

PLAN

Gotlands länsplan för regional transportin- frastruktur 2022–2033

Fastställt av regionfullmäktige

Framtagen av regionstyrelseförvaltningen

Datum 2022-10-24

Gäller 2022–2033

Ärendenr RS 2020/1714

Version [1.0]

Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033

Innehåll

Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033	1
Sammanfattning	3
1. Länstransportplan 2022–2033	5
1.1 Vad är en länstransportplan	5
1.2 Direktiv	5
1.3 Nuvarande planer	6
2. Utgångspunkter	7
2.1 Europeiska	7
2.2 Nationella	7
2.3 Storregionala	8
2.4 Regionala	9
3. Förutsättningar	14
3.1 Gotlands läge	14
3.2 Demografi	14
3.3 Boende och tillgänglighet.....	15
3.4 Pendling och resvanor	16
3.5 Näringsliv och arbetsmarknad	17
3.6 Miljö och klimat	18
4. Brister och behov	21
4.1 Kommunikationer till och från Gotland	21
4.2 Region Gotlands hamnar	22
4.3 Det statliga vägnätet	24
4.4 Enskilda vägar	32
4.5 Säkra skolvägar och trafikmiljöer	32
5. Fördelning av planen	33
5.1 Länsplanens inriktning	33
5.2 Ekonomisk planeringsram och årlig fördelning	33
5.3 Namngivna objekt	35
5.4 Åtgärdsområden	36
6. Effektbeskrivning	40
6.1 Namngivna objekt	40
6.2 Åtgärdsområden	40
7. Genomförande	42
8. Bilagor	42
8.1 Sammanställning av länsplan 2022–2033	42
8.2 Miljökonsekvensbeskrivning	42
8.3 Säkra skolvägar och trafikmiljöer - sammanställning av behov.....	42

Sammanfattning

Region Gotland har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur. Länstransportplanen är trafikslagsövergripande och gäller för perioden 2022–2033. Tilldelad planeringsram är 279 miljoner kronor. Regeringens direktiv anger att medlen ska fördelas relativt jämnt mellan åren, vilket innebär drygt 21,5 miljoner kronor per år. Under planperiodens fyra första år är ramen 26–27 miljoner kronor per år efter justering utifrån upparbetning av ramarna under perioden 2018–2021.

Länstransportplanen ska bidra till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå. Särskilt viktiga utgångspunkter är de transportpolitiska målen och den regionala utvecklingsstrategin Vårt Gotland 2040. Länsplanens inriktning kan sammanfattas i orden tillgänglighet, hållbarhet och trafiksäkerhet.

Planen innebär, utslaget över hela planperioden, en fördelning till statliga åtgärder med 76 procent och till statlig medfinansiering med 24 procent. Länsplanen innebär vidare en fördelning med 43 procent till cykelåtgärder respektive 18 procent till trafiksäkerhets- och kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Även inom åtgärdsområdet statlig medfinansiering finansieras cykel- och kollektivtrafikåtgärder.

Vad gäller trafiksäkerhet och kollektivtrafik bedömer Trafikverket att en större del av medlen under planperioden behöver prioriteras till att förbättra sidoområden och korsningar, liksom åtgärder för säkra gång- och cykelpassager och separering och anpassning av hastighetsgränser på stråk med många fotgängare och cyklister. Inom åtgärdsområdet kan även tillgänglighetsanpassning av hållplatser finansieras.

Cykelåtgärder bör enligt Trafikverket syfta till att främja arbetspendling och en säker cykling året runt genom separering från motortrafik. I Visby kan det bland annat handla om att åtgärda de brister som har identifierats kopplat till färjeterminalen och de stora flöden av cyklister och fotgängare som periodvis rör sig kring färjeterminalen. På övriga Gotland bör åtgärdena riktas främst mot brister som är kopplade till turism och rekreation samt till barn och ungas möjligheter att säkert vistas i trafikmiljön. Åtgärder kopplat till kollektivtrafiken och hållplatser är också viktiga för att främja kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik på hela Gotland.

Två objekt namnges i planen. Objektet Klintehamn korsningsåtgärd innebär byggandet av en cirkulationsplats på väg 140 mellan tätorten och de målpunkter som finns inom hamnområdet i Klintehamn. Kostnaden är beräknad till 20,4 miljoner kronor. Åtgärden inklusive planläggningsarbete och upphandling utförs under perioden 2022–2027.

Objektet Visborg, cirkulationsplats innefattar bl.a. att en cirkulationsplats ersätter trafiksignal i korsningen Färjeleden/Allégatan liksom en planskild passage för cykel- och gångtrafik förbi Färjeleden. Kostnaden är beräknad till 43,6 miljoner kronor. Arbetet med vägplan för åtgärden föreslås starta år 2028. Vägplanarbetet väntas ta fyra år, upphandlings- och byggskedet likaså. Åtgärden hinner därmed inte avslutas inom ramen för denna länsplan.

Sammanställning länsplan 2022–2033, miljoner kronor¹

	2022– 2025	2026– 2029	2030– 2033	Totalt	Andel
Åtgärdsområden²					
Statlig medfinansiering	36,0	16,0	16,0	68,0	24%
Trafiksäkerhet och kollektivtrafik	26,5	12,7	12,1	51,3	18%
Cykelutveckling	38,8	39,5	42,3	120,6	43%
Namngivna objekt³					
Klintehamn korsningsåtgärd	5,0	15,4		20,4	7%
Visborg, cirkulationsplats		3,3	15,8	19,0	7%
Total ekonomisk ram	106,3	86,9	86,2	279,4	100%

6 kap. miljöbalken ska tillämpas i åtgärdsplaneringen i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Till länsplanen biläggs en miljökonsekvensbeskrivning.

¹ För fullständig tabell, se bilaga 1.

² Läs mer i avsnitt 5.4

³ Läs mer i avsnitt 5.3

1. Länstransportplan 2022–2033

Det här kapitlet syftar till att ge läsaren en bakgrund kring Region Gotlands uppdrag kopplat till transportsystemet samt det nationella uppdraget att ta fram en regional transportinfrastrukturplan.

1.1 Vad är en länstransportplan

Alla län tar vart fjärde år fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Det är en del i den statliga infrastrukturplaneringen. För Gotland är det Region Gotland som har ansvaret att upprätta och fastställa länsplanen. Det ingår som en del i det regionala utvecklingsansvaret och finns reglerat i lagen om regionalt utvecklingsansvar. Länsplanen innehåller investeringar i den statliga infrastrukturen och medel som går till att medfinansiera trafikinvesteringar i regionen.

Trafikverket ansvarar för genomförande av planen genom årliga anslag från regeringen. Planperioderna sträcker sig över tolv år med löpande revidering vart fjärde år. En teknisk justering kan göras vartannat år om behov av detta uppkommer.

Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur styr vad länsplanerna ska omfatta:

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-kanläggningar m.m.,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
5. bidrag för icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen. Förordning (2019:667).

I länsplanen kan även investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur ingå.

Enligt Miljöbalken ska en strategisk miljöbedömning genomföras vid framtagande av länsplan. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas där den positiva och negativa betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen antas medföra ska identifieras, beskrivas och bedömas. Det gäller även rimliga alternativ med hänsyn till planens innehåll, huvudsakliga syfte och förhållande till andra relevanta planer och program.

1.2 Direktiv

Regeringen gav i juni 2021 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen 2022–2033.⁴ Samtidigt gavs länsplaneupprättarna förutsättningarna för sitt arbete med att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur avseende samma period.

⁴ För direktiven i sin helhet, se [uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf](https://www.regeringen.se/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen.pdf) (regeringen.se)

Utgångspunkt för uppdraget ska vara de transportpolitiska målen, etappmålen avseende klimat och trafiksäkerhet, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt (se mer i kapitel 2). 6 kap. miljöbalken ska tillämpas i åtgärdsplaneringen i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen så att en hållbar utveckling främjas. Länsplanen åtföljs av en miljökonsekvensbeskrivning.

Våren 2022 redovisades planen till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) med förslag till åtgärder för de preliminära planeringsramarna. Regeringen fastställde 2022-06-07 de ekonomiska ramarna.⁵ De ekonomiska ramarna för Gotlands länsplan uppgår till 279 miljoner kronor, efter avräkning mot upparbetade medel i länsplan 2018–2029.

1.3 Nuvarande planer

1.3.1 Länsplan för regional transportinfrastruktur 2018–2029

Gotlands nuvarande länsplan fastställdes i november 2018. Planen fördelas med drygt 65 procent till statlig finansiering och med drygt 30 procent till medfinansiering. Perioden 2018–2021 prognosticeras 60 miljoner kronor av planen ha upparbetats, jämfört med planerade 95 miljoner kronor. Åtgärderna som har utförts under perioden utgörs i sin helhet av åtgärder på det statliga vägnätet. Medfinansieringsåtgärder till en summa av ca 18 miljoner kronor har beviljats, men inga pengar har utbetalats då ingen av dessa åtgärder ännu genomförts.

Det enskilt största objekt som färdigställdes under perioden var gång- och cykelvägen mellan Västergarn och Klintehamn. Övriga åtgärder har exempelvis varit trafiksäkerhetsåtgärder och sidoområdesåtgärder för att upprätthålla utpekade vägars standard.

1.3.2 Nationell plan

Den nationella infrastrukturplanen innehåller framför allt investeringar i järnvägssystemet och de större vägarna. Eftersom Gotland inte har vare sig större vägar eller järnvägar har inte regionen någon del av nyinvesteringar som finansieras via den nationella planen. Underhållsåtgärder på väg finansieras via nationell plan. Övrig finansiering i nationell plan som kan vara aktuella för Gotland är sjöfartsåtgärder och mindre trimningsåtgärder såsom miljöåtgärder t.ex. vattenskydd samt farledsåtgärder.

⁵ Se [rb-i-13-i2022-01294-m.fl.-faststallelse-av-nationell-trafikslagsovergripande-plan-for-transportinfrastrukturen-for-perioden-20222033.pdf](https://www.regeringen.se/box/2022/01/13-13-i2022-01294-m.fl.-faststallelse-av-nationell-trafikslagsovergripande-plan-for-transportinfrastrukturen-for-perioden-20222033.pdf) (regeringen.se)

2. Utgångspunkter

Här beskrivs europeiska, nationella och regionala mål med bäring på infrastrukturplaneringen, tillsammans med andra centrala utgångspunkter för denna planomgång.

2.1 Europeiska

Det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T) är en EU-förordning som syftar till att förbättra logistiken inom infrastruktur och transporter i unionen, samt skapa ett hållbart och koldioxidsnålt transportsystem. TEN-T är multimodalt vilket innebär att det inkluderar alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg). I TEN-T finns utpekade stamnätsskorridorer, som ska knyta ihop Europas viktigaste urbana knutpunkter till 2030 och som samtliga regioner ska ha åtkomst till år 2050. The Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor (ScanMed-korridoren) är den längsta av de utpekade stamnätsskorridorerna och sträcker sig från södra Europa och in i Sverige. Inom ramen för det storregionala transportpolitiska arbetet inom En Bättre Sits är man eniga om vikten av att hela Stockholm–Mälarenregionen ses som en del i ScanMed-korridoren och att samtliga län i En Bättre Sits-samarbetet omfattas och namnges i ScanMed-korridoren samt att dessa kan ta del av EU:s program och fonder inom området för infrastruktur.

EU:s strategi för Östersjöregionen är en överenskommelse mellan medlemsstaterna i EU och Europeiska kommissionen om att fördjupa samarbetet mellan länderna runt Östersjön. Ett av de tre huvudmålen är att länka samman regionen.

För Gotlands del är det viktigt att tillgängligheten för samtliga regioner, också öar, säkerställs. Det behövs samverkan med regioner på fastlandet för att säkerställa en god access till de europeiska stamnätsskorridorerna. Viktiga noder på Gotland är Visby flygplats och Gotlands hamnar. Även flygplatserna i Stockholmsområdet, Arlanda och Bromma, liksom Gotlandstrafikens fastlandshamnar Nynäshamns hamn och Oskarshamns hamn är av stor betydelse för Gotland. Betydelsefulla stråk är pendeltåg och väg 73 Nynäshamn – Stockholm, samt E22 och väg 37 och 47 vid Oskarshamn.

2.2 Nationella

2.2.1 De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken, fungerar som utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet och utgör grunden för länsplanen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet kommer de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.

Funktionsmålet handlar om tillgänglighet och innebär att 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.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa och innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås

samt bidra till ökad hälsa. Regeringen bedömer att funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att det övergripande transportpolitiska målet ska nås.

Riksdagens klimatmål för transportsektorn är ett etappmål kopplat till hänsynsmålet. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

Ytterligare ett etappmål handlar om trafiksäkerhet. Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras och antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030.

2.2.2 Planeringssystemet

Inför planeringen av ett nytt objekt eller en ny åtgärd kopplad till de statliga vägarna genomför Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Framtagande av en ny ÅVS kan initieras både av Trafikverket och av regionen. Syftet är att jämföra alla tänkbara åtgärder för att hitta den mest samhällsekonomiskt lönsamma lösningen på det uppkomna behovet. Detta görs med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Metoden går ut på att åtgärder ska provas förutsättningslöst i fyra steg innan beslut:

1. Tänk om – överväg åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera – åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.
3. Bygg om – begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt – i de fall behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen genomförs nyinvesteringar och/eller större ombyggnationsåtgärder.

I dagsläget får inte länsplanens ekonomiska ram användas för statlig medfinansiering till kommunala icke-fysiska åtgärder i enlighet med steg ett och två i fyrstegsprincipen.

Arbetet med kommande länsplan behöver både ske utifrån ett lite längre tidsperspektiv, där det handlar om att prioritera vilka behov som ska utredas vidare i nya ÅVS, och utifrån ett kortare perspektiv, som handlar om vilka konkreta åtgärder från gjorda ÅVS som ska prioriteras in i länsplanen för att genomföras. Det är viktigt att säkerställa att det alltid finns ÅVS att prioritera in åtgärder ifrån.

