

9. INFRASTRUKTUR – TRANSPORT OCH KOMMUNIKATION

plan med strategier och riktlinjer

Med infrastruktur avses anläggningar som anses nödvändiga för att samhället skall fungera. Det är mycket som går att sortera in under detta begrepp. Vanligen avses dock system för transport av varor och personer, energi, vatten- och avlopp, information m.m. I detta avsnitt behandlas färjetrafiken, flygtrafiken, hamnarna, kollektivtrafiken, vägnätet, cykelvägnätet och IT.

- **Vatten- och avlopp behandlas i kapitel 8, Vatten och avlopp.**
- **Elnätet behandlas i kapitel 10, Vindbruk.**

Strategier och riktlinjer

Kommunens infrastrukturplanering är en viktig del i den fysiska planeringen. Här läggs till stor del grunden och möjligheterna att uppnå en hållbar samhällsutveckling. En bra planerad infrastruktur bidrar till att trygga en ren och hälsosam miljö för människor, flora och fauna. Den bidrar även till att bibehålla, stärka och tillgängliggöra sociala strukturer och aktiviteter.

Ett tillgängligt samhälle för alla grupper i samhället ställer stora krav på den fysiska utformningen. För att förhindra att grupper såsom äldre, barn och personer med funktionshinder utestängs från att ta del av olika samhälleliga funktioner är det av stor vikt att dessa frågor införlivas i planeringen på ett tidigt stadium. Frågor om exempelvis säkra skolvägar eller trafikbarriärer bör belysas i översiktlig planering för att underlätta kommande detaljplanering.

En bra planerad infrastruktur bidrar dessutom till att stimulera förutsättningarna för en ekonomiskt trygg utveckling. Den ger det lokala näringslivet förutsättningar att växa och utvecklas och bidrar till att minska kommunala kostnader.

Infrastrukturplaneringen

Målet för den svenska transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utgångspunkterna är förbättrade förutsättningar för tillväxt och företagande samt att trafikens negativa miljöpåverkan minimeras.

I samband med den nationella infrastrukturplaneringen fördelas medel till statliga vägar och i viss utsträckning ges bidrag till kommunala trafikinvesteringar och enskilda vägar. Gotlands kommuns uppgift är att i samverkan med staten ta fram och fastställa en regional transportinfrastrukturplan.

Nationella och internationella trafiksystemen

En god tillgänglighet till andra regioner och andra länder är en viktig del i arbetet att stärka Gotlands attraktions- och konkurrenskraft för de människor och verksamheter som idag finns på Gotland, men lika viktigt för att kunna öka befolknings- och besöksantalet och för att utveckla näringslivet. Tillgängligheten är även grundläggande för att utveckla Gotlands attraktionskraft i Östersjöregionen.



■ Gotland måste bättre integreras i de nationella och internationella trafiksystemen.

De viktigaste knutpunkterna är i detta sammanhang Oskarshamn, Nynäshamn, Arlanda och Bromma.

Flygtrafiken

Flygets betydelse för Gotlands utveckling innebär att Visby flygplats är strategisk viktig. Närheten till Stockholm och Mälardalsregionen är en styrka för näringslivet och sysselsättningen på ön.

Visby flygplats är utpekat som riksintrasse för luftfarten. Riksintrassets avgränsning är under utredning.

- Det är angeläget att trygga flygets utveckling.
- Riktlinjer för tillämpning av gällande riktvärden avseende flygbuller presenteras i den fördjupade översiktsplanen för Visbyområdet.

Färjetrafiken

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet går mellan, Visby–Nynäshamn (140 km) och Visby–Oskarshamn (120 km). Denna trafik upphandlas. Under sommaren finns också trafik mellan Visby och Grankullavik på Öland. Trafiken bedrivs nu av Destination Gotland som även kommer att bedriva trafiken under nästa avtalsperiod, 2009–2015. Arbetet med upphandlingen för därefter följande period har påbörjats av Rikstrafiken.

Passagerar- och godstransporterna har utvecklats mycket kraftigt. 2007 reste för första gången mer än en och en halv miljon människor med färjan. Den senaste tioårsperioden har andelen passagerare ökat med drygt 30 procent, godset med drygt 50 procent och personbilarna med knappt 80 procent. Tre fjärdedelar av passagerarna reser på Nynäshamnslinjen. Av samtliga passagerare är drygt 25 procent gotlänningar. Godset är jämt fördelat på Oskarshamn och Nynäshamn.

För färjetrafiken är infrastrukturen av stor betydelse. Det gäller hamnarna, farlederna, terminalerna och anslutningarna. På Gotland gäller det hamnarna i Visby, Slite och Klintehamn. I Visby behövs anpassningar för koncessionstrafiken, i Klintehamn för att utöka godstrafiken och i Slite för att tillskapa en reservhamn för konces-



sionstrafiken och som ny destination för passagerartrafik. I Visby hamn är det även önskvärt att förbättra möjligheterna att ta emot kryssningstrafik.

Hamnarna

För att stärka besöksnäringens utveckling i Visby bör godshandling 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 och att få till stånd en kryssningskaj samt att skapa säkrare och tillgängligare trafikmiljöer i, till och från hamnområdet. För Slite hamn ses, förutom godshandlingen, möjligheterna till en reservhamn, vilket idag saknas, och till en port mot öster för passagerartrafik under de turismintensiva perioderna.

- Det är angeläget för utvecklingen på hela Gotland att planerna för utveckling och renodling av verksamheterna i Visby hamn, Slite hamn och Klintehamns hamn genomförs.

Visby hamn

Inriktningen för Visby hamn är att den ska användas till linjetrafiken, 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.

Behov av och förslag till åtgärder för respektive hamn redovisas i förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur.

Riksintresse för sjöfarten

Sjöfartsverket har pekat ut Visby hamn som område av riksintresse för sjöfarten.

Sjöfartsverket har även pekat ut inseglingarlederna till Visby hamn, Slite hamn, Storungs i Kappelshamnsviken och Färösund som riksintressen. Även farleden ”Syd Gotland” sydost om Storsudret på södra Gotland, vilken ingår i Trafiksepareringssystem (TSS), är utpekad som riksintresse.

Riksintresse för yrkesfisket

Fiskeriverket har pekat ut Visby hamn som riksintresse för yrkesfisket.

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.

- 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 uträningar 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.

Fast förbindelse till Färö

Genom åren har frågan om en fast förbindelse till Färö diskuterats. Den nuvarande ambitionen är dels att förbättra förutsättningarna för fastboendet på Färö, dels att stärka det lokala näringslivet och den lokala arbetsmarknaden både på Färö och i Färösunds samhälle. Färösunds samhälle ska utgöra och upplevas som Färös naturliga tätort. Mycket talar därför för att de naturliga förbindelsepunkterna för en fast förbindelse är i närheten av nuvarande färjelägen i Färösund på Gotlandssidan och Broa på Färösidan.

- Gotlands kommun är positiv till att färjetrafiken mellan Färösunds samhälle och Broa på Färö ersätts med en fast förbindelse.

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.

Idag byggs cykelvägar främst för att åstadkomma separering av motorfordon och cyklister, alltså huvudsakligen utifrån trafiksäkerhetsaspekter. Detta ger en fragmentarisk struktur där cykelvägarna alltför sällan blir de gena och sammanhängande förbindelser de skulle kunna vara om cykeltrafiken i sig prioriterades. För att öka andelen cykeltrafik måste investeringar i infrastrukturen göras också av andra skäl än trafiksäkerhet. Aspekter som tillgänglighet, trygghet, miljö, hälsa och snabbhet måste vägas in. Då blir det självklart att bygga ut system av gena cykelförbindelser mellan viktiga målpunkter i såväl Visby som de större tätorterna.

- Planeringen av cykeltrafiken ska präglas av ett strukturtänkande med utgångspunkt från cykelåkandets 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, sk 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.

IT-infrastrukturen

Kommunikation handlar inte bara om transporter och kollektivtrafik. Dit hör också den nya teknikens digitala möjligheter till kontakter, tillsammans med telefon- och mobiltelefonnätet. Kommunikation kan vara hur vi förmedlar Gotland utåt men också hur gotlänningar ges möjlighet att kommunicera utifrån kreativa och konstnärliga perspektiv. IT-infrastrukturen på Gotland är av stor vikt för medborgare och näringsliv.

Dagens skillnader i teknikutbud mellan stad/tätort och landsbygd är en viktig fråga som måste lösas. Den sociala verksamheten är på flera plan beroende av bredband och ett säkert mobilnät över hela ön. Sjukvård och omsorg står inför en betydande utveckling när det gäller tjänster som möjliggör egenvård via internet.

Teknikutvecklingen kommer att fortsätta inom detta område, varför det är en fråga som måste prioriteras. Idag träffas man lika mycket över nätet som i verkligheten. Möjlighet till snabb uppkoppling är en förutsättning för företagsverksamhet på landsbygden. Det är av avgörande betydelse för landsbygdens utveckling att alla har tillgång till bredband eller motsvarande 2025.

- Oavsett var man bor på Gotland ska IT-infrastrukturen vara likvärdig och av god kvalitet.

Kollektivtrafik



KONSEKVENSBESKRIVNING

Infrastruktur – transport och kommunikation

Infrastrukturen på, till och från Gotland är av stor betydelse för samhällsutvecklingen, näringslivet och gotlänningarnas möjlighet att förflytta sig och vara delaktiga i samhället. Hur vägar, transporter och kommunikationer planeras har stor betydelse för att nå målet ett långsiktigt hållbart samhälle i ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt perspektiv.

Hamnar och flyg och fungerande kommunikationer är avgörande funktioner för en ö. Utvecklingen av Visby hamn till en mer renodlad hamn för passagerartrafik tillgängliggör större ytor för allmänheten och besökare, och bidrar till att höja Visbys attraktivitet. Godstrafikens flytt till Klintehamn och Slite ger förutsättningar för utveckling av det lokala näringslivet och samsättningen och kan medverka till inflyttning till orterna.

En inriktning mot ett miljömässigt hållbart transportsystem är en av de stora utmaningarna när det gäller ekologisk hållbarhet. Gotlands kommun har under 2009 antagit en biogasstrategi som i första hand är inriktad som drivmedel för kommunens egna fordon, köpta transporter och leasingfordon. I januari 2010 införs biogasbussar i kollektivtrafiken i Visby.

För att biogasbilar ska bli ett verkligt alternativ till konventionella bensin- och dieslbilar krävs en utbyggd struktur av tankstationer över ön.

De enskilda vägarna över ön står för en stor del av vägnätet och bidrar i hög grad till tillgängligheten, inte minst till stränder och naturområden. Att dessa vägar även fortsättningsvis hålls öppna för allmänheten är en grundläggande förutsättning för det rörliga friluftslivet och turismen.

Att utgå ifrån att förbindelsen till Färö även fortsättningsvis ska ske från Färösund är i linje med översiktsplanens övriga intentioner. En fast förbindelse mellan Färösund och Färö bidrar till att stötta serviceorten, och till att de boende på Färö får kortare restid till Färösunds kommersiella och kommunala serviceutbud. Vilka konsekvenser en fast förbindelse får måste noggrant utredas. Frågan bör även behandlas i den fördjupade översiktsplanen för Färö.

Tillgång till bredband i hemmet är i dag en viktig förutsättning för medborgarna att kunna vara delaktiga i samhället. Även mer och mer av den offentliga servicen är knuten till tjänster på internet. För företagare är ofta tillgång till bredband en förutsättning.

Kollektivtrafiken är en av grundpelarna för en social hållbar utveckling då den ger förutsättningar för olika grupper i samhället att förflytta sig och vara delaktiga i samhället och underlätta en aktiv fritid. En beteendeförändring som skulle öka antalet kollektivtrafikresenärer skulle också få positiva effekter på miljön.

Cykeln är det transportmedel som regionen vill satsa mest på i arbetet för att nå en hållbar utveckling. Ett ökat cyklande får positiva effekter för folkhälsan, inte bara utifrån perspektivet att den fysiska aktiviteten ökar, utan för att en utbyggd cykelinfrastruktur också ger en lugnare, säkrare och tryggare trafikmiljö. Ett minskat bilåkande till förmån för cyklande ger miljömässiga fördelar som renare luft och lägre bullernivåer i våra tätorter. En utbyggd cykelinfrastruktur nyttjas av fler grupper i samhället än infrastruktursatsningar för biltrafiken. Cykelleder och gångbanor kan med fördel stärka tillgängligheten och delaktigheten för personer med funktionshinder om de görs framkomliga för rullstolar, permobiler, barnvagnar etc. Översiktsplanen pekar ut Visby samt de större tätorterna som områden där cykelinfrastrukturen ska utvecklas.

Kollektivtrafiksatsningar ger kanske störst genomslag för landsbygden, medan satsningar på cykel får störst betydelse för dem som bor och arbetar i större tätorter. Att då satsa på att kunna ta med sig cykeln på bussen gör att investeringar i tätorterna även kan nyttjas av landsbygdsborna, och ett utbyggt tillgängligt och säkert kollektivtrafikenät ger förutsättningar för alla grupper i samhället, män som kvinnor, unga som gamla, att ta sig till stora delar av ön.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Infrastruktur – transport och kommunikation

Kommunikationer

Gotlands geografiska läge gör förbindelserna med omvärlden till en nyckelfråga. Färje- och flygtrafiken är Gotlands bro, tunnel, väg och järnväg till omvärlden. Kommunikations- och trafiksystemen är avgörande för många människors tillgänglighet till arbete, studier, service och fritid liksom för en stor del av näringslivets tillgänglighet till marknader och produktionsområden.

Tillgängligheten till Gotland, mätt i tid och kostnad, spelar stor roll för näringslivets lokalisering och utveckling, liksom för människors val av bostadsort och resmål.

Enligt målbilden för kommunikationer i VISION GOTLAND 2025 ska tillgängligheten till Gotland öka, kopplingen till nationell och internationell trafik stärkas och fler flyg- och färjedestinationer etableras. Dessutom ska hamnarna i Visby, Slite och Klintehamn ha full kapacitet för sina uppdrag, utvecklingen av flygplatskapaciteten ska säkras och tryggas samtidigt som kommunikationssystemen ska vara långsiktigt hållbara.

Nationella och internationella trafiksystemen

Gotland måste bättre integreras i de nationella och internationella trafiksystemen. Hamnarna och flygplatserna på fastlandet och deras vidare förbindelser är av stor betydelse för Gotland. Det gäller både person- som godstrafiken och möjligheterna att enkelt, smidigt och effektivt kunna kombinera och växla mellan olika trafikslag, tex färja, järnväg, cykel och flyg.

Bättre kopplingar till fastlandstrafiken bör medföra att Gotland i större utsträckning kan bli en del av den pågående regionförstoringen och få del av de större regionernas utbud av service, varor, utbildning, arbete och vice versa.

De viktigaste knutpunkterna är i detta sammanhang Oskarshamn, Nynäshamn, Arlanda och Bromma.

En god tillgänglighet till andra regioner och andra länder är en viktig del i arbetet att stärka Gotlands attraktions- och konkurrenskraft för de människor och verksamheter som idag finns på Gotland, men

lika viktigt för att kunna öka befolknings- och besöksantalet och för att utveckla näringslivet. Tillgängligheten är även grundläggande för att utveckla Gotlands attraktionskraft i Östersjöregionen.

Länsplanen för regional transportinfrastruktur

Planeringen av transportinfrastrukturen sker till stor del genom *Länsplanen för regional transportinfrastruktur*, vilken Gotlands kommun har ansvar för att ta fram och fastställa.

I länsplanerna fördelas statliga medel främst till och kring de statliga vägarna. I viss utsträckning kan också de statliga medlen användas till kommunala trafikinvesteringar.

Infrastrukturplaneringen bedrivs normalt med intervaller om fyra år (en mandatperiods längd). Genomförandet av planen är beroende av årliga beslut om tilldelning av statliga medel, liksom kommunala beslut och medel. Insatser och åtgärder genomförs i första hand av Vägverket och tek-

niska nämnden. Nu gällande plan fastställdes av kommunfullmäktige i april 2004.

Kommunstyrelsen har den 26 oktober 2009 överlämnat *Förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2010–2021* till Näringsdepartementet.

I den nationella planen ingår satsningar som bl.a. genomförs i regionerna. Det gäller miljöåtgärder såsom buller, landskap, vatten, förorenad mark och tätortsmiljöer. Var åtgärder ska genomföras bestäms årligen utifrån inventeringar som Vägverket svarar för. Det gäller också drift och underhåll av och bärlighet på enskilda vägar. En eventuell fast förbindelse till Färö ska också bekostas med nationella medel.

I förslaget till länsplan ingår investeringar i och kring det statliga vägnätet för ökad säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Motsvarande satsningar görs genom bidrag på det kommunala väg- och gatunätet. I planen ingår även satsningar genom bidrag på regionala kollektivtrafikanläggningar, vilket för Gotlands del avser hamnarna.

Viktiga utgångspunkter för infrastrukturplaneringen är bl.a. målen för transportpolitiken, energi- och klimatmålen, infrastrukturpropositionen, Framtidens resor och transporter 2008/09:35, ett trafikslagsövergripande förhållningssätt

En viktig utgångspunkt är även regionernas visioner, övergripande mål och strategiska inriktning för kommunikationerna som i Gotlands fall beskrivs i VISION GOTLAND 2025.

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 och inte minst besöksnäringen men också för Gotlands invånare.

Gotland har reguljär flygtrafik året runt: dagligen till Bromma och Arlanda, till Norrköping under vardagar och kring helgerna till Skavsta och Ängelholm. Under sommarsäsongerna ökar antalet destinationer kraftigt, under 2009 med t.ex. Göteborg, Sundsvall, Helsingfors, Oslo och Hamburg. Antalet flygpasagerare har under den senaste tioårsperioden varierat kring 300 000 personer, och var som högst föregående år.

Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll. Flygplatsen ingår i det nationella basutbud som staten har ansvar för enligt ett beslut av riksdagen år 2008. Detta basutbud ska bl.a. säkerställa en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Transportstyrelsen har nyligen föreslagit att dessa flygplatser ska vara riksintressen. Visby flygplats är sedan tidigare utpekad som område av riksintresse, vilket syftar till att skydda flygplatsens verksamhet.

Hamnarna

I VISION GOTLAND 2025 är ett av målen att hamnarna i Visby, Slite och Klintehamn ska ha full kapacitet för sina respektive uppdrag gällande färje-, gods-, fritids- och

kryssningstrafik. Verksamheterna i dessa hamnar ska renodlas och utvecklas.

Den inre hamnen i Visby hamn 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. För att stärka besöksnäringens utveckling i Visby måste godshantering i den inre hamnen flyttas.

Avsikten är att flytta godshantering till Klintehamn och Slite där de företag som idag använder Visby hamn har sin bas och där också den mer direkta närheten till råvarorna finns.

I en förstudie, Resecentrum Gotland, utreds för närvarande hur en sådan flytt bör gå till. I förstudien ses också på förutsättningarna att skapa säkrare och tillgängligare trafikmiljöer i, till och från hamnområdet i Visby samt möjligheterna att skapa ett resecentrum.

Visby är ett populärt besöksmål för kryssningstrafiken i Östersjöområdet och en av de mest besökta hamnarna i Sverige. Antalet anlöp har dock kraftigt minskat de senaste åren, på grund av att hamnen inte är tillräckligt djup och att manöverutrymme saknas för de allt större fartygen.

De större fartygen tvingas idag att ligga på redan och väderleksförhållandena avgör om det går att få iland passagerarna eller inte. Den osäkerheten gör att Visby hamn i många fall väljs bort som destination. Förutsättningarna att få till stånd en kryssningskaj i Visby är under utredning.

Kappeshamn har tidigare fungerat som reservhamn för färjetrafiken. De färjor som används för dagens färjetrafik är dock för stora för att använda hamnen. I nuvarande koncessionsavtal finns inga krav på att reservhamn ska finnas.

Gotlands kommun anser dock att en reservhamn är högst angelägen, kanske inte så mycket för att användas vid svåra väderförhållanden, som för risken för avbrott i trafiken på grund av eventuella oljeutsläpp eller haverier som kan inträffa i Visby hamn. Sådana avbrott skulle mycket snabbt leda till svåra komplikationer, inte minst för näringslivet och godstransporterna till och från Gotland, men även för persontransporterna. Kommunen anser därför att Slite hamn kan bli en lämplig reservhamn för färjetrafiken. Slite hamn byggs för närvarande om för att användas av Nord Stream under en period. Kommunen anser att de tillkommande krav som färjetrafiken ställer för att färjetrafiken ska kunna använda Slite hamn som reservhamn bör tillgodoseas. Slite hamn blir därmed en hamn med större potential som bör tillvaratas. En ambition från kommunens sida är att Slite hamn ska kunna användas för trafik österut, företrädesvis passagerartrafik under de turismintensiva perioderna.

Viktiga frågor på längre sikt är anpassningen av Visby hamn till ett eventuellt förändrat tonnage på grund av framtida upphandlingar, bränslehantering till färjorna och större åtgärder för att förbättra miljön.

Vägar och gator

Möjligheterna att anpassa och utveckla standarden på vägnät och gator på Gotland för snabba och säkra transporter och resor med olika trafikslag är viktigt för näringslivets utveckling, turism, invånarnas möjligheter att färdas till arbete, utbildning, service, rekreation samt att upprätthålla sociala kontakter och att delta i samhällslivet i övrigt.

Vägarna delas in i statliga vägarna, kommunala gator och vägar och enskilda vägar. Många av vägarna och gatorna har en betydligt högre trafikmängd under sommaren än under övriga årstider.

De statliga vägarna

Vägverket är väghållare för det statliga vägnätet, det vill säga alla vägar utanför tätbebyggt område med undantag av enskilda vägar.

Primära och sekundära länsvägar

De primära länsvägarna har bitvis god standard men en del sträckor är smala eller har dåliga sidområden där träd, stenar mm nära vägen utgör en trafiksäkerhetsrisk. Vissa vägsträckor är krokiga och har många utfarter med dålig sikt. Många oskyddade trafikanter går och cyklar på smala vägrenar längs dessa vägar.

De sekundära länsvägarna är ofta smala landsvägar med vägbredder mellan 6 och 7 meter, ibland smalare.

Kommunala gator och vägar

Gotlands kommun är väghållare för vägarna i Slite, Hemse, Klintehamn och Visby. Övriga "tätortsvägar", som inte är statliga, är enskilda vägar som t.ex. alla vägar inom Vibble och Ljugarn.

Gotlands kommun sköter genom, frivilligt åtagande, vägunderhållet inom ett flertal av tätorterna på Gotland. Detta betyder inte att kommunen är juridisk väghållare. Detta åtagande är beslutat av tekniska nämnden och kan omprövas.

Tekniska nämnden har beslutat om vilka orter som ska vara tätbebyggt område i enlighet med trafikförordningen 10 kap 1 § 3, 3 § 1 a. Inom dessa områden beslutar kommunen om hastighet, stannande och parkering oavsett vem som är juridisk väghållare. Dessa beslutade tätbebyggda områden är:

- Färösund, Lärbro, Slite, Tingstäde, Visby, Österby, Terra Nova, Djuplunda, Roma, Vibble Östra, Vibble Västra, Klintehamn, Ljugarn, Hemse och Burgsvik.

Det finns idag inga planer på att ändra på kommunens åtagande inom tätorterna. I stort sett samtliga tätorter genomkorsas av statliga vägar. Samverkan mellan Vägverket och kommunen är viktig för att skapa säkra, trygga och trevliga gatumiljöer i de gotländska tätorterna.

Enskilda vägar

På Gotland sköter kommunen i någon form i stort sett alla enskilda vägar. Merparten utgörs av enskilda vägar med statsbidrag, cirka 83 mil. Utöver detta finns cirka

34 mil enskilda vägar utan statsbