

# Förslag – Länsplan för regional transportinfrastruktur

## Innehåll

<b>1. Inledning</b>	<b>2</b>
<b>2. Bakgrund</b>	<b>2</b>
<b>3. Utgångspunkter</b>	<b>3</b>
3.1 Nationella mål	3
3.2 Regionala mål	4
3.3 Koppling till andra planer och utvecklingsarbete	6
3.4 Nuvarande länsplan för regional transportinfrastruktur 2010 – 2021	11
<b>4. Utvecklingsområden – kommunikationer och infrastruktur</b>	<b>13</b>
4.1 Färjetrafiken	13
4.2 Flygtrafiken	15
4.3 Gotlands hamnar	16
4.4 Visborgsområdet	17
4.5 Fast förbindelse till Fårö	19
4.6 Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning	20
4.7 Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning	21
4.8 Cykelutveckling	23
4.9 Stads- och tätortsutveckling	25
<b>5. Förslag till åtgärder inom länsplanen</b>	<b>25</b>
<b>6. Genomförande</b>	<b>29</b>
<b>Bilagor</b>	<b>31</b>
Bilaga 1 Allmän Gotlandsbeskrivning	31
Bilaga 2 Sammanställning av behov av större åtgärder	33
Bilaga 3 Sammanställning förslag till länsplan 2014 – 2025	34
<b>Miljökonsekvensbeskrivning</b>	<b>34</b>

## 1. Inledning

Regeringen gav i december 2012 länen i uppdrag att ta fram förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014 – 2025. Inom planerna finns möjlighet att genomföra infrastrukturåtgärder inom statens ansvarsområde och som statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndigheter. Beslut fattas av regeringen under 2014, efter regeringsbeslutet ska planerna fastställas av respektive regioner. Trafikverket ansvarar för de statliga åtgärderna i planen och för utbetalning av statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner. I vilken omfattning planerna kan genomföras styrs av storleken på de medel som anvisas årligen av riksdagen och regeringen i statsbudgeten. De preliminära ekonomiska ramarna för planperioden motsvarar för Gotlands del ca 17 miljoner kronor per år.

## 2. Bakgrund

Planeringen av den statliga infrastrukturen sker genom den nationella planen för transportsystemet och genom länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regeringen gav i december 2012 Trafikverket i **uppdrag** att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014 – 2025. Samtidigt gavs länen i uppdrag att ta fram trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för samma period. Förslaget till nationell plan är remitterat under sommaren och remissinstanserna har tiden fram till den 1 oktober att lämna synpunkter till Näringsdepartementet. Länsplanerna ska vara inlämnade till Näringsdepartementet senast den 16 december, de ska då vara remitterade och sammanställda. Därefter kommer regeringen att analysera länens förslag till åtgärder och fatta beslut om vilka definitiva ramar som tilldelas respektive länsplan. Det görs samtidigt som den nationella planens innehåll fastställs. Senast två månader efter regeringens beslut om ramar ska länsplaneupprättarna fastställa länsplanerna.

Regeringens uppdrag utgår från den infrastrukturproposition som beslutades av riksdagen i december 2012<sup>1</sup>. Innehållet i länsplanerna regleras genom förordningen (1997:263)<sup>2</sup> om länsplaner för regional transportinfrastruktur. **Planerna kan omfatta:**

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237)<sup>3</sup> om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och

<sup>1</sup> [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/Investeringar-for-ett-starkt-o\\_H00325/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/Investeringar-for-ett-starkt-o_H00325/?text=true)

<sup>2</sup> <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19970263.HTM>

<sup>3</sup> <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/20090237.HTM>

- från år 2012 driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.

Enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar kan medfinansiering bl.a. ges till kollektivtrafikåtgärder och åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

**De ekonomiska ramarna** ska vara oförändrade (jämfört med nu gällande plan 2010 – 2021), för åren fram till och med 2021. Därefter, för perioden 2022 – 2025, har regeringen bedömt att den genomsnittliga årliga nivån 2010 – 2021 ska fortsatt gälla för de kommande fyra åren. För Gotlands del är den preliminära ramen för hela perioden 205 miljoner, ca 17 miljoner per år.

### 3. Utgångspunkter

#### 3.1 Nationella mål

De nationella transportpolitiska målen hör till utgångspunkterna för länsplanen. Det övergripande nationella målet är:

- att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

För att bidra till att uppfylla det övergripande målet finns två mål, ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa. Funktionsmålet för tillgänglighet:

- 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 och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa:

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

För båda målen finns preciseringar. För att uppfylla funktionsmålet för tillgänglighet finns följande preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.

- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

För att uppfylla hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa finns preciseringar om minskat antal svårt skadade och omkomna i de olika trafikslagen:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

### 3.2 Regionala mål

Gotlands regionala utvecklingsprogram, Vision Gotland 2025<sup>4</sup> är styrande för det regionala utvecklingsarbetet och behandlar fyra centrala utvecklingsområden för Gotland: bo och leva, tillväxt och sysselsättning, energiförsörjning och kommunikationer. De övergripande målen är:

- Minst 65 000 invånare bor på Gotland.
- Gotlänningarnas välbefinnande tillhör de bästa i landet.
- Gotland är den naturliga mötesplatsen i Östersjöregionen.
- Gotlänningarna har bra hälsa och mår bäst i landet.
- Gotland är en världsledande ö-region i miljö- och klimatfrågor.

Det regionala utvecklingsprogrammet liksom övrigt övergripande utvecklingsarbete är grunden för de framtida prioriterade tillväxtområden från 2014 som på uppdrag<sup>5</sup> redovisades till regeringen 2011/2012. Inom fem huvudområden: samhällsutveckling, tillgäng-

<sup>4</sup> Vision Gotland 2025 <http://www.gotland.se/38064>

<sup>5</sup> Regeringsbeslut N2011/3416/RT. Uppdrag att identifiera och redovisa prioriteringar avseende länets framtida regionala tillväxtarbete fr.o.m. 2014

lighet, näringsliv och sysselsättning, kompetens och utbildning samt miljö och klimat prioriteras särskilt: ökad inflyttning, färjetrafiken, fiberutbyggnad, företagsklimat, sysselsättning och arbetskraftförsörjning, högskolan och energiomställning och effektivisering.

Delområdet Tillgänglighet inom tillväxtprioriteringarna syftar till en förbättrad tillgänglighet och avser såväl infrastrukturen som trafiken. Häri ingår färjetrafiken, flygtrafiken och en förbättrad intermodalitet (kopplingar, byten, övergångar mellan olika trafikslag) vad gäller kommunikationer till och från Gotland och på Gotland.

Gotlands läge gör tillgängligheten till en nyckelfråga och kommunikationerna med omvärlden är avgörande för utvecklingen. Sambanden mellan kommunikationsfrågor och andra utvecklingsfrågor är mycket starka. En god tillgänglighet, i tid och kostnad för resor och transporter och genom en anpassad turtäthet är grundläggande för en positiv regional utveckling och en stärkt konkurrenskraft. En förbättrad tillgänglighet till och från fastlandet skulle tillsammans med bättre kopplingar till fastlandstrafiken bl.a. kunna medföra att Gotland i viss mån kan ta del i den pågående regionförstoringen – Gotland kommer ”närmare” fastlandet. Ett väl fungerande trafiksystem förutsätter också en väl anpassad infrastruktur. Färjetrafiken fungerar som infrastrukturen, och måste ses som en del av den nationella infrastrukturen, se vidare avsnitt 4.1. Gotlands läge gör flygtrafiken extra betydelsefull.

I det regionala utvecklingsprogrammet ingår mål och strategier för trafiken till och från Gotland och på Gotland. För trafiken till och från Gotland är målen att:

- Öka tillgängligheten till Gotland genom att tid och kostnad för resor och transporter minskar.
- Stärka Gotlands koppling till nationella och internationella trafiksystem.
- Öka Gotlands förbindelser med omvärlden genom fler flyg- och färjedestinationer, särskilt södra och östra Östersjöregionen för utökad färjetrafik.
- Verka för ett långsiktigt hållbart kommunikationssystem; ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- Hamnarna i Visby, Slite och Klintehamn ska ha full kapacitet för sina uppdrag gällande färjetrafik, gods, fritids- och kryssningstrafik.
- Säkra och trygga utvecklingen av flygplatskapacitet.

Målen för resande på Gotland är:

- Alla människor på Gotland ska ha möjlighet att effektivt, säkert och på miljömässigt hållbart vis förflytta sig mellan bostad, arbete, skola och fritidsaktiviteter.
- De lokala transportsystemen ska vara säkra och tillgängliga för alla. Cykelåkandet ska öka med 30 % över en 15-års-period.
- Genom att 140-vägarna utvecklas till snabba och säkra matarvägar och kollektivtrafikens stomlinjer byggs ut, krymps avstånden på Gotland.

För kollektivtrafiken anges i det regionala utvecklingsprogrammet att för att den ska bli ett verkligt alternativ till privat bilåkande, krävs att den upplevs som prisvärd med hög turtäthet, tillgänglighet och bekvämlighet. Det krävs också en medveten satsning på säkerhet kring kollektivtrafiken, framför allt vid av- och påstigning. Skolbusstrafiken måste särskilt beaktas ur säkerhetssynpunkt. Bilberoendet på landsbygden och i de mindre tätorterna kommer till stor del att bestå på grund av det spridda boendemönstret. Det är en viktig miljöaspekt att beakta, vilket gör att det är angeläget att kunna använda förnyelsebara fordonsbränslen.

I Visby finns risk att biltrafiken ökar i takt med att nya handelsområden etableras utanför stadskärnan. Utbyggnad av kollektivtrafiken och vägnätet kan underlätta för gång- och cykeltrafikanter att ta sig tryggt och säkert till och från dessa områden.

Gång- och cykeltrafiken är tätt följd av kollektivtrafiken de trafikslag som bör prioriteras i arbetet för en hållbar utveckling på Gotland.

