men att det på sikt kan komma att krävas.</p> <p>Sjöfartsverket behöver involveras då de kommer att utföra farledsanalysen.</p>
14	Logistikytorna i Klintehamns hamn räcker till i dagsläget men kan behöva utökas på sikt	Peka ut framtida logistikytor i Klintehamn	Hög genomförbarhet	Nej	<p>Åtgärd på längre sikt. För att säkerställa att intresset finns utpekat i händelse av att hamnen i Klintehamn behöver byggas ut, ex. till följd av utökad tåktbrytning eller annan anledning. Genomförs förslagsvis samordnat med åtgärd 13 (muddring av farled).</p> <p>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.</p>
15	I dagsläget saknas kollektivtrafik till och från Visby flygplats anpassad till flygets avgångstider (bortsett från cirka 8 veckor under	Säkerställ kollektivtrafikförsörjning till och från Visby flygplats med reguljär	Hög genomförbarhet	Nej	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.

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
	sommaren) vilket gör resenärer beroende av bil och taxi.	kollektivtrafik eller liknande			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.
16	Möjlighet att mellanlagra flygbränsle saknas idag på Gotland. Gör flygtrafiken sårbar i händelse av störningar av leverans av flygbränslet.	Utred behov och möjlighet att mellanlagra flygbränslen på Gotland.	Hög genomförbarhet	Ja	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.
17	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.	Utred åtgärder för att öka det kollektiva resandet till och från hamnen i Visby.	Hög genomförbarhet	Nej	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).
18	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.	Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Visby för långväga godstransporter.	Hög genomförbarhet	Ja	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.

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
19	Transportaktörer uppger att hamnens öppettider på kvällen gör det ineffektivt att hämta släp och trailers.	Inled dialog med transportaktörer kring service i Visby hamn	Hög genomförbarhet	Ja	Svarar hamnen mot den service som transportaktörer efterfrågar? Ex. vad gäller öppettider, men även annan service.
20	<p>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.</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>	<p>Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Nynäshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår.</p>	Hög genomförbarhet	Ja	<p>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.</p> <p>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.</p>
21	<p>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.</p>	<p>Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Nynäshamn för långväga godstransporter</p>	Hög genomförbarhet	Ja	<p>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.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
22	Oskyddade trafikanter genar över infarten till färjetterminalen och skyltningen beskrivs som bristande.	Utreda åtgärder för ett tryggare, mer gent och tydligt gångstråk från Nynäshamns station och färjetterminalen	Medel genomförbarhet	Ja	Utreda möjligheten till ett genare stråk över kommunens fastighet mot färjetterminalen. 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.
23	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.	Fortsätt diskussioner om samlokalisering av flyttad in- och utfart till Gotlandsterminalen i Nynäshamn.	Låg-medel genomförbarhet	Ja	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.
24	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.	Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Oskarshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår.	Hög genomförbarhet	Ja	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.

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
25	<p>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.</p>	<p>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.</p>	Hög genomförbarhet	Ja	<p>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.</p>
26	<p>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.</p>	<p>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.</p>	Hög genomförbarhet	Ja	<p>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.</p> <p>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?</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
27	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>Medel genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p>
28	<p>Utökning av pendeltågstrafiken riskerar tränga undan godstrafiken.</p>	<p>Utred behov av ytterligare åtgärder på Nynäsbanan för att tillgodose ökad pendeltågstrafik</p>	<p>Låg-medel genomförbarhet</p>	<p>Nej</p>	<p>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.</p>
29	<p>Svårt för kollektivtrafikresenärer att ta sig vidare för till orter utanför Visby.</p>	<p>Utred förutsättningar för direktbussar under högsäsong från norra och södra Gotland till T-centralen i Stockholm</p>	<p>Medel-hög genomförbarhet</p>	<p>Nej</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
30	<p>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.</p>	<p>Utred åtgärder för att minska störningar i trafiken samt åtgärder vid störning på Nynäsbanan</p>	<p>Låg-medel genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p>
31	<p>Det är svårt för långväga kollektivtrafikresenärer att resa till och från Oskarshamn utan övernattning. Destination Gotlands båtbus, möjliggör kollektivt resande till och från Gotland på fastlandet, men under delar av året är tjänsten begränsad.</p>	<p>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.</p>	<p>Medel-hög genomförbarhet</p>	<p>Nej</p>	<p>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.</p>
32	<p>Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland och att statens intressen i hamnarna är otydliga. Dagens upphandlingsmodell av Gotlandstrafiken har historiskt lett till bristande konkurrens med höga kostnader för staten samt</p>	<p>Utred Västerviks roll för den långsiktiga hållbara tillgängligheten för Gotland</p>	<p>Medel-hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>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.</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
	resenärer och transportörer som följd.				<p>* Om behov av reservhamn finns är Västervik är en av dessa?</p> <p>* Om en linje från Västervik kan ge kostnadsminskningar kopplat till kortare överfart.</p> <p>Behov utifrån beredskap bör inkluderas i genomförande av denna åtgärd. Överväg att komplettera scenarioanalys för sjöfart med Västervik.</p> <p>Västerviks kommun ser synergier med att utredningen samordnas med kommunens framtagande av underlagsmaterial till ny kommande översiktsplan.</p>
33	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.	Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Nynäshamn) och därmed bidrar till minskad köbildning.	Medel-hög genomförbarhet	Ja	<p>Som komplement till åtgärd 20.</p> <p>Exempel på sådana åtgärder:</p> <p>* Automoorning, dvs plattor som med hjälp av vakuüm "suger in" fartyget till kaj.</p> <p>* Speedgate, dvs automatisk incheckning</p>
34	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.	Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Oskarshamn) och därmed bidra till minskad köbildning.	Medel-hög genomförbarhet	Ja	<p>Som komplement till åtgärd 24.</p> <p>Exempel på sådana åtgärder:</p> <p>* Automoorning, dvs plattor som med hjälp av vakuüm "suger in" fartyget till kaj.</p> <p>* Speedgate, dvs automatisk incheckning</p>
35	Trängsel och köer i Visbys hamn vid lastning och lossning av färjorna, mest påtagligt under högsäsong. Köbildningen påverkar även omkringliggande	Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Visby) och därmed	Medel-hög genomförbarhet	Ja	<p>Som komplement till åtgärd 12.</p> <p>Exempel på sådana åtgärder:</p> <p>* Automoorning, dvs plattor som med hjälp av vakuüm "suger in" fartyget till kaj.</p> <p>* Speedgate, dvs automatisk incheckning</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
	vägnät (bland annat väg 142 "Färjeleden") och riskerar leda till längre "turn around-tider" för färjetrafiken.	bidra till minskad köbildning.			
36	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.	Anpassa kollektivtrafik och färjetrafiken till varandra genom att exempelvis använda skarpare passningskrav vid upphandling av färjetrafik för att bättre passa kollektivtrafiken eller att se över om kollektivtrafiken kan anpassas till högtrafik i större utsträckning.	Medel-hög genomförbarhet	Ja	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Idag är exempelvis Nynäsbanans trafik riktad mot färjornas vintertidtabell. Ett alternativ kan vara att se över om denna kan justeras för att anpassas till högtrafik(sommar). Systemstyrgrupp pendeltågensutveckling (ett gemensamt forum med Trafikförvaltningen och Trafikverket) kan vara ett relevant forum att lyfta frågan i.</p>
37	Hamnarna Visby, Nynäshamn och Oskarshamn står inför behov av investeringar för att bibehålla standard och funktionalitet. Behovet varierar från	Utred och kartlägg behov av investeringar i hamnarna för att säkra ett robust stråk mellan Gotland och fastlandet. Utred	Hög genomförbarhet	Ja	<p>Region Gotland, Stockholms hamnar och Smålands hamnar har huvudansvar för genomförandet i sina respektive hamnar.</p> <p>Utredningen bör studera investeringar utifrån flöden och behov för samtliga trafikslag (gods, bilar och behov för personer som reser med kollektivtrafik).</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
	terminalbyggnader till kajer och godshanteringsytor.	finansieringsmöjligheter för att genomföra investeringar.			<p>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.</p> <p>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).</p>
38	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.	Ansvariga aktörer har en dialog om framtidens fartygsbränsle och fartygsflotta. Finansiering av eventuella investeringar diskuteras.	Medel-hög genomförbarhet	Ja	<p>Trafikverket (nationell planering) är sammankallande, men övriga deltagande organisationer har också ett ansvar för denna åtgärd.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
39	Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes	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.	Låg-medel genomförbarhet	Ja	<p>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.</p> <p>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).</p> <p>Åtgärd behöver ta avstamp i denna åtgärdsvalsstudie samt regeringsuppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt.</p>
40	Väg 225 är genaste vägen mellan Nynäshamn och E4/E20 för tung trafik söderifrån/västerifrån, vilket	Dialog med näringslivsaktörer kring val av rutt för	Hög genomförbarhet	Ja	Åtgärden föreslås ingå som en del i samverkansforum. Även när Tvärförbindelsen har öppnat, kommer väg 225 fortsatt att vara ett viktigt stråk för godstrafik i och med att det är en primär länsväg.

