

Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2004 – 2015

Fastställd av kommunfullmäktige 2004-04-26, § 62.



Innehåll:

1. Sammanfattning	Sid. 3
2. Bakgrund	3
2.1 Regeringens uppdrag	4
2.2 Organisation	5
2.3 Samverkan, information, remissbehandling och beslut	5
2.4 Regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar	6
3. Gotlands förutsättningar	6
4. Gotlands mål inom transportinfrastrukturen	8
5. Prioriterade åtgärder och objekt 2004 – 2015	9
5.1 Smärre objekt på statliga vägar inkl. busshållplatser och pendlarhållplatser	10
5.2 Trafiksäkerhets- och miljöobjekt i kommunen	11
5.3 Kollektivtrafikobjekt i kommunen	12
5.4 Investeringar i och förbättringar av enskilda vägar	13
5.5 Åtgärder på det statliga vägnätet	14
5.6 Visby hamn	15
6. Konsekvenser	16
6.1 Kommunens ev. ekonomiska åtaganden	16
6.2 Det statliga vägnätet	16
6.3 Jämställdhet	16
6.4 Miljö	17
6.5 Barn och ungdomar	17

Bilaga:

1. Sammanställning över åtgärder och objekt

1. Sammanfattning

I länsplanerna för regional transportinfrastruktur fördelas statliga medel främst till och kring de statliga vägarna. I viss utsträckning kan också de statliga medlen användas för att bidra till kommunala trafikinvesteringar. Som samverkansorgan har Gotlands kommun uppgiften att ta fram och fastställa regionala transportinfrastrukturplaner.

I regeringens direktiv inför planeringen för perioden 2004 – 2015 tilldelades Gotland en preliminär planeringsram på 155 Mkr. Åtgärder skulle redovisas enligt den planeringsramen samt för nivåer som var 50 % högre och 50 % lägre än planeringsramen. Gotlands regionala transportinfrastrukturplan 2004 – 2015 godkändes av kommunfullmäktige 2003-06-18, § 143, och överlämnades därefter till regeringen. Regeringen bedömde därefter länens planer och beslutade 2004-02-19 om fastställande av definitiva ekonomiska ramar för de regionala transportinfrastrukturplanerna¹. Gotlands ekonomiska ram uppgår till 155 Mkr.

I Gotlands regionala transportinfrastrukturplan ingår följande åtgärder (för en sammanställning se bilaga 1): smärre åtgärder på det statliga vägnätet, bidrag till trafiksäkerhets- och miljöobjekt och kollektivtrafikobjekt på det kommunala vägnätet samt investeringar i och förbättringar av enskilda vägar. I planen fastställs endast de årliga beloppens storlek för respektive åtgärder. Det övriga utrymmet i planen har fördelats lika mellan åtgärder på det statliga vägnätet och bidragsobjekt med huvuddelen på bidrag till åtgärder i Visby hamn. I åtgärder på det statliga vägnätet ingår breddning av och förbättringar på väg 148, cykelleder och förbättringar i tätorterna.

Transportsystemen som förbinder Gotland med omvärlden är avgörande för tillväxt och utveckling på Gotland. Utbyggnad och anpassning av Visby hamn för 2000-talets behov är därför av allra största vikt. De ombyggnads- och anpassningsåtgärder som i nuläget bedöms som nödvändiga i Visby hamn är omfattande och inryms bara delvis inom den tilldelade ramen. Med anledning av den planering som påbörjats för Visby hamn och kringliggande områden tas inte investeringar i hamnen, med ett undantag, med förrän fr.o.m. år 2009, då det för dessa ännu inte går att beräkna omfattning, principutformning och preliminärt bidragsunderlag. Gotlands speciella transportsituation och Visby hamns betydelse gör dock att Gotlands kommun ser det som rimligt att lösa hamninvesteringarna i annan ordning än inom den regionala transportinfrastrukturplanen.

På Gotlands kommuns hemsida² beskrivs bl.a. den process som föregått den nu fastställda regionala transportinfrastrukturplanen.

2. Bakgrund

Länsplanen för regional transportinfrastruktur är en av tre delar i den svenska infrastrukturplaneringen. Statliga medel fördelas genom tre olika planer: en nationell väghållningsplan (investeringar i de större vägarna, d.v.s. europavägar och större riksvägar), en stomnätplan (investeringar i järnvägar) och länsplanerna för regional transportinfrastruktur. I länsplanerna fördelas statliga medel främst till och kring de statliga vägarna. I viss utsträckning kan också

¹ http://naring.regeringen.se/fragor/transport/infrastrukturplaner04-15/pdf/Regbeslut_lansramar.pdf

² http://www.gotland.se/imcms/servlet/GetDoc?meta_id=5272

de statliga medlen användas för att bidra till kommunala trafikinvesteringar. Planerna har tidigare omfattat tio år och reviderats vart fjärde år. Genomförandet är därefter beroende av den årliga tilldelningen av statliga medel.

2.1 Regeringens uppdrag

Inför planomgången för åren 2004-2015 beslutade regeringen 2002-03-14 bl.a. om tidplan, ekonomiska ramar och direktiv för arbetet med den nationella väghållningsplanen, den nationella banhållningsplanen och de regionala transportinfrastrukturplanerna. Uppdragen att ta fram och fastställa de regionala transportinfrastrukturplanerna gavs till självstyrelseorganen och samverkansorganen (där de finns) och annars till länsstyrelserna.

Åtgärder som kan ingå i planen

I den regionala transportinfrastrukturplanen kan följande åtgärder ingå:

- investeringar i statliga vägar som inte är stamvägar, inklusive investeringar i transportinformatik,
- trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar som inte är stamvägar,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:

för kollektivtrafik på väg:

- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar,
- byggande av väg- och gatuanläggningar för kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

för flyg och sjöfart:

- byggande av kommunala flygplaster och kajanläggningar,
- vissa investeringar i fartyg

för bidrag till kommuner:

- vissa fysiska åtgärder och transportinformatikåtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Innehållet i länsplanen regleras därutöver närmare i förordningen (1997:263) om länsplaner för regionala transportinfrastruktur.

Enskilda vägar

I betänkandet Enskild eller allmän väg? (SOU 2001:67) föreslås att bidrag till investeringar i enskilda vägar fortsättningsvis bör planeras via de regionala planerna för transportinfrastruktur. Enligt regeringens direktiv för planeringen säger man att resp. län i avvaktan på regeringens ställningstagande till förslaget bör avsätta medel för sådana investeringar om länet finner det lämpligt.

De nationella transportpolitiska målen

Utgångspunkten för planupprättandet ska vara de transportpolitiska målen. Det övergripande transportpolitiska målet är att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effek-

tiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Sex delmål anger ambitionsnivån på lång sikt.

- *Tillgängligt transportsystem:* Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- *Hög transportkvalitet:* Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
- *Säker trafik:* Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- *God miljö:* Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas.
- *Positiv regional utveckling:* Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- *Ett jämställt transportsystem:* Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Ekonomiska ramar

Regeringen tilldelade resp. län/region preliminära planeringsramar. Länen skulle redovisa åtgärder enligt dessa planeringsramar samt åtgärder för nivåer som var 50 % högre och 50 % lägre än planeringsramen. Åtgärderna skulle vara prioriterade och prioriteringen mellan ingående åtgärder skulle inte skilja sig mellan de tre olika beloppsnivåerna.

Gotland tilldelades en preliminär planeringsram på 155 miljoner kronor. Den högre nivån innebar för Gotland 232,5 miljoner kronor och den lägre 77,5 miljoner kronor.

2.2 Organisation

För arbetet med Gotlands regionala transportinfrastrukturplan fungerade plan- och bostadskommittén som styrgrupp. I den ingår kommunstyrelsens arbetsutskott, byggnadsnämndens ordförande och vice ordförande, tekniska nämndens ordförande samt miljö- och hälsoskyddsnämndens ordförande. En arbetsgrupp med representanter från vägverket, länsstyrelsen och kommunen ansvarade för att ta fram förslaget till länsplan.

2.3 Samverkan, information, remissbehandling och beslut

Under arbetet skedde samverkan bl.a. med intresseorganisationer, föreningar, myndigheter och ungdomsorganisationer. Inbjudna var:

Näringsliv

Östsvenska Handelskammaren
Företagarna Gotland
Destination Gotland

Svenskt Näringsliv
ALMI
Gotlands Turistförening

Gotlands Åkeriförening
LRF

Organisationer

NTF Gotland	Miljörådet	HSO
LO	SACO	TCO
Kvinnor på norr	PRO Gotland	SPF
Länsbygderådet	Gotlands Idrottsförbund	Cykelfrämjandet

Myndigheter

Försvarsmakten på Gotland	Polismyndigheten	Högskolan på Gotland
Gotlands Fornvänner	Sjöfartsverket	Luftfartsverket

Länsstyrelsen:

- Enheten för lantbruk, skog och fiske
- Livsmiljöenheten
- Enheten för näringsliv och arbetsmarknad

Ungdomsorganisationer

IDA (Ungdomsprojekt för Inflytande, Delaktighet, Ansvar)
Richard Steffens gymnasiet, samhällskunskapsprogrammet
Donners gymnasiet, elevrådet
Länna skolan, elevrådet
Gotlands föräldraförening

Allmänna informationsmöten för övriga intresserade

Hemse, Hemsegården	29 oktober 2002
Visby, Lasarettets aula	30 oktober 2002
Slite, Kommunhuset kyrksalen	5 november 2002

Även pressinformation lämnades vid flera tillfällen.

Förslaget till regional transportinfrastrukturplan var utsänt på remiss under de fyra första månaderna under år 2002. Ett tjugotal remissvar lämnades.

Gotlands regionala transportinfrastrukturplan 2004 – 2015 godkändes av kommunfullmäktige 2003-06-18, § 143, och överlämnades därefter till regeringen.

2.4 Regeringens beslut om definitiva ekonomiska ramar

Regeringen fastställde 2004-02-19 de definitiva ekonomiska ramarna till länen. Gotland tilldelades 155 Mkr fördelade mellan åren:

2004 – 2006	32 Mkr
2007 – 2009	37 Mkr
2010 – 2012	46 Mkr
2013 – 2015	40 Mkr

3. Gotlands förutsättningar

Nästan mitt i Östersjön, nio mil från det svenska fastlandet och tretton mil från den baltiska kusten ligger Gotland, Östersjöns största ö. Transportalternativen är av naturliga skäl begränsade då man för transporter till/från Gotland är hänvisad till flyg eller färja och man för transporter på Gotland saknar ett järnvägsalternativ.

På Gotland bor drygt 57 000 invånare, 0,6% av Sveriges befolkning på 0,8% av Sveriges yta. Mer än en tredjedel bor i Visby, den klart dominerande tätorten, medan ca. 20% bor i tätorter med 200-2000 invånare. Hela 45% bor i landsbygd.

Arbetsmarknaden på Gotland avviker mycket påtagligt från övriga Sverige. Här finns fortfarande en förhållandevis stor jord- och skogsbrukssektor, en större andel sysselsatta inom offentlig sektor än i riket i övrigt och färre sysselsatta inom industrin. Sysselsättningstillfällena har minskat från år 1990 - från ca. 30 000 till ca. 25 000 år 2001.