Tillgängliga, trygga och väl upplysta cykelvägar är ett sätt att underlätta för gång- och cykeltrafik. På Gotland, framför allt i Visby, ska arbetet med att säkra gång- och cykeltrafiken till och från arbetsplatser, skolor och affärscentra prioriteras. Gångvägar i anslutning till busshållplatser bör särskilt beaktas ur trygg- och säkerhetssynpunkt, det gäller både för landsbygd och tätort.

### **3.3 Koppling till andra planer och utvecklingsarbete**

Länsplanen har också nära samband med och koppling till framför allt den fysiska planeringen med Gotlands översiktsplan och den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet, det regionala trafikförsörjningsprogrammet, energiplaneringen och det näringspolitiska programmet<sup>6</sup>. Även den nationella planen för transportsystemet 2014 – 2021 berör Gotland, liksom särskilt länsplanerna för Stockholms län och för Kalmar län där Gotlands största fastlandsanknytningar finns. Nära samman med länsplanen hör även det mer "storregionala" samarbeten som finns, t.ex. med Smålandslänen med kommande strukturfondsprogram och inom En bättre sats med länen i östra Mellansverige.

### **Översiktsplan - Bygg Gotland**

Bygg Gotland Översiktsplan för Gotlands kommun 2010-2025<sup>7</sup> antogs av fullmäktige i juni 2010. Översiktsplanen visar på regionens intentioner om hur mark och vattenområden bör användas för att stödja regionens målsättningar. Vad gäller trafiken på Gotland tas i infrastrukturavsnittet bl.a. hamnar, vägar, gator och cykelvägar upp.

<sup>6</sup> Näringspolitiskt program 2012 – 2015 <http://www.gotland.se/62939>

<sup>7</sup> Översiktsplan Bygg Gotland <http://www.gotland.se/ByggGotland>

### Gotlands hamnar

I planen anges att det är angeläget att Gotlands hamnars verksamheter renodlas. För att stärka besöksnäringens utveckling i Visby bör godshanteringen i den inre hamnen flyttas till Klintehamn och Slite hamn där de företag som idag använder Visby hamn har sin bas och där också den mer direkta närheten till råvarorna finns. För Visby hamn ses möjligheterna att skapa ett resecentrum (se vidare avsnitt 4.3) och att få till stånd en kryssningskaj samt att skapa säkrare och tillgängligare trafikmiljöer i, till och från hamnområdet. För Slite hamn ses, förutom godshanteringen, möjligheterna till en reservhamn, vilket idag saknas, och till en port mot öster för passagerartrafik under de turismintensiva perioderna.

#### *Visby hamn*

Inriktningen för Visby hamn är att den ska användas till linjetrafik, oljehandling, kryssningstrafik och gästhamnsverksamhet. Visby hamn är av riksintresse för sjöfarten och yrkesfisket.

#### *Slite hamn*

Inriktningen för Slite hamn är att den ska användas som godshamn och servicestation för Kustbevakningens verksamhet. Dessutom ska hamnen utvecklas till reservhamn för färjetrafiken och som ny destination för passagerartrafik.

#### *Klintehamns hamn*

Inriktningen för Klintehamns hamn är att den ska utvecklas som godshamn.

### Vägar och gator

Enligt Vision Gotland 2025 ska det övergripande vägnätet utvecklas så att goda förbindelser till och från tätorterna, för pendling till arbete och utbildning, långsiktigt säkerställs. Det innebär att de större länsvägarna ska utvecklas till effektiva och trafiksäkra transportsträckor både för persontrafik och för godshandling över ön. Det preciseras i översiktsplanen:

- Vägnätet ska utvecklas så att effektiva och trafiksäkra transportsträckor både för persontrafik och godshandling säkerställs.
- Det enskilda vägnätets långsiktiga underhåll ska säkerställas genom aktiva samfällighetsföreningar.
- För enskilda vägar som har särskilt stor betydelse som genomfartsvägar mellan statliga vägar bör förslag om statligt övertagande övervägas.
- För att höja trafiksäkerheten och att undvika ytterligare hastighetssänkningar ska nödvändiga breddningar och uträtningar av länsvägar prioriteras.
- För att höja trafiksäkerheten ska även satsningar på säkra korsningar där det är som mest angeläget prioriteras.
- Enskilda vägar som är viktiga för turismnäringen bör utvecklas och prioriteras när frågan om statsbidrag prövas.

### Cykelvägar

Cykeltrafiken är tillsammans med gångtrafiken de trafikslag som enligt det regionala utvecklingsprogrammet bör prioriteras högst i arbetet för en hållbar utveckling på Gotland. Målsättningen är att cykelåkandet ska öka med 30 procent över en 15-årsperiod.

För att öka andelen cykeltrafik måste investeringar i infrastruktur göras som ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten, samtidigt som aspekter som trygghet, miljö, hälsa och snabbhet måste vägas in. Gena cykelförbindelser mellan viktiga målpunkter i såväl Visby som de större tätorterna behövs. Av översiktsplanen framgår att:

- Planeringen av cykeltrafiken ska präglas av ett strukturtänkande med utgångspunkt från cyklandet egna behov, egna förutsättningar och egenvärde, där tillgänglighet, trygghet, miljö, hälsa och den kortaste vägen mellan två målpunkter har avgörande betydelse.
- Framtagande av cykelplaner bör prioriteras i följande ordning:
  1. cykelplan för Visby inklusive plan för arbetspendling med cykel, längs länsvägarna, ca 1 mil ut och in från Visby.
  2. cykelplan för arbetspendling med cykel kring de större tätorterna.
  3. cykelplan för arbetspendling med cykel kring de mindre tätorterna.
- En cykelled av hög internationell klass, för cykelturismens utveckling på Gotland bör planeras och förverkligas.

### Kollektivtrafik

Utveckling av kollektivtrafiken är, enligt Gotlands regionala utvecklingsprogram, Vision Gotland 2025, en av de viktigaste faktorerna för att hela det gotländska samhället ska kunna utvecklas hållbart. Kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

En utbyggd kollektivtrafik är en grundpelare när det gäller socialt hållbar utveckling. Kollektivtrafiken knyter samman landsbygd och tätort och underlättar transporter i människors vardag, arbete och på fritiden. Att få fler gotlänningar att välja bussen framför bilen handlar inte bara om biljettpriset utan i grunden om en beteendeförändring. Gotlands kommun kan genom en väl planerad infrastruktur underlätta till en sådan beteendeförändring.

- Den fysiska planeringen ska medverka till att kollektivtrafiken blir ett realistiskt alternativ till enskilt bilåkande.
- Det är angeläget att utveckla möjligheter att snabbt och enkelt kunna växla mellan olika trafikslag, s.k. intermodala lösningar.
- Stomlinjetrafiken ska ha en enkel, rak och snabb linjesträckning som kompletteras med landsbygdstrafik för speciella behov. Där resandantalet är lågt införs anropsstyrd trafik.
- Samordning av bebyggelse- och kollektivtrafikplaneringen ska prioriteras.



- Ett antal hållplatser ska årligen byggas om till säkra, trygga och tillgängliga platser för av och påstigning.

### **Fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025 – Hela Visby**

Planen är ett planeringsunderlag för Visbys framtida utveckling<sup>8</sup>. I planen ingår (bland mycket annat): biltrafik, kollektivtrafik, cykling, gående, gators utformning och parkering.

#### Biltrafiken

Målet för den framtida utvecklingen är ett hållbart samhälle där också trafikplaneringen ska ta sitt ansvar. De trafikprognoser som finns om trafikutvecklingen i Visby visar på en ökad trafik främst på några huvudgator som t ex Solbergaleden, Söderväg och Allégatan, med framkomlighetsproblem, ökat buller och miljöstörningar. Inom Visby finns ett antal korsningar som behöver utredas, förbättras och eventuellt göras om till cirkulationsplatser. Cirkulationsplatser ökar ofta säkerheten och framkomligheten samt minskar buller och miljöpåverkan. För att Visby ska kunna växa på ett sätt som gynnar fördelarna med den "nära" staden, med bl a ökat cyklande som följd, måste Visbyledens barriäreffekt tonas ner. Karaktären bör vara mer av en stadsgata och en del av stadens huvudvägnät. Leden måste användas mer och avlasta ytterstadstrafiken i flera punkter. Med flera anslutningspunkter minskar sannolikt barriäreffekten och en silning av trafiken underlättas.

#### Kollektivtrafik

Fungerande kollektivtrafik är en viktig del i begreppet att "hela" staden. Bussen ska vara det naturliga komplementet till att cykla och gå. Kollektivtrafiken kan bidra till en långsiktig hållbar stadsutveckling genom att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Det måste finnas förbindelser mellan stadens nyckelfunktioner och bussturer bör också ha en acceptabel turtäthet på kvällar och nätter

Många som arbetar i Visby har sitt boende på landsbygden och vice versa. Bra kollektivtrafik, behövs både när det gäller turtäthet och linjesträckning och även när det gäller miljön (trygghet, säkerhet, tillgänglighet, estetik etc) kring bussterminal och busskurser.

Kollektivtrafiken ska:

- Erbjuder fler grupper en ökad tillgänglighet till stadens olika delar och så långt möjligt vara ett förstahandsalternativ för personer med olika funktionshinder. En större del av de samhällsbetalda resorna ska kunna ske inom ramen för de allmänna kommunikationsmedlen.
- Främja en positiv regional utveckling genom att erbjuda arbetspendlare hög turtäthet och pålitlig framkomlighet till busstationen och större koncentrationer av arbetsplatser.

---

<sup>8</sup> Hela Visby <http://www.gotland.se/43400>

- Koordinera stads- och landsbygdslinjerna för att erbjuda goda omstigningsmöjligheter.
- Utveckla hållplatser för en bättre anpassning till alla resenärer.
- Eftersträva samordning med andra transportmedel.
- Ge trygghet och säkerhet.

### Cykelstaden

Målsättningen är att skapa ett sammanhängande huvudnät av cykelvägar för att öka andelen cyklande av den totala fordonstrafiken fram till år 2025. Cykelvägnätet ska utvecklas till en fungerande attraktiv, säker och trygg helhet.