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
	<p>gör att incitamenten att välja annan väg idag är låg. Nynäshamns kommun beskriver trafiksäkerhetsproblem och barriäreffekter längs väg 225. På sikt kommer Tvärförbindelse Södertörn att öppna, vilket skapar en ny länk med annan standard, framkomlighet och trafiksäkerhet jämfört med väg 225.</p>	<p>godstransporter i östra Mälardalen och till och från Gotland</p>			
41	<p>Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes</p>	<p>Utred konsekvenser av att flyget slutar trafikera Bromma flygplats (inklusive eventuell permanent nedläggning av Bromma) med fokus på tillgänglighet till och från Gotland</p>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>Majoriteten av resande från Visby flygplats har sin målpunkt i Stockholm och flygresornas fyller till stor del en funktion för arbetspendling. Flyg via Arlanda, i stället för Bromma, kan innebära försämrad tillgängligheten i form av längre restider samt högre kostnader för resenärer. I en sådan utredning bör även effekter på arbetspendling och kompetensförsörjning för näringslivet på Gotland studeras.</p> <p>Utredningen behöver ta avstamp i denna åtgärdsvalsstudie samt regeringsuppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt.</p>
42	<p>Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland</p>	<p>Utred samverkan mellan flyg- och sjötrafik för att förbättra tillgängligheten till Gotland</p>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>Åtgärd behöver analysera hur flyg- och sjötrafik kan samordnas och komplettera varandra för att bättre tillgodose Gotlands tillgänglighetsbehov. Utredningen ska beakta resenärernas olika behov samt ekonomiska och miljömässiga faktorer. Exempel från öregioner i Europa, kan studeras för att ge ett omvärldsperspektiv och identifiera relevanta lösningar. Att utöka kunskapen genom att studera liknande europeiska öar kan ge ett mer holistiskt perspektiv på hur olika trafikmodeller kan anpassas och förbättras för att möta både invånarnas och turismens behov. Trafikverket ser en möjlighet att studera denna fråga i samverkan med forskningsinstitut och universitet/högskolor genom FoU-medel som kan sökas</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
					<p>via Trafikverket. Dessutom finns möjlighet att inom ramen för Trafikverkets program för examensarbeten (studenter) belysa denna fråga.</p> <p>Denna utredning är starkt sammanlänkad med åtgärd 1 och behöver föregå punkt 5 i åtgärd 1. Utredningen behöver ta avstamp i denna åtgärdsvalsstudie samt regeringsuppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt.</p>
43	<p>Upplevd brist från intressenter vad gäller möjligheter att resa kollektivt till och från färjeläge. Bland annat bristfällig information om hur man kan resa kollektivt till och från färjelägena.</p>	<p>Skapa mer tillgänglig kollektivtrafik genom förbättrad information på färjorna, vid färjelägena och vid bokning av resa</p>	<p>Medel-hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>Respektive region är huvudansvarig för genomförandet av åtgärden sina respektive hemlän/hamnar. Region Kalmar län föreslås få en samordnande roll.</p> <p>Åtgärden kan handla om att förbättra information om kollektivtrafik på färjorna. Exempelvis infoskärmar och/eller skyltning vid in- och utgång om vart man går för att hitta sin närmaste hållplats och station, vilka destinationer man kan nå och när samt hur man köper biljett.</p> <p>Åtgärden kan även handla om att förbättra informationen om kollektivtrafik i samband med att resenären bokar sin färjebiljett, exempelvis direkt på bokningssidan samt i bokningsbekräftelse. Det finns möjligheter att använda trafikavtal i upphandling av färjetrafik för att trycka på ökad samverkan med nodaktörer (samverkansansvar) för att underlätta för kollektivtrafikresenärer. Åtgärden är sammanlänkad med åtgärd 36.</p>
44	<p>Bristande och osäkra flygförbindelser inrikes</p>	<p>Ändra nödförfarande (enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008).</p>	<p>Låg genomförbarhet</p>	<p>Nej</p>	<p>Nödförfarande enligt lufttrafikförordningen gäller endast trafik som redan har allmän trafikplikt och tidigare avtal. Om trafik på dessa linjer skulle upphöra av någon anledning (t.ex om det upphandlade bolaget går i konkurs) så innebär nödförfarandet att regeringen kan ta beslut om särskilt upphandlad trafik för att snabbt få till trafik. Nödförfarandet gäller inte kommersiellt drivna linjer. Under pandemin införde regeringen temporär allmän trafikplikt på åtta linjer (bland annat</p>

Nr.	Problem/brist/ behov	Åtgärder	Bedömning genomförbarhet	Gå vidare Ja/Nej	Allmän kommentar samt motiv till eventuell bortsortering
					<p>Arlanda-Visby) och Trafikverket fick i uppdrag att upphandla flygtrafik för dessa. Den temporära allmänna trafikplikten förlängdes tre gånger.</p> <p>Det har sedan 2018 pågått diskussioner i EU att revidera förordningen för nödförfarande med syfte att snabba upp processen för nödförfarandeupphandling. Men under samtliga år sedan dess så har varje ordförandeland valt att nedprioritera frågan. Att ändra nödförandet för att inkludera kommersiellt drivna linjer har inte funnits med i diskussionerna. Att ändra nödförandet är avhängigt ändringar som EU måste genomföra och den politiska viljan finns inte som det ser ut nu.</p>
45	<p>Upplevd brist från intressenter på långsiktighet för tillgängligheten till och från Gotland och att statens intressen i hamnarna är otydliga.</p>	<p>Utred möjligheten att Trafikverket ska kunna äga avtalen om kajplats och tillgång till hamn i stället för att rederiet gör det (som idag).</p>	<p>Hög genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>I dagens upphandling för färjetrafik till och från Gotland har rederiet avtal med respektive hamn om kajplatser och tillgång till hamn. Tillgången betalas av Trafikverket genom trafikavtalet med upphandlat rederi. Ett upplägg där Trafikverket äger avtalet om tillgång till hamn skulle kunna förbättra konkurrenssituationen och bidra till ökad robusthet/säkerhet vad gäller åtkomst till kaj och hamn. Finns även en säkerhetsaspekt i att staten, i stället för att rederiet, äger avtal för tillgång till hamn.</p> <p>Utredningen är sammanlänkad med åtgärd 3. Utredningen behöver ta avstamp i denna åtgärdsvalsstudie samt i tidigare slutfört regeringsuppdrag för att analysera alternativa modeller för färjetrafik till Gotland (TRV 2020/81427).</p>
46	<p>Upplevd brist från intressenter vad gäller möjligheter att resa kollektivt till och från färjeläge.</p>	<p>Utred möjligheterna med direkttåg (ett så kallat "Gotlandståg") mellan Stockholm och Nynäshamn. Direkttågen är anpassade efter färjans ankomster och avgångar</p>	<p>Medel genomförbarhet</p>	<p>Ja</p>	<p>Under åtgärdsvalsstudien har det förts en dialog om att det borde kunna finnas kapacitet för att kunna köra ett sådant "Gotlandståg". Vidare diskussioner behöver föras om förutsättningar, effekter, upplägg, ansvar för genomförande av sådant "Gotlandståg" med mera. Systemstyrgrupp pendeltågensutveckling (ett gemensamt forum med Trafikförvaltningen och Trafikverket) kan vara ett relevant forum att lyfta frågan.</p>

3.2. Förslag till paketering

Nedan presenteras förslag till paketering av de föreslagna åtgärder som beskrivits ovan i sex tematiska paket: *Paket Övergripande*, *Paket Överfart*, *Paket Stråk*, *Paket Gotland*, *Paket Nynäshamn* och *Paket Oskarshamn*. Ansvariga aktörer framgår i kursivt under respektive åtgärd inom parentes, **med huvudansvarig aktör fetmarkerad**.

I paketering redovisas endast de åtgärder som bedöms möjliga att genomföra. Åtgärder som av olika anledningar valts bort (se kolumnen näst längst till höger i ovan Tabell 5), har inte paketerats.

3.2.1. Paket Övergripande

I *Paket Övergripande* samlas förslag till åtgärder som är av administrativ karaktär, till exempel resvaneundersökningar eller samverkansforum. I paketet ingår också åtgärder som berör större geografiska områden i ett hela-resan perspektiv.