Näringslivet på Gotland kännetecknas av många små företag – många med bara en eller ett par anställda - samt ett fåtal större enheter. Till dessa hör bl.a. Euroc/Cementa, Arla Foods och Swedish Meats (Farmek) samt Nimbus (båttillverkning). Den största och helt dominerande arbetsgivaren är Gotlands kommun (inklusive landstingsfunktioner). Försvarsmakten är också en stor arbetsgivare – även efter nedläggningar, bl.a. av KA 3 i Fårösund, en del av ön där man nu gör stora ansträngningar att finna nya arbetstillfällen.

Utmärkande för arbetsmarknaden är dess litenhet och att dagpendlingsmöjligheter till andra regioner saknas (flyg till stockholmsregionen är dock teoretiskt möjligt). När andra regioner i landet försöker förstora och förbättra sina arbets/bostadsmarknader genom investeringar och förbättringar i transportsystemen kan "bara" införande av ett flygmånadskort på Gotland motsvarande månadskort på tåg och buss åstadkomma en regionförstoring. Vid en krympande arbetsmarknad på Gotland är utflyttning eller veckopendling det enda realistiska alternativet för de flesta.

Gotland är ett utpräglat småföretagarsamhälle och de få större företagen ingår i stora koncerner där lednings- och utvecklingsfunktioner finns på annat håll. Det innebär bl.a. att kostnader för gods- och persontransporter mellan olika destinationer enkelt kan jämföras och att fördyrande färjetransporter och dyra flygtransporter påverkar nedläggnings- resp. utvecklingsbeslut.

Sedan länge är Gotland väl känt för sina många soltimmar och unika kultur- och naturmiljö (Visby är upptagen på World Heritage List över kulturarv) och har därför en lång tradition inom turismen. Besöksnäringen räknas numera som en basnäring och delar av den, upplevelseturismen, lyfts fram som en viktig framtidsbransch i det näringslivsutvecklingsprogram som nu tas fram. På årsbasis beräknas sektorn sysselsätta ca. 2 000 personer. Antalet besökanden uppgick år 2001 till knappt 700 000 med en stark koncentration till sommarmånaderna juni, juli, och augusti. Det innebär att trafiken på de gotländska vägarna ökar mycket kraftigt under högsäsong och då också med ett stort inslag av cyklister. Dagnstrafiken är på vissa turistvägar under juli månad två till tre gånger större än under ett årsmedeldygn. Cyklande barn/ungdomar på skolresor är ett vanligt inslag i trafikbilden främst under maj månad. Blandningen av bil- och cykeltrafik på smala och hårt trafikerade 90-vägar upplevs av många cyklister som mycket trafikfarligt. Cykling med barn på dessa vägar är klart olämpligt.

Turismen, liksom all övrig verksamhet på Gotland, är starkt beroende av tillgängliga transportsystem till/från fastlandet och ställer särskilda krav på extra kapacitet i skilda avseenden, inte minst vad gäller infrastruktur och transporter.

Befolkningen på Gotland, liksom i andra delar av landet, har behov av att upprätthålla kontakt med släkt och vänner samt göra inköps-, nöjes- och semesterresor. För dessa ändamål krävs

ofta transporter mellan Gotland och fastlandet. Rätten till denna typ av resor kan knappast ifrågasättas, däremot beror omfattningen på i vilken grad tillgängligheten och transportkvaliteten i kollektivtrafiken d.v.s. linjesträckningar, anknypande transportsystem, turtäthet, avgångstider, kapacitet, tillförlitlighet och priser, förmår svara mot behoven. Eftersom Gotland inte kan vara självförsörjande i alla avseenden, som t.ex. sjukvård, så måste den enskilde också kunna företa sjukresor till andra regioner.

Kollektivtrafiken är i första hand anpassad för skoltiderna och arbetspendling till de vanligaste arbetstiderna i Visby morgon och kväll till/från de större orterna på Gotland. Under senare tid har trafiken utökats som till viss del ger möjlighet till arbetspendling från Visby till landet samt turer anpassade för service samt besök vid vårdinrättningar i Visby. Det betyder ändå att många boende på landsbygden är utan möjlighet att resa kollektivt och är helt eller delvis beroende av tillgång till bil för sitt resande och det yttrar sig i att Gotland är landets biltätaste län. I det ovan nämnda näringslivsutvecklingsprogrammet framhålls vikten av att utveckla kollektivtrafiken på Gotland och inte bara med inriktning mot Visby.

Dagens rikt förgrenade vägnät kan till stora delar härledas hundratals år bakåt i tiden, i vissa fall ända till medeltiden. Få genomgripande förändringar har skett sedan 1600-talet. Det statliga vägnätet på Gotland omfattar 150 mil, ungefär lika långt som det kommunala och enskilda vägnätet tillsammans. De enskilda vägarna utgör således en stor andel av det totala vägnätet och utnyttjas ofta lika mycket som en del allmänna vägar. Gotlands kommun har åtagit sig ett mycket stort ansvar vad gäller investeringar, drift och underhåll på de enskilda vägarna. Det historiskt betingade åtagandet har bl.a. inneburit att vägföreningar eller motsvarande inte bildats i den omfattning som annars är vanligt. En förändring i ansvarstagandet skulle innebära att drygt 400 nya föreningar måste bildas.

Gotland är en ekokommun vilket innebär att det gotländska samhället åtagit sig att arbeta för ett långsiktigt hållbart samhälle. Vaghållningen, både den statliga och kommunala, bedrivs såväl vinter som sommar, helt utan användning av salt. Detta kan ses som en del i det övergripande miljötänkandet.

4. Gotlands mål inom transportinfrastrukturen

Utgångspunkten för planen, liksom för övrigt arbete inom kommunikationsområdet, är de nationella trafikpolitiska målen. Vad gäller flyg- och färjetrafiken läggs stor vikt vid delmålen om tillgänglighet och regional balans men också en hög transportkvalitet.

För Gotland är kommunikationerna av avgörande betydelse för framtiden, det gäller särskilt kommunikationerna till och från Gotland. Från Gotlands sida arbetar man därför sedan länge för att få till stånd goda förbindelser med fastlandet. Övergripande målsättningarna för flyg- och färjetrafiken antog kommunfullmäktige år 2000. Visionen lyder:

”Gotland behöver en transportstruktur som möjliggör en positiv ekonomisk tillväxt och social utveckling på Gotland. en utveckling som gör att Gotland blir en integrerad och dynamisk region i Östersjön och Europa.

Därför bör flyg- och färjetransporterna mellan Gotland och fastlandet präglas av långsiktighet och hög kvalitet samt vara tillgängliga, säkra och miljövänliga. Transporterna tillgodoser så-

väl näringslivets och de boende på Gotlands behov som de som besöker Gotland i arbetet, som turist eller av annat skäl.”

För kommunens verksamheter antog fullmäktige år 2001 inriktningsmål. Dessa angår de områden som ingår i den regionala transportinfrastrukturplanen. Bl.a:

- Arbeta för att hamnverksamheten i Visby säkerställs och utvecklas.
- Gator och vägar ska hålla en trafikanpassad standard.
- Trafiksäkerhetsarbetet ska ske i enlighet med de antagna trafiksäkerhetsprogrammet.

Därutöver finns åtskilliga mål om gatu-, väg- och hamnverksamheterna.

För kollektivtrafiken antog kommunfullmäktige mål i samband med att man antog organisationen för kollektivtrafik, färdtjänst och sjukresor, dessa mål anger att:

Gotlands kommun ska svara för att invånarna och besökarna erbjuds en attraktiv kollektivtrafik med bra standard och där trafikutbudet ska tillgodose de viktigaste behoven av förbindelser till arbete, undervisning, kommunikationer med fastlandet, sjukvård, övrig social- och kommersiell service, besöksnäring samt till rekreation och andra fritidsaktiviteter.

Resandet med kollektivtrafiken ska ökas genom att göra den attraktiv så att den kan vara ett alternativ för de som i dag väljer bilen.

Kollektivtrafiken ska göras mera lättillgänglig för personer med funktionshinder genom att fordon och hållplatser handikappanpassas så att flera som i dag reser med färdtjänst kan resa med kollektivtrafiken.

5. Prioriterade åtgärder och objekt 2004 - 2015

I avsnittet redovisas de åtgärder som inryms inom ramen på 155 Mkr (en sammanställning finns i bilaga 1). Den process, med bl.a. de alternativa planeringsramar som lämnades till regeringen, redovisas på Gotlands kommuns hemsida³.

För smärre åtgärder på det statliga vägnätet avsätts årligen mellan 0,5 till 3,1 Mkr. För bidrag till trafiksäkerhets- och miljöobjekt på det kommunala vägnätet avsätts årligen mellan 0,9 till 1,1 Mkr och för bidrag till kollektivtrafikobjekt på det kommunala vägnätet avsätts årligen mellan 0,2 till 0,4 Mkr. Dessa objekt förutsätter en kommunal finansiering med samma belopp som statsbidraget. För investeringar i och förbättringar av enskilda vägar avsätts årligen mellan 0,7 till 0,9 Mkr, vilket förutsätter en kommunal medfinansiering med ca. 30% av kostnaden. I planen fastställs endast de årliga beloppens storlek för respektive åtgärdsrubrik. Det övriga utrymmet i planen har fördelats lika mellan åtgärder på det statliga vägnätet och bidragsobjekt med huvuddelen på bidrag till åtgärder i Visby hamn. Med anledning av den planering som påbörjats för Visby hamn och kringliggande områden (se vidare avsnitt 5.6) tas inte investeringar i hamnen, med ett undantag, med förrän fr.o.m. år 2009, då det för dessa ännu inte går att beräkna omfattning, principutformning och preliminärt bidragsunderlag.

³ http://www.gotland.se/imcms/servlet/GetDoc?meta_id=5272

De i planen (bilaga 1) redovisade namngivna objekten förutsättes genomföras i den ordning som de är upptagna i planen. Här ingår såväl investeringar i det statliga vägnätet som bidrag till kommunala trafikinvesteringar (enskilda vägar, ts- och miljöobjekt och åtgärder i Visby hamn). I ”åtgärds-kolumnen” (bilaga 1) anges om det är en statlig investering eller ett bidrag.

Genom de behovsanalyser och de samråd som genomförts med myndigheter, organisationer, näringsliv och allmänhet kan konstateras att behov och önskemål vida överstiger den ram som ställts till förfogande.

Nedan i avsnitt 5.1 t.o.m. 5.4 redovisas aktuella objekt/åtgärder som kan komma till utförande under de första fem åren i planen (2004-2008) som underlag för bedömning av de årliga be-
loppens storlek.

5.1 Smärre objekt på statliga vägar inkl. busshållplatser och pendlarhållplatser

Huvuddelen av medlen används till förbättringar för kollektivtrafiken, förbättringar för oskyddade trafikanter och funktionshindrade samt övriga smärre trafiksäkerhetshöjande åtgärder. I tabellen redovisas totalkostnaden.

Objekt	2004	2005	2006	2007	2008
GC-väg Visbyleden-Rävthagen (väg 143) Väg 504 Söder Öja ka, kurvrätning. Lärbro samhälle, övergångsställen. Väg 148/664 Othem, pendlarhållplats. Väg 142, 507 och 508 Burgsvik gångbanor, trafiksäkerhet.	3,1				
Väg 143 Follingbo, bussfickor med handikappanpassning. Väg 144 Stånga, pendlarhållplats. Burgsvik samhälle, befintlig busshållplats handikappanpassas. Väg 143 Lövsta, befintliga busshållplatser handikappanpassas. Väg 148 Norr Tingstäde, busshållplats anpassas för avstigande. Lärbro samhälle, gångbanor, trafiksäkerhet.		0,5			
Väg 534 Lye, pendlarhållplats. Väg 142 Bjers Lojsta, pendlarhållplats. Väg 148 Mörby, bussfickor handikappanpassning. Väg 141 Bön- ders backe, sidoräcke. Väg 140/506 Klintehamn, rondell.			1,8		
Väg 140/506 Klintehamn, rondell. Väg 147 Norr Hejdeby ka. bussfickor handikappanpassning. Väg 147 Fole, bussfickor handikappanpassning.				1,9	
Väg 147 Fole, bussfickor handikappanpassning. Väg 534 Buttle- korset, bussfickor handikappanpassning. Väg 696 Sundsvägen, gångbana Väg 140 Björkhaga,					1,9

bussfickor, handikappanpassning. Väg 149 Skarpek, busshållplats handi- kappanpassning. Ny-uppsättning. Byte busskurar					
--	--	--	--	--	--

För åren 2009 – 2015 avsätts årligen mellan 1,9 till 2,2 Mkr.

5.2 Trafiksäkerhets- och miljöobjekt i kommunen

De smärre bidragsobjekten omfattar i huvudsak ombyggnader i befintliga miljöer. Inriktningen på åtgärderna är att höja trafiksäkerheten för framförallt de ”mjuka” trafikanterna. Vidare omfattar åtgärderna insatser för att höja kapaciteten i aktuella korsningar som i dag i flera fall är utnyttjade till fulla sin kapacitet.

Föreslagna gång- och cykelvägar är på platser där sådana saknas och där sträckorna utgör större cykelstråk.

I tabellen redovisas bidragsdelen och därefter totalkostnaden inom parentes.

Objekt	2004	2005	2006	2007	2008
Östra Hansegatan – Artillerigatan -Cirkulation	0,9 (2,0)	0,4 (1,0)			
Solbergagatan – Österväg -Nytt trafikljus koordinerat med Skol- portsgatan och Östra hansegatan		0,5 (1,0)	0,9 (2,0)		
Solbergagatan—Skolportsgatan -Körfält plus trafikljus					
GC-väg -Östra hansegatan				1,0 (2,0)	
Artillerigatan-Allégatan* -Cirkulation					1,0 (2,0)

*totalkostnaden för objektet är 3,5 Mkr tas upp bidrag år 2009

Kommentarer

Exploatering av A7 området har skjutit fart. För att höja trafiksäkerheten för både mjuka och ”hårda” trafikanter krävs att Artillerigatan i anslutningarna både till Östra Hansegatan och mot Allégatan byggs om. I båda anslutningarna föreslås att cirkulationsplatser och säkrare gångpassager anläggs. Cirkulationsplatser bedöms ge den största säkerheten, dels fungerar de hastighetsdämpande, dels har de störst kapacitet och samtidigt är det ingen avancerad teknik inbyggd som kan krångla.

Aktuella korsningar på Solbergagatan är i stort behov av dels nytt trafikljussystem, dels komplettering med ett tredje körfält vid Skolportsgatan. Det är framförallt att höja kapaciteten i samtliga korsningar som är det största behovet och även att höja trafiksäkerheten för elever i Solbergaskolan som ligger i anslutning till Skolportsgatan/Solbergagatan. Den befintliga ljussignalanläggningen är omodern och utsliten.

Cykelväg längs Lummelundsväg från Hangarvägen och fram till Flygfältsvägen är ett fullföljande av vägverkets arbetsplan att bygga cykelväg från Visby till Lummelunda (cykelvägen redovisas som särskilt objekt i bilaga 5). Lummelundsväg är en av de mer frekventerade sträckorna för cykelturister och då framförallt ungdomar som är här på skolresa. Även en icke ansevärd mängd arbetspendlande cyklister förekommer på sträckan.

Cykelvägen utmed Östra Hansegatan utgör en felande länk från Lännaplan och fram till Stenkumlaväg. Vägen utgör ett viktigt stråk för barn och ungdomar på väg till sina skolor. Det finns flera skolor i närheten såsom Säveskolan, Södervärns skolan och Humlegårdsskolan. Vidare utgör sträckan en viktig del för arbetspendlande cyklister.

För åren 2009 – 2015 avsätts årligen mellan 0,9 till 1,1 Mkr.

5.3 Kollektivtrafikobjekt i kommunen

De smärre kollektivtrafikobjekten ska ha inriktning mot anläggning/förbättringar av busshållplatser och refuger för att höja säkerheten, öka bekvämligheten och förbättra informationen samt att anpassa hållplatser för funktionshindrade. Standarden ska vara så hög att kollektivtrafiken framstår som ett attraktivt transportmedel för alla och att kollektivtrafiken görs mera tillgänglig för funktionshindrade.

I tabellen redovisas bidragsdelen och därefter totalkostnaden inom parentes.

Objekt	2004	2005	2006	2007	2008
Busstationen i Visby	0,3 (0,6)				
Busstationen i Visby, Östercentrum samt mindre anpassningar av hpl. Jungmansgatan		0,3 (0,6)			
Hamnen i Visby, Broväg/Neptungatan samt mindre anpassningar av hpl. Alle-gatan och Signalgatan			0,2 (0,6)		
Klintehamn centrum, Broväg/Skarphällsgatan samt mindre anpassningar av hpl. Stenkumlaväg och Söderväg				0,3 (0,6)	
Fårösunds centrum, Endreväg/Skarphällsgatan samt mindre anpassning av hpl. Signalgatan, Tjelvarväg och Brömsebroväg					0,3 (0,6)

För åren 2009 – 2015 avsätts årligen mellan 0,3 till 0,4 Mkr.

5.4 Investeringar i och förbättringar av enskilda vägar

Gotlands kommun sköter med stöd av ett politiskt beslut enskilda vägar i stor omfattning. Kommunen lyfter statsbidraget som utgår till underhållet och finansierar mellanskillnaden mellan verklig kostnad och bidraget med kommunala skattemedel.

Det åtagande som kommunen tagit på sig att underhålla enskilda vägar är bland det mest omfattande i hela riket. Totalt är det ca. 80 mil vägar med statsbidrag som kommunen utför underhåll av. Av dessa vägar är ca. 30 mil försedda med permanent beläggning och resterande 50 mil är grusvägar. Många av vägarna är relativt starkt trafikerade framförallt under turistsäsongen och utgör en viktig del i friluftslivet och inom turistindustrin.

Underhållet av grusvägarna tenderar att öka i kostnader och då framförallt kostnaden för dammbindning. Det är även svårt finna lämpliga metoder för dammbindning i så stor omfattning som erfordras. Redan i dag finns problem att få arbetet utfört. Det är därför ytterst angeläget att de mest trafikerade vägarna kan förses med permanent beläggning. I planen föreslagna medel avser i första hand investering i beläggningar av vägarna.

Bron över Ireån vid Elingshem ingår inte i nedanstående tabell utan redovisas som särskilt objekt i bilaga 1, år 2005.

Ett urval enskilda vägar som kan bli aktuella att förses med permanent beläggning:

Väg nr	Socken	Benämning	Längd	Kostnad	Bidrag*	År
83 u	Silte	Hägdarve	4536	725760	508032	2004
41 u	Gothem	Jusarve	2110	337600	236320	2004
		Ospeg åtgärder		79497	55648	2004
		summa		1142857	800000	
258 u	Barlingbo	Henriksdal	2550	408000	285600	2005
79 u	Havdhem	Gimbrings	3278	524480	367136	2005
		Ospeg åtgärder		210377	147264	2005
		summa		1142857	800000	
171 u	Endre	Fjells	1770	283200	198240	2006
246 u	Gammelgarn	Sjaustru	2480	396800	277760	2006
337 u	Lojsta	Valle Kvior	1950	312000	218400	2006
		Ospeg åtgärder		150857	105600	
		summa		1142857	800000	
159 u	Vamlingbo	Kvarne	4740	758400	530880	2007
124 u	Viklau	Stenstugårds	1200	192000	134400	2007
		Ospeg åtgärder		192457	134720	2007
		summa		1142857	800000	
280 u	Havdhem	Gimbrings-Markvägen	3980	636800	445760	2008
	Gammelgarn	Gartarve	1970	315200	220640	2008
		Ospeg åtgärder		190857	133600	2008
		summa		1142857	800000	

* För åren 2004 t.o.m. 2006 uppgår bidraget till 0,7 Mkr per år.

För åren 2009 – 2015 avsätts årligen mellan 0,7 till 0,9 Mkr.

5.5 Åtgärder på det statliga vägnätet

Flera primära länsvägar (140-vägar) har med hänsyn till trafikmängd och blandningen av bil- och cykeltrafik en icke godtagbar standard. Det beror framför allt på vägarnas bredd men också på kurvor och siktförhållanden. Det gäller särskilt väg 148 Visby – Lärbro, väg 142 Visby – Hemse och väg 147 Visby – Slite. En breddning av vägar med ca. två meter och vissa kurvvrätningar uppskattas till en kostnad på ca. 2,5 – 3 Mkr per kilometer. Om hela den tilldelade ramen avsattes för sådana ändamål skulle den räcka till drygt fem mil, mindre än hälften av det bedömda behovet. Angelägenheten av breddning/kurvvrättning har framförts bl.a. av företrädare för den tunga trafiken, och behovet av detta ifrågasätts inte. Vid en samlad bedömning av olika åtgärder har dock endast en kortare sträcka på väg 148 vid Bro kyrka kunnat inrymmas i planen. Utöver den, har som vägombyggnad endast en cirkulationsplats för hamnens anslutning till Färjeleden tagits upp i planen.

Att cykla på Gotland är en uppskattad semesterform som kan komma att utvecklas som en del i ”upplevelseturismen”. Från såväl miljö- som folkhälsosynpunkt är det angeläget att stimulera val av cykel i stället för bil vid förflyttning kortare sträckor. På huvuddelen av det gotländska vägnätet delar de oskyddade trafikanterna körbanan med alla typer av fordon. Som framgår ovan har flera av 140-vägarna en icke godtagbar standard med hänsyn till trafikmängd och blandning av bil- och cykeltrafik. Anordnande av särskilda cykelvägar intill 140-vägarna medför dels en ökad säkerhet och bekvämlighet för cyklisterna, dels bättre framkomlighet för inte minst den tunga trafiken, d.v.s. förutom rent säkerhetshöjande är denna typ av åtgärd även standardhöjande från framkomlighetssynpunkt för aktuella vägsträckor. I planen föreslagna sträckor med separerade gång- och cykelvägar har prioriterats utifrån trafikbelastning och vägens standard. De objekt som tagits upp är sträckorna Visby hamn – Träffpunkt Gotland, Visby –Lummelundagrottorna, genom Västergarn, Västergarn – Klintehamn samt Broa – Fårö bygdegård. Därutöver ingår separerade gång- och cykelvägar i vissa tätorter samt i årliga potter för trafiksäkerhetsobjekt.

Behovet av åtgärder för oskyddade trafikanter och funktionshindrade samt åtgärder för säkrare skolvägar finns i många tätorter på Gotland. I planen har endast Roma och Fårösund kunnat inrymmas.

Åtgärder på det statliga vägnätet:

Objekt	År	Kostnad
Anslutning till hamnen	2004	3,4
GC-väg (Gång- och cykelväg) Visby hamn- Träffpunkt Gotland	2006	1,2
	2007	4,3
GC-väg Visby flygpl-Lummelunda grottor	2007	3
	2008	8,3
	2009	2,8
Roma tätort GC-väg kyrkan-samhället	2009	4,8
	2010	4
GC-väg genom Västergarn	2010	2
GC-väg Västergarn-Klintehamn	2010	1,5
	2011	4
Fårösund tätort	2012	3,3
Väg 148, delen vid Bro kyrka	2013	5,5
GC-väg Broa-Fårö bygdegård	2014	3,8
	2015	3,1

5.6 Visby hamn

Transportsystemen som förbinder Gotland med omvärlden är avgörande för tillväxt och utveckling på Gotland. Utbyggnad och anpassning av Visby hamn för 2000-talets behov är därför av allra största vikt.

I juni 1998 begärde Länsstyrelsen på Gotland och Gotlands kommun i en gemensam skrivelse till Kommunikationsdepartementet att få ett klarläggande om möjligheten till finansiering av utbyggnad av Visby hamn och ombyggnad av terminal för Gotlandstrafiken samt utbyggnad av anslutande vägsystem till hamn- och terminalområden. Sjöfartsverket underströk i sin treårsplan för åren 2000-2002 angelägenheten av att de redovisade investeringarna i Visby hamn och terminalanläggning med anslutande vägsystem skyndsamt kan genomföras. Verket förklarade sig också berett att biträda länsstyrelsen och kommunen i diskussioner tillsammans med Näringsdepartementet för att finna lämpliga former för finansieringen av dessa investeringar. Gotlands kommun har nu påbörjat en översiktlig planering för hamnen och omkringliggande områden, och syftet med denna är bl.a. att klarlägga och säkerställa hamnverksamhetens behov. Som grund för planeringen pågår upprättande av en utvecklingsplan för Visby hamn till och med 2025.

Sjöfartsverket har fastställt de hamnar i landet som är av riksintresse från samhällsplaneringssynpunkt och ett 20-tal hamnar har av Europeiska kommissionen definierats som TEN-hamnar. Visby hamn är både av riksintresse och en TEN-hamn och för befolkning och näringsliv på Gotland är dess primära uppgift att på ett så effektivt sätt som möjligt tillgodose sjöfartens krav på funktionalitet. Färjetrafiken utgör basen för kommunikationerna mellan Gotland och fastlandet och dess utveckling har en avgörande betydelse för levnadsvillkoren på Gotland. För en positiv regional utveckling och förbättrad tillgänglighet är anknytningen till de nationella transportsystemen av största vikt men det är inte bara förhållandena på ”fastlandssidan” som har betydelse utan anslutningarna till och förhållandena i Visby hamn måste självklart också beaktas.

I färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet transporterades år 2001 drygt 1 293 000 passagerare, drygt 318 000 personbilar, ca. 6 000 husvagnar och 36 000 lastenheter. År 1992 uppgick passagerarantalet till drygt 817 000 och antalet personbilar till drygt 203 000. Generellt gäller att de allra flesta resorna görs under sommarperioden med en markant topp under juli månad medan godsflödet i stort sett är jämt fördelat under året.

Beslutet om nytt tonnage i Gotlandstrafiken fr. o. m. 2003 och ständigt ökande passagerar- och godstrafik understryker vikten av att åtgärder måste vidtas i Visby hamn. Medelstilldelningen för infrastrukturen är klart otillräcklig om nödvändiga investeringar i hamnen ska kunna inrymmas i planen. Med hänsyn till den övergripande betydelse som Visby hamn har för färjetrafiken måste förutsättningar ges för erforderliga om- och utbyggnader för att anpassa hamnen till utvecklingen av övriga transportsystem. Men med anledning av den tidigare nämnda pågående planeringen av Visby hamn tas inte investeringar upp, med ett undantag, förrän fr.o.m. år 2009, då det för dessa ännu inte går att beräkna omfattning, principutformning och preliminärt bidragsunderlag. Hamninvesteringarna samlas därför under objektrubriken ”Investeringar i Visby hamn”.

Objekt	År	Bidrag
Bagagehantering och ombyggnad av terminalen*	2004	2,3
	2005	6,8
	2006	5,9
Investeringar i Visby hamn	2009	0,9
	2010	3,2
	2011	6,8
	2012	7,5
	2013	3,5
	2014	5,4
	2015	6,4

* Sjöfartsverket beslutade 2003-11-28 om preliminärt bidragsunderlag och bidragsbelopp angående Gotlands kommuns ansökan om bidrag för tillbyggnad för ny bagagehantering i Visby hamn. Den bidragsgrundande kostnaden uppgår till 30 Mkr och statsbidraget till 15 Mkr.

Då remissversionen av förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur behandlades av kommunstyrelsen (§ 319/2002) beslutades att finansieringen av investeringarna i Visby hamn bör lösas på särskilt sätt och i annan ordning än inom planen. Därför sändes från Gotlands kommun och länsstyrelsen en skrivelse (2003-01-13) till regeringen om att alternativa lösningar för hamninvesteringarna måste sökas. Frågan har därutöver tagits upp vid sammanträffande med näringsministern, i riksdagen som en fråga till regeringen och de gotländska riksdagsledamöterna har från kommunen informerats om problemet.

6. Konsekvenser

6.1 Kommunens ev. ekonomiska åtaganden

För åtgärderna trafiksäkerhets- och miljöobjekt, kollektivtrafikobjekt, enskilda vägar och åtgärder i Visby hamn krävs en kommunal medfinansiering. Generellt uppgår den till 50 %, för enskilda vägar kan bidrag beroende på åtgärd uppgå till 70 %.

En fullt ut kommunal medfinansiering i alternativet 155 Mkr medför en ungefärlig kommunal kostnad på 68,7 Mkr.

6.2 Det statliga vägnätet

Med hänsyn till det stora behovet av åtgärder i Visby hamn har 50 % av ramen avsatts för bidragsobjekt under perioden 2004-2015. I planen för 1998-2007 uppgick bidragsandelen till 31 %. Detta innebär att vissa planerade åtgärder på det statliga vägnätet som finns med i denna plan inte inryms i ramen på 155 Mkr för planperioden 2004-2015.

6.3 Jämställdhet

Ett nytt nationellt transportpolitiskt delmål är att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov, samt att kvinnor och män ska ges samma

möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

Jämställdhetsmålet har varit uppmärksammat såväl i processen för att utarbeta planen som vid prioriteringar av i planen ingående objekt:

- Den arbetsgrupp som arbetat med upprättande av planen har bestått av fyra män och tre kvinnor. Vid val av organisationer och former för det omfattande samråd som skett under förslaget utarbetande har vikt lagts vid att kunna få in synpunkter från båda könen.
- I den hårda prioritering mellan objekt som har krävts har utbyggnad av separerade gång- och cykelvägar samt åtgärder på kollektivtrafiken givits stort utrymme, vilket bl.a. har motiverats utifrån jämställdhetsmålet. I syfte att underlätta för föräldrar att dela på ansvaret för hem och barn har exempelvis bostadsnära anslutningar till kollektivtrafiken (buss-hållplatser) diskuterats i stället för centrala bussterminaler i tätorterna.

6.4 Miljö

Gotland är det biltätaste länet i Sverige (personbilar/invånare). Samtidigt har Gotland en av de äldsta bilparkerna i Sverige, vilket är negativt ur miljösynpunkt. Åtgärder i planen för att minska effekterna på miljön av ovanstående faktorer är att skapa förutsättningar för en bättre kollektivtrafik liksom att underlätta nyttjande av cykel i stället för bil vid förflyttning kortare sträckor.

En mycket viktig miljöfråga för Gotland är skyddet av grundvattnet, då Gotland som ö måste försäkra sig om att kunna vara självförsörjande av konsumtionsvatten, och försörjningen för närvarande i huvudsak baseras på grundvatten. En viktig skötsel fråga mot denna bakgrund är att Gotland är ”saltfritt” såväl under sommar som vinter. Åtgärder avseende tätning av diken m.m. där större vägar passerar genom vattenskyddsområden hänvisas i denna planeringsomgång till nationella planen.

I länsplanen kan upptas bidragsåtgärder mot bullerstörningar vid vägar där kommunen är huvudman. Sådana störningar från transporter har utifrån nuvarande kunskaper inte bedömts vara av den omfattningen att de ska inrymmas i planen i denna planeringsomgång. Frågan om trafikbuller beaktas i det arbete med utformning av regionala miljö kvalitetsmål som för närvarande pågår inom länsstyrelsen i samverkan med kommunen, och eventuella nya beräkningar av trafikbullerstörningar kan ge ett annat kunskapsunderlag för bedömning vid kommande planeringsomgång.

6.5 Barn och ungdomar

I den process som lett fram till redovisat planförslag har stor vikt lagts vid att inhämta barn- och ungdomsperspektivet på den framtida transportinfrastrukturen. Planen sträcker sig till 2015, varför det har bedömts angeläget att morgondagens användare ska ges möjlighet att lämna synpunkter på utbyggnader och övriga förändringar.

Samråd har genomförts med elevrådet vid Lännaskolan (grundskola inkl. högstadium i Slite), elevrådet vid Donnersgymnasiet (frigymnasium i Klintehamn och Slite), elever ur samhällskunskapsprogrammet vid Richard Steffen-gymnasiet (kommunalt gymnasium i Visby), samt IDA (kommunalt ungdomsprojekt för Inflytande, Delaktighet, Ansvar). Dessutom har Gotlands Föräldraförening inbjudits till samråd.

Vissa av grupperna har visat stort engagemang i detta samråd, och har inkommit med synpunkter som har vägts in vid den slutliga samlade bedömningen och prioriteringen av olika åtgärder. Sammanfattningsvis har från deltagande ungdomsgrupper prioriterats åtgärder rörande skolvägar, övergångsställen, cykelvägar och kollektivtrafik. Trots nödvändiga hårda prioriteringar för anpassning av investeringarna till given ekonomisk ram har många av de åtgärder som prioriterats av ungdomsgrupperna kunnat inrymmas i planen.