En gynnsam topografi (med undantag av innerstaden) och korta avstånd gör att Visby har mycket goda förutsättningar för cykling. Visbys cykelvägnät ska byggas ut och kompletteras så att cykeln kan bli ett attraktivt och konkurrenskraftigt transportmedel gentemot bilen. En utbyggnad ska framförallt gynna arbetspendling och skolcykling, men även andra viktiga målpunkter med samhällsservice ska prioriteras.

### **Regionalt trafikförsörjningsprogram**

Ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram kommer att vara utsänt på remiss ungefärligen samtidigt som denna länsplan. Programförslaget bygger på den strategi, Strategi för utveckling av kollektivtrafiken på Gotland 2009 – 2012 som Tekniska nämnden tidigare antagit. Programmet innehåller mål, strategier och prioriteringar och kan sammanfattas i en utveckling genom utbyggt och tillgängligt stomlinjenät och förbättrade restider.

### **Näringspolitiskt program 2012 - 2015**

I Gotlands näringspolitiska program är infrastruktur ett av utvecklingsområdena.

Gotlands fysiska kommunikationer med omvärlden och tillgång till bostäder är avgörande för ett fungerande näringsliv och attraktivitet för inflyttning och etablering. Färjetrafiken har sedan länge utvecklats positivt, något som även gäller flyget. Goda möjligheter till resande är också en förutsättning för en regionförstoring. Arbetet med att söka extern finansiering för att möjliggöra en ny kryssningskaj ska fortsätta. När det gäller kommunikationer på Gotland behöver även intermodala lösningar utvecklas, det vill säga smidig samordning mellan olika kommunikationsslag. Särskild hänsyn bör då tas till att öka tillgängligheten för personer med funktionshinder. Region Gotland kan också stödja utvecklingen och implementering av nya transportsätt. Utbyggda cykelleder gynnar miljövänlig turism och Region Gotland ska främja utbyggnaden och infrastrukturen kring dessa.

## Nationell plan för transportsystemet 2014 -2025

Trafikverkets förslag till nationell plan är utsänt på remiss fram till den 1 oktober. I Trafikverkets förslag prioriteras väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagsövergripande användning av transportsystemet. Internationella stråk ingår i förslaget och en grundläggande tillgänglighet i hela landet har enligt Trafikverket eftersträvat. Avsikten är att planen ska bidra till ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem, samt verka för att de transportpolitiska målen nås.

Planförslaget väntas leda till att vägar, järnvägar och farleder förbättras så att resor och transporter ska kunna göras smidigt, grönt och tryggt. Infrastrukturen väntas bättre kunna hantera störningar. Förslaget ska bidra till det övergripande transportpolitiska målet genom att tillgängligheten förbättras. Åtgärder för ökad tillgänglighet inom och mellan regioner ska leda till bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden och därmed ökad tillväxt. Förbättringar för godstrafiken bedöms leda till ökad effektivitet och minskade kostnader. Förslaget till plan bedöms öka trafiksäkerheten. Genom åtgärder för att minska bullerstörningar och åtgärder ska minskade koldioxidutsläpp uppnås. Samtidigt ingår åtgärder som ökar trafiken vilket ger motsatt effekt. Planförslaget har både positiva och negativa effekter för omgivande landskap, natur- och kulturmiljön. Lokalt förbättras luftkvaliteten och åtgärder som gynnar ökad gång- och cykeltrafik har positiva hälsoeffekter. För planeringsperioden 2014 -2025 har riksdagen beslutat att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga infrastrukturen ska uppgå till 522 miljarder kronor. Medlen fördelas på:

- Drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar. 86 miljarder kr.
- Drift och underhåll av statliga vägrar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar. 155 miljarder kr.
- Utveckling av transportsystemet. 281 miljarder kr.

Gotland har ett mycket litet " eget " utrymme i planen, men har naturligtvis del i allmänna anslag som för drift och underhåll och satsningar som görs i andra regioner. Under planeringsperioden finns Klintehamns hamn med genom muddring av farleden (se vidare avsnitt 4.3).

### **3.4 Nuvarande länsplan för regional transportinfrastruktur 2010 – 2021**

Den nuvarande länsplanen för regional transportinfrastruktur fastställdes av Gotlands kommunfullmäktige i juni 2010. Ramen omfattar 205 milj. kronor för hela perioden. Planen är indelad i fyra åtgärdsområden och för dessa är den ekonomiska ramen fördelad i delarna:

- Övergripande kommunikationsfrågor: Åtgärder på grund av hastighetsöversyner. 18 %.
- Tillväxt och utveckling: Åtgärder/insatser i hamnarna, för turismen, på länsvägarna och förstudie kring en fast förbindelse till Fårö. 22 %.
- Tillgänglighet och trygghet: Insatser i tätorterna, säkra skolvägar, cykelvägar, kollektivtrafik och belysning. 42 %. Drygt hälften avser cykelåtgärder.
- Trafiksäkerhet: Korsningar. 18 %.

Inom planen har följande större åtgärder genomförts:

- Hastighetsöversynen, åtgärder för förbättrad säkerhet, t.ex. siktröjning och mitträfflor.
- Fast förbindelse Fårö, förstudie.

Inom länsplanen pågår följande större åtgärder:

- Väg 149 Gång- och cykelväg Visby – Lummelunda. Delvis finansiering genom länsplanen. Avslutas 2013.
- Väg 140 Gång- och cykelväg Västergarn – Klintehamn. Förstudie 2012. Fysisk planlägningsprocess 2014 - 2015. Produktion 2016 – 2017.
- Väg 140/627 Cirkulationsplats "Högklint". Korsningen väg 140/627 blir cirkulationsplats. Utbyggnad av gång- och cykelvägen från Kneippbyn till Kusevägen. Belysning. Planering 2013 – 2014. Produktion 2014 – 2015.
- Väg 148. Cirkulationsplats Stenhuggaren. Delvis finansierad inom länsplanen. Produktion 2013 – 2014.

Under perioden 2010 – 2014 har utfallet av länsplanen varit:

- Övergripande kommunikationsfrågor: Åtgärder på grund av hastighetsöversyner. 4 %.
- Tillväxt och utveckling: Åtgärder/insatser i hamnarna, för turismen, på länsvägarna och förstudie kring en fast förbindelse till Fårö. 4 %.
- Tillgänglighet och trygghet: Insatser i tätorterna, säkra skolvägar, cykelvägar, kollektivtrafik och belysning. 90 %. Större delen av detta är cykelvägar.
- Trafiksäkerhet: Korsningar. 2 %.

Utanför länsplanen (som inte är finansierade genom länsplanen) har följande större åtgärder genomförts:

- Hamnserviceterminal Visby hamn. Finansierat genom EU:s strukturfonder och Region Gotland.

Utanför länsplanen pågår följande större åtgärder:

- Resecentrum (finansiering EU:s strukturfonder och Region Gotland):

- Trafiksäkerhets och tillgänglighets- och trygghetsåtgärder i Visby hamn, området utanför färjeterminalen och anslutningar till inre hamnen och Färjeleden.
- Flyttning av godstrafiken från Visby hamn till Klintehamns hamn. I Klintehamn ny kaj.
- Visby hamn. Rörlig landgång och väderskyddad landgång.
- Väg 148. Cirkulationsplats Stenhuggaren. Större delen finansierad utanför länsplanen. Se ovan.

#### **4. Utvecklingsområden – kommunikationer och infrastruktur**

Gotlands läge gör förbindelserna med omvärlden till en nyckelfråga och kommunikationerna till och från Gotland är grundläggande för utvecklingen. Ö-läget är både en tillgång och en möjlighet. För att kunna utnyttja läget och stärka och utveckla Gotlands konkurrenskraft krävs en mycket god tillgänglighet – i pris, turtäthet och res- och transporttid. Även på Gotland måste goda förutsättningar finnas för transporter, för resor med olika trafikslag och för att gå eller cykla. I avsnittet beskrivs större kommunikations- och infrastrukturfrågor även om åtgärder inom samtliga områden inte är möjliga att stödja inom länsplanen så är de viktiga för helheten.

##### **4.1 Färjetrafiken**

Färjetrafiken går mellan Visby-Nynäshamn och Visby-Oskarshamn. Färjorna är höghastighetsfartyg och restiden på linjerna är drygt 3 timmar. Nynäshamn trafikeras med i princip två dubbelturer per dag och Oskarshamn med en dubbeltur per dag. Under för-, sommar- och eftersäsong är antalet dubbelturer per dag betydligt fler. Den senaste tioårsperioden har sett kraftiga öknings i färjetrafiken, både av antalet passagerare och transporterat gods. Likaså har antalet turer ökat. Föregående år reste drygt 1,5 miljoner passagerare med färjorna och drygt 700 000 längdmeter gods transporterades.

År 2009 ändrades den förordning som reglerar linjesjöfarten till och från Gotland, så att krav på att angöra Gotland minst fem dagar per vecka året runt togs bort. Genom det öppnades möjligheterna att driva trafik till Gotland under kortare eller längre perioder, utöver den trafik som upphandlas. Planer finns för sommarfärjetrafik mellan Västervik och Visby.

Färjetrafiken upphandlas av Trafikverket. En anbudsinbjudan är ute för upphandling av trafik för den trafikperiod som startar 2017<sup>9</sup>. Anbudstiden går ut i slutet av oktober.

---

<sup>9</sup>Trafikverket upphandling av Gotlandstrafiken  
<http://www.trafikverket.se/Aktuellt/Nyhetsarkiv/Nyhetsarkiv2/Nationellt/2013-05/Nu-startar-upphandlingen-av-Gotlandstrafiken/>

Sedan upphandlingsarbetet påbörjades har det från Gotlands sida setts som viktigt att få genomslag för en trafik som även fortsatt kan bidra till en positiv utveckling av Gotland, då risken för försämringar upplevs som stor. Bland annat har Gotländska ståndpunkter tagits fram, en redovisning om hur Gotland vill att trafiken mellan Gotland och fastlandet, färjor och flyg, ska fungera. Bakom ståndpunkterna står Trafikrådet, som består av representanter från det gotländska näringslivet, transportörer, transportköpare, infrastrukturansvariga, statliga myndigheter och Region Gotland<sup>10</sup>.

I början av året presenterade Trafikverket ett förslag till trafiklösning. Region Gotland menar i sitt remissvar att försämringar av trafiken inte kan accepteras, att trafiken måste utgå från Gotlands behov och kunna bidra till att utveckla det gotländska näringslivet och samhället.

En viktig förutsättning för detta är att trafiken till och från Gotland ingår och ses som en del i den nationella infrastrukturen. Färjetrafiken är det enda alternativet för godstransporter och för större delen av de resande till och från Gotland. Det är Gotlands landsväg till fastlandet och måste ses som en del i den nationella infrastrukturen och infrastrukturplaneringen. Denna synpunkt har vid många tillfällen tidigare framförts, t.ex. i samband med den nationella infrastrukturplaneringen.

Synsättet har ett starkt stöd genom Trafikanalys rapport Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, Rapport 2012:5, som gjorts på regeringens uppdrag. Trafikanalys föreslår att Gotlandstrafiken "bör ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras som andra infrastrukturfrågor". Man menar att färjetrafiken ger möjlighet att resa med bil och är förutsättningen för effektiva godstransporter. Trafikanalys anser att Gotlandstrafiken bör "behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse". Som en konsekvens föreslår man att anslaget flyttas från upphandlad trafik, för att hanteras mer som andra infrastrukturfrågor. Man föreslår att anslaget förs över till anslaget 1.1 Vägghållning, då anslaget också är betydligt större och skulle kunna hantera eventuella kostnadsförändringar i Gotlandstrafiken.

I samhället i stort eftersträvas kortare res- och transporttider. Även till och från Gotland måste det vara möjligt med snabba överfarter året runt. Det medger inte Trafikverkets förfrågningsunderlag. Snabba överfarter är förutsättningen för att upprätthålla tillgängligheten till Gotland. Hastigheten styr turtätheten, avgångs- och ankomsttiderna och kapaciteten. Det ger förutsättningarna för godstransporterna till och från Gotland. En hög hastighet är nödvändig för en så stor produktion som möjligt på Gotland och för passning till de nationella logistiksystemen. För personresandet är snabba hastigheter särskilt viktigt för rimliga ankomst- och avgångstider, för att göra det möjligt med dagsresor och för kapaciteten. De negativa miljökonsekvenser trafiken kan medföra måste så långt möjligt

---

<sup>10</sup> Gotländska ståndpunkter <http://www.gotland.se/3427>

uppvägas. Möjligheten att använda miljövänliga bränslen och material måste påskyndas. Hänsyn till teknikutveckling måste kunna tas inom upphandlingen.

Det förfrågningsunderlag som Trafikverket presenterade i maj innehåller jämfört med det tidigare förslaget till trafiklösning inga större förändringar.

I anknytning till upphandlingen av färjetrafiken gav näringsdepartementet i juli i år i uppdrag till Trafikverket att förbereda en upphandling av statligt tonnage för färjetrafiken. Om pågående upphandling inte leder till ett avtal med en operatör, ska Trafikverket återkomma till regeringen med förslag om tonnagets utformning och organisatoriska placering.

## **4.2 Flygtrafiken**

Flygförbindelserna till och från Gotland är på grund av ö-läget av central betydelse för tillgängligheten till Gotland. Det gäller i särskilt hög grad för näringslivet med besöksnäringen men också för Gotlands invånare.

Gotland har reguljär flygtrafik året runt och dagligen till Bromma och Arlanda, och kontinuerligt under året till Göteborg, Malmö och Ängelholm. Chartertrafik finns under delar av året. Under sommarsäsongerna ökar antalet destinationer och flygbolag kraftigt.

Antalet flygpassagerare har under den senaste tioårsperioden varierat kring drygt 300 000 personer, år 2012, 327 255 personer.

Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll. Gotlands läge gör det också nödvändigt att flygplatsen har en beredskap dygnet om för kris- och nödsituationer.

Flygplatsen ägs och drivs av Swedavia och ingår i det nationella basutbudet av flygplatser.

Såväl anläggningar inom flygplatsen som anslutningar till och från flygplatsen ses över för verksamhetens utveckling.

Trafikverket har tagit fram rapporten Riksintresseprecisering Visby flygplats.<sup>11</sup> Materialet är för närvarande sänt på remiss. Efter remissen och behandling av inkomna synpunkter kommer Trafikverket färdigställa riksintressepreciseringen och överlämna riksintresseanspråket till Länsstyrelsen i Gotlands län.

---

<sup>11</sup>

[http://www.trafikverket.se/PageFiles/60468/rapport\\_riksintresseprecisering\\_visby\\_flygplats\\_remissversion\\_20130628.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/60468/rapport_riksintresseprecisering_visby_flygplats_remissversion_20130628.pdf)

### 4.3 Gotlands hamnar

De gotländska hamnarna är i ett nationellt perspektiv var för sig att betrakta som relativt små. Därför finns ett behov av att hamnarna i Visby, Klintehamn och Slite ses som en helhet med funktionsseparering mellan person- och godstrafik. Ingen av hamnarna har heller var för sig kapacitet att klara samtliga de funktioner som krävs.

I Gotlands regionala utvecklingsprogram är ett av målen att hamnarna i Visby, Slite och Klintehamn ska ha full kapacitet för sina uppdrag gällande färjetrafik, gods, fritids- och kryssningstrafik. Prioriterade områden i näringslivs- och tillväxtarbetet på Gotland är bl.a. den areella/livsmedelssektorn och besöksnäringen. Båda dessa är i hög grad rese- och transportberoende.

Gotlands hamnar är också särskilt viktiga för några av de övriga målen, som de om starkare koppling till nationella och internationella trafiksystem och om trafik till fler destinationer.

Mot bakgrund av en specialisering och utveckling av hamnarna, för att stärka besöksnäringens utveckling i Visby och för att förbättra tillgängligheten i Visby hamnområde drivs projektet Resecentrum. Projektet finansieras av Europeiska regionala utvecklingsfonden, Tillväxtverket och Region Gotland. Visby inre hamnområde är ett av de mest besökta områdena med bl.a. kajpromenadstråk, kongresshall, högskola, bibliotek och Almedalen. Området är också en huvudentré mot världsarvet Visby innerstad. I projektet flyttas godshanteringen från inre hamnen till Klintehamns hamn. I projektet ingår att skapa säkrare och tillgängligare trafikmiljöer i inre hamnområdet, i färjeterminalområdet, förbindelserna för alla slags trafikanter och trafikslag till/från inre hamnområdet och till Färjelden samt förbättrade anslutningar (rörlig landgång och väderskyddad landgång) till färjorna. Projektet planeras vara avslutat 2013.<sup>12</sup>

För Klintehamns hamns del har inom projektet Resecentrum, kajplan och kaj färdigställts. Därutöver har muddring vid den nya kajen genomförts. Ytterligare insatser måste dock genomföras i Klintehamn, främst breddning och fördjupning av inseglingrännan samt muddring för vändplats och vid kaj för att nytt tonnage ska kunna använda hamnen. I Trafikverkets förslag till nationell plan, under redovisningsrubrikerna Urval av brister och Urval av åtgärder under planeringsperioden, finns Klintehamns hamn med, dock utan mer precis tidsangivelse. Det är viktigt att bl.a. innehåll och tidsaspekt i det fortsatta arbetet inom kort kan tydliggöras. För att få investeringarna så optimala som möjligt bör arbetena ske utifrån en mellan Trafikverket och Region Gotland gemensam tidsplan. En sådan process har nyligen inletts. Målet bör vara att hamnområdet och inseglingrännan är klara samtidigt.

---

<sup>12</sup> <http://www.gotland.se/resecentrum>



Visby är ett populärt besöksmål för kryssningstrafiken i Östersjöområdet. Antalet anlöp har dock de senaste åren minskat kraftigt, då hamnen inte har djupgående och manöverutrymme för de allt större fartygen. Dessa tvingas i Visby att ligga på redan och väderleksförhållandena påverkar då möjligheterna att med tenderbåtar få iland passagerarna. Den osäkerheten gör att Visby i många fall väljs bort som anlöp. För närvarande utreds förutsättningarna att få till stånd en kryssningskaj i Visby.

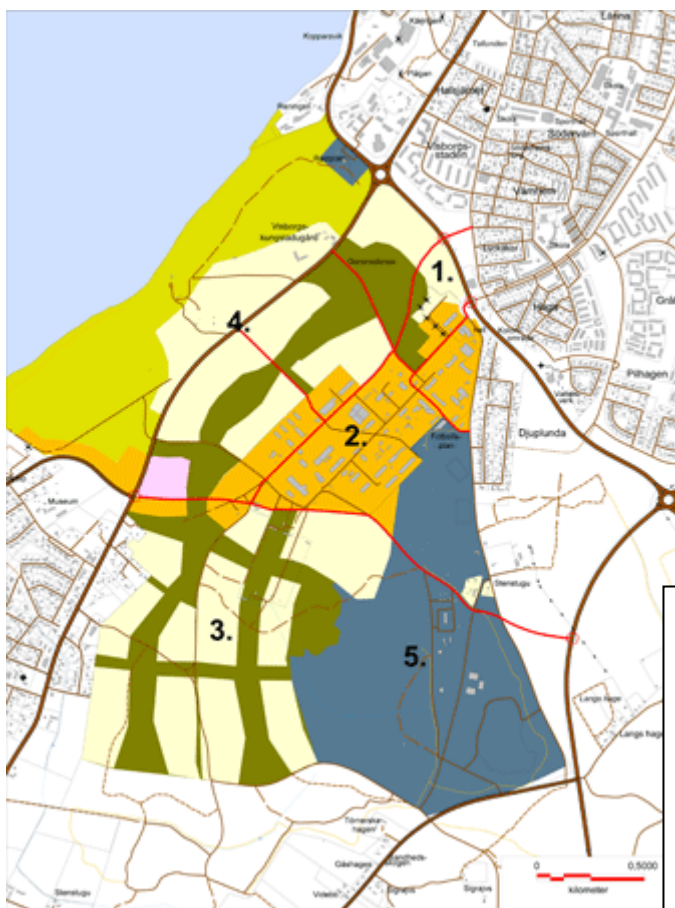
För färjetrafiken har tidigare Kappelshamn fungerat som reservhamn men dagens stora färjor har inte kunnat använda hamnen. I nuvarande avtal finns inte något krav på att reservhamn ska finnas. En reservhamn är högst angelägen, kanske inte så mycket för svåra väderförhållanden, som för eventualiteter som oljeutsläpp och haverier som kan inträffa i Visby hamnområde. Avbrott i trafiken skulle mycket snabbt leda till svåra komplikationer inte minst för näringslivet och godstransporterna till och från Gotland. Till exempel livsmedelsförsörjningen bygger i hög grad på just in time leveranser och stora lager finns inte. Slite hamn har byggts om för användning av Nord Stream, anpassningar skulle kunna göras så att färjetrafiken skulle kunna använda Slite hamn som reservhamn.

På längre sikt är frågor som anpassningen av Visby hamn vid ev. förändrat tonnage genom kommande upphandlingar, bränslehanteringen till färjorna och större åtgärder för att förbättra miljön i hamnarna några viktiga frågor. Möjligheten att elansluta linjetrafiken i färjeläge 5, 6 och 7 ska enligt miljödom vara klart till januari 2018.

#### **4.4 Visborgsområdet**

Visborgsområdet är ett före detta regementsområde i södra Visby. Det sista regementet lades ned 2005 och därefter drivs ett utvecklingsarbete. Området ingår i den fördjupade översiktsplanen för Visby. Inriktningen är att området ska utvecklas till en stadsdel i Visby som tydligt knyter an till staden, och att utbyggnaden påbörjas som en utveckling av staden söderut och som en förtätning av redan bebyggda delar.

Visborgsområdet är Gotlands hittills största exploateringsprojekt och kommer att sträcka sig över flera decennier. Området omfattar ca. 450 hektar och planeras för ca. 3 500 bostäder, näringsliv, offentliga verksamheter, idrott och rekreation etc. Investeringsbehovet för att bygga nödvändig infrastruktur (trafik, VA, m.m.) för hela Visborg är omfattande.



Den framtida stadsdelen är indelad i fem områden:

1. Norra området – i anslutning till Färjeleden.
2. Regementsområdet – i anslutning till kasernområdet.
3. Villastaden – söder om planerad tvärförbindelse.
4. Hällarna – Ca 130 hektar väster om Toftavägen.
5. Idrotts- och rekreationsområde.

Utgångspunkten för utvecklingen av Visborgsområdet är att hålla en hög miljöprofil, med en infrastruktur som gynnar hållbar utveckling, bland annat genom god tillgänglighet till miljöanpassade transportsystem, tillgång till attraktiva grönområden och bevarandet av värdefulla naturområden.

Kopplingen mellan Visborg och Södra Hällarna kommer att bli viktig för boende i Visborg. Därmed kommer trafiksäkerheten vid väg 140 behöva belysas när Visborg utvecklas.

En utbyggnad enligt nuvarande planer kommer att medföra en ökad trafikbelastning på Toftavägen. Det kan avhjälpas med minst två nya huvudgator inom stadsdelen. En huvudgata i nord-sydlig riktning med en ny anslutning till Färjeleden samt en väst-östlig huvudgata mellan en ny cirkulationsplats vid Toftavägen/väg 627 och en anslutning till Visbyleden. Denna lösning innebär att trafikmängderna är hanterbara såväl tekniskt som miljömässigt. För att ytterligare stärka sambandet med övriga Visby norrut föreslås en gång- och cykelbro över Färjeleden till det norra området.

#### 4.5 Fast förbindelse till Fårö

Inom ramen för Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2010 – 2021 har Trafikverket tagit fram förstudien Fast förbindelse Fårö<sup>13</sup>. I nuläget, inför Trafikverkets ställningstagande om fortsättning har bl.a. Region Gotland tillfälle att lämna synpunkter.

Förstudien har bl.a. tagit fram tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Som steg 1 åtgärder tar förstudien upp lokalisering av nya verksamheter, bredbandsutbyggnad, utökad bemanning på räddningshelikoptrar och utökad kollektivtrafik. Steg 2 åtgärder är digital skyltning och utökad turtäthet med befintliga färjor. Inom steg 3 tas förändrad färjedrift upp, att genom modernisering av färjeläget och färjorna öka tillgängligheten. Som steg 4 åtgärder har Trafikverket sett på tre olika lokaliseringalternativ för en fast förbindelse och olika typer av förbindelser. Enligt Trafikverket är Läge 1; Fårösund – Broa, det enda läget som är förenligt med projektmålen. Båda broalternativen (fast eller öppningsbar) har en hög lönsamhet enligt kostnadsuppskattningen.

Trafikverkets föreslagna läge är också det läge som anges i regionens översiktsplan, liksom i förslaget till fördjupad översiktsplan för Fårö.

Genom **Region Gotlands översiktsplan Bygg Gotland**, som antogs av fullmäktige 2010, finns strategin/riktlinjen att regionen är positiv till att färjetrafiken mellan Fårösunds samhälle och Broa på Fårö ersätts med en fast förbindelse. Bakgrunden är ambitionen att dels förbättra förutsättningarna för fastboendet på Fårö, dels att stärka det lokala näringslivet och den lokala arbetsmarknaden både på Fårö och i Fårösund. Fårösunds samhälle ska vara och upplevas som Fårös naturliga tätort. Mycket talar därför, enligt översiktsplanen, för att de naturliga förbindelsepunkterna för en fast förbindelse är i närheten av nuvarande färjelägen i Fårösund på Gotlandssidan och Broa på Fårösidan.

Arbete med en **fördjupad översiktsplan för Fårö** pågår, under våren har utställningen genomförts och planens beräknas behandlas av regionfullmäktige i slutet av året. Utställningsförslaget utvecklar de övergripande målen i det regionala utvecklingsprogrammet, främst om hållbar utveckling och befolkningsökning, och inriktningen i Bygg Gotland. FÖP-arbetets viktigaste utgångspunkt är att hitta möjligheter till att bryta den negativa trenden med minskad befolkning och minskat serviceunderlag. För att motverka denna negativa utveckling poängterar planen bland annat vikten av en förbättrad infrastruktur med bättre kommunikationer. En fast förbindelse ses som en central framgångsfaktor för utvecklingsplaneringen på Fårö. Samtidigt måste hänsyn tas till många andra aspekter, som t.ex. natur- och kulturvärden. I utställningsversionen av den fördjupade översiktsplanen är riktlinjerna:

- Regionen förordar en fast förbindelse mellan Fårö och huvudön som bör ansluta i närheten av nuvarande färjelägen i Fårösund på Gotlandssidan och vid Broa på Fårösidan.

---

<sup>13</sup> [http://www.trafikverket.se/PageFiles/62070/forstudie\\_faro\\_b\\_low.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/62070/forstudie_faro_b_low.pdf)

- Funktionsmässigt ska den fasta förbindelsen ha kapacitet att klara både biltrafik och cykel - och gångtrafik.

#### **4.6 Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning**

Utveckling av kollektivtrafiken är, enligt Gotlands regionala utvecklingsprogram, en av de viktigaste faktorerna för att hela det gotländska samhället ska kunna utvecklas hållbart. Kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. För att kollektivtrafiken ska bli ett verkligt alternativ till privata bilåkandet krävs att den upplevs som prisvärd med hög turtäthet, tillgänglighet och bekvämlighet. En väl fungerande kollektivtrafik är betydelsefull för regionsförstoringen, att krympa avstånden, på Gotland. Viktigt är också en satsning på säkerhet kring kollektivtrafiken förförallt vid anslutning till skolbusstrafiken med säkra skolvägar.

Gotlands spridda boendestruktur gör att bilberoendet fortsatt kommer att vara högt. Ett inslag för att öka kollektivtrafikresandet för bland annat denna grupp är att utveckla intermodala lösningar det vill säga att snabbt och enkelt kunna växla mellan olika trafikslag.

I det regionala utvecklingsprogrammet Vision Gotland 2025 finns målet att kollektivtrafikresandet ska öka med minst 2 % per år. För att öka kollektivtrafikresandet är strategin att utveckla stomlinjenätet, skolskjutsen och den anropsstyrda trafiken.

Ett förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram kommer att vara utsänt på remiss ungefär samtidigt som länsplanen. Programförslaget bygger på den av tekniska nämnden tidigare antagna strategin för kollektivtrafiken. Programmet innehåller mål, strategier och prioriteringar och kan sammanfattas i en utveckling genom utbyggt och tillgängligt stomlinjenät och förbättrade restider.

Inom Region Gotland pågår just nu ett arbete med att utreda hur kollektivtrafiken ska kunna samordnas mer effektivt. I dagsläget upphandlar och planerar Samhällsbyggnadsförvaltningen kollektivtrafiken och Barn- och ungdomsförvaltningen upphandlar och planerar skolskjutstrafiken. En mer samordnad trafik kan antas leda till bättre utbud och minskade kostnader. Våren 2012 togs ett politiskt beslut om att tillåta allmänheten att få åka med skolskjutsen.

Syftet med utredningen är att titta på hur skolskjuts och den allmänna kollektivtrafiken kan samordnas med hänsyn till utbudet, linjenätet, planeringen av trafiken, organisation och behov av särskilt planeringssystem.

I utredningen beskrivs olika principer för att samordna kollektivtrafik och skolskjutsen. Den grundläggande principen är att skapa ett stomnät med god turtäthet som annan trafik kan mata till. Stomnätet bör bestå av ett fåtal linjer med ett turutbud på minst 15 dagsturer per vardag. Stomnätet kännetecknas av att linjerna har gena körvägar längs

huvudvägarna och en ny styv tidtabell med avgångstider som återkommer på samma minuttal under hela dagen. Med samma minuttal över hela dagen blir det enkelt för resenären att lära sig när bussen går även utan tillgång till tabell. För att inte tappa resandeunderlaget förutsätts det ske matning från de omgivande områdena till särskilda bytespunkter belägna i de större tätorterna. Dessa bytespunkter bör placeras utmed de större vägarna genom tätorterna där stomlinjen går så att en effektiv trafikföring uppnås. I de fall där bytespunkten sammanfaller med skolans placering underlättas ett smidigt byte mellan skolskjuts och stomlinje. I andra fall förutsätts skolturerna passera bytespunkten antingen innan eller efter avlämning eller upphämtning av skolelever. För att få med även övriga resor på Gotland förutsätts övriga linjer, skolskjutsar och plustrafiken mata till bytespunkterna för att där erbjuda en fortsatt snabb och bekväm resa till Visby. Genom att bygga upp en matningstrafik med kortare körvägar istället för att likt idag köra flera linjer hela vägen in till Visby öppnar sig möjligheter att erbjuda fler turer på matarlinjerna.

Utredningen kommer att behandlas av Tekniska nämnden under hösten.

Följande typ av åtgärder ingår i länsplanen.

- Åtgärder på linjesträckningar med stort resandeunderlag.
- Åtgärder för samordnat nät med stomlinjer, skolskjutstrafik och anropsstyrd trafik.
- Åtgärder för en kollektivtrafik som lockar bilister.
- Åtgärder som främjar stomlinjer med en god turtäthet och med restider som är konkurrenskraftiga gentemot bilens restid.
- Åtgärder som gör kollektivtrafiken mer tydlig.
- Åtgärder som gör kollektivtrafiken mer tillgänglig.
- Åtgärder för att öka intermodaliteten (snabbt och enkelt kunna växla mellan olika trafikslag).

#### **4.7 Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning**

Transportsystemet ska medverka till att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet och vara jämställt, att likvärdigt kunna svara mot mäns och kvinnors transportbehov. Det ska vara utformat så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning och så att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vara i trafikmiljöer ska öka. Det ska också anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och bidra till ökad hälsa. Transportsystemet ska i och med det möjliggöra tillgänglighet och vara användbart för individer oavsett ålder, kön och funktionsnedsättning.

Riksdagen beslutade 1997 att Nollvisionen ska utgöra grund för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige<sup>14</sup>. Det innebär att det långsiktiga målet är att ingen ska dödas eller skadas allvar-

---

<sup>14</sup> <http://www.trafikverket.se/Privat/Trafiksakerhet/Vart-trafiksakerhetsarbete/Trafiksakerhetsmal/>

ligt till följd av trafikolyckor. Vägtransportssystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

I juni 2009 beslutade riksdagen om ett nytt etappmål för trafiksäkerheten som innebär att antalet dödade i trafiken bör halveras mellan år 2007 och år 2020. Det motsvarar högst 220 dödade år 2020. Regeringen föreslår också att målet om antalet allvarligt skadade i trafiken reduceras med en fjärdedel. Målen presenterades i regeringens proposition 2008/09:93. Det finns också ett mål på EU-nivå som säger att antalet dödade bör minska med hälften mellan 2010 och 2020.

För att uppnå trafiksäkerhetsmålen tillämpas så kallad målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet. Det innebär att det finns mål att följa upp för ett antal indikatorer och att trafiksäkerhetsutvecklingen och måluppfyllelsen utvärderas vid årliga resultatkonferenser. Syftet med indikatorerna är att skapa långsiktighet och systematik i trafiksäkerhetsarbetet. Uppföljningen av indikatorerna är central i målstyrningen. Var och en av indikatorerna har ett målvärde som ska uppnås till 2020. Dessa mål motsvarar tillsammans ett samlat mål för trafiksäkerhetsutvecklingen. För närvarande följer staten upp följande indikatorer inom ramen för målstyrningsarbetet:

- Hastighetsefterlevnad, statligt vägnät
- Hastighetsefterlevnad, kommunalt vägnät
- Nykter trafik
- Bältesanvändning
- Hjälm användning
  - Cykelhjälm
  - Mopedhjälm
- Säkra personbilar
- Säkra motorcyklar (ABS)
- Säkra statliga vägar
- Säkra gång-, cykel- och mopedpassager
- Underhåll av gång- och cykelvägar

Länsplanen ska omfatta de områden ovan som kräver fysiska åtgärder och påverkansåtgärder i det kommunala, regionala och statliga vägnätet.

Om man tittar på medelvärdet av antalet polisrapporterade döda och svårt skadade i trafiken på Gotland<sup>15</sup> för basår 2004-2008 så är medelvärdet att antalet dödade i trafiken var 3,2 personer per år, för antalet allvarligt skadade var siffran 32,4 personer per år. Tittar man på medelvärdet för åren 2008-2012 så är antalet dödade i trafiken 2,8 personer per år och antalet allvarligt skadade 29,8 personer per år. Anledningen att man tittar på fem-

---

<sup>15</sup> Informationssystemet STRADA – Swedish Traffic Accident Data Acquisition

årsperioder är för att antalet kan variera mycket per år varför ett medelvärde är säkrare att utvärdera.

Tittar man på polisrapporterade antalet dödade och svårt skadade i trafikolyckor på Gotland så ses att etappmålet för Nollvisionen inför år 2020 inte är uppnått. Ska målet uppnås ska medelvärdet av antalet dödade i trafiken per år inte överskrida 1,6 personer per år och antalet allvarligt skadade inte överskrida 24,3 personer per år.

Det är helt klart att åtgärder måste genomföras för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Infrastrukturen och hastigheten måste anpassas så att den uppfyller fordonstrafikanter samt oskyddade trafikanter behov.

Åtgärder som ingår i länsplanen är följande:

- Barns säkra skolvägar, till exempel hastighetsdämpande åtgärder.
- Åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, till exempel att bygga säkra gång- och cykelpassager.
- Korsningsåtgärder, som förbättrar trafiksäkerheten för samtliga trafikanter. Detta kan till exempel innebära att en korsning byggs om till en cirkulationsplats.
- Separering av oskyddade trafikanter och biltrafik längs länsvägarna, till exempel anläggande av en ny gångväg.

I alla åtgärder som genomförs som rör trafiksäkerhet ska alltid hänsyn tas till trygghet samt tillgänglighet. Alla nya investeringar ska upplevas trygga samt vara tillgänglighetsanpassade.

Region Gotland kommer framöver genomföra en ny inventering av trafiksäkerhetsläget på Gotland för att kunna använda detta som underlag för den framtida planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder.

#### **4.8 Cykelutveckling**

Cykeltrafiken är tillsammans med gångtrafiken de trafikslag som enligt det regionala utvecklingsprogrammet bör prioriteras högst i arbetet för en hållbar utveckling på Gotland. Målsättningen är att cykelåkandet ska öka med 30 % över en 15-årsperiod.

Ökad cykling bidrar till att uppfylla många mål. Ökat cyklande har stora möjligheter att kraftfullt bidra till ett hållbart transportssystem, det handlar om nästan uteslutande positiva effekter i form av förbättrad folkhälsa och bättre miljö. Enligt det regionala utvecklingsprogrammet är tillgängliga, trygga och väl upplysta cykelvägar ett sätt att underlägga för gång- och cykeltrafik. På Gotland, framförallt i Visby, prioriteras arbetet med säkra gång- och cykeltrafiken till och från arbetsplatser, skolor och affärscentra. Gångvägar i anslutning till busshållplatser bör särskilt beaktas ur trygghets- och säkerhetssynpunkt, det gäller både för landsbygd och tätort.

I förslaget till fördjupad översiktsplan för Visby finns början till en cykelplan för Visby. I den redovisas ett huvudnät för cykelvägar i Visby. Förslaget omfattar cirka 20 kilometer nya cykelvägar. Genom en utbyggnad av cykelvägnätet erhålls en sammanhängande struktur som erbjuder säkra skolvägar och bra möjlighet till arbetspendling. För att utveckla arbetspendlingen föreslås att cykelvägar ska finnas på de större vägarna till och från Visby. I en krans runt Visby på cirka 10 kilometer bör cykelvägnätet utmed länsvägar utvecklas och säkras.

Sedan länge är cykling också en viktig del i turismen på Gotland. På många under sommaren högtrafikerade sträckor trängs både cyklister och bilister på smala vägar. Den cykelled som anlagts mellan Visby och norr om Västergarn har dock förbättrat säkerheten och tillgängligheten radikalt, såväl för pendlare som för turister. Även den snart färdigställda cykelleden längs Lummerlunds väg till Lummerlundagrottorna väntas få samma positiva effekter och det samma gäller den kommande gång- och cykelvägen mellan Västergarn och Klintehamn.

En förutsättning för ökat cyklande är att villkoren för cykling förbättras genom utbyggnader av cykelinfrastrukturen, förbättring av befintlig infrastruktur samt förbättrat underhåll. Samordning mellan Trafikverket och Region Gotland är en framgångsfaktor.

Inventeringar visar att bristerna i cykelinfrastrukturen är stor. För att cykelinfrastrukturen i Visby ska vara fullt utbyggt behöver 20 kilometer ny infrastruktur tillskapas. Utöver detta måste befintlig infrastruktur göras säkrare och gång- och cykelpassager måste hastighets-säkras.

Vid planering av cykelvägar ska olika alternativ för att få mer cykelväg för investerade medel studeras. Alternativ att se på kan vara breddning av vägar för att oskyddade trafikanter får plats samt olika typer av drift- och underhållsåtgärder. Eventuella alternativ ska dock inte innebära ökade säkerhetsrisker för oskyddade trafikanter.

En mer detaljerad cykelplan än den som finns i den fördjupade översiktsplanen för Visby ska tas fram och även inkludera cykelplan för arbetspendling med cykel, längs länsvägar, cirka 1 mil in och ut från Visby. Efter detta ska en cykelplan för arbetspendling i och kring de större tätorterna och sist en cykelplan för arbetspendling i och kring de mindre orterna.

Åtgärder som ingår i länsplanen är följande.

- Felande länkar som identifierats i början till cykelplan i fördjupade översiktsplanen för Visby.
- Förbättringsåtgärder i och längs befintliga stråk för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten.
- Felande länkar som identifierats i större tätorter.
- Felande länkar som identifierats i mindre tätorter.



- Utbyggnad av cykelstråk läng länsvägar.
- Trafiksäkerhetsåtgärder vid gång- och cykelpassager.

#### 4.9 Stads- och tätortsutveckling

I tätorterna behövs åtgärder för att öka tillgängligheten, tryggheten och trafiksäkerheten.

Exempel på åtgärder som ökar tillgängligheten är att förbättra trafikmiljön i tätorterna eller bygga gång- och cykelbanor för att säkra barns skolvägar och underlätta för arbetspendling med cykel eller kollektivtrafik. Andra viktiga tillgänglighetsåtgärder är att anpassa busshållplatser för funktionshindrade.

Kommunala gator kan göras trafiksäkrare och mer tillgängliga genom hastighetsreducerade gång- och cykelpassager eller hastighetsreducerande sträckor, lägre hastighetsgränser vid blandtrafik och separerade gång- och cykelvägar. Korsningar kan ges en säkrare utformning för fordonstrafikanter.

Åtgärder som ingår i länsplanen är följande.

- Åtgärder i större tätorter.
- Åtgärder enligt fördjupade översiktsplaner.
- Åtgärder enligt planprogram och detaljplaner.

### 5. Förslag till åtgärder inom länsplanen

**De åtgärder som föreslås i länsplanen utgår** från förordningar, direktiv, nationella mål, från regionens målsättningar och behov av att åtgärder. Ytterligare en utgångspunkt är den nuvarande länsplanen (se avsnitt 3.4). I denna finns en sammanställning över behov som behöver åtgärdas. Denna sammanställning har reviderats (se bilaga), de åtgärder som genomförts har strukits och en bedömning av behovet av nya mer omfattande åtgärder har gjorts. Gotlands länsplan har en mycket begränsad ekonomisk ram, om t.ex. mer omfattande åtgärder ska kunna genomföras, t.ex. trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kräver ombyggnader av 140-vägar, krävs en betydligt högre ram.

I länsplanen finns två finansieringsmodeller, dels statliga investeringar som gäller åtgärder för det statliga vägnätet och dels statlig medfinansiering. Statlig medfinansiering kan ges för upp till 50 % av kostnaderna för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet. Det är Trafikverket Region Stockholm som beviljar statlig medfinansiering till Region Gotland. Exakt vilka enskilda projekt som beviljas statlig medfinansiering beslutas löpande av Trafikverket, där Region Gotland årligen ansöker om medel.

I länsplanen ska större projekt (över 25 milj. kronor) namnges. Mindre åtgärder (under 25 milj. kronor) redovisas i s.k. åtgärdspaket inom olika temaområden.

Åtgärder inom samtliga steg inom fyrstegsprincipen kan genomföras. Fyrstegsprincipen är en steg för steg analys av hur ett trafikproblem bäst kan lösas med syftet att hushålla med resurser och minska miljöpåverkan av transporter. I steg 1 genom att påverka behovet av transporter och val av transportsätt, steg 2 effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon, steg 3 begränsade ombyggnadsåtgärder och steg 4 nya investeringar och större ombyggnadsåtgärder.

Gotlands preliminära ram var i utgångsläget ca. 18 milj. kronor per år. Ramarna reviderades under våren och för de fyra första åren är ramen preliminärt 60 miljoner kronor, fördelat årsvis:

- 2014, 10 milj. kronor
- 2015, 11 milj. kronor
- 2016, 19,5 milj. kronor
- 2017, 19,8 milj. kronor

Perioden 2018 – 2021 är ramen preliminärt drygt 72 milj. kronor liksom för perioden 2022 – 2025.

De belopp som står angivna i planen är planbelopp och kan skilja sig från de faktiska medel som Trafikverkets regioner och län årligen tilldelas från riksdag och regering i budgetprocessen.

**Inriktningen för förslaget** till länsplan är effektiva, tillgängliga, trygga och säkra gator, vägar, korsningar och gång- och cykelvägar, med anslutande infrastruktur. För kollektivtrafiken är inriktningen att den i högre grad ska kunna bli ett alternativ till bilåkande, ombyggnad av hållplatser för ökad tillgänglighet och samordning av fysisk planering och kollektivtrafikplanering. Skillnader i mäns och kvinnors, flickors och pojkars, olika åldersgrupper och personer med funktionsnedsättning, olika användning av transportsystemen och olika utnyttjande av trafikmiljöerna ska ingå vid bedömning av vilka av åtgärder som genomförs.

Olika former av resande mer tillgängligt

**De åtgärder som föreslås** inom planen är indelade under fem rubriker/åtgärdspaket:

- Kollektivtrafik och tillgänglighetsanpassning
- Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning
- Cykelutveckling
- Stads- och tätortsutveckling
- Övriga åtgärder: förstudier etc.

**I planförslaget ingår för de fyra första** åren några större pågående objekt: cykelled Västergarn – Klintehamn 2014, 2015, 2016, 2017 (28 milj.), under rubriken cykelutveckling och cirkulationsplats m.m. väg 140, Högklint (9,4 milj. från länsplanen), under rubriken

trafiksäkerhet, etc. För de fyra första åren innebär det att 37,4 milj. är intecknade. Återstår gör 22,6 milj. kr. Dessa föreslås i huvudsak användas som medfinansiering till regionala satsningar enligt rubrikerna ovan med ungefärlig medelsfördelning:

- Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning, 5 %, 3 milj. kronor.
- Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning, 37 %, 22,3 milj. kronor.
- Cykelutveckling, 50 %, 30,1 milj. kronor.
- Stads- och tätortsutveckling 6 %, 3,4 milj. kronor.
- Övriga åtgärder, t.ex. utredningar, förstudier, åtgärdsvalsstudier 2 %, 1,5 milj. kronor. Häri ingår att gemensamt, Trafikverket och Region Gotland ta fram ett planeringsunderlag/åtgärdsvalsstudie angående behov av åtgärder i tätorterna.

Åtgärdskategorierna skiljer sig åt från den nuvarande planen med undantag för cykelutveckling. Planförslaget innebär jämfört med intentionerna i den nuvarande planen, (dock inte med utfallet som visar att större delen har använts för cykling; cykelleden Lummelunda) en kraftig ökning av andelen för cykelutveckling, beroende på att en stor del av anslaget går till en längre cykelled, samtidigt som satsningar måste kunna göras på övriga cykelutvecklingsåtgärder. Åtgärden trafiksäkerhet återfinns även den i den nuvarande planen men har i förslaget breddats till att inte enbart ta upp korsningar, utan även satsningar längs gator och vägar. Jämfört med nuvarande plan har denna andel därför ökat.

Planens sammantagna miljökonsekvenser bedöms som små (se miljökonsekvensbeskrivningen). Påverkan på klimatet har generellt bedömts som små, men åtgärder som innebär att cykling ges bättre möjligheter ses som positiva. Detsamma gäller åtgärder som stimulerar till ökat kollektivtrafikåkande på bekostnad av bilresor. För människors hälsa finns flera åtgärder i planen med troligtvis positiva effekter, bl.a. trafiksäkerhetsåtgärder. Generellt bedöms åtgärder som underlättar för ökad cykling som positiva för människors hälsa. Planens åtgärder bedöms ha mycket små konsekvenser för landskapet, inklusive byggd miljö.

I förslaget till **plan** föreslås för **tiden efter 2017**, en fördelning på åtgärdsområden enligt ovan och en uppdelning mellan statlig medfinansiering på ca 40 % och statliga investeringar på ca 60 %. Inför 2018 bör dock fördelningen ses över.

**Ett tydligare samband** mellan länsplanen, regionens planering och medfinansieringsmöjligheterna eftersträvas. Det görs genom att planeringsmässigt utgå från Region Gotlands/tekniska nämndens strategiska plan och budget.

## Sammanställning förslag till länsplan 2014 - 2025

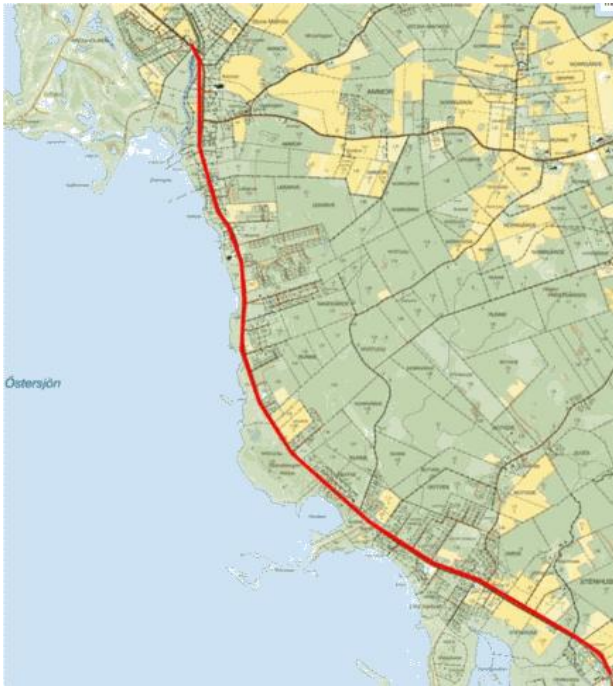
Åtgärder	2014-2017	%	2018-2021	2022-2025	Total
<b>Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighet</b>	<b>3,0</b>	<b>5 %</b>	<b>3,6</b>	<b>3,6</b>	<b>10,2</b>
• Statlig medfinansiering	3,0				
<b>Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighet</b>	<b>22,3</b>	<b>37 %</b>	<b>26,9</b>	<b>26,6</b>	<b>75,8</b>
• Rondell, cykelväg, belysning. Väg 140/Kneippbyn	9,4				
• Hastighetsöversyn, åtgärder som t.ex. förbättringar av sidoområden	2				
• Statlig medfinansiering	10,9				
<b>Cykelutveckling</b>	<b>30,1</b>	<b>50 %</b>	<b>36,5</b>	<b>36</b>	<b>102,6</b>
• Cykelled Västergarn – Klintehamn	28				
• Statlig medfinansiering	2,1				
<b>Stads och tätortsutveckling</b>	<b>3,4</b>	<b>6 %</b>	<b>4,4</b>	<b>4,3</b>	<b>12,1</b>
• Statlig medfinansiering	3,4				
<b>Övriga åtgärder, t.ex. förstudier, åtgärdsvalsstudier</b>	<b>1,5</b>	<b>2 %</b>	<b>1,5</b>	<b>1,5</b>	<b>4,5</b>
<b>Totalt</b>	<b>60,3</b>		<b>72,9</b>	<b>72</b>	<b>205,2</b>

I bilaga visas tabellen även med årlig fördelning av pågående och planerade åtgärder över de fyra första åren och översiktligt för perioderna 2018 – 2021 och 2022 – 2025.