2.3 Storregionala

2.3.1 En bättre sats

Eftersom transporter och resor ofta sträcker sig utanför den egna regionen finns behov av samarbete för mer samordnade transportlösningar över ett större område. Region Gotland är en del av En Bättre Sats – ett storregionalt samarbete i infrastruktur- och transportfrågor som sedan flera år finns mellan länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland. En Bättre Sats har tagit fram en gemensam systemanalys av Stockholm–Mälarenregionens transportinfrastruktur: Framtidens resor Storregional systemanalys för Stockholm–Mälarenregionen. Systemanalysen är ett måldokument till vilket länsplanerna för regional transportinfrastruktur kopplas och ett inspel till den nationella åtgärdsplaneringen. Målen i systemanalysen är att skapa ett transportsystem:

- Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm–Mälarenregionen
- Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- Där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- Där flerkärnighet och en förstora arbetsmarknad främjar regional utveckling.

För att uppnå de övergripande målen har följande funktioner i infrastrukturen prioriterats:

- Förbättrad tillgänglighet i de storregionala stråken in mot Stockholm, i de centrala delarna av Stockholm samt till/från Stockholms regionala stadskärnor.
- Förbättrad tillgänglighet i de regionala tvärförbindelserna.
- Fokus på ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken som grund – utveckla en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik.
- Effektiv godshantering och varuförsörjning, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart.
- Internationell tillgänglighet och konkurrenskraft genom Arlanda, TEN-T och Östersjötrafiken.
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter.

I En Bättre Sits Storregional Godsstrategi pekas fyra övergripande prioriteringar ut:

- Samverkan för en ledande internationell logistikregion.
- Effektiv och hållbar struktur med noder och länkar.
- Minskad miljö- och klimatpåverkan.
- Transporter i både stad och land.

2.4 Regionala

2.4.1 Vårt Gotland 2040

Den regionala utvecklingsstrategin är styrande för alla övriga planer och program i regionen. I Gotlands regionala utvecklingsstrategi, Vårt Gotland 2040, är stärkt tillgänglighet en av prioriteringarna. Det ska uppnås genom inriktningarna:

- Utveckla hållbara och fossilfria transportsystem.
- Utveckla Gotlands förbindelser med omvärlden.
- Öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar.
- Säkerställ Gotlands tillgång till digital infrastruktur.

Detta väntas bidra till effektmålen:

- God tillgänglighet och hållbara kommunikationer.
- God konkurrenskraft och tillväxt i näringslivet.
- Ett klimatneutralt Gotland.
- God beredskap och god förmåga att hantera samhällsstörningar.
- En trygg och attraktiv livsmiljö med goda uppväxtvillkor.

Arbetet mot de långsiktiga målen konkretiseras i tre program för samhandling – så kallade genomförandeprogram. De första genomförandeprogrammen tas fram med sikte på 2027 och har följande inriktningar:

- Näringslivets förutsättningar och innovation
- Klimat, energi och miljö
- Social välfärd

Mat- och livsmedelsnäringen och besöksnäringen är två av Gotlands prioriterade s.k. styrkeområden. För dessa områden finns särskilda strategier framtagna. De är Gotlands regionala mat- och livsmedelsstrategi 2016-2025 och Regional besöksnäringstrategi för Gotland.

Inom klimat- och energiområdet är viktiga utgångspunkter även Gotlands energi- och klimatstrategi, Plan för arbetet med infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel samt regeringens arbete med elektrifiering av transportsektorn.

2.4.2 Energipiloten

Energimyndigheten har i uppdrag från regeringen att verka för att Gotland ska vara ett pilotområde som går före i omställningen till ett hållbart energisystem. Våren 2019 kom Energimyndighetens färdplan Energipilot Gotland som ska möjliggöra för Gotland att nå energi- och klimatmålen tidigare än övriga Sverige. Färdplanen innehåller sju åtgärdsområden med åtgärder som tillsammans ska öka försörjningstryggheten, minska utsläppen av växthusgaser, öka andelen förnybar elproduktion, konkurrenskraften och ekologisk hållbarhet samt förhoppningsvis ge lärdomar och inspiration till både resten av landet och utanför:

- Lokal förankring
- Flexibelt och robust elsystem
- Klimatsmart industri
- Transporter
- Resurseffektiv bebyggelse
- Areella näringar
- Trygg energiförsörjning och beredskapsfrågor

Energimyndigheten samordnar arbetet med att genomföra färdplanen och ansvarar för att tillvarata lärdomar och resultat från omställningsarbetet.

För lokal förankring och för att visualisera omställningen har Energicentrum Gotland etablerats. Det ska fungera som en regionalt sammanhållen arena där teknik, affärsmodeller och regelverk kan testas.

2.4.3 Översiktlig planering

Länsplanen har nära samband med och koppling till den fysiska planeringen. För Gotlands del gäller det framför allt översiktsplanen och de fördjupade översiktsplanerna. Översiktsplanen visar på regionens intentioner om hur mark och vattenområden bör användas för att stödja regionens målsättningar. I infrastrukturavsnittet tas bl.a. hamnar, vägar, gator och cykelvägar upp. Under 2022 pågår arbetet med framtagande av en ny översiktsplan för Gotland.

Fördjupade översiktsplaner

Fördjupade översiktsplaner tas fram för avgränsade områden och ligger sedan till grund för dess fortsatta detaljplaneläggning. Planerna syftar till att fördjupa, precisera och applicera intentionerna i översiktsplanen, med fokus på utvalda områdens särskilda behov, möjligheter och begränsningar, samt till att vara vägledande i balansgången mellan utveckling och bevarande i detaljplanering och bygglovsprövning.

På Gotland finns idag fördjupade översiktsplaner för Visby, Fårö, Storsudret och Burgsvik samt Östergarnslandet och Katthammarsvik.

Visborgsområdet

Visborgsområdet i södra Visby är till huvuddelen ett före detta regementsområde som omfattar cirka 450 hektar. Visborgsområdet är Visbys och Gotlands hittills största exploateringsprojekt som spänner över flera decennier. Här planeras en stadsdel för cirka 4 000 bostäder, utveckling av befintliga verksamhetsområden och anslutande grönområden.

Följande mål för Visborgsområdet anges i den fördjupade översiktsplanen Hela Visby – Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025 (KF, 2009-12-14, § 172):



- Visborg och Södra hällarna ska utvecklas till en stadsdel i Visby som tydligt knyter an till staden.
- Visborgsområdets och Södra hällarnas utbyggnad påbörjas som en utveckling av staden söderut och som en förtätning av redan bebyggda delar.
- Södra hällarna är ett stadsnära sammanhängande strövområde med höga naturvärden och rekreativa kvaliteter som ska värnas.
- Idrotten ska ges möjlighet att utvecklas och samordna sig inom det utpekade idrotts- och rekreativsområdet.

En strukturplan har tagits fram för en första utbyggnadsperiod. Planen godkändes av regionfullmäktige 2016-04-25, § 61 och ger inriktningen för de norra och centrala delarna av regementsområdet för en tioårsperiod (2016–2025). Strukturplanen ger riktlinjer som stöd för kommande detaljplaner och markanvisningar. Av strukturplanen framgår att avsikten är att Visborgsområdet stadsbyggnads- och innehållsmässigt ska integreras med staden, Visby, och även på sikt med Vibble.

Kvalitetsprogrammet för Visborg, liksom för fördjupningsområde Norra Visborg samt del av Regementsområdet, godkändes och beslutades av regionstyrelsen 2020-11-25 § 337. Kvalitetsprogrammet är ett underlag och komplement till bland annat utbyggnad av infrastruktur samt kommande detaljplaner.

Inom ramen för exploateringsprojekt Visborg ska en gång- och cykeltunnel byggas i Färjedleds rondellen, vid den östra tillfarten från Färjeleden. Trafikverket ansvarar för att planera, projektera och genomföra åtgärden. Det förs också diskussioner om att finansiera en gång- och cykelbro över Färjeleden inom ramen för projektet. Denna ligger tillsvidare med som en del i det namngivna objektet Visborg, cirkulationsplats.⁶

Program Klintehamn 2030

Program Klintehamn 2030 godkändes av regionfullmäktige 2019-09-23 § 224. Programmet innehåller utgångspunkter, strategier och mål för den framtida utvecklingen av Klintehamn. I programmet har bl.a. konsekvenserna avseende trafik- och tillgänglighetsfrågor utretts, mot bakgrund av utvecklingen av hamnområdet där delar av verksamheten i Visby hamn flyttats över till Klintehamn.

SMA Minerals har ansökt om att utöka sin brytning av kalksten i Klintehamn. Om planerna förverkligas kommer det sannolikt att innebära ytterligare tunga transporter i och i anslutning till Klintehamn med risk för medföljande störningar i form av trafikbuller och säkerhetsrisker. En åtgärdsvalsstudie om trafiken till och från Klinte bergtäkt är påbörjad under våren 2021 för att identifiera vilka trafiksäkerhetshöjande åtgärder som behöver genomföras om utökat brytningstillstånd ska kunna godkännas.

2.4.4 Cykelplan Visby 2015–2025

År 2015 antogs cykelplan Visby 2015–2025. Där identifieras flera brister och behov kopplat till cykelvägnätet i staden. I planen pekas bland annat saknade länkar ut i huvudvägnätet, varav vissa går längs statliga vägar. I cykelplanen beskrivs även andra behov så som separering av gående längs huvudvägnätet, nya cykelparkeringar vid större målpunkter och knutpunkter för kollektivtrafik, trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsningar och vid skolor samt förbättrad vägvisning.

2.4.5 Trafikförsörjningsprogram

Region Gotland är regional kollektivtrafikmyndighet i Gotlands län. Det innebär att regionen ansvarar för den regionala kollektivtrafiken enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Regionfullmäktige antog 2019-02-25 § 95 ett nytt regionalt trafikförsörjningsprogram. I det beskrivs hur kollektivtrafiken på Gotland ska utvecklas fram till år 2030. Trafikförsörjningsprogrammet har fem övergripande mål: större attraktivitet, förbättrad tillgänglighet, ökad närhet, reducerad miljöpåverkan och förbättrad resurseffektivitet. Dessa mål ska nås genom regelbundna avgångar, bra anslutningar, hög tillförlitlighet, snabba förbindelser, förnyelsebara drivmedel, liksom av en integrerad planering och fördjupad samordning av allmän och särskild kollektivtrafik. Dessutom ska kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning förbättras. Region Gotland har påbörjat arbetet för att nå målen i trafikförsörjningsprogrammet.

I trafikförsörjningsprogrammet anges tre utbuds nivåer i kollektivtrafiken. Större tätorter, med mer än 750 invånare, ska knytas till stomlinjer med minst timestrafik på vardagar. Mindre tätorter ska knytas till kompletteringslinjer med minst varannan timestrafik på

⁶ Läs mer i avsnitt 5.3.2

vardagar. I områden som ligger långt ifrån stomlinjer och kompletteringslinjer ska den anropsstyrda trafiken utvecklas. Anropsstyrd trafik kan bestå av både linjelagd anropsstyrd trafik och områdesbaserad trafik.

3. Förutsättningar

Det här kapitlet syftar till att ge en översikt av Gotland och dess befolkning, arbetsmarknad, pendlingsmönster, tillgänglighet och klimat och miljö. Statistiken är om inget annat anges hämtad från Statistiska Centralbyrån.

3.1 Gotlands läge

Gotland ligger mitt i Östersjön vilket gör god tillgänglighet med färja och flyg nödvändigt. Kommunikations- och trafiksystemen är avgörande för många människors tillgänglighet till arbete, studier, service och fritid liksom för en stor del av näringslivets tillgänglighet till marknader och produktionsområden. Fungerande kommunikationer är också viktigt ur ett totalförsvarsperspektiv i och med det förändrade säkerhetsläget i Östersjöområdet och försvarets återetablering på Gotland.

För att kunna dra nytta av närheten till stora marknader; Stockholm, Mälardalen och sydöstra Sverige, krävs en mycket god tillgänglighet i form av ett väl fungerande transportsystem och en anpassad infrastruktur samt goda kopplingar till fastlandstrafiken. På så vis kan Gotland bli en del av den pågående regionförstoringen och få del av de större regionernas utbud av service, varor, utbildning, arbete och vice versa. Det omfattande, närliggande befolknings- och kundunderlaget kan också öka intresset för företagande och turism på Gotland.

3.2 Demografi

Gotland är Sveriges 39:e största kommun, men landets minsta region sett till antalet invånare. Det är en växande landsbygdsregion och under år 2020 passerades för första gången 60 000 invånare. Enligt SCB:s befolkningsframskrivning från maj 2020 beräknas Gotland år 2030 ha 64 800 invånare och år 2040 cirka 67 700 invånare. Det är en större procentuell befolkningsökning än i riket. Befolkningsökningen kommer av att fler flyttar till än från Gotland och består framför allt av inrikes omflyttning. Befolkningen ökar mest i Visby och i områden längs med kusten med pendlingsavstånd till Visby.

Gotland är det län som har högst medelålder för både kvinnor och män. Perioden 2000–2020 ökade antalet personer över 65 år med mer än 50 procent. Under samma tidsperiod minskade såväl antalet barn och ungdomar som antalet personer i yrkesaktiv ålder (20–64 år). Mot senare delen av tidsperioden har dock en befolkningsökning skett i samtliga tre grupper, även om det för personer i yrkesaktiv ålder bara handlat om någon procent. År 2020 var drygt hälften av befolkningen och jämnt fördelat mellan män och kvinnor, i yrkesaktiv ålder.

Alla åldersgrupper prognosticeras att fortsätta öka i antal, men som andel av befolkningen ökar bara de äldsta, 80 år och äldre, och de unga vuxna, 16–24 år. Sammantaget innebär detta att andelen personer i yrkesaktiv ålder minskar och att försörjningsbördan på Gotland ökar. En minskad andel personer i yrkesaktiv ålder riskerar också att leta till en ökande brist på arbetskraft. Redan idag upplever en fjärdedel av arbetsgivarna i det gotländska näringslivet att det är svårt att hitta arbetskraft med rätt kompetens.⁷

Rörligheten är högst bland ungdomar, både avseende inflyttning till och utflyttning från Gotland. Flyttningsnettot är negativt gruppen 20–29-åringar men positivt i de flesta övriga

⁷ Uppgift från Vårt Gotland 2040.