Paket Övergripande

Åtgärdsförslag

- **Nr 2:** 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-resan-perspektiv. (*Trafikverket (nationell planering)*, *Rederiet (Destination Gotland)*, *Region Gotland*).
- **Nr 3:** Aktualisering av riksintressen i hamnarna avseende utrymme och vid behov uppdatering av riksintressepreciseringarna för aktuella hamnar. (*Trafikverket (regional planering)*, *berörda kommuner och hamnar*).
- **Nr 5:** Inrätta samverkansforum för att diskutera strategiska frågor avseende tillgängligheten till och från Gotland ur ett hela-resan perspektiv. (*Trafikverket (nationell planering, sammankallande)*, *Region Gotland*, *Rederiet (Destination Gotland)*, *Region Kalmar län*, *Region Stockholm*, *Nynäshamns kommun*, *Oskarshamns kommun*, *hamnbolagen*, *transportörer och andra näringslivsaktörer*).
- **Nr 7:** Utred möjligheter för långa och tunga fordonståg att kunna trafikera färjor och vägnät till och från Gotland (*Trafikverket (nationell planering)*, *Rederiet (Destination Gotland)*, *Region Gotland*, *Stockholms stad*, *Stockholms hamnar*, *Smålands hamnar*).
- **Nr 11:** Fortsätt och upprätthåll dialog om möjlighet att koppla samman system för att erbjuda information/biljettköp i ett samlat system (*Region Gotland*, *Region Stockholm*, *Region Kalmar län*, *Rederiet (Destination Gotland)*, *Trafikverket (nationell planering genom upphandling av rederi)*, *övriga relevanta kollektivtrafikleverantörer*).
- **Nr 36:** Anpassa kollektivtrafik och färjetrafiken till varandra genom att exempelvis använda skarpare passningskrav vid upphandling av färjetrafik för att bättre passa kollektivtrafiken eller att se över om kollektivtrafiken kan anpassas till högtrafik i större utsträckning. (*Trafikverket (nationell planering sammankallande)*, *Region Gotland*, *Region Kalmar län*, *Region Stockholm*, *Rederiet (Destination Gotland)*).
- **Nr 37:** Utred och kartlägg behov av investeringar i hamnarna för att säkra ett robust stråk mellan Gotland och fastlandet. Utred finansieringsmöjligheter för att genomföra investeringar. (*Region Gotland*, *Stockholms Hamnar*, *Smålands hamnar*, *kommunerna*, *Trafikverket (regional planering)*).
- **Nr 38:** Ansvariga aktörer har en dialog om framtidens fartygsbränsle och fartygsflotta. Finansiering av eventuella investeringar diskuteras. (*Trafikverket (nationell planering sammankallande)*, *Region Gotland*, *Stockholms Hamnar*, *Smålands hamnar*, *Destination Gotland*).
- **Nr 40:** Dialog med näringslivsaktörer kring val av rutt för godstransporter i östra Mälardalen och till och från Gotland (*Trafikverket (regional planering)*, *Region Stockholm*, *Nynäshamns kommun*, *Stockholms hamnar*).
- **Nr 45:** Utred möjligheten att Trafikverket ska kunna äga avtalen om kajplats och tillgång till hamn i stället för att rederiet gör det (som idag) (*Trafikverket (nationell planering)*).

3.2.2. Paket Överfart

I *Paket Överfart* samlas förslag till åtgärder som direkt berör själva överfarten mellan Gotland och fastlandet. Utförligare beskrivningar av de redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärderna återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning. Utöver de två regeringsuppdrag som presenteras nedan pågår även ett arbete med regeringsuppdrag för att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt. Regeringsuppdraget kommer att slutredovisas i januari 2025.

Paket överfart

Redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärder

- **Regeringsuppdrag att analysera alternativa modeller för färjetrafik till Gotland (TRV 2020/81427).** Trafikverket rekommenderade att modell 2, det vill säga statligt ägda fartyg och tjänstekoncession för drift, tillämpas för den framtida Gotlandstrafiken. Utredningen konstaterade att denna modell medför att den huvudsakliga konkurrensbegränsande faktorn tas bort. Detta förväntas leda till en utvecklad konkurrens och därmed större säkerhet kring att kostnaden är samhällsekonomiskt motiverad samt att den bryter den långvariga trenden av bristande konkurrens med hög kostnad. Beslut om vilken modell som ska gälla framöver, är ännu inte taget. Beslut tas av regeringen.
- **Regeringsuppdrag för reservhamnkapacitet på Gotland (TRV 2023/73437 & TRV 2024/36028).** Trafikverket utreder just nu hur anläggande av en framtida reservhamn vid Kappelshamn ska kunna tillskapas snarast möjligt. Farledsåtgärder och anläggande av hamnområde bedöms kunna påbörjas 2028.

Åtgärdsförslag

- **Nr 1:** 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. (**Trafikverket (nationell planering)**, Region Gotland, Region Kalmar län, Region Stockholm).
- **Nr 9:** Fortsätt dialog för att möjliggöra större tester med flygplansmodeller som går på el, vätgas/bränsleceller eller andra hybridmodeller. (**Region Gotland, Swedavia, Region Kalmar län, Trafikverket (nationell planering), flygbolag och flygplanstillverkare**).
- **Nr 10:** Fortsätt och upprätthåll dialog med flygbolag om behov (**Region Gotland, Swedavia**).
- **Nr 32:** Utred Västerviks roll för den långsiktiga hållbara tillgängligheten för Gotland (**Trafikverket (nationell planering)**, Region Gotland, Region Kalmar län, Västerviks kommun).
- **Nr 39:** 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 (**Trafikverket (nationell planering)**).
- **Nr 41:** Utred konsekvenser av att flyget slutar trafikera Bromma flygplats (inklusive eventuell permanent nedläggning av Bromma) med fokus på tillgänglighet till och från Gotland (**Trafikverket (nationell planering)**).
- **Nr 42:** Utred samverkan mellan flyg- och sjötrafik för att förbättra tillgängligheten till Gotland (**Trafikverket (nationell planering)**).

3.2.3. Paket Stråk

I *Paket Stråk* samlas förslag till åtgärder som rör planering och transportinfrastruktur längs sträckorna som leder fram och från Nynäshamn, Oskarshamn, Klintehamn och Visby.

Utförligare beskrivningar av de redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärderna återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

Paket Stråk

Redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärder, per region

Region Stockholm

- Tvärförbindelse Södertörn & E4 förbifart Stockholm.
- Dubbelspår på Nynäsbanan: Partiellt dubbelspår i flera steg.
- ITS-åtgärder för att höja servicenivån längs väg 73.
- Ytterligare utredningar, bland annat kopplat till kollektivtrafiken för väg 73.
- Väg 225 - Hastighetsdämpande åtgärder vid problempunkt Nyblevägen och Maria Barkmans väg.
- Väg 225 - Geometriska förändringar och ändrad väjningsprioritering vid problempunkt Porthus.
- Väg 225 - Hastighetsdämpande åtgärder och tätortsport, gångbanor och gångpassage på sträcka vid problempunkt Frölunda.
- Väg 225 - Vänstersvängskörfält, hållplatsflytt och gångpassage vid problempunkt Rosenhill.
- Väg 225 - Ny hastighetsdämpande utformning av cirkulationsplats vid problempunkt Vårsta.
- Väg 225 - Gång- och cykelvägar som kandidat för namnsatta objekt inför kommande planrevidering.

Region Kalmar

- Väg 37/47 ny lokalisering.
- E22 Mötesfri väg och Förbifart Söderköping.
- BRT-system Kalmar län.
- Åtgärder för modernisering av signalsystem, trådsäkring för ökad robusthet och minskade restider för Tjust- och Stångådalsbanan (TRV 2022/123008).
- Hastighetsöversyn och kompletterande ATK-kamera längs väg 40 (Toverum-Hyttan).
- Översyn av busshållplatser längs väg 40 (Toverum-Hyttan).
- Åtgärd för mötesseparering längs väg 40 (Toverum-Hyttan).
- Förbättringar i befintlig miljö längs E22 vid Virkvarn, Björnsholm, Hjorten, Fliseryd, Brömsebro och Mommehål.
- Åtgärder längs E22 som innebär hastighetshöjning till 100 km/tim vid Tinderyd, Mommehål, Brömsebro, Björnsholm, Virkvarn och Skramstadbron.
- Mötesseparerad väg längs väg 37/47 mellan Bockara och Oskarshamn med målstandard 100 km/tim.
- Höja hastigheten på väg 37/47 mellan Bockara och Gladhyttan.

Paket Stråk (forts)

Åtgärdsförslag, per region

Region Stockholm

- **Nr 26:** 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. (*Trafikverket (regional planering), Region Stockholm, Nynäshamns kommun*).
- **Nr 30:** Utred åtgärder för att minska störningar i trafiken samt åtgärder vid störning på Nynäsbanan (*Region Stockholm (Infraplanering och Trafikförvaltningen), Trafikverket (regional planering)*).
- **Nr 46:** Utred möjligheterna med direktåg (ett så kallat "Gotlandståg") mellan Stockholm och Nynäshamn. Direktågarna är anpassade efter färjans ankomster och avgångar (*Region Stockholm (Infraplanering och Trafikförvaltningen), Trafikverket (regional planering)*).

Region Kalmar

- **Nr 27:** 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. (*Region Kalmar län, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (regional planering)*).

Region Stockholm, Region Kalmar, Region Gotland

- **Nr 43:** Skapa mer tillgänglig kollektivtrafik genom förbättrad information på färjorna, vid färjelägena och vid bokning av resa (*Region Kalmar län (samordnande), Region Gotland, Region Stockholm, Trafikverket (nationell planering), Rederiet (Destination Gotland), Stockholms hamnar, Smålands hamnar, kommunerna vid behov*).

3.2.4. Paket Gotland

I *Paket Gotland* samlas förslag som framför allt rör åtgärder kopplat till hamnarna eller flygplatsen. Det kan exempelvis handla om att peka ut logistikyor i hamn, trafikutredning för Visby hamn, service i hamnen eller åtgärder för att minska färjans tid i hamn.

Utförligare beskrivningar av de redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärderna återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

Paket Gotland

Redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärder

- Nya logistikyor Visby hamn.
- Gång- och cykelpassage i Färjeledsrondellen och Terra Novarondellen.
- Åtgärder i Visby hamn för tydligare hantering av oskyddade trafikanter mellan Färjeledsrondellen och hamnterminalen.
- Åtgärder för oskyddade trafikanter vid Färjeledsrondellen och längs Söderväg och Gutvägen.
- Trimmingsåtgärder vid Visborg.
- Cirkulationsplats Visborg.
- Ny poliskontrollplats.
- Cirkulationsplats och gång- och cykelväg Hamnvägen och Verkstadsgatan.
- Mindre åtgärder väg 140 genom Klintehamn.
- Nr 15: Säkerställ kollektivtrafikförsörjning till och från Visby flygplats med reguljär kollektivtrafik eller liknande. Åtgärd redan under genomförande och utökning av stadstrafiken planeras till år 2027.
- Nr 17: Utred åtgärder för att öka det kollektiva resandet till och från hamnen i Visby. Åtgärd redan under genomförande och utökning av stadstrafiken planeras till år 2027.

Åtgärdsförslag

- Nr 12: Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Visby hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår (**Region Gotland, Trafikverket (regional planering)**).
- Nr 13: Utred behov av muddring av farled in mot Klintehamns hamn med anledning av framtida fartygsmodeller (**Trafikverket (regional planering), Sjöfartsverket**).
- Nr 16: Utred behov och möjlighet att mellanlagra flygbränslen på Gotland (**Swedavia, Region Gotland, leverantörer av drivmedel, Trafikverket (regional planering vid behov)**).
- Nr 18: Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Visby för långväga godstransporter (**Region Gotland, Trafikverket (regional planering)**).
- Nr 19: Inled dialog med transportaktörer kring service i Visby hamn (**Stuveribolaget (Gotlandsbolaget), Visby hamn (Region Gotland)**).
- Nr 35: Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Visby) och därmed bidra till minskad köbildning (**Region Gotland, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)**).

3.2.5. Paket Nynäshamn

I *Paket Nynäshamn* samlas förslag som framför allt rör åtgärder kopplat till hamnen. Det kan exempelvis handla om att utreda möjlighet för mer gent och tydligt gångstråk till färjeterminal, trafikutredning för området kring hamnen, utreda möjliga externa uppställningsytor och åtgärder för att minska färjans tid i hamn.

Utförligare beskrivningar av de redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärderna återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

Paket Nynäshamn

Redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärder

- **Samlokalisering av in- och utfart Gotlandsterminalen.**
- **Gång- och cykelåtgärder för att stärka sambanden längs och tvärs väg 73 samt inventera och skylta cykelvägvisningen längs och tvärs väg 73.**
- **Förbättra gång- och cykelvägar till stationer och kollektivtrafiknoder.**
- **Samverkan mellan Stockholms Hamnar, aktörer inom transportsektorn och Trafikverket.**
- **Gång- och cykelbana längs väg 73 mellan Nynäsvägen och Nynäshamns station.**
- **Gång- och cykelpassage vid korsningen Telivägen/väg 73.**

Åtgärdsförslag

- **Nr 20:** Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Nynäshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår (*Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Stockholms hamnar*).
- **Nr 21:** Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Nynäshamn för långväga godstransporter (*Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Region Stockholm, Stockholms hamnar*).
- **Nr 22:** Utreda åtgärder för ett tryggare, mer gent och tydligt gångstråk från Nynäshamns station och färjeterminalen (*Nynäshamns kommun, Stockholms hamnar, Trafikverket (regional planering)*).
- **Nr 23:** Fortsätt diskussioner om samlokalisering av flyttad in- och utfart till Gotlandsterminalen i Nynäshamn (*Stockholms hamnar, Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering)*).
- **Nr 33:** Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Nynäshamn) och därmed bidrar till minskad köbildning (*Stockholms hamnar, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)*).

3.2.6. Paket Oskarshamn

I *Paket Oskarshamn* samlas förslag som framför allt rör åtgärder kopplat till hamnen. Det handlar om trafikutredning för området kring hamnen, utreda möjliga externa uppställningsytor och åtgärder för att minska färjans tid i hamn.

Utförligare beskrivningar av de redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärderna återfinns i Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning.

Paket Oskarshamn

Redan föreslagna, planerade eller beställda åtgärder

- **Trimning och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid trafikplatser E22 vid Oskarshamn.**

Åtgärdsförslag

- **Nr 24:** Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Oskarshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår (*Oskarshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Smålands hamnar*).
- **Nr 25:** 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 (*Oskarshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Region Kalmar län, Smålands hamnar*).
- **Nr 34:** Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Oskarshamn) och därmed bidra till minskad köbildning (*Smålands hamnar, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)*).

3.3. Måluppfyllelse

En bedömning av föreslagna åtgärders måluppfyllelse har genomförts utifrån åtgärdsvalsstudiens vision, inriktning och mål. Bedömningen av måluppfyllelse utgår från premissen att utredningar och samverkansåtgärder innebär viktiga riktningssåtaganden även om utfall i form av faktiska åtgärder är osäker. Genom att genomföra utredningar och skapa samverkansformer ökar förutsättningarna för att kunna bidra till åtgärdsvalsstudiens mål och det är det bedömningarna utgår ifrån. För bedömningarna används skalan *Kan ge bidrag*, *Kan ge visst bidrag*, *Inget bidrag* och *Negativt bidrag*. Ingen av åtgärderna bedöms innebära negativt bidrag till visionen eller målen. Se bilaga 7 för måluppfyllelse per åtgärd.

Tabell 6. Bedömning av hur åtgärdsvalsstudiens åtgärder, fördelat på paket, bidrar till att uppfylla åtgärdsvalsstudiens vision och mål.

		Övergripande	Överfart	Stråk	Gotland	Nynäshamn	Oskarshamn
Vision och inriktning Långsiktig hållbar tillgänglighet till och från Gotland innebär att person- och godstransporter:	*till och från Gotland är tidseffektiva, tillförlitliga, bekväma och säkra för alla	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag
	*till och från Gotland sker med låga utsläpp till luft och vatten och med fossilfria drivmedel	Kan ge visst bidrag	Kan ge visst bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge visst bidrag	Kan ge visst bidrag /Oklart bidrag	Kan ge visst bidrag /oklart bidrag
	*sker till en rimlig kostnad för resenärer och transportörer och investeringar är samhällsekonomiskt motiverade	Kan ge visst bidrag	Kan ge bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag
Mål	Hamnen/flygplatsen (noden) medger effektiva, tillförlitliga och säkra byten mellan olika transportslag för resenärer och godsaktörer. Noden ska möjliggöra val av hållbara transportslag	Kan ge bidrag	Kan ge visst bidrag	Kan ge visst bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag
	Det anslutande systemet mellan nod och stråk är bryggan som smidigt förenklar hela resan	Kan ge visst bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag
	Stråket är trafiksäkert, robust och främjar effektiva och hållbara transporter för alla	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge bidrag	Kan ge visst bidrag	Inget bidrag	Inget bidrag

3.4. Samlad effektbedömning

En samlad effektbedömning ska beskriva en åtgärds eller ett åtgärds pakets effekt ur tre beslutsperspektiv:

- I en samhällsekonomisk analys beskrivs prissatta och ej prissatta effekter. De ej prissatta effekterna och dess påverkan på den samhällsekonomiska lönsamheten bedöms.
- I en transportpolitisk målanalys sker en utvärdering och bedömning av hur de åtgärderna påverkar de transportpolitiska målen.
- I en fördelningsanalys sker en bedömning av hur nyttor och eventuella nackdelar fördelar sig mellan olika grupper.

Den samlade effektbedömningen för denna åtgärdsvalsstudie, som i stor utsträckning innefattar åtgärdsförslag i form av utredningar och liknande, har inte kunnat genomföras på den nivå som vanligtvis görs i åtgärdsvalsstudier. Detta eftersom det är svårt att bedöma resultatet av utrednings- och samverkansåtgärder.

Den samlade effektbedömningen för denna åtgärdsvalsstudie utgår från premissen att utredningar och samverkansåtgärder ändå innebär viktiga framåtsyftande åtgärder för en förbättrad tillgänglighet till och från Gotland. Genom att genomföra utredningar och skapa samverkansformer ökar förutsättningarna för att bidra till transportpolitiska mål och ge samhällsekonomisk nytta.

Nedan redovisas en sammanfattning av den samlade effektbedömningen för de föreslagna åtgärderna för denna åtgärdsvalsstudie. Se bilaga 8 för fullständig samlad effektbedömning. Den här samlade effektbedömningen är gjord på en mycket grov översiktlig nivå. De olika paketen ska inte ställas mot varandra utan ska i stället ses som en grov kartläggning om vilka de översiktliga parametrarna är, som har betydelse för respektive paket.

3.4.1. Paket Övergripande

Det finns en stor osäkerhet med nyttan i förhållande till investeringskostnaden.

Paketet bedöms kunna ge ett positivt bidrag till de transportpolitiska målen. Förutsättningarna för att förbättra tillförligheten, restiden och bekvämligheten för såväl person- som godstransporter till och från Gotland ökar genom paketets åtgärdsförslag. Detta sker exempelvis genom utredningar som studerar behov av investeringar i hamnar och behov av längre och tyngre fordonståg, åtgärder såsom bättre anpassning av tider för kollektivtrafik och färjetrafik samt dialogåtgärder för att erbjuda information/biljettköp i ett samlat system.

Paketet bedöms sammantaget kunna ge positivt bidrag till ekologisk och social hållbarhet genom bland annat att resande med kollektivtrafik i stället för egen bil kan bli mer attraktivt på sikt, fler längre och tyngre lastbilar kan ge färre antal lastbilstransporter samt att människor kan få ett större utbud av valmöjligheter genom förbättrad kollektivtrafik. Tillsammans med övriga paket kan åtgärdsförslagen i Paket Övergripande bidra till ekonomisk hållbarhet och regional utveckling då syftet med flera av utredningarna och åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter samt resande och pendlare mellan Gotland och intilliggande regioner.

Fördelningsanalysen visar att nyttorna bedöms tillfalla resande till och från Gotland samt godstransporter till och från Gotland. Ingen grupp eller trafikslag bedöms få negativ nytta genom paketet.

3.4.2. Paket Överfart

Det finns en stor osäkerhet med nyttan i förhållande till investeringskostnaden.

Paketet bedöms kunna ge ett positivt bidrag till de transportpolitiska målen. Förutsättningarna för att förbättra tillförligheten, restiden och bekvämligheten för såväl person- som godstransporter till och från Gotland ökar genom paketets åtgärdsförslag. Detta sker exempelvis genom åtgärder som behovsanalys och framtagande av målbild och strategier för hållbar upphandling och tillgänglighet. Det sker även i form av utredningar som studerar Västerviks roll för långsiktig hållbar tillgänglighet till och från Gotland samt fortsatt dialog för att möjliggöra större tester med flyg som drivs av annat än konventionellt flygbränsle.

Paketet bedöms sammantaget kunna ge positivt bidrag till förbättrat klimat och social hållbarhet. Med syfte att arbeta för klimatmässig hållbarhet och lägre kostnader för resenärer, transportörer och stat, kan två inriktningar nämnas. De ena är utredningssatsningar på mer miljövänliga drivmedel för flyg och den andra är en behovsanalys för Gotlandstrafiken utifrån bland annat hållbarhet samt kostnad för resenärer, transportörer och stat. Tillsammans med övriga paket kan åtgärdsförslagen i Paket Överfart bidra till ekonomisk hållbarhet och regional utveckling då är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter samt resande och pendlande mellan Gotland och intilliggande regioner.

Fördelningsanalysen visar att nyttorna bedöms tillfalla resande till och från Gotland samt godstransporter till och från Gotland. Ingen grupp eller trafikslag bedöms få negativ nytta genom paketet.

3.4.3. Paket Stråk

Det finns en stor osäkerhet med nyttan i förhållande till investeringskostnaden.

Paketet bedöms kunna ge ett positivt bidrag till de transportpolitiska målen. Förutsättningarna för att förbättra tillförligheten, restiden och bekvämligheten för såväl person-som godstransporter till och från Gotland ökar genom paketets åtgärdsförslag. Detta sker exempelvis genom utredningar som studerar hur störningar i trafiken på Nynäsbanan kan minskas samt utredning av kollektivtrafikförbindelser mellan noder i södra Sverige och Oskarshamns färjeläge.

Paketet bedöms sammantaget kunna ge positivt bidrag till ekologisk och social hållbarhet då resande med kollektivtrafik i stället för egen bil kan bli mer attraktivt på sikt samt att transportsystemet kan få ett större utbud av valmöjligheter genom förbättrad kollektivtrafik. Med förbättrad kollektivtrafik ökar äldre och äldre barns möjligheter att resa själva samt användbarheten för personer med funktionsnedsättningar. Tillsammans med övriga paket kan åtgärdsförslagen i Paket Stråk bidra till ekonomisk hållbarhet och regional utveckling då syftet med utredningarna och åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter samt resande och pendlande mellan Gotland och intilliggande regioner.

Fördelningsanalysen visar att nyttorna bedöms tillfalla resande till och från Gotland samt godstransporter till och från Gotland. Ingen grupp eller trafikslag bedöms få negativ nytta genom paketet.

3.4.4. Paket Gotland

Det finns en stor osäkerhet med nyttan i förhållande till investeringskostnaden.

Paketet bedöms kunna ge ett positivt bidrag till de transportpolitiska målen. Förutsättningarna för att förbättra tillförligheten, restiden och bekvämligheten för såväl person-som godstransporter till och från Gotland ökar genom paketets åtgärdsförslag. Detta sker exempelvis genom trafikutredning kring Visby hamn där även oskyddade trafikanters trafiksäkerhet och trygghet ingår, utredningsåtgärder för att studera möjlighet till externa uppställningsytor för godstransporter samt ny teknik och upplägg för att korta tidsåtgången i hamn.

Paketet bedöms sammantaget kunna ge positivt bidrag till ekologisk och social hållbarhet genom åtgärder som syftar till minskad trängsel och ökad trafiksäkerhet samt minskad tid som fartyget är i hamnen, något som bör leda till minskade utsläpp. Tillsammans med övriga paket kan åtgärdsförslagen i Paket Gotland ge positivt bidrag till ekonomisk hållbarhet och regional utveckling då syftet med utredningarna och åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter samt resande och pendlande mellan Gotland och intilliggande regioner.

Fördelningsanalysen visar att nyttorna bedöms tillfalla resande till och från Gotland samt godstransporter till och från Gotland. Ingen grupp eller trafikslag bedöms få negativ nytta genom paketet.

3.4.5. Paket Nynäshamn

Det finns en stor osäkerhet med nyttan i förhållande till investeringskostnaden.

Paketet bedöms kunna ge ett positivt bidrag till de transportpolitiska målen. Förutsättningarna för att förbättra tillförligheten, restiden och bekvämligheten för såväl person-som godstransporter till och från Gotland ökar genom paketets åtgärdsförslag. Detta sker exempelvis genom trafikutredningar kring Nynäshamns hamn där oskyddade trafikanters trafiksäkerhet och trygghet ingår, utredningsåtgärder för att studera möjlighet till externa uppställningsytor för godstransporter, ny teknik och upplägg för att korta tidsåtgången i hamn samt möjliga åtgärder för ett mer gent och tydligt gångstråk från stationen till färjeterminalen.

Paketet bedöms sammantaget kunna ge positivt bidrag till ekologisk och social hållbarhet genom att utredningsåtgärderna syftar leda till minskad trängsel och ökad trafiksäkerhet i och kring hamnområdet samt utredningar som ämnar leda till minskad tid som fartyget är i hamnen, något som leder till minskade utsläpp. Tillsammans med övriga paket kan åtgärdsförslagen i Paket Nynäshamn bidra till ekonomisk hållbarhet och regional utveckling då syftet med utredningarna och åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter samt resande och pendlande mellan Gotland och intilliggande regioner.

Fördelningsanalysen visar på att de största nyttorna bedöms tillfalla boende på Gotland, turister samt godstransportörer som reser mellan Gotland och fastlandet. Ingen grupp eller trafikslag bedöms få negativ nytta genom paketet.

3.4.6. Paket Oskarshamn

Det finns en stor osäkerhet med nyttan i förhållande till investeringskostnaden.

Paketet bedöms kunna ge ett positivt bidrag till de transportpolitiska målen. Förutsättningarna för att förbättra tillförligheten, restiden och bekvämligheten för såväl person-som godstransporter till och från Gotland ökar genom paketets åtgärdsförslag. Detta sker genom trafikutredning kring Oskarshamns hamn där oskyddade trafikanters trafiksäkerhet och trygghet ingår, utredningsåtgärder för att studera ny teknik och upplägg för att korta tidsåtgången i hamn samt reservationen av lämpliga ytor för uppställning av godstransporter.

Paketet bedöms sammantaget kunna ge positivt bidrag till ekologisk och social hållbarhet genom att utredningsåtgärderna syftar leda till minskad trängsel och ökad trafiksäkerhet i och kring hamnområdet samt utredningar som ämnar leda till minskad tid som fartyget är i hamnen, något som leder till minskade utsläpp. Tillsammans med övriga paket kan åtgärdsförslagen i Paket Oskarshamn bidra till ekonomisk hållbarhet och regional utveckling då syftet med utredningarna och åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter samt resande och pendlande mellan Gotland och intilliggande regioner.

Fördelningsanalysen visar på att de största nyttorna bedöms tillfalla boende på Gotland, turister samt godstransportörer som reser mellan Gotland och fastlandet. Ingen grupp eller trafikslag bedöms få negativ nytta genom paketet.

4 Förslag till inriktning & rekommenderade åtgärder

4.1. Fortsatt hantering

Trafikverket har i samarbete med berörda aktörer genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för att säkerställa långsiktig och hållbar tillgänglighet till och från Gotland ur ett hela-resan-perspektiv. Samarbetet har resulterat i ett antal rekommenderade åtgärder, som beskrivs i kapitel 3.1 *Studerade åtgärder*. Dessa åtgärder har tagits fram och rekommenderats utifrån gemensamma mål, samt identifierade behov och brister som framkommit i denna åtgärdsvalsstudie. Åtgärderna har paketerats och fördelats till ansvariga aktörer baserat på respektive parts nytta och mandat.

Varje part ansvarar för att planera, prioritera, finansiera och genomföra de rekommenderade åtgärderna inom den egna verksamheten, efter beslut om fortsatt hantering. Trafikverket tar initiativ till framtagande av skriftligt beslut om fortsatt hantering i samverkan med berörda aktörer efter avslutad åtgärdsvalsstudie, vilket baseras på den rekommenderade inriktningen och de rekommenderade åtgärderna. I beslutet om fortsatt hantering klargörs hur respektive part avser att prioritera, planera, finansiera och genomföra åtgärderna.

För att säkerställa ett effektivt genomförande av de rekommenderade åtgärderna är kontinuerlig dialog mellan Trafikverket och de involverade parterna avgörande. I de fall där genomförandansvaret och/eller finansieringen delas mellan flera parter krävs nära samarbete och tydliga avtal, till exempel via medfinansieringsavtal. Inom ramen för denna åtgärdsvalsstudie rekommenderas att en samverkansform etableras, där bland annat uppföljning och redovisning av åtgärdernas framdrift sker regelbundet, för att säkerställa gemensamt ansvar och kontinuerlig framdrift.

4.2. Rekommenderade åtgärder

De rekommenderade utredningarna, dialogerna och organisatoriska insatserna i denna åtgärdsvalsstudie är avgörande steg för att bygga en långsiktigt hållbar tillgänglighet till och från Gotland. Med fokus på ett hela-resan-perspektiv ämnar de rekommenderade åtgärderna bidra till ett mer integrerat transportsystem som på sikt kan bidra till förbättringar i tillgängligheten till och från Gotland för enskilda transportköpare (resenärer och fraktköpare). Även om dessa åtgärder inte löser alla bakomliggande problem på kort sikt, bidrar de till att skapa de förutsättningar som krävs för att säkerställa välgrundade, effektiva och hållbara lösningar på längre sikt. Utredningar och dialoger möjliggör en gemensam förståelse och förankring mellan aktörerna. För tillgänglighet till och från Gotland krävs samverkan mellan nationella, regionala och lokala aktörer, och dessa processer är nödvändiga för att skapa långsiktiga, gemensamma åtaganden. Det är också viktigt att se utredningarna som en del av en större helhet då de bidrar till att skapa goda förutsättningar för konkreta åtgärder samt till att bygga samsyn och förstärka samverkan mellan alla aktörer som behövs för att lösningarna ska bli verklighet.

Nedan sammanfattas föreslagna paket och vad rekommenderade åtgärder syftar till:

- **Paket Övergripande** – Åtgärderna i detta paket syftar till att hantera problem, brister och behov som är av övergripande och organisatorisk karaktär.
- **Paket Överfart** – Åtgärderna i detta paket syftar till att hantera problem, brister och behov som kopplar an till överfarten mellan fastlandet och Gotland (sjöfart och flygtrafik).
- **Paket Stråk** – Åtgärderna i detta paket syftar till att hantera problem, brister och behov som kopplar an till stråken till och från noderna.
- **Paket Gotland** – Åtgärderna i detta paket syftar till att hantera problem, brister och behov som kopplar an till noderna på Gotland (Visby och Klintehamn).

- **Paket Nynäshamn** – Åtgärderna i detta paket syftar till att hantera problem, brister och behov som kopplar till Nynäshamn som nod.
- **Paket Oskarshamn** – Åtgärderna i detta paket syftar till att hantera problem, brister och behov som kopplar till Oskarshamn som nod.

4.3. Beredskapsfrågan

Beredskapsfrågan har kontinuerligt lyfts av deltagande organisationer under arbetet med denna åtgärdsvalsstudie som en viktig fråga när det gäller hela-resan-perspektivet till och från Gotland. För hamnar och kommuner är det en osäkerhet att inte veta vilka investeringar som kommer att krävas utifrån beredskapsperspektivet på kort och lång sikt och om de kan kombineras med andra åtgärder.

Frågor som har med beredskap att göra, sker oftast inte i öppna processer, utan hanteras i mer stängda forum. Även hos Trafikverket sker detta i separata processer varför det inte är lämpligt att hantera denna fråga i en öppen process som en åtgärdsvalsstudie är.

För tre av åtgärderna (nr 3 aktualisering av riksintressen, 32 utreda Västerviks roll och 37 kartlägg investeringsbehov hamnar) har det bedömts att behov utifrån beredskap är särskilt viktiga att beakta vid genomförandet av åtgärden. Beredskapsperspektivet kan även vara relevant för genomförandet av övriga föreslagna åtgärder, men detta får hanteras inom Trafikverkets ordinarie hantering av Försvarmaktens behov.

4.4. Ansvar, genomförandehorisont och beroenden

I Tabell 7 nedan sammanfattas antalet åtgärder som respektive organisation har ett huvudansvar för respektive deltar i. Ansvar för respektive åtgärd framgår även av Bilaga 6, avsnitt 3.2 *Förslag till paketering* samt längre ned i detta avsnitt.

Tabell 7. Sammanfattning av huvudansvar

Organisation	Antal åtgärder huvudansvar	Åtgärdsnummer huvudansvar	Antal åtgärder deltagande	Åtgärdsnummer deltagande
Trafikverket nationell planering	11	Nr 1, 2, 5, 7, 32, 36, 38, 39, 41, 42 & 45	6	Nr 9, 11, 33, 34, 35 & 43
Trafikverket regional planering	6	Nr 3, 12, 13, 20, 26 & 40	11	Nr 16, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 30, 37 & 46
Region Gotland	8	Nr 9, 10, 11, 12, 18, 35, 37 & 43	9	Nr 1, 2, 5, 7, 16, 19, 32, 36 & 38
Region Stockholm	4	Nr 11, 30, 43, 46	6	Nr 1, 5, 21, 26, 36 & 40
Region Kalmar	3	Nr 11, 27 & 43	6	Nr 1, 5, 9, 25, 32 & 36
Nynäshamns kommun	3	Nr 20, 21, 22	4	Nr 5, 23, 26 & 40
Oskarshamns kommun	2	Nr 24 & 25	1	Nr 5
Västerviks kommun	0	-	1	Nr 32
Stockholms hamnar	3	Nr 23, 33 & 37	7	Nr 7, 20, 21, 22, 38, 40 & 43
Smålands hamnar	2	Nr 34 & 37	5	Nr 7, 24, 25, 38 & 43
Destination Gotland	1	Nr 11	10	Nr 2, 5, 7, 27, 33, 34, 35, 36, 38 & 43

Organisation	Antal åtgärder huvudansvar	Åtgärdsnummer huvudansvar	Antal åtgärder deltagande	Åtgärdsnummer deltagande
Swedavia	1	Nr 16	3	Nr 9, 10 & 15

Nedan framgår även en bedömning av de paketerade åtgärdernas genomförandehorisont. Dessa bedömningar bygger på en uppskattning av när det är rimligt att anta att en sådan åtgärd kan initieras och ska inte tolkas som att åtgärden ska vara slutförd. En bedömning om när en åtgärd kan tänkas vara slutförd görs först efter initiering.

4.4.1. Kort sikt

Kort sikt

- **Nr 1:** 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 (**Trafikverket (nationell planering)**, Region Gotland, Region Kalmar län, Region Stockholm).
- **Nr 2:** 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-resan-perspektiv (**Trafikverket (nationell planering)**, Rederiet (Destination Gotland), Region Gotland).
- **Nr 5:** Inrätta samverkansforum för att diskutera strategiska frågor avseende tillgängligheten till och från Gotland ur ett hela-resan perspektiv (**Trafikverket (nationell planering, sammankallande)**, Region Gotland, Rederiet (Destination Gotland), Region Kalmar län, Region Stockholm, Nynäshamns kommun, Oskarshamns kommun, hamnbolagen, transportörer och andra näringslivsaktörer).
- **Nr 7:** Utred möjligheter för långa och tunga fordonståg att kunna trafikera färjor och vägnät till och från Gotland (**Trafikverket (nationell planering)**, Rederiet (Destination Gotland), Region Gotland, Stockholms stad, Stockholms hamnar, Smålands hamnar).
- **Nr 10:** Fortsätt och upprätthåll dialog med flygbolag om behov (**Region Gotland, Swedavia**).
- **Nr 12:** Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Visby hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår (**Region Gotland, Trafikverket (regional planering)**).
- **Nr 16:** Utred behov och möjlighet att mellanlagra flygbränslen på Gotland (**Swedavia, Region Gotland, leverantörer av drivmedel, Trafikverket (regional planering vid behov)**).
- **Nr 19:** Inled dialog med transportaktörer kring service i Visby hamn (**Stuveribolaget (Gotlandsbolaget), Visby hamn (Region Gotland)**).
- **Nr 20:** Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Nynäshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår (**Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Stockholms hamnar**).
- **Nr 22:** Utredda åtgärder för ett tryggare, mer gent och tydligt gångstråk från Nynäshamns station och färjeterminalen (**Nynäshamns kommun, Stockholms hamnar, Trafikverket (regional planering)**).
- **Nr 24:** Gemensam trafikutredning inkl trafikanalys för Oskarshamns hamn och anslutande vägnät där alla trafikflöden studeras för att förstå var problemen uppstår (**Oskarshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Smålands hamnar**).
- **Nr 27:** 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 (**Region Kalmar län, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (regional planering)**).

Kort sikt (forts)

- **Nr 32:** Utred Västerviks roll för den långsiktiga hållbara tillgängligheten för Gotland (**Trafikverket (nationell planering)**, *Region Gotland, Region Kalmar län, Västerviks kommun*).
- **Nr 33:** Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Nynäshamn) och därmed bidrar till minskad köbildning (**Stockholms hamnar, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)**).
- **Nr 34:** Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Oskarshamn) och därmed bidra till minskad köbildning (**Smålands hamnar, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)**).
- **Nr 35:** Utred möjlighet till ny teknik och upplägg som kan minska tidsåtgången i hamn (Visby) och därmed bidra till minskad köbildning (**Region Gotland, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering)**).
- **Nr 37:** Utred och kartlägg behov av investeringar i hamnarna för att säkra ett robust stråk mellan Gotland och fastlandet. Utred finansieringsmöjligheter för att genomföra investeringar (**Region Gotland, Stockholms Hamnar, Smålands hamnar, kommunerna, Trafikverket (regional planering)**).
- **Nr 38:** Ansvariga aktörer har en dialog om framtidens fartygsbränsle och fartygsflotta. Finansiering av eventuella investeringar diskuteras (**Trafikverket (nationell planering sammankallande)**, *Region Gotland, Stockholms Hamnar, Smålands hamnar, Destination Gotland*).
- **Nr 41:** Utred konsekvenser av att flyget slutar trafikera Bromma flygplats (inklusive eventuell permanent nedläggning av Bromma) med fokus på tillgänglighet till och från Gotland (**Trafikverket (nationell planering)**).
- **Nr 43:** Skapa mer tillgänglig kollektivtrafik genom förbättrad information på färjorna, vid färjelägena och vid bokning av resa (**Region Kalmar län (samordnande), Region Gotland, Region Stockholm, Trafikverket (nationell planering), Rederiet (Destination Gotland), Stockholms hamnar, Smålands hamnar, kommunerna vid behov**).
- **Nr 45:** Utred möjligheten att Trafikverket ska kunna äga avtalen om kajplats och tillgång till hamn i stället för att rederiet gör det (som idag) (**Trafikverket (nationell planering)**).

4.4.2. Medellång sikt

Medellång sikt

- **Nr 3:** Aktualisering av riksintressen i hamnarna avseende utrymme och vid behov uppdatering av riksintressepreciseringarna för aktuella hamnar (**Trafikverket (regional planering)**, *berörda kommuner och hamnar (vid behov)*).
- **Nr 9:** Fortsätt dialog för att möjliggöra större tester med flygplansmodeller som går på el, vätgas/bränsleceller eller andra hybridmodeller (**Region Gotland, Swedavia, Region Kalmar län, Trafikverket (nationell planering), flygbolag och flygplanstillverkare**).
- **Nr 18:** Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Visby för långväga godstransporter (**Region Gotland, Trafikverket (regional planering)**).
- **Nr 21:** Utred möjlighet till uppställningsytor inkl servicefunktioner utanför hamnområdet i Nynäshamn för långväga godstransporter (**Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Region Stockholm, Stockholms hamnar**).
- **Nr 23:** Fortsätt diskussioner om samlokalisering av flyttad in- och utfart till Gotlandsterminalen i Nynäshamn (**Stockholms hamnar, Nynäshamns kommun, Trafikverket (regional planering)**).
- **Nr 25:** 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 (**Oskarshamns kommun, Trafikverket (regional planering), Region Kalmar län, Smålands hamnar**).
- **Nr 42:** Utred samverkan mellan flyg- och sjötrafik för att förbättra tillgängligheten till Gotland (**Trafikverket (nationell planering)**).

4.4.3. Lång sikt

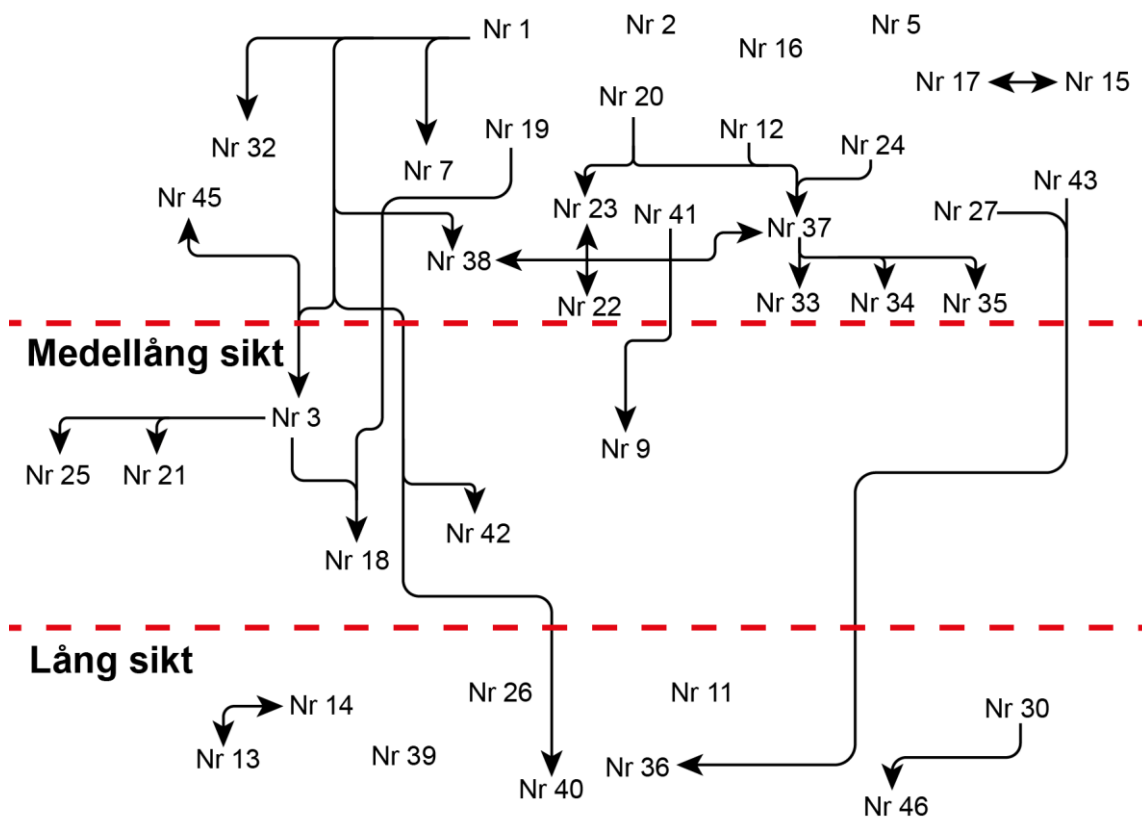
Lång sikt

- **Nr 11:** Fortsätt och upprätthåll dialog om möjlighet att koppla samman system för att erbjuda information/biljettköp i ett samlat system (**Region Gotland, Region Stockholm, Region Kalmar län, Rederiet (Destination Gotland), Trafikverket (nationell planering genom upphandling av rederi), övriga relevanta kollektivtrafikleverantörer**).
- **Nr 13:** Utred behov av muddring av farled in mot Klintehamns hamn med anledning av framtida fartygsmodeller (**Trafikverket (regional planering), Sjöfartsverket**).
- **Nr 26:** 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 (**Trafikverket (regional planering), Region Stockholm, Nynäshamns kommun**).
- **Nr 30:** Utred åtgärder för att minska störningar i trafiken samt åtgärder vid störning på Nynäsbanan (**Region Stockholm (Infraplanering och Trafikförvaltningen), Trafikverket (regional planering)**).
- **Nr 36:** Anpassa kollektivtrafik och färjetrafiken till varandra genom att exempelvis använda skarpare passningskrav vid upphandling av färjetrafik för att bättre passa kollektivtrafiken eller att se över om kollektivtrafiken kan anpassas till högtrafik i större utsträckning (**Trafikverket (nationell planering), Region Gotland, Region Kalmar län, Region Stockholm, Rederiet (Destination Gotland)**).
- **Nr 39:** 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 (**Trafikverket (nationell planering)**).
- **Nr 40:** Dialog med näringslivsaktörer kring val av rutt för godstransporter i östra Mälardalen och till och från Gotland (**Trafikverket (regional planering), Region Stockholm, Nynäshamns kommun, Stockholms hamnar**).
- **Nr 46:** Utred möjligheterna med direkttåg (ett så kallat "Gotlandståg") mellan Stockholm och Nynäshamn. Direkttågen är anpassade efter färjans ankomster och avgångar (**Region Stockholm (Infraplanering och Trafikförvaltningen), Trafikverket (regional planering)**).

4.4.4. Beroenden

För de paketerade åtgärderna finns beroenden där vissa åtgärder inte kan, eller inte bör, utföras om vissa andra åtgärder inte genomförts innan dess. En schematisk bedömning av dessa beroenden framgår av Figur 6 samt finns även noterade i Bilaga 6.

Kort sikt



Figur 6. Schematisk skiss av paketerade åtgärders beroenden.

Bilagor

Bilaga 1 – Avgränsade noder

Bilaga 2 – Scenarioanalys Sjöfart

Bilaga 3 – Scenarioanalys luftfart

Bilaga 4 – Nulägesbeskrivning

Bilaga 5 – Brister, problem och behov från workshop 1

Bilaga 6 – Åtgärdslista, excel

Bilaga 7 – Måluppfyllelse

Bilaga 8 – Samlad effektbedömning (SEB)

Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input type="checkbox"/>	Nej <input type="checkbox"/>	Datum: Klicka här för att ange datum.
Utförd av:			

.....
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

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

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

Referenser

Heldt, T., Alnyme, O. och Brandt, D. (2022). MIRANDA 1.0 – Ett beslutsstöd för hållbart turismresande och infrastrukturplanering, CeTLER, Centre for Tourism and Leisure Research, Report no 2022:3, Falun, Sweden.

Mälardalsrådet. 2024. Systemanalys 2024 – Stockholm-Mälardalsregionen bygger Sverige starkare. Hämtad från <https://www.malardalsradet.se/wp-content/uploads/2024/05/systemanalys2024ejlayoutadversion.pdf>.

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet. 2024. Regeringsbeslut LI2024/00920. *Uppdrag att öka det regionala inflytandet avseende flyglinjer med allmän trafikplikt*. Hämtad från <https://www.regeringen.se/contentassets/f9cb177552fa4deb8ef1f7a487d46a17/uppdrag-att-oka-det-regionala-inflytandet-avseende-flyglinjer-med-allman-trafikplikt.pdf>

Länsstyrelsen i Kalmar län. 2007. *Riksintresseprecisering Oskarshamn kommun*. Publikation 2007:20.

Nationella vägdatabasen (NVDB). Hämtad från <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>

Nynäshamns kommun. 2022. *Översiktsplan*. Samrådsförslag. Hämtad från <https://nynashamn.se/tillvaxt/stadsplanering--byggnation/detaljplaner/pagaende-planer-och-byggprojekt/ny-oversiktsplan>

Oskarshamns kommun. 2023. *Översiktsplan 2030*. Hämtad från <https://www.oskarshamn.se/bygga-bo-miljo/samhallsplanering-kart--och-mattjanster/samhallsplanering/oversiktsplaner/ny-oversiktsplan/>

Regeringskansliet. 2024. *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft. Preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet*. Delrapport av Arlandasamordningen. Statens offentliga utredningar. Dir. 2023:178. Hämtad från https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2024/11/satsningar-pa-jarnvag-for-att-starka-arlanda-flygplats-konkurrenskraft--preliminara-bedomningar-och-forslag-inom-jarnvagsområdet/?mtm_campaign=Departementsserien+och+promemorior&mtm_source=Departementsserien+och+promemorior&mtm_medium=email

Region Gotland. 2024. *Översiktsplan Gotland 2040*. Granskningsförslag. Hämtad från <https://www.gotland.se/oversiktsplan2040>

Region Gotland. 2023. *Vårt Gotland 2040 – Regional utvecklingsstrategi*. Hämtad från <https://www.gotland.se/gotland2040>.

Region Kalmar län. 2018. *BRT-stationer längs E22 i Kalmar län. Förutsättningar och handlingsplan*. Hämtad från <https://utveckling.regionkalmar.se/utvecklingsomraden/kollektivtrafik/utredningsarbete/bus-rapid-transit-brt2/#accordion-409>.

Region Kalmar län. 2022. *Regional transportplan för Kalmar län 2022–2033*. Hämtad från <https://utveckling.regionkalmar.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering-och-infrastruktur/regional-transportplan/>

Region Stockholm. 2018. *Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen. Europas mest attraktiva storstadsregion*. Hämtad från <http://www.rufs.se/publikationer/2018/rufs-2050/>.

Regionsamverkan Sydsverige. 2020. *Positionspapper för infrastruktur*. Hämtad från <https://regionsamverkan.se/moten-och-dokument/positionspapper/>.

Regionsamverkan Sydsverige. 2023. *Analys av ortstruktur och funktionella samband i södra Sverige*. Hämtad från: <https://storymaps.arcgis.com/collections/b7b8da2a9079409a8aa985ac7334300a>

Tillväxtverket (2019). Fakta om svensk turism. Rapport:0208, ISBN 978-91-88961-08-2.

Trafikverket. 2014. *Riksintresseprecisering Visby flygplats*. Publikation 2014:123.

Trafikverket. 2019. *Längre lastbilar på det svenska vägnätet: för mer hållbara transporter*. Publikation 2019:076.

Trafikverket. 2021a. *Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland*. Redovisning av regeringsuppdrag. Publikation 2021:169.

Trafikverket. 2021b. *Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport*. Publikation 2021:068.

Trafikverket. 2021c. *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*. Publikation 2021:186.

Trafikverket. 2023a. *Uppdrag att analysera förutsättningar för reservhamnskapacitet på Gotland*. Redovisning av regeringsuppdrag. Publikation 2023:177.

Trafikverket. 2023b. *Riksintresseprecisering för Visby hamn*. Publikation 2023:008.

Trafikverket. 2023c. *Riksintresseprecisering för Klintehamns hamn*. Publikation 2023:007.

Trafikverket. 2023d. *Riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport*. Publikation 2023:027.

Trafikverket. 2024a. *Förberedande utredning och undersökningar för framtida reservhamn på Gotland. Delredovisning av regeringsuppdrag*. Publikation 2024:105.

Trafikverket. 2024b. *Stångådalsbanans och Tjustbanans funktion för regional utveckling*. Publikation 2023:190.

Trafikverket. 2024c. *Förberedande utredning och undersökningar för framtida reservhamn på Gotland. Redovisning av regeringsuppdrag*. Publikation 2024:160.

Västerviks kommun. 2014. *Översiktsplan 2025*. Hämtad från <https://www.vastervik.se/Bygga-bo-och-miljo/Samhallsutveckling/Oversiktsplan-och-detaljplaner/Oversiktsplanering/Oversiktsplanen---OP/>

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

trafikverket.se