### Cykelled Västergarn – Klintehamn

En cykelled Västergarn – Klintehamn är påbörjad inom nuvarande regionala transportinfrastrukturplan, genom den förstudie som tagits fram av Trafikverket, och är ett s.k. större projekt med en kostnad över 25 milj. kronor. Trafikverket beskriver nulägesoch brister i sin objektsbeskrivning:

”Nuläge och brister: Gång- och cykelväg saknas på hela sträckan. Fotgängare och cyklister tvingas ut i blandtrafik längs hela den aktuella sträckan längs Väg 140 vilket innebär en otrygghet. Det finns ett relativt stort flöde av fotgängare och cyklister på hela sträckan. Farliga omkörningar förekommer i dagsläget på sträckan. Stor utbyggnad av antalet bostäder längs sträckan alstrar såväl mer bilar som mer fotgängare och cyklister.” En gång- och cykelbana längs med väg 140 mellan Västergarn och Klintehamn syftar, enligt objektsbeskrivningen, till att förbättra trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Kostnaden beräknas till ca 28 milj. kronor.



## 6. Genomförande

Region Gotland ansvarar för att ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur. Trafikverket ansvarar för genomförandet av de statliga åtgärderna i planen och för utbetalning av statlig medfinansiering. 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.

Ett tydligare samband mellan länsplanen, regionens planering och de medfinansieringsmöjligheter som finns efterstävas. Det görs genom att planeringsmässigt utgå från Region Gotlands/tekniska nämndens strategiska plan och budget. Av den framgår vilka specifika objekt som avses prioriteras under de kommande upp till fem åren, om ekonomiska förutsättningar finns. Regionens årliga budget fastställs i november varje år för kommande år, samtidigt upprättas den strategiska planen för de därefter två följande åren.

En modell för den årliga genomförandeprocessen är:

- Ansökan om medfinansiering till Trafikverket oktober år 1. Ansökningar utgår från tekniska nämndens budget.
- Besked från Trafikverket om godkänd medfinansiering lämnas under vårvintern år 2 och då kan projekt genomföras under året.
- Kontinuerliga avstämningsmöten Trafikverket och Region Gotland som följer upp läget för genomförandet och medfinansieringsprojekten. Anpassning efter budget.
- Samordningsmöten Trafikverket och Region Gotland för genomgång av läget för aktuella större projekt, ca. tre - fyra gånger per år. Åtterrapporteras till tekniska nämnden.
- Årlig rapportering och uppföljning till regionstyrelsen.

Trafikverket ska årligen redovisa för Region Gotland hur den fastställda planen genomförs. Redovisningen ska omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, framdriften av pågående objekt samt kostnader och anslagsförbrukning.

## Bilagor

### Bilaga 1 Allmän Gotlandsbeskrivning

Gotland har **57 204 invånare** (andra kvartalet 2013). Invånarantalet har varierat kring 57 000 sedan 1990-talet. Utvecklingen kan för de senaste 25 åren ses som svag, en 2 %ig ökning, relativt rikets drygt 12 %. Befolkningen ökar i Visby, och särskilt dels i flera områden längs med kusten och dels på mellersta Gotland med pendlingsavstånd till Visby.

Gotland har lägre andelar barn under 10 år och kvinnor och män mellan 25-35 år än riksgenomsnittet. Andelen kvinnor och män i åldrarna 50-84 år är på Gotland högre än riksgenomsnittet. Andelen utrikesfödda män och kvinnor ligger på Gotland betydligt under riksgenomsnittet.

**Rörligheten** är hög bland ungdomar som flyttar både till och från Gotland. Flyttningsnettot är negativt i de rörligaste yngre åldersgrupperna men positivt i många övriga. Kvinnorna flyttar i högre grad än männen.

Stockholm/Mälardalen är den dominerande målpunkten/utgångspunkten för flyttningarna.

**Boende/bebyggelsestrukturen** skiljer sig från övriga delar av landet på så sätt att bara lite drygt hälften av invånarna bor i tätort och att de som bor på landsbygden i hög grad bor glest och utspritt. Visby är den dominerande tätorten med drygt 20 000 invånare. Hemse, Slite, Vibble och Klintehamn är de tre största med mellan 1300 till 1700 invånare. Knappt ett tiotal mindre tätorter finns med mellan 200 till 900 invånare: Roma, Fårösund, Lärbro, Tingstäde, Väskinde, Ljugarn, Stånga, Havdhem och Burgsvik.

Gotland är ett **attraktivt besöksmål**. Andelen fritidshus är hög, många ägs av sommargotlänningar som har sitt ordinarie boende i Stockholmsområdet. Den tid som tillbringas i fritidshuset tenderar att öka. Därtill finns många andra som besöker Gotland under kortare eller längre perioder, och som efterfrågar möjligheter att resa såväl till boenden som till olika besöksmål.

På Gotland finns ca. 27 000 **arbetstillfällen**. Under 2000-talet har sysselsättningen minskat framför allt inom den areella sektorn, tillverkningsindustrin och inom försvaret. Försvarsnedläggningen kompenseras delvis genom utlokalisering av statliga verksamheter. Sysselsättningen har ökat inom bygg, handels-, hotell - restaurangsektorerna och också inom företagstjänstesektorn. Även efter denna strukturomvandling skiljer sig näringsstrukturen på Gotland från rikets. Gotland har fortsatt en hög andel sysselsatta inom den offentliga sektorn och jordbruket/livsmedelsindustrin, besöksnäringen sysselsätter en stor del av arbetskraften, medan exempelvis tillverkningsindustrin är förhållandevis liten.

Gotland är ett **starkt företagarlän** med många, huvudsakligen små företag, en stor del inom jord- och skogsbruket.

**Närheten till stora marknader;** Stockholm, Mälardalen och hela Östersjöregionen är en styrka. För att till fullo utnyttja dessa möjligheter krävs väl fungerande transportsystem och en väl anpassad infrastruktur.

Arbetsplatser, service, utbildningar etc är koncentrerade till Visby. Huvuddelen av de som bor i Visby arbetar också där. Många **pendlar** också till Visby, och pendlingsnettot är positivt, dvs fler reser till Visby för att arbeta än tvärtom. Av tätorterna har Slite, Roma, Klintehamn och Hemse positiva pendlingsnetton. Antalsmässigt pendlar också flest från de större tätorterna.

Även pendling till och från andra regioner förekommer. Till Gotland pendlar drygt 900 personer, och från Gotland ca 1 700 personer.



## **Bilaga 2 Sammanställning av behov av större åtgärder**

Sammanställningen i nuvarande länsplan 2010 – 2021 plan har reviderats, genomförda och pågående åtgärder redovisas i avsnitt 3.4 och en bedömning av större nya behov har gjorts. Här redovisas behov av större åtgärder som inte tas upp för de närmaste åren i planen. Genomförandet är i flera fall inte möjlig inom länsplanens anslag.

### Sammanställning:

- Väg 142 Isums – Träkumla. Kurvor, rätning, breddning.
- Väg 148 Bro – Tingstäde. Kurvor, rätning, breddning.
- Fast förbindelse till Fårö (fortsatt planeringsarbete förutsätts startas i närtid).
- Rast- och informationsplatser.
- Kollektivtrafiken: Hållplatser, tillgänglighetsanpassning, pendlarparkeringar, etc (även med i planförslaget).
- Cykling: inom tätorterna och för närpendling/resor. (även i med i planförslaget).
- Cykling: cykelleder. I nuvarande plan namnges väg 699 och 702 Broa – Sudersand – Ekeviken, väg 148 Visby – Tingstäde, Väg 148 Rute – Fårösund, väg 140 Klintehamn – Sandhamn, väg 144/548 Lugarna – Lye, Lau och väg 149 och 685 Kliner – Lummelunda kyrka, Gotlandsled (cykelleder finns även med i planförslaget).
- Tätorter: säkerhet, trygghet, tillgänglighet (även i med i planförslaget).
- Korsningar (även i med i planförslaget):
  - Entré Visborg
  - Förbifart Visby
  - Stora Banne, korsning mot Slite, väg 148 och 147
  - Hangarvägen/Lummelundsväg, Hangarvägen/Broväg, Broväg/Visbyleden
  - Västra Törnekviör/Follingboväg
  - Broväg/Norra Hansegatan
  - Sundströms hörna
  - Artellerigatan/Solbergaleden
- Gotlands hamnar. Anpassning för framtida användning.

### **Bilaga 3 Sammanställning förslag till länsplan 2014 - 2025**

Se separat dokument

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

Se separat dokument