åldersgrupper. Stockholm–Mälardalen är den dominerande målpunkten och utgångspunkten för flyttningarna.

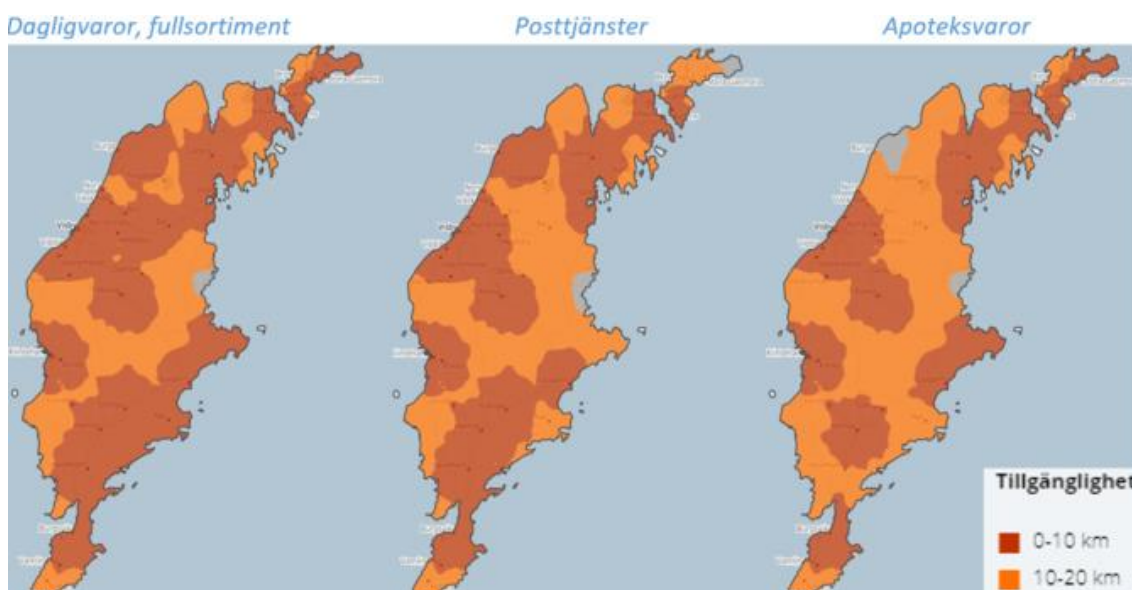
3.3 Boende och tillgänglighet

Visby är Gotlands enda stad och dominerar såväl i storlek med 25 000 invånare som i fråga om tillgång till offentlig och kommersiell service och arbetstillfällen. Ytterligare cirka 13 000 personer bor i någon av Gotlands tätorter, medan övriga, närmare 40 procent bor på landsbygden. De som bor på landsbygden bor i hög grad glest och utspritt. Bebyggelsestrukturen ställer höga krav på väl fungerande kommunikationer. Den skapar också utmaningar exempelvis i fråga om underlag för kommersiell och offentlig service. Stora delar av ön liksom viktiga målpunkter, så som flygplatsen, är idag svårtillgängliga utan bil.

Hemse på södra Gotland med nära 1800 invånare och Slite på norra Gotland med omkring 1500 invånare, är efter Visby de två största serviceorterna. Även Klintehamn, Roma och Fårösund är större orter med ett relativt stort serviceutbud. På pendlingsavstånd från Visby finns de större orterna Tofta, Vibble–Västerhejde och Väskinde–Sjalsö. Mindre tätorter med mellan 200 och 500 invånare är på södra Gotland Havdhem, Stånga och Burgsvik, och på norra Gotland Lärbro och Tingstäde.

Boendet är fördelat på 60 procent småhus och 33 procent flerbostadshus, resterande är övrigt boende. År 2020 fanns cirka 12300 fritidshus på Gotland, varav många ägs av personer som inte är mantalsskrivna på ön.

Visbys många olika funktioner gör att tillgängligheten till staden är av stor betydelse. Även tillgängligheten till och förbindelserna mellan bostadsorter och övriga serviceorter och arbetsplatser är viktiga. Bilden visar avstånd i kilometer till olika servicepunkter. Den visar att avstånden till affär, posttjänster och apotek är längst för boende på delar av östra och mellersta Gotland, samt på sydspetsen liksom allra längst norrut.



Källa: Pípos serviceanalys, hämtad 2021-06-18

3.4 Pendling och resvanor

Viljan och möjligheten till att pendla och att pendla kollektivt påverkas bland annat av familjebilden och behov att utträta olika typer av ärenden i anslutning till arbetsdagen. I Visby som största tätort finns huvuddelen av arbetstillfällena och därmed den största inpendlingen. 2019 hade Visby ett positivt pendlingsnetto om ca 4800 personer. Drygt hälften av de med arbete i Visby, både bor och arbetar där. Fler kvinnor än män pendlar till Visby. Även Slite och Hemse, som de största serviceorterna, har positiva pendlingsnetton.

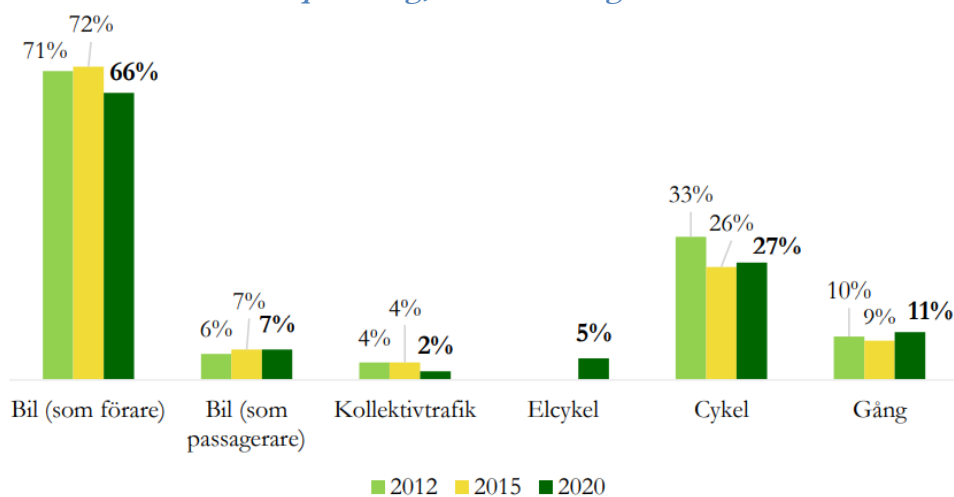
Pendling med bil dominerar, och kan i hög grad förklaras med den glesa boendestrukturen. Gotland är också det biltätaste länet med 611 personbilar i trafik per 1 000 invånare år 2020. Stockholms län har den lägsta personbilstätheten med 399 personbilar i trafik per 1 000 invånare.⁸

Resandet med kollektivtrafik är lågt på Gotland och regelbundet resande i kollektivtrafiken görs i mindre omfattning på Gotland än i riket i övrigt.⁹ Landsbygdstrafiken på Gotland omfattar tretton linjer. Turtätheten är högst på linjerna mellan Visby och de största tätorterna. Inom Visby drivs stadstrafik på sex linjer. Till det kommer närtrafiken som kör två dagar i veckan till närmaste tätort och där man kan förbeställa resa. Linjenätet ska utvecklas mot mer anropsstyrd trafik och fordon ska kunna användas mer flexibelt.

Val av färdmedel ses generellt skiljas åt mellan kvinnor och män. Framför allt använder män bil mer än kvinnor och kvinnorna står för en högre andel resor med kollektivtrafik.

Diagrammen nedan visar val av färdmedel för arbetspendling hos anställda i Region Gotland 2020, respektive huvudfärdmedel för samtliga resor bland samtliga kommuninvånare 2018.

Val av färdmedel i arbetspendling, anställda Region Gotland

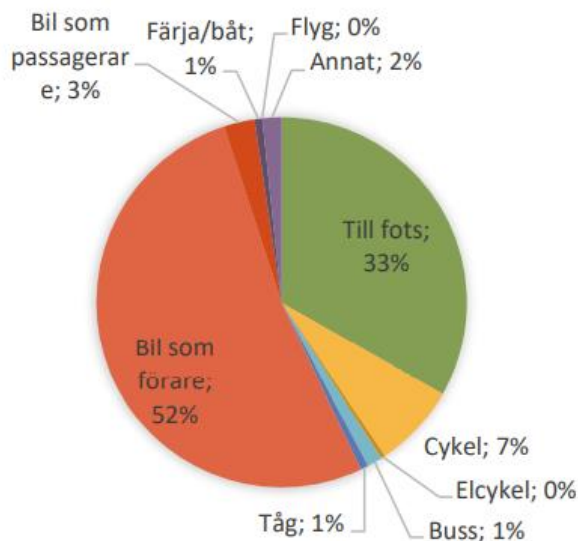


Källa: Resvaneundersökning 2020, Genomförd bland anställda på Region Gotland som en del av projektet Hållbara transporter

⁸ Källa: Trafikanalys, Fordon i län och kommuner 2020

⁹ Källa: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gotland, RS 2018/204, 2019-02-25

Huvudfärdmedel resor totalt, invånare Gotland



Källa: Resvanor i Region Gotland 2018, Trivector

Till fastlandet pendlade 2100 personer från Gotland 2018, ungefär hälften av dem till Stockholms län. Över 1200 personer pendlade till Gotland, varav hälften av dem från Stockholms län. Coronapandemins effekter på pendlingen har märkts både vad gäller pendlingen till och från ön och pendlingen på ön. Flera arbetsplatser har ställt om till hemarbete vilket framförallt påverkat efterfrågan på flygstolar och kollektivtrafik. Sannolikt kommer mönstret med mer hemarbete leva kvar även efter pandemin och därmed ha ändrat våra resbehov och resvanor även på längre sikt.

3.5 Näringsliv och arbetsmarknad

År 2019 fanns drygt 28000 förvärvsarbetande på Gotland, ungefär jämnt fördelat mellan kvinnor och män. Förvärvsfrekvensen för kvinnor var högre på Gotland än i riket, medan förvärvsfrekvensen för män låg på samma nivå som i övriga riket.

Den gotländska näringsstrukturen skiljer sig från andra län med en högre andel företag och sysselsatta inom de areella näringarna, mineralutvinning och inom branscher kopplade till besöksnäringen. Också andelen förvärvsarbetande inom offentlig förvaltning och försvar överstiger andelen i andra län. Det är också inom denna näringsgren som sysselsättningsökningen varit som störst under 2010-talet. Också inom exempelvis byggverksamhet, hotell och restaurang och vård och omsorg skedde en sysselsättningsökning under perioden. Högst andel sysselsatta finns inom den offentliga sektorn, vilket stämmer väl överens med mönstret i andra län. Många branscher på Gotland präglas av en stor säsongsvariation.

Gotland är ett starkt företagarlän med många, huvudsakligen små företag. År 2019 var antalet nystartade företag per tusen invånare högre på Gotland än i samtliga andra län förutom Stockholm.¹⁰ Ungefär 15 procent av de förvärvsarbetande utgjordes samma år av egenföretagare vilket var högst andel i landet. Cirka 70 procent av företagen drivs av män, vilket stämmer överens med mönstret i övriga län.

Uppsala universitet Campus Gotland är ett campus inom Uppsala universitet beläget i Visby vid Almedalen. Campus Gotland har cirka 2300 helårsstudenter, varav cirka 1 400 campusstudenter, och cirka 200 anställda. Målsättningen är att 1 700 helårsstudenter ska finnas på campus.

Gotland har tre utpekade styrkeområden: besöksnäringen, mat- och livsmedelsnäringarna samt näringslivets energiomställning. Två av dessa näringar är starkt kommunikationsberoende. Besöksnäringen har som vision att Gotland ska vara norra Europas mest hållbara och attraktiva resmål 2027. Kommunikationerna till och från Gotland är därmed avgörande. Gotland är en stor besöksdestination. Antalet invånare mer än fördubblas under de mest intensiva sommarveckorna. Liksom den fasta befolkningen bor besökarna spritt över Gotland och tillsammans med det faktum att besöksmålen finns över hela ön gör det tillgängligheten på det gotländska vägnätet viktig. För mat- och livsmedelsnäringarna är väl fungerande färjetrafik, infrastruktur och hamnar avgörande. Transporterna från produktionsanläggningarna till hamnarna är omfattande då huvuddelen av produktionen exporteras, framför allt via hamnarna i Visby och Klintehamn. För denna näring krävs framkomlighet på väg för breda, långsamtgående maskiner och transporter. Det samma gäller för sten- och cementindustrins transportvägar till hamnarna. Generellt behövs god bärighet och framkomlighet för tunga fordon.

3.6 Miljö och klimat

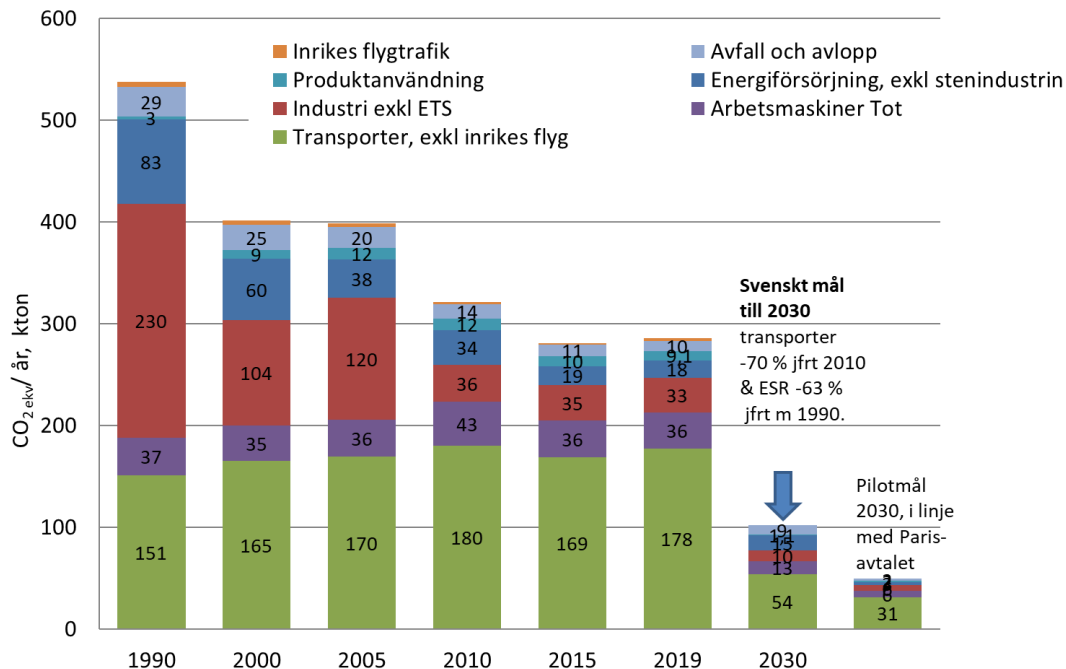
Diagrammet nedan visar att de klimatpåverkande utsläppen från hushåll, småskalig industri och transporter på Gotland totalt sett minskade mellan 1990 och 2019. Klimatmålet för transportsektorn innebär att utsläppen ska minska med 70 procent till år 2030, jämfört med år 2010. Det svenska målet för utsläppsminskning inom ESR är minus 63 procent 1990–2030.¹¹ För att målet också ska vara i linje med Parisavtalet krävs ytterligare utsläppsminskningar (se diagram). För att nå de nationella klimatmålen till 2030 för olika sektorer, är utsläppen från transporter och arbetsmaskiner stora utmaningar på Gotland.

Region Gotland har ännu inte antagit egna klimatmål för 2030. Vårt Gotland 2040 anger klimatneutralitet 2040 som mål.

¹⁰ Källa: Tillväxtanalys, Regionfakta, 2019

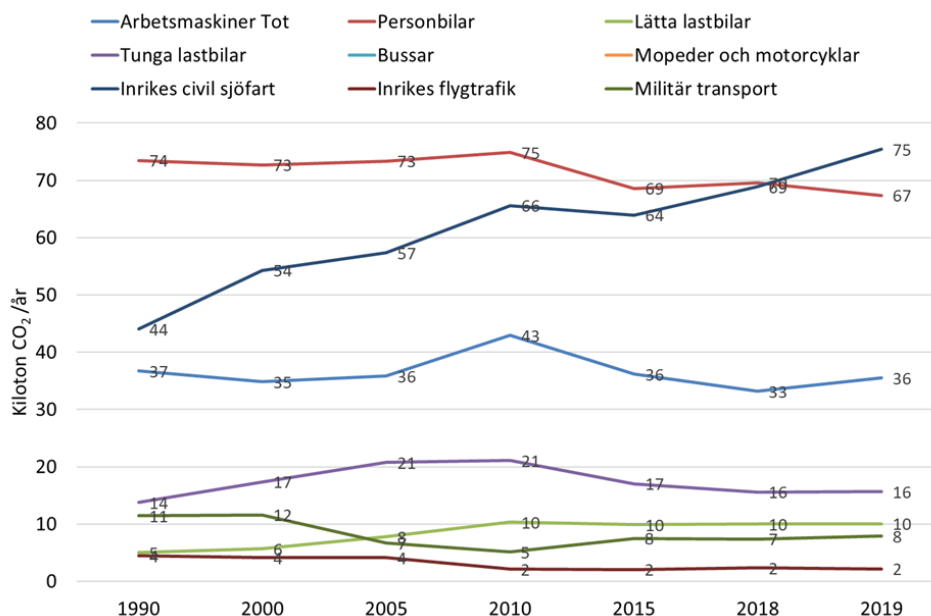
¹¹ EU-ESR (Effort Sharing Regulations) är all energianvändning inom EU som inte ingår i EU-ETS (Emission Trade Scheme), EU:s system för handel med utsläppsrätter. Inom EU finns en nationell fördelning av hur stor del av utsläppen i ESR som ska tas av respektive nation, för att nå det gemensamma utsläppsmålet för EU.

Klimatpåverkande utsläpp från hushåll, småskalig industri och transporter på Gotland, kiloton $CO_{2ekv}/\text{år}^{12}$



Källa: Nationella emissionsdatabasen, uppdaterad september 2021

Utsläpp från transportsektorn på Gotland, kiloton CO_2



Källa: Nationella emissionsdatabasen, uppdaterad september 2021

¹² Stenindustrin orsakar stora utsläpp från processer och värmeproduktion som inte visas här. De ingår i ETS, storskalig industri (för export), inte relaterade till energianvändning i lokalsamhället. Om dessa utsläpp inkluderats hade bilden blivit en annan och visat på en knappt mätbar minskning av utsläpp från Gotland under perioden. Jordbruk ger utsläpp från mjölkjordar och djurhållning; klimatpåverkande, men ej energirelaterade.

Transporterna svarade år 2019 för nära 65 procent av Gotlands fossila klimatpåverkande utsläpp inom ESR-sektorerna (exklusive mineralindustrins utsläpp, ETS). Om även arbetsmaskiner adderas blir andelen drygt 75 procent.

Utsläppen från transportsektorn ökade med 11,8 procent mellan åren 1990 och 2019. Utsläppsökningar har skett inom sjöfarten och sett till lastbilstransporter. I sjöfartens utsläpp ingår förbipasserande sjöfart och delar av färjetrafiken. Utsläppen från personbilar har minskat under perioden vilket sannolikt både beror på att utsläppen per bil minskat under perioden och ökad inblandning av biobränsle.

I den nationella strategin för klimatanpassning finns sju utmaningar som har identifierats som särskilt prioriterade för arbetet med anpassning till ett förändrat klimat. Inom två av dessa har infrastruktur lyfts fram: Ras, skred och erosion som hotar samhällen, infrastruktur och företag samt Översvämning som hotar samhällen, infrastruktur och företag. Framför allt vägnätet är sårbart särskilt genom ökad nederbörd och medföljande flöden.

3.6.1 Vattenskyddsområden

På Gotland finns en stor säsongsmässig och geografisk variation i grundvattentillgång. Jordtäcket är inom stora områden tunt och det finns då ofta snabba förbindelser mellan yt- och grundvatten via spricksystem. Flera statliga vägar går i anslutning till, eller korsar, utpekade vattenskyddsområden där åtgärder behöver vidtas för att skydda vattentäkterna från föroreningar orsakade av vägtrafiken. Det är viktigt att långsiktigt skydda allmänna vattentäkter från påverkan av både kvalitet och kvantitet.

3.6.2 Kultur- och landskapsvärden

På Gotland har många kulturhistoriska värden bevarats och det är viktigt att de fortsatt får vara en del av landskapsbilden. Bland annat finns ett stort antal alléer, milstolpar, artrika vägkanter och kulturvägar som Trafikverket arbetar kontinuerligt med att bevara och utveckla.

4. Brister och behov

Det här kapitlet syftar till att ge en beskrivning av transportsystemet på Gotland med fokus på brister och behov.

4.1 Kommunikationer till och från Gotland

Gotlands läge gör kommunikationerna med omvärlden till en nyckelfråga. För att kunna stärka och utveckla Gotlands konkurrenskraft krävs en mycket god tillgänglighet med flyg och färja. Trafikslagen har i huvudsak olika målgrupper och kompletterar varandra.

Flyg- och färjetrafiken ökar kraftigt under sommarsäsongen då Gotlands befolkning kan mer än fördubblas under de mest intensiva sommarveckorna. Stora trafikflöden koncentreras till färjornas avgångs- och ankomsttider, vilket belastar vägarna kring Visby hårt.

På fastlandet är väg- och järnvägsanslutningarna till de hamnar som trafikeras av Gotlands-trafiken av stor vikt för att säkerställa att gods- och persontransporterna till och från Gotland fungerar. Väg 73 och Nynäsbanan (pendeltåget) utgör kopplingarna till hamnen i Nynäshamn. E 22 och bussanslutning utgör kopplingen till hamnen i Oskarshamn. Via väg 47 och 40 kan resenärer ta sig från Oskarshamn till Jönköping och Göteborg.

Ett exempel på vikten av goda kommunikationer är de effekter som Corona pandemin haft och har på trafiken till och från Gotland. Pandemin blev en samhällsstörning som påverkade Gotlands förbindelser med omvärlden och därmed det gotländska samhället bl.a. sjukvårdens möjligheter att transportera patienter och medicinska prover. Begränsningar i avgångar med färja och flyg innebär att det finns dagar då det inte är möjligt att ta sig till fastlandet och Gotland blir därmed mer isolerat.

4.1.1 Färjetrafik

Färjetrafiken upphandlas av Trafikverket och går mellan Visby–Nynäshamn (ca 15 mil) och Visby–Oskarshamn (ca 12 mil) med en restid på drygt tre timmar på respektive linje. Gotland trafikeras dagligen med två tur- och returesor till Nynäshamn och en tur- och returresa till Oskarshamn. Under för-, sommar- och eftersäsong liksom under storhelger är antalet turer per dag betydligt fler. Även Västervik trafikeras vanligen under sommarsäsongen. I september 2021 gick premiärturen från Nynäshamn via Visby och vidare till Rostock, Tyskland.

Färjorna är både gods- och passagerarfartyg. Tre fjärdedelar av passagerarna reser på Nynäshamnslinjen, medan godset är jämnt fördelat på båda linjerna. År 2019 reste drygt 1,8 miljoner passagerare med färjorna. Av samtliga passagerare var cirka en tredjedel gotlänningar. Såväl passagerar- som godstransporterna har ökat kraftigt. Perioden 2010 till 2019 ökade antalet passagerare med 11 procent, lastmeter gods med 15 procent och personbilarna med 16 procent. År 2020 skedde till följd av pandemin en kraftig minskning av antalet resande till och från Gotland.

Nuvarande avtalsperiod, mellan Trafikverket och Destination Gotland, omfattar tio år och påbörjades 2017. I nuvarande trafikavtal ingår bl.a. ökad passagerarkapacitet, takpris för gotlänningar och gods, marknadsprissättning för besökare och att ett fartyg ska drivas med LNG. Sedan 2009 finns även möjlighet att driva konkurrerande trafik, vilket hittills enbart har skett sommaren 2016. Arbetet inför upphandlingen av färjetrafiken från 2027 är påbör-

jat. Miljöaspekten kommer få större vikt i kommande upphandling, mot bakgrund av riksdagens mål för transportsektorn om minskade fossila utsläpp med 70 procent perioden 2010–2030.

4.1.2 Flygtrafik

Antalet flygpassagerare ökade med 40 procent mellan år 2000 och 2019, till knappt 450 000 personer. Flygtrafiken drabbades sedan hårt av Coronapandemin 2020. Såväl antalet destinationer som antalet turer minskade kraftigt i och med pandemins inträde, vilket har präglat trafiken såväl 2020 som 2021. Att säkra och öka antalet destinationer är viktigt för turismen, övriga näringslivet och för boende på Gotland. Likaså är det viktigt med regelbunden flygtrafik till huvudstadsområdet som möjliggör att enkelt, billigt, snabbt och miljövänligt kunna ta sig till Stockholms centrum och som erbjuder många anslutningar till andra flyg, både utrikes och inrikes. Både Arlanda och Bromma har stor betydelse för Gotland. De båda flygplatserna fyller olika funktioner och kompletterar varandra utifrån resenärernas behov.

Visby flygplats ligger 3,5 kilometer norr om centrala Visby. Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll. Flygplatsen är ett riksintresse. Swedavia äger och driver flygplatsen, som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser. Gotlands läge gör det nödvändigt att flygplatsen har en beredskap dygnet om för kris- och nödsituationer.

Tillgängligheten till och från flygplatsen behöver utvecklas. Sammanhängande cykelväg saknas och förbindelse med kollektivtrafik finns två gånger varje vardag från mitten av augusti till mitten av juni. Under högsäsong bildas ofta köer vid utfarten längs Lummelundsväg. Swedavia och Region Gotland samverkar inom projektet FysGot för att förbättra tillgängligheten till flygplatsen genom att förbättra för gång- och cykeltrafikanter längs Lummelundsväg och infarten till flygplatsen samt att förbättra korsningen väg 149/väg 69 genom en cirkulationsplats. Ökad hänsyn behöver också tas till behovet av att kunna resa kollektivt till och från Visby flygplats under en större del av året än idag. Belastningen på flygplatsen skiljer sig avsevärt mellan hög- och lågsäsong. På sikt finns därför ett behov av flexibilitet när man planerar området runt flygplatsen eller en eventuell ombyggnation av terminalbyggnaden.

4.2 Region Gotlands hamnar

Region Gotland äger totalt 15 hamnar, varav ett antal utgörs av mindre fritidshamnar utarrenderade till lokala föreningar. Sjöfartsverket ansvarar för de allmänna farlederna och innanför hamngränsen ansvarar Region Gotland. Hamnarna i Visby och Klintehamn är riksintressen. Preciseringsen av riksintressena genomförs 2020–2022.

Visby hamn, Klintehamns hamn och Slite hamn är strategiska hamnar. Hamnarna måste ha kapacitet för volymer, trafik och fartyg. De är ur ett nationellt perspektiv att betrakta som små och kan inte var och en för sig hantera Gotlands hela behov av hamnkapacitet. Hamnarna skall därmed ses som en helhet som kompletterar varandra. Även tillfarterna till hamnarna är viktiga delar i transportkedjorna.

I Trafikverkets rapport Transportsystemet Gotland, sammanfattas brister för anslutningen till hamnarna:

- Kapacitet och trafikmiljö i Visby hamn behöver förbättras.
- Kapacitet och trafikmiljö i Klintehamn behöver förbättras.

- Bristande koppling till hamnar, ingår ej i det prioriterade vägnätet för gods, exempelvis utökad stenbrytning på mellersta Gotland.

4.2.1 Visby hamn

Visby hamn utgör bas för den statligt upphandlade linjetrafiken. Sedan 2018 finns också en kajanläggning för mottagning av kryssningsfartyg. Stora delar av godshanteringen har flyttats till hamnarna i Klintehamn och Slite men Visby hamn hanterar fortfarande relativt stora godsflöden i form av spannmål och olja, liksom specialtransporter som exempelvis betongelement till byggprojekt. I Visby hamn finns även en gästhamnsverksamhet.

Viktiga frågor på längre sikt kan bli anpassningen av Visby hamn till ett eventuellt förändrat tonnage på grund av framtida upphandlingar och till omställningen av bränsle till naturgas och biogas – något som kräver helt annan infrastruktur än idag. Väsentligt är också att tillräckliga utrymmen för godstransporter med linjetrafiken finns. För hamnterminalens avgångshall finns behov av modernisering och om- eller tillbyggnad.

Den nya kryssningskajen tillsammans med det faktum att linjetrafiken ökar i volym skapar behov av en säkrare och mer tillgänglig trafikmiljö i, till och från hamnområdet i Visby. Det återstår åtgärder med att få till en gångbro eller annan lösning för att säkert leda kryssningspassagerarna över Färjeleden, samt möjligheter att tas sig med buss mellan kryssningskajen och Visby inre hamn. Hänsyn måste tas till riksintresset Visby hamn och till Visby världsarv.

4.2.2 Klintehamns hamn

I Klintehamn hanteras företrädesvis gods i form av jordbruks- och skogsprodukter samt kalksten. Godshanteringen ökar i Klintehamn sedan hamnen muddrats och byggts ut. Med en större godshantering i Klintehamn uppkommer behov av att förbättra trafikinfrastrukturen på land för att bland annat höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i hamnen och längs de vägar som kan få ökad tung trafik. Samtidigt är det viktigt för de gröna näringarna att hänsyn tas till dess framkomlighet, till tung godstrafik och till att särskilt jordbruksmaskiner kan vara extra breda samt att transport också sker med traktor. För lantbruksnäringen är Klintehamn viktigast för bulk och skog. Men för näringen behövs också Slite och Visby.

Fortsatt arbete krävs också med kapaciteten för att klara framtidens behov i och med att godstrafiken kommer att öka och ske med större fartyg i framtiden. Det är också viktigt att bevaka utfallet av den pågående miljöprövningen av storskalig kalkbrytning i ortens närområde och de utbyggnadsbehov som hamnen kan komma att ställas inför.

4.2.3 Slite hamn

I Slite hanteras allmänt gods och där finns möjlighet att genomföra tunga lyft. De statliga maritima verksamheterna har bas i Slite. Försvarsmakten och Sjöfartsverket arrenderar kaj och i hamnen finns även en kustbevakningsstation.

4.2.4 Reservhamn på Gotland

Idag saknas en reservhamn för linjetrafiken på Gotland. Det gör Gotland sårbart om något skulle inträffa som gör att Visby hamn inte kan trafikerats under en viss period. Region Gotlands inställning är att tillkomsten av en reservhamn är högst angelägen och att det är ett statligt ansvar att tillse att så sker. Även nödvändiga följdinvesteringar på omkringliggande vägnät måste ses som ett statligt ansvar och finansieras av staten, utanför ramen för länsplan. Länsstyrelsen på Gotland har efter utredning pekat ut Kappelshamns hamn på

norra Gotland som mest lämpad och förespråkat vidare utredning kring detta alternativ. Trafikverket har i en remiss föreslagit att Kappelshamns hamn ska bli ett riksintresse mot samma bakgrund. Trafikverket avser att vidare utreda förutsättningar och ansvarsförhållanden vid beslut om och anläggande av ”reservinfrastruktur”.

4.3 Det statliga vägnätet

På Gotland finns liksom i övriga landet statliga, kommunala och enskilda vägar. Som tidigare beskrivits, i avsnitt 3, är såväl boende som näringsliv väl spritt över hela ön, det medför att hela vägnätets standard har en mycket stor betydelse för förutsättningarna att bo och driva verksamhet över hela Gotland.

Region Gotland ansvarar för gatu- och vägnät omfattande cirka 220 km kommunala gator i Visby och drygt 100 km gator i övriga tätorter. Region Gotland hjälper även till med en del av underhållet för cirka 820 km enskilda vägar med statsbidrag. Liksom även med underhåll av enskilda vägar utan statsbidrag i en del tätorter som t.ex. i Ljugarn, Stånga och Vibble. Gotland har ca 1500 km statlig väg. Med statlig väg menas att staten är väghållare och ansvarar för att genomföra underhåll och investeringar. Investeringarna finansieras via länsplanen.

I Trafikverkets rapport Transportsystemet Gotland, sammanfattas brister och möjligheter för de statliga vägarna.

Brister:

- Brister i utformningen av vissa vägar, exempelvis smala, krokiga och sidoområden med oeftergivliga föremål.
- Utfarter med dålig sikt.
- Ett flertal osäkra korsningar.
- Oskyddade trafikanter är ej separerade från övrig trafik.
- Vägar skär genom oskyddade vattenskyddsområden.
- Vägar i natur- och kulturområden med höga bevarandevärden.
- Belysningsstolpar i dåligt skick.
- Avsaknad av drivmedelsstation för alternativa drivmedel, exempelvis el och biogas.

Möjligheter:

- Över lag inga kapacitetsbrister.
- Utveckla säsongshastigheter.

Ur primärproduktionens synvinkel finns på många håll brister på det statliga vägnätet, det gäller framför allt smala vägar, som i många fall blir ännu smalare genom trafiksäkerhetsåtgärder. Brister finns också genom dåligt underhåll på viktiga vägar för primärproduktionen, som gör att maskiner och fordon skadas. Ytterligare exempel är dålig sikt i korsningar, från högre maskiner. Innan planerade åtgärder genomförs bör en konsekvensbeskrivning göras för hur framkomligheten påverkas för tunga fordon och arbetsmaskiner.

Medel för underhåll ingår inte i regionernas länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Dessa medel ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Här kan

dock uppmärksammas att klimatförändringarna kommer att påverka behovet av underhåll. Vid nya projekt kan hänsyn tas till detta men det kommer också att krävas vid underhåll av befintliga vägar.

4.3.1 Funktionellt prioriterat vägnät

Inom funktionellt prioriterat vägnät har de viktigaste vägarna för nationell och regional tillgänglighet pekats ut.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)



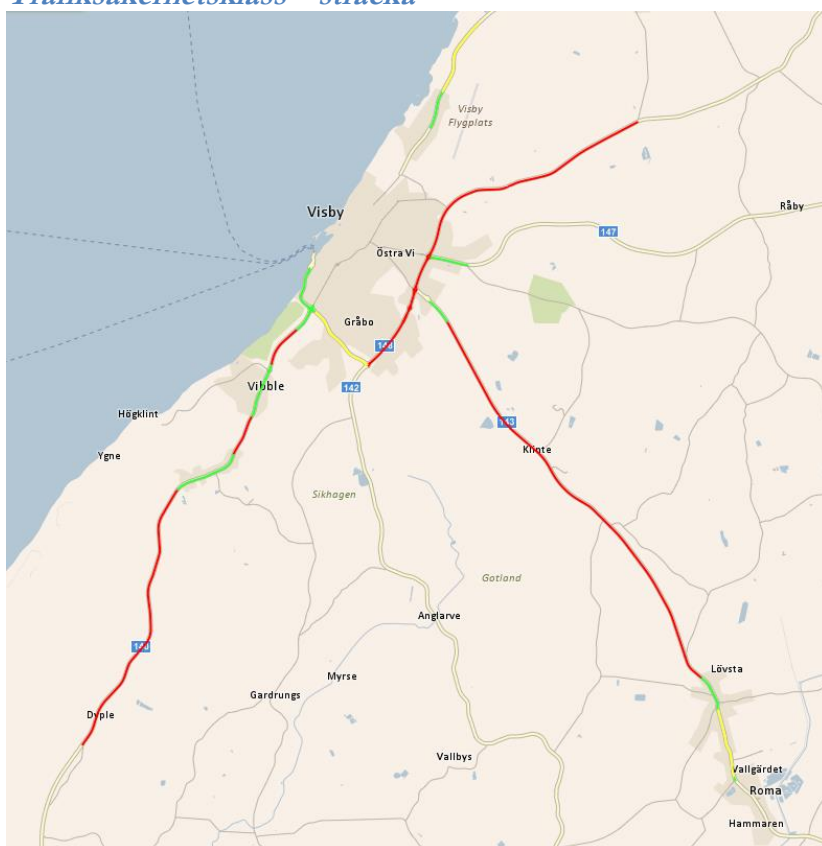
Källa: Nationella vägdatabasen, hämtat 2021-06-10

De funktioner som utgör underlag för utpekandet är dagliga personresor med bil, gods-transporter, långväga personresor med bil samt dagliga personresor med kollektivtrafik. Trafikverket pekade ut det funktionellt prioriterade vägnätet under perioden 2013 – 2016 och gör översyner vart fjärde år, liksom mindre justeringar löpande. Region Gotland har ställt sig bakom utpekandet för Gotland.

4.3.2 Vägarnas standard

Trafikverket genomför säkerhetsklassning av alla vägar med vägnummer 100 eller lägre samt vägar med en genomsnittlig trafik över 4000 fordon per dygn (ÅDT). Utgångspunkten för säkerhetsklassningen är att biltrafikanter färdas i ett säkert fordon, håller hastighetsbegränsningen, är bältade och nyktra. Fyra olika klasser har använts för att bedöma vägens säkerhetsstandard; mycket god, god, mindre god och låg. Klassningen gäller inte cykel, gångtrafikanter eller andra som rör sig på vägen. På Gotland har säkerhetsklassning genomförts för ett fåtal vägar runt om Visby, totalt 44 km (se kartbild). Sjuttio procent av de säkerhetsklassade sträckorna håller låg trafiksäkerhetsklass, främst mot bakgrund av sidoområden med oeftergivliga föremål som träd eller berg för nära vägen.

Trafiksäkerhetsklass – sträcka



Källa: Nationella vägdatabasen, hämtat 21-06-14

Trafikverket har även gjort trafiksäkerhetsklassning av korsningar med ÅDT 2000 eller mer på inkommande primärvägen och ÅDT på 100 eller mer på sekundärvägen. På Gotland finns ett 15-tal korsningar med låg trafiksäkerhetsnivå. Majoriteten bedöms som prioriterade att åtgärda.

I den nationella vägdatabasen (NVDB) finns en fullständig inventering av gång- och cykelpassager/korsningar på det statliga vägnätet. Kommuner ansvarar själva för att rapportera in sina passager. En gång- och cykelpassage definieras som säker om den är planskild eller om 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/h. På det statliga vägnätet finns omkring 75 gång- och cykelpassager av olika slag. Ett knappt 50-tal av dessa bedöms av Trafikverket ha låg trafiksäkerhetsnivå och anses därmed osäkra. På det kommunala vägnätet

finns omkring 65 gång- och cykelpassager inrapporterade. Endast 5 procent av dessa bedöms hålla en god trafiksäkerhetsnivå.

4.3.3 Hastighetsöversyn

Hastigheten är den enskilt viktigaste faktorn för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Knappt hälften av trafikarbetet på det statliga vägnätet i Trafikverkets Region Stockholm, som omfattar Stockholms och Gotlands län, uppskattas ske inom gällande hastighetsgräns, vilket är en mycket låg nivå. I samband med Nationell plan 2014–2025 uppdrogs Trafikverket att anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägnätets utformning. I hela riket kommer fram till 2025 cirka 120 mil statlig väg få höjd hastighetsgräns och cirka 425 mil att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. På Gotland är tre sträckor aktuella för hastighetssänkningar från 90 km/h till 80 km/h:

- Länsväg 140 mellan Visby och Tofta strand
- Länsväg 143 mellan Visby och Roma
- Länsväg 148 mellan Lärbro och Fårösund

Hastighetssänkningarna är planerade att införas 2023 och motiveras av Trafikverket genom trafikflödet, vägens utformning samt miljöskäl.

Under sommarhalvåret när trafiken på Gotland ökar kraftigt införs så kallade sommarhastigheter på delar av det gotländska vägnätet. Det utgörs av tillfälligt nedsatta hastigheter.

4.3.4 Bärighetsklass

År 2017 beslutade riksdagen att införa en ny högre bärighetsklass (BK4), med möjlighet att framföra fordonsekipage med en bruttovikt på upp till 74 ton. Syftet är att bidra till effektivisering av godstransporter, öka möjligheterna att uppnå klimatmålen samt stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv. Sommaren öppnades de första vägarna för BK4 i Sverige och i dagsläget är strax över 20 procent av det statliga vägnätet öppet för BK4. För Gotlands del är planen att upplåta ca 300 km sammanhängande vägnät år 2022–2023. Det kommer geografiskt att täcka större delen av ön och de industrier och hamnar som har beroende av ett vägnät med högre bärighetsklass. Smärre kompletteringar kommer att göras perioden 2023–2025. Sammantaget omfattar detta ca 10 procent av regionens statliga vägnät.

Nuvarande vägnät för BK4 och årliga planer för fortsatt utbyggnad i Gotlands län



Källa: Regeringsuppdrag Implementering av bärighetsklass 4, 2020-04-20

4.3.5 Belysning längs det statliga vägnätet

Ansvaret för belysning längs vägarna ligger generellt hos väghållaren. På Gotland övertog Vägverket (nuvarande Trafikverket) på 1990-talet en del av den belysning på de statliga vägarna som de tidigare kommunerna satt upp. År 2017 tog Trafikverket i samverkan med SKL (nuvarande SKR) fram en inriktning för hur kommunal belysning på statlig väg ska ägas och förvaltas så att det blir lika i hela landet. Detta följdes av en pilotstudie. Under pilotstudiens genomförande har Trafikverket tagit fram ett planeringsverktyg för belysning längs statlig väg, så kallad belysningsplan. Belysningsplanen visar vilka områden som uppfyller kriterierna för var det ska finnas belysning, oavsett om det finns belysning där idag eller ej. Trafikverket erbjuder intresserade kommuner att ta fram belysningsplaner i samarbete med Trafikverket.¹³ Region Gotland har hitintills inte tagit fram någon belysningsplan.

¹³ Läs mer om belysning längs statlig väg: [Långsiktigt arbete med belysning - Trafikverket](#)

Gotland har en hög andel boende på landsbygd och boendet är spritt över hela Gotland. Såväl för trafiksäkerheten som tryggheten är det viktigt att belysningen finns kvar där den enligt gällande kriterier behövs. Belysning uppfattas som en av de viktigaste åtgärderna för trafiksäkerhet och trygghet, såväl i tätorter som på landsbygd. Medel för att förnya och anlägga belysningsanläggningar vid statliga vägar bör kunna ingå i statens åtaganden.

4.3.6 Fast förbindelse till Fårö

Förbindelsen mellan Gotland och Fårö utgörs idag av vägfärja mellan Fårösund på Gotland och Broa på Fårö. Trafikverket ansvarar för trafiken över sundet. Idag trafikeras Fårösundsleden med halvtimmetrafik större delen av dygnet vintertid. Vecka 27 till vecka 32 utökas trafiken till tiominutertrafik dagtid. Den utökade sommartrafiken har möjliggjorts av att Trafikverket sedan år 2017 satt in en extra färja på leden.

Trafiken över Fårösundsleden ökade med drygt 40 procent mätt i personbilsekvivalenter, perioden 2010–2019. Under samma tidsperiod ökade det totala antalet turer per år med knappt åtta procent. Belastningen på vägnätet har således ökat och är särskilt hög under korta men intensiva perioder. I Trafikverkets rapport Transportsystemet Gotland, sammanfattas brister för kopplingen till Fårö:

- Hög belastning på vägnätet till och från Fårö under sommaren.
- En utökad färjetrafik eller bro som en åtgärd för att öka tillgängligheten till Fårö kan medföra behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder för fotgängare och cyklister till följd av ökad trafik.

För att förbättra förutsättningarna för fastboendet på Fårö och stärka det lokala näringslivet och den lokala arbetsmarknaden både på Fårö och i Fårösunds samhälle har Gotlands regionfullmäktige tagit ställning för att ersätta dagens färjetrafik med en fast förbindelse. Trafikverket tog i juni 2019 ett inriktningsbeslut om förutsättningarna att finansiera en fast förbindelse, som bl.a. skulle innebära att en stor del av finansieringen skulle falla på Region Gotland. Regionfullmäktige valde i februari 2021 att inte gå vidare i planeringen för en bro under de förutsättningarna, men ställningstagandet om en bro kvarstår. Regionstyrelsen skickade under våren 2021 skrivelser till infrastruktur- respektive finansministern med uppmaning att se över ändrade lånevillkor för broinvesteringar som ersätter färja.

Oavsett fast förbindelse eller utökad färjetrafik väntas biltrafiken öka på Fårö. Det ger i sin tur ett ökat behov av investeringar i trafiksäkerhetshöjande åtgärder för fotgängare och cyklister. Region Gotland tecknade i juni 2021 en avsiktsförklaring med Trafikverket som innebär dels att parterna ska inleda en formaliserad dialog om utvecklad färjetrafik till Fårö, dels att Trafikverket i samverkan med regionen ska genomföra en utredning om åtgärdsbehov för transportinfrastrukturen på Fårö, en åtgärdsvalsstudie. Några exempel på vad som kan utredas i den är tillgänglighet för cykel mellan Broa och Ekeviken via Sudersand, parkeringsmöjligheter t ex vid Ekeviken, Norsta Auren, Sudersand och den kommande nationalparken Bästeträsk via Fårösund samt behov av förbättrade mötesmöjligheter t ex på vägen ner från Lauter.

I färjerederiets framtidsplaner för leden ligger att 2028 respektive 2036 ersätta första- respektive andrafärjan med färjor med kapacitet för vardera 60 bilar. Det innebär cirka 50 procent högre kapacitet än idag. Färjorna ska vara fossilfria. Val av bränsle görs två år innan den första färjan ska vara på plats.

4.3.7 Identifierade brister kopplade till Visborgsområdet

Exempel på infrastrukturinvesteringar som skulle kunna genomföras inom ramen för länsplanen för regional transportinfrastruktur och som identifierats kopplade till Visborgsområdet är:

- Attraktiva och trafiksäkrande åtgärder för gång- och cykeltrafik för att förstärka kopplingen mellan Visborg och staden.
- Gång- och cykelförbindelse mellan Visborgsområdet och Södra Hällarna, Toftavägen, väg 140.
- Sandhedsvägen, tvärförbindelse mellan väg 140, Toftavägen och väg 142.
- Medfinansiering av gång- och cykelvägar och tillgängliga hållplatser för kollektivtrafiken, och övrig miljöanpassad infrastruktur.

Hur dessa projekt kan komma att prioriteras är beroende av hur planeringen av Visborgsområdet fortskrider. I ett första skede är det områdets centrala och norra delar som är aktuella. Här är en del att förstärka kopplingen mellan Visborg och staden, objektet Visborg, cirkulationsplats, sid 37.

4.3.8 Åtgärdsvalsstudier

Följande åtgärdsvalsstudier (ÅVS) finns framtagna för det gotländska vägnätet:

- **Åtgärdsvalsstudie för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på Färjeleden–Visbyleden.** Trafiken till och från hamnområdet ökar, bland annat till följd av fler färjepassagerare och den nya kryssningskajen. Samtidigt leder Region Gotlands exploateringsplaner för Visborg till behov av att se över korsningspunkterna längs hela Visbyleden med avseende på tillgänglighet, trafiksäkerhet och kapacitet, speciellt avseende oskyddade trafikanter. Utredningssträckan startar i väster från cirkulationsplats Visby Hamn (Hamnrondellen) till korsningen med Broväg i norr/öster. Väg 142 Färjeleden och väg 148 Visbyleden som utgör ringled kring Visby är vägarna som ingår. Med utgångspunkt i denna åtgärdsvalsstudie har Trafikverket tagit fram tre så kallade samlade effektbedömningar (SEB). I dessa beskrivs vilka effekter och kostnader föreslagna åtgärder eller åtgärds paket skulle få vid genomförande. SEBarna fungerar som viktiga beslutsunderlag vid prioritering av åtgärder.
 - **Färjeledsrondellen, gång- och cykelåtgärder.** Objektet, som består av åtgärder på både det kommunala och statliga vägnätet, innefattar bl.a. en gång- och cykeltunnel under Färjeledsrondellen. Denna kommer att finansieras inom Visborgsprojektets exploateringsbudget, läs mer i avsnitt 2.4.3. Objektet som helhet har osäker lönsamhet och prioriteras inte in som ett namngivet objekt i länsplanen.
 - **Visborg, cirkulationsplats.** Objektet bedöms lönsamt och namnges i länsplanen, läs mer i avsnitt 5.3.2.
 - **Visby hamn–kryssningskajen–Färjeledsrondellen, gång- och cykelåtgärder.** Objektet, som består av åtgärder på både det kommunala och statliga vägnätet, innebär trafiksäkerhetshöjande åtgärder på vägsträckan mellan Hamnrondellen och Färjeledsrondellen. Objektet har osäker lönsamhet och prioriteras inte in som ett namngivet objekt i länsplanen. Mot bakgrund av att sträckan är mycket trafikerad bör fördjupade utredningar kring hur trafiksäkerheten kan åtgärdas genomföras.

- **Ökad tillgänglighet på väg 148, Visby–Fårösund.** På väg 148 mellan Visby och Fårösund finns behov av förbättringsåtgärder för att öka framkomligheten samt förbättra trafikmiljön, tillgängligheten och trafiksäkerheten, speciellt avseende oskyddade trafikanter. Utredningssträckan är cirka 52 km och omfattar flera tätorter, varav de viktigaste är Tingstäde och Lärbro.
- **Visby vattenskyddsområde.** Vattenskyddet i och kring Visby behöver förbättras då området är utpekad som vattenskyddsområde. ÅVS innehåller riktade miljöåtgärder som finansieras via nationell plan.

Dessutom har Region Gotland tagit fram **Program Klintehamn 2030** som utgör ett underlag för behov av åtgärder i Klintehamn. Utifrån detta har Trafikverket tagit fram en SEB.

- **Klintehamn korsningsåtgärd.** Objektet bedöms lönsamt och namnges i länsplanen, läs mer i avsnitt 5.3.1.
- I samband med korsningsåtgärderna i Klintehamn bör också **väghållarsvaret för den södra infarten till hamnen** tas upp. För hamnar av riksintresse brukar staten vara väghållare, vilket inte är fallet idag.

Arbetet med följande ÅVS är påbörjat eller ska påbörjas:

- **Säkra skolvägar Gotland.** Syftar till att öka trafiksäkerheten på vägar viktiga för att ta sig till och från öns skolor.
- **Följdinvesteringar Fårö.** Oberoende av en eventuell framtida bro eller utveckling av färjetrafiken finns behov av infrastrukturåtgärder på Fårös vägnät.
- **Trafiksäkerhetsbrister väg 141 och väg 562, Klinte bergtäkt** (finansiering SMA Mineral). SMA Mineral har i Mark- och Miljödomstolen (MMD) fått rätt att utöka sin kalkbrytning i Klinte, under ett antal villkor. Bl.a. ska SMA bekosta en åtgärdsvalsstudie för vilka trafiksäkerhetshöjande åtgärder som behöver genomföras på vägnätet, liksom bekosta dessa upp till ett belopp om 110 miljoner kronor. Domen i MMD är överklagad av flera parter och ny förhandling hölls i september 2021.
- **Parkeringsmöjlighet Hemse.** En mindre ÅVS kopplad till parkeringsfrågan i Hemse.

Till det kommer kommande och i vissa fall ännu ej beslutade ÅVS:

- **Strategisk cykelplan för det statliga vägnätet.** Utanför Visby saknas kartläggning av behoven och en samordnad cykelplanering mellan Trafikverket och regionen behövs för att ta fram åtgärder som främjar både daglig pendlingscykling och turistcykling.
- **Trafiksäkerhetsutredning för Gotlandsleden (cykel).** Pausad medan Trafikverkets riktlinjer för cykelleder ses över.

Behov av kommande utredningar och förstudier:

- Översyn/åtgärdsvalsstudie kvarvarande 140-vägar avseende standard, brister och behov av åtgärder. Väg 140 bör utredas först mot bakgrund av utvecklingen av Visborgsområdet, försvarets återetablering i området och övrig exploatering längs med vägen. Även väg 143 bör komma med i ett tidigt skede, bl.a. mot bakgrund av trafiksituationen i Roma. Det gäller också väg 148, där den redan framtagna åtgärdsvalsstudien visar på behovet av åtgärder.
- Översyn av möjligheten att genomföra nödvändiga breddningar och uträtningar av länsvägar, i syfte att höja trafiksäkerheten och undvika ytterligare hastighetsänkningar.

- Utredningsbehov för enskilda sträckor avseende cykelvägar på det statliga vägnätet.
- Tillkommande utredningsbehov utifrån beslutade och påbörjade ÅVS. Ett exempel är att gå vidare med identifierade åtgärder för gång- och cykeltrafikanter i hamnområdet.

4.4 Enskilda vägar

Gotland har jämfört med övriga Sverige en något mer komplex situation för väghållarskapet där det idag saknas vägsamfälligheter för stora delar av öns enskilda vägar. Region Gotland hjälper till med en del av underhållet för cirka 820 km enskilda vägar med statsbidrag (dessa medel ingår inte länsplanen). Om en väg blir av med sitt statsstöd så avslutar regionen sin åtagande och på grund av avsaknaden av vägsamfälligheter saknas idag en part att lämna över ansvaret till. En modell för det löpande drifts- och underhållsarbetet behöver formos.

4.5 Säkra skolvägar och trafikmiljöer

Vägar och trafikmiljöer behöver vara trygga och säkra för att minimera risker för barn, elever och studenter. Ur det perspektivet finns särskilt viktiga områden:

- **Samverkan**, där trafiken till och från skolor alternerar mellan det statliga och regionala vägnätet. Ur elevperspektiv är det viktigt att cykel/gångvägen följer en enhetlig och tydlig linje.
- **Hållplatser**, idag är flera hållplatser bristfälligt utformade, belysning saknas, ytor på större hållplatser för att resenärer ska kunna parkera cykeln eller bilen/A-traktorn saknas och osäkra vägar till och från hållplatserna finns.
- **Hämta/lämnplatser**, större och mer permanenta hämta/lämnplatserna får motsvarande standard som linjetrafikens hållplatser. (För att hämta/lämna på skolorna ansvarar BUN i samarbete med TN).
- **Cykelinfrastruktur**. Aspekter som trafiksäkerhet, enkelhet, trygghet och framkomlighet är viktiga. För de äldre eleverna (högstadium,/gymnasiet/vux) är det också viktigt att cykeln blir ett bättre alternativ än moped, mopedbilar, A-traktorer och bilar. Detta gynnar både elevhälsan och säkerheten samt löser parkeringsproblemen runt dessa skolor.
- **Vägrenar och kringområden**. Vägnätet har i stora delar smala eller inga vägrenar som ger dåliga förutsättningar för gående och cykeltrafik.
- **Trafiksäkerhet vid skolor**. Trafikverket har initierat ett projekt kring säkra skolvägar, UAF har lämnat förslag till Trafikverket vid de skolor som skulle kunna vara berörda av insatser

Sammanställning över behoven vad gäller cykelinfrastruktur, vägar och kringområden och säkra skolvägar med anledning av Trafikverkets åtgärdsvalsstudie, finns i bilaga 3.

5. Fördelning av planen

I detta kapitel redogörs för länsplanens ekonomiska fördelning och för vilka namngivna objekt som är inplanerade under planperioden.

5.1 Länsplanens inriktning

Vilka åtgärder som kan ingå i länsplanen styrs av förordningar och direktiv (se kapitel 1). De prioriteringar som gjorts i planen utgår från de transportpolitiska målen med tillhörande etappmål liksom regionala målsättningar inom kommunikationsområdet och andra områden som påverkar eller påverkas av transporter och infrastruktur (se kapitel 2). Också länsplanen 2018–2029 ger underlag för prioritering av åtgärder. Några viktiga utgångspunkter:

- Stärk tillgängligheten genom att utveckla hållbara och fossilfria transportsystem, utveckla Gotlands förbindelser med omvärlden samt öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar (Vårt Gotland 2040).
- Gå före i klimat- och energiomställningen. Sverige ska senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av klimatpåverkande gaser till atmosfären. På Gotland vill vi gå före och nå målet senast år 2040 (Vårt Gotland 2040).
- Kollektivtrafiken på Gotland är en självklar del av transportsystemet och är ett hållbart resalternativ för både arbets- och fritidsresor (Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gotland 2019–2030).
- Effektiva, tillgängliga, trygga och säkra gator, vägar, korsningar och gång- och cykelvägar, med anslutande infrastruktur (inriktning i länsplan 2018–2029).
- Skillnader i mäns och kvinnors, flickors och pojkers, olika åldersgruppers och personer med funktionsnedsättnings olika användning av transportsystemen och olika utnyttjande av trafikmiljöerna ska ingå vid bedömning av vilka av åtgärder som genomförs (inriktning i länsplan 2018–2029).

Inriktningen kan sammanfattas i tillgänglighet, hållbarhet och trafiksäkerhet.

5.2 Ekonomisk planeringsram och årlig fördelning

Gotlands planeringsram för perioden 2022–2033 är 279 miljoner kronor. Omräknat till samma prisnivå som länsplan 2018–2029 innebär det i princip ingen höjning av medlen. Regeringens direktiv anger att medlen ska fördelas relativt jämnt mellan åren, vilket innebär drygt 21,5 miljoner kronor per år. Under planperiodens fyra första år är ramen 26-27 miljoner kronor per år på grund av en avräkning mot länsplan 2018–2029.

Gotlands länsplan har en mycket begränsad ekonomisk ram och har så haft i en följd av planeringsomgångar. Förutsättningar finns endast att genomföra mindre förbättringar. Under en längre tid har inte behov och brister kunnat åtgärdas, samtidigt som också nya behov har tillkommit. I den nationella infrastrukturplanen ingår sällan konkreta åtgärder på Gotland, vilket gäller även denna planeringsomgång. Viktiga infrastrukturinvesteringar är inte möjliga att genomföra inom ramen för infrastrukturplaneringssystemet, varken inom den nationella planen eller inom länsplanen. För att möjliggöra tillgänglighet och framkomlighet på det gotländska vägnätet behövs utökade ekonomiska medel.

Planen innebär utslaget över hela planperioden en fördelning till statlig finansiering med 76 procent och till statlig medfinansiering med 24 procent. Det är en lägre andel statlig medfinansiering än i länsplan 2018–2029, då andelen var drygt 30 procent. Med förändringen skapas bättre förutsättningar att öka Gotlands utväxling av planen eftersom medlen till statlig medfinansiering hittills inte nyttjats i tillräcklig omfattning. Inga medel till statlig medfinansiering betalades ut 2018–2021 med anledning av investeringsstopp i tekniska nämnden och brist på personella resurser. Fyraårsperioden dessförinnan betalades totalt ca 5,8 miljoner kronor ut, dvs. långt under 30 procent av länsplanen. De flesta av de planerade investeringsprojekt som beviljats statlig medfinansiering är nu uppstartade.

Sammanställning länsplan 2022–2033, miljoner kronor¹⁴

	2022– 2025	2026– 2029	2030– 2033	Totalt	Andel
Åtgärdsområden¹⁵					
Statlig medfinansiering	36,0	16,0	16,0	68,0	24%
Trafiksäkerhet och kollektivtrafik	26,5	12,7	12,1	51,3	18%
Cykelutveckling	38,8	39,5	42,3	120,6	43%
Namngivna objekt¹⁶					
Klintehamn korsningsåtgärd	5,0	15,4		20,4	7%
Visborg, cirkulationsplats		3,3	15,8	19,0	7%
Total ekonomisk ram	106,3	86,9	86,2	279,4	100%

Under länsplanens fyra första år fördelas nio miljoner kronor årligen till statlig medfinansiering. Under efterföljande åttaårsperiod är fördelningen fyra miljoner kronor per år. Detta upplägg motiveras dels av den ekonomiska ramen i länsplanen, som är större de fyra första åren för att därefter minska, dels av att behovet av medel till statliga åtgärder ökar efter hand under planperioden. Det senare handlar bl.a. om att skapa utrymme för bygget av cirkulationsplats Klintehamn och att få största möjliga utväxling på åtgärdsområdena rörande trafiksäkerhet och cykelutveckling. Slutligen finns det möjlighet för regionen att få uppskov med utbetalningar till statlig medfinansiering, och i praktiken kan därför pengarna sannolikt vid behov fördelas mer jämnt över planperioden än vad tabellen visar.

Länsplanen innebär vidare en fördelning med 43 procent till cykelåtgärder respektive tre procent till kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet. Även inom åtgärdsområdet statlig medfinansiering finansieras cykel- och kollektivtrafikåtgärder.

Den årliga fördelningen gör att medel till vissa åtgärder måste senareläggas i tabellen, mot vad som vore optimalt ur effektiv planerings- och produktionstid.¹⁷ Eftersom flera åtgärder

¹⁴ För fullständig tabell, se bilaga 8.1.

¹⁵ Läs mer i avsnitt 5.4

¹⁶ Läs mer i avsnitt 5.3

¹⁷ För fullständig tabell, se bilaga 8.1.

är i ett tidigt skede, där ingen projektering ännu skett kan även vissa förskjutningar behöva ske i tiden jämfört med det som redovisas i planen. Trafikverket hanterar mindre löpande justeringar men länsplaneupprättaren ansvarar för beslut om betydande förändringar. Trafikverket ansvarar för att informera regionen om betydande förändringar.

Hur fort projekten har möjlighet att framskrida påverkas också av de tidsrestriktioner som väghållningsmyndigheten i Trafikverket region Stockholm beslutat om avseende vägarbeten på stora delar av det statliga vägnätet på Gotland.¹⁸ Dessa innebär att det längs utpekade vägar inte får vidtas vägarbeten eller åtgärder som innebär framkomlighetsinskränkningar för trafikanter, årligen under perioden vecka 25 till och med vecka 32. Det gör att perioden det går att genomföra investeringar på vägnätet är kortare på Gotland än på många andra platser.

5.3 Namngivna objekt

Åtgärder som uppgår till 50 miljoner kronor ska namnges i länsplanen. För Gotlands del är det ovanligt att enskilda objekt kommer upp i de summorna. För att lyfta upp att större åtgärder genomförs också på Gotland namnges i denna länsplan två objekt, trots att båda objekten understiger 50 miljoner kronor. De har sin bakgrund i tidigare framtagna utredningar: Åtgärdsvalsstudie för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet på Färjeleden-Visbyleden och Program Klintehamn 2030. För objekten har Trafikverket tagit fram samlade effektbedömningar, båda objekten bedöms som samhällsekonomiskt lönsamma.¹⁹ I analysen bedöms bl.a. objektens förmåga att bidra till de transportpolitiska målen. Samlade effektbedömningar har gjorts även för GC-åtgärder i Färjeledsrondellen och GC-åtgärder i Visbyhamn upp mot Färjeledsrondellen, dessa har inte bedömts som samhällsekonomiskt lönsamma. För dessa pågår dock fördjupade utredningar.

5.3.1 Klintehamn korsningsåtgärd (ur Program Klintehamn 2030)

I Program Klintehamn 2030 ligger i trafikdelen fokus på förbättringsåtgärder för oskyddade trafikanter. Dessa behov har länge förts fram och kom tydligt till uttryck i medborgardialogen i samband med programframtagandet. Ett antal olika problemområden identifierades. Ett av dessa är passagen mellan tätorten och norra hamnområdet, med målpunkter som restaurang, småbåtshamn och bron till Varvsholm. Väg 140 är idag en relativt kraftig barriär för gående och cyklister mellan dessa områden. Åtgärden innebär att korsningen byggs om och utformas som en cirkulationsplats med ett inkommande körfält i varje anslutning. Passage för gående och cyklister utförs över väg 140, norr om korsningen och över Verkstads-gatan. Åtgärden syftar till att öka tillgängligheten utmed och tvärs den befintliga sträckningen av väg 140 i Klintehamn. Med tillgänglighet avses alla trafikantgrupper och näringslivets transporter. Åtgärden ska bidra till att befintliga mål inom trafiksäkerhet och miljö kan nås.

Kostnaden bedöms uppgå till 20,4 miljoner kronor. Samordning bör ske med eventuella genomföranden av åtgärder på det kommunala vägnätet. Förslag finns i Program Klintehamn 2030. Arbetet med vägplan för åtgärden föreslås starta 2022. Byggskedet väntas starta år 2025 och åtgärden är planerad att avslutas år 2027.

¹⁸ Läs mer på Trafikverkets hemsida: Tidsrestriktioner, skyddsklassade och övriga vägar - Trafikverket

¹⁹ Se [VST2277 Klintehamn orsningsåtgärd, 210616 \(trafikverket.se\)](#) respektive [AVS00968 ÅVS Färjeleden-Visbyleden - Åtgärd 12 Visborg cirkulationsplats a, 200224 \(trafikverket.se\)](#)

Planerat genomförande, miljoner kronor	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Klintehamn korsningsåtgärd	1	2	1	1	7	8,4

5.3.2 Visborg, cirkulationsplats (ur ÅVS Väg 142 Färjeleden/Visbyleden)

Kapaciteten i nuvarande korsning är begränsad. I samband med att Visborgsområdet utvecklas med verksamheter och bostäder ökar kraven på kapacitet i korsningen Färjeleden/Allégatan. Åtgärden innefattar bl.a. att en cirkulationsplats ersätter trafiksignal i korsningen Färjeleden/Allégatan liksom en planskild passage för cykel- och gångtrafik vid Färjeleden, väster om korsningen. Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten för fordonstrafik i anslutning till korsningen Färjeleden/Allégatan samt att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten för gång- och cykeltrafiken. Diskussioner förs om att den planskilda passagen istället skulle kunna finansieras inom ramen för Visborgsprojektet.

Kostnaden bedöms uppgå till 43,6 miljoner kronor. Samordning bör ske med eventuella genomföranden av åtgärder på det kommunala vägnätet. Arbetet med vägplan för åtgärden föreslås starta år 2028. Vägplanarbetet väntas ta fyra år, upphandlings- och byggskedet likaså. Åtgärden hinner därmed inte avslutas inom ramen för denna länsplan.

Planerat genomförande, miljoner kronor	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Visborg, cirkulationsplats	1	2,25	4,25	1,5	2	8	13	11,6

5.4 Åtgärdsområden

De infrastrukturåtgärder på det statliga vägnätet som ej når upp i en kostnad om 50 miljoner kronor att genomföra behöver inte namnges. Dessa finansieras istället inom så kallade åtgärdsområden. Åtgärder på Gotlands vägnät når sällan upp till gränsen för namngivna objekt och således utgör åtgärdsområdena en stor del av planen. I åtgärdsvalsstudier finns åtgärder framtagna som kan prioriteras in under åtgärdsområdena, läs mer om framtagna och kommande ÅVS i avsnitt 4.3.8. Region Gotland har specificerat följande åtgärdsområden:

- Trafiksäkerhet och kollektivtrafik
- Cykelutveckling
- Statlig medfinansiering

Åtgärdsområdena är formulerade på ett nytt sätt jämfört med föregående plan för att bättre passa de särskilda förutsättningar som råder på Gotland.

5.4.1 Trafiksäkerhet och kollektivtrafik

Gotland har bland det högsta antalet dödade i vägtrafikolyckor per invånare i landet. Främst handlar det om singel- och mötesolyckor. I Sveriges officiella olycksdatabas Strada finns endast ett fåtal olyckor med allvarligt skadade inrapporterade. Här finns med stor sannolikhet ett större mörkertal. De allvarligt skadade är till största delen bilåkande och därefter cyklister.

Under den kommande planperioden är det viktigt att arbeta för att minska antalet omkomna och allvarligt skadade bilåkande på det statliga vägnätet. Främst handlar det om att åtgärda brister i sidoområdena och att anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsnivå, men också att åtgärda bristande korsningar. Det finns en stor variation i vägbredd längs de statliga vägarna på Gotland och det finns vägar som inte är bredare än 4,5 meter. De mest betydande bristerna för bilåkande finns på vägar med låg trafiksäkerhetsnivå, årsdygnstrafik över 2000 fordon och hastighetsgräns 70 km/tim och högre. Trafikverket bedömer att en större del av medlen under planperioden behöver prioriteras till att förbättra sidoområden och korsningar. Åtgärder för säkrare sidoområden kan också fungera som en självmordspreventiv åtgärd. Trafikverket lyfter också det som viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt att anpassa hastighetsgränserna utifrån vägarnas trafiksäkerhetsnivå.

För att minska antalet allvarligt skadade behövs åtgärder för en säkrare infrastruktur för fotgängare och cyklister. Det handlar om åtgärder för säkra gång- och cykelpassager, separering och anpassning av hastighetsgränser med ett fokus inom tätorter och andra stråk med många fotgängare och cyklister. Där gång- och cykelflödena är höga behövs även separering mellan gång- och cykeltrafiken. Åtgärder för säkrare infrastruktur för fotgängare och cyklister behöver prioriteras till vägar med högre fordonsflöden och en hastighetsgräns över 40 km/tim. Även vägar där inte särskilda GC-vägar finns är viktiga att göras säkrare för oskyddade trafikanter. Åtgärderna ska särskilt bidra till att öka tillgängligheten och säkerheten för personer med funktionsnedsättningar, för äldre personer samt barn och unga som färdas gående, med cykel, rullator, rullstol eller med kollektivtrafiken. Dessa grupper tillgänglighet begränsas i flera fall och behöver därför förlita sig på tillgänglighetsanpassade hållplatser och säkra gång- och cykelvägar och passager.

I ett kortare perspektiv bedömer Trafikverket att behov finns att året runt hålla en kontinuerligt god och hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelvägar. Vad gäller underhåll bedömer Trafikverket att det behövs skärpta krav och insatstider för både vinterväghållningen och barmarksunderhållet. Stor förbättringspotential finns även vad gäller grus- och lövsopning.

Ur detta åtgärdsområde kan åtgärder ur den kommande ÅVS Säkra skolvägar Gotland komma bli aktuella att finansiera. Även exempelvis åtgärder ur kommande ÅVS Följdinvesteringar Fårö kan bli aktuella att finansiera härifrån.

Inom åtgärdsområdet kan även tillgänglighetsanpassning av hållplatser finansieras. Idag är flera hållplatser bristfälligt utformade, exempelvis med enbart stolpar på landsbygdshållplatser, avsaknad av belysning och avsaknad av yta på större hållplatser för att resenärer ska kunna ta med cykeln på bussen. Prioriterade åtgärdstyper bör vara kopplade till hållplatsmiljöerna samt förbättrade möjligheter att ta sig till och från hållplatserna till fots, med cykel eller med bil.

Stora delar av den linjelagda kollektivtrafiken på Gotland följer det funktionellt utpekade vägnätet (FPV). Under perioden 2017–2020 tillgänglighetsanpassades 13 stycken hållplatser utmed FPV på Gotland inom ramen för den landsbygdsatsning som finansierades genom nationell plan. Under planperioden 2018–2029 finns finansiering på cirka 14 mnkr (cirka 10 stycken hållplatser) från den nationella planen. Denna satsning kommer resultera i att de mest betydande bristerna är åtgärdade. Alla hållplatser med fler än 10 påstigande per dygn utmed det funktionellt prioriterade vägnätet kommer då att vara tillgänglighetsanpassade till

den grad som är möjlig. Utöver det finns ett antal hållplatser utmed det funktionellt prioriterade vägnätet som kan vara aktuella att åtgärda. Prioritering bör ske där bristerna och behoven är som störst. För detta åtgärdsområde finns dessa främst inom trafiksäkerhetsområdet och därför bör sådana åtgärder prioriteras.

5.4.2 Cykelutveckling

Ur ett hållbarhetsperspektiv är det viktigt att öka andelen cykeltrafik. Enligt Gotlands regionala utvecklingsstrategi, Vårt Gotland 2040, bör cykel och gång kunna ersätta en stor andel av de kortare bilresorna. Cykling är också en viktig del för turismen på Gotland och bra cykelinfrastruktur därmed viktigt ur ett besöksnäringssperspektiv. Investeringar i cykelinfrastruktur behövs av flera skäl. Aspekter som tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet och framkomlighet måste vägas in.

I Visby finns ett relativt väl utbyggt cykelnät, det finns också separerad cykelväg från Visby söderut till Klintehamn (väg 140) och från Visby norrut till Lummelunda (väg 149). Utbyggnaden utav dessa stråk har åtgärdat ett antal av tidigare identifierade brister, men flertalet brister och behov kvarstår. Dessa kan sammanfattas enligt följande:

- Det finns fortsatt brister i cykelnätet i Visby, både på det kommunala och statliga vägnätet. I övriga tätorter saknas sammanhängande cykelinfrastruktur, även om bristerna där kan anses mindre med hänsyn till bland annat lägre trafikflöden.
- Vägnätet har i stora delar smala vägrenar som ger dåliga förutsättningar för cykeltrafik.
- På många delar av det statliga vägnätet saknas säkra övergångar för cykeltrafik.
- Cykelturismen är viktig men utpekade rekreativstråk saknas på stora delar av Gotland.

Den militära återetableringen av bl.a. verksamhet på Tofta skjutfält och flygplatsen, gör att Visby behöver utvecklas mer inåt land. Översiktsplanen för Gotland är nu på samråd, i förslaget pekas två nya utvecklingsinriktningar ut. Ett stråk mot Väskeby längs väg 651 (mellan 148 och 149) och ett mot Västerhejde-Stenkumla-Träkumla, längs väg 142, 610 och 562. Någon av dessa ska även förse med GC-väg enligt cykelplanen. Detta bör lyftas med till nästa revidering av länsplanen.

Enligt Trafikverket bör åtgärder i Visby och angränsande tätorter syfta till att främja arbetspendling och en säker cykling året runt genom separering från motortrafik. Enligt Trafikverket bör åtgärder i Visby också främja ökad turismcykling och åtgärda de brister som har identifierats kopplat till färjeterminalen och de stora flöden av cyklister och fotgängare som periodvis rör sig kring färjeterminalen. På övriga Gotland bör åtgärderna riktas främst mot brister som är kopplade till barn och ungas möjligheter att säkert vistas i trafikmiljön samt till turism och rekreation. Åtgärder kopplat till kollektivtrafiken och hållplatser är också viktiga för att främja kombinationsresor med cykel och kollektivtrafik på hela Gotland. Det innefattar bland annat åtgärder som skapar möjlighet att tryggt ta sig med cykel till hållplatser och till säker cykelparkering. Kostnaderna för att bygga gång- och cykelvägar har ökat över tid. Olika typer av gång- och cykelvägar, med olika standard, behöver vara möjliga att anlägga. Det gäller mindre, enklare, exempelvis stigar och mer lokala GC-vägar där det är möjligt, liksom större och mer omfattande GC-vägar, där så är nödvändigt.

Ett arbete med att ta fram en strategisk cykelplan för hela Gotland planeras till början av planperioden. I detta bedömer Region Gotland det som viktigt att se över möjligheten att

kunna pendlingscykla inom en mils radie från Visby, liksom cykelleder för turism och rekreation. Likaså inleds ett utredningsarbete för att förbättra transportinfrastrukturen på Fårö där förutsättningarna för cykel ska utredas (ÅVS Följdinvesteringar Fårö). Parallellt behövs utredningar för åtgärder som kan genomföras på kortare sikt.

5.4.3 Statlig medfinansiering

Region Gotland/Tekniska nämnden kan ansöka om statlig medfinansiering enligt förordningen om statlig medfinansiering för åtgärder i regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.²⁰ Ansökan skickas till Trafikverket som ansvarar för beslut om och utbetalningar av statlig medfinansiering. Statlig medfinansiering kan beviljas med upp till 50 procent av en åtgärds totalkostnad. Beslut om statlig medfinansiering tas innan en åtgärd byggstartar och utbetalning sker allteftersom åtgärden genomförs.

För att statlig medfinansiering ska betalas ut krävs att åtgärder genomförs och redovisas till Trafikverket. Under perioden 2018–2021 betalades inga medel ut i statlig medfinansiering, med anledning av investeringsstopp i tekniska nämnden och brist på personella resurser. För att regionen ska få så stor utväxling av planen som möjligt är andelen av planen som föreslås vikas till statlig medfinansiering lägre än i föregående plan, 24 procent jämfört med drygt 30 procent.

Region Gotland kan söka medfinansiering för

- trafiksäkerhetsåtgärder generellt och i anslutning till öns skolor;
- investeringar för ökad trafiksäkerhet på befintliga gång- och cykelvägar samt till att utveckla och bygga ut nya cykelvägar i och omkring tätorter;
- investeringar för ökad tillgänglighet i tätorter för bland annat personer med funktionsnedsättning;
- åtgärder för kollektivtrafik;
- pendlarparkeringar;
- samt för att utveckla trafiksäkerhet, gång- och cykelstråk och tillgänglighet i serviceorterna.

²⁰ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

6. Effektbeskrivning

Det här kapitlet beskriver genomförandet av planens effekter på nationella transportpolitiska mål, regionala mål, sociala aspekter och samhällsekonomisk nytta. Avseende bostadsbyggande bedöms inte länsplanemedlen påverka i nämnvärd omfattning. För miljökonsekvensbeskrivning hänvisas till bilaga 8.2.

Länsplanen utgår från nationella och regionala mål, och de åtgärder som omfattas är kopplade till regionens översiktliga planering. Länsplanens insatser kopplar till Vårt Gotland 2040, den regionala utvecklingsstrategins inriktningar om att utveckla hållbara och fossilfria transportsystem och om att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på Gotlands vägar. Länsplan 2022–2033 bygger vidare på länsplanen för perioden 2018–2029.

6.1 Namngivna objekt

6.1.1 Klintehamn korsningsåtgärd

Åtgärden bedöms ha stora trafiksäkerhetshöjande effekter för samtliga trafikslag. Åtgärden bidrar även till en minskad barriäreffekt i och med att en passage anläggs för gång- och cykeltrafik. Av dessa skäl bedöms åtgärden bidra till det transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Åtgärden innebär en något försämrad framkomlighet för genomgående trafik längs väg 140.

6.1.2 Visborg, cirkulationsplats

Den sammanvägda värderingen av den samhällsekonomiska kalkylen påverkas främst av den trafiksäkerhetsnytta samt tidsvinst de beräknade effekterna ger. Åtgärden förbättrar också möjligheterna till ökad fysisk aktivitet genom bland annat minskad barriäreffekt av väg 142 (Färjeleden) och till exempel barn och unga får lättare att ta sig själva till och från sina aktiviteter. Negativa effekter på grund av ökat intrång i landskapet. Då åtgärden omfattas av ett vattenskyddsområde föreslås skyddsåtgärder. Hänsyn till detta område måste också tas i samband med byggnation.

Åtgärden bedöms bidra positivt till funktionsmålet medborgarnas resor samt hänsynsmålet förbättrad trafiksäkerhet.

6.2 Åtgärdsområden

6.2.1 Trafiksäkerhet och kollektivtrafik

Trafiksäkerhetsåtgärder syftar till att minska antalet dödade och allvarligt skadade i transportsystemet men bidrar också många gånger till måluppfyllnad inom andra områden. Åtgärder för bättre hastighetsefterlevnad på väg bidrar även till bättre luftmiljö, minskade koldioxidutsläpp, mindre buller och jämnare trafikflöden. I länsplanen ökas medlen till trafiksäkerhet jämfört med länsplan 2018–2029. Även med den högre ambitionsnivån kommer gapet mellan tillståndet och det som behövs för att nå en förbättrad trafiksäkerhet vara stort.

Fortsatta satsningar på ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken bidrar till samhällsnytta och måluppfyllelse inom trafikförsörjningsprogrammet och nationella mål. Åtgärder som främjar ökat kombinationsresande och åtgärder som främjar barn, unga, äldre och funktionshindrades möjligheter att resa kollektivt bidrar till måluppfyllelse inom flera nationella och regionala mål och kan, i kombination med andra styrmedel och incitament, bidra till att

minska bilberoendet på Gotland. Det kan dock vara kostsamt att åtgärda hållplatser då det ibland innebär utökade markanspråk, större markarbeten och andra anläggningstekniska svårigheter. Den samhällsekonomiska nyttan beror på antalet resenärer som nyttjar hållplatsen. Prioritering sker därför där bristerna och behoven är som störst.

6.2.2 Cykelutveckling

Åtgärder för ökad och säker cykling bidrar till såväl nationella som regionala mål samt Agenda 2030 och spelar en viktig roll för lokala resor och även som en del i en längre resa. Cykelåtgärder ger tillgänglighetsnyttor. Infrastrukturen som separerar gående och cyklister och motortrafik har effekter på ökad cykling och bidrar också till arbetet för att minska antalet allvarligt skadade i trafiken. Åtgärder för cykel bidrar till ökad fysisk aktivitet och förbättrad hälsa samt har positiva effekter för miljön.

6.2.3 Statlig medfinansiering

Inom åtgärdsområdet statlig medfinansiering innefattas åtgärder för trafiksäkerhet, tillgänglighet, cykel och kollektivtrafik. Dessa ger positiva effekter för tillgänglighet, säkerhet och hälsa utifrån olika gruppers behov samt har positiva effekter för miljön. Kommunens fortsatta trafiksäkerhetsarbete är avgörande för att nå trafiksäkerhetsmålen om döda och allvarligt skadade. Det förutsätter ökade satsningar på säker och attraktiv infrastruktur för cyklister och fotgängare.

7. Genomförande

Region Gotland ansvarar för att ta fram länsplanen för regional transportinfrastruktur. Trafikverket beslutar om de statliga åtgärderna och den statliga medfinansieringen, och för genomförandet av de statliga åtgärderna i planen. I vilken omfattning planerna kan genomföras beror på storleken på de medel som dels regeringen och riksdagen årligen anvisar i statsbudgeten, dels på Region Gotlands budget. För Region Gotland är utgångspunkten Region Gotlands/tekniska nämndens strategiska plan och budget. Av den framgår vilka specifika objekt som avses prioriteras under de kommande åren, om ekonomiska förutsättningar finns. Regionens årliga budget fastställs i november varje år.

Ett effektivt genomförande förutsätter kontinuerlig dialog. Minst två gånger per år bör regionledningsmöten (regionledningarna på Trafikverket och Region Gotland) hållas. Här tas större strategiska frågor upp: information, behov, underlag och prioriteringar av kommande åtgärder. Exempel på ämnen är en fördjupning av den systemanalys Trafikverket gjort inför denna plan och prioriteringar av åtgärdsvalsstudier.

Därutöver är samverkan mellan Trafikverket och Region Gotland kring modell och ansökningsförfarande avseende statlig medfinansiering viktig, med uppföljning och dialog kring processen.

8. Bilagor

8.1 Sammanställning av länsplan 2022–2033

8.2 Miljökonsekvensbeskrivning

8.3 Säkra skolvägar och trafikmiljöer - sammanställning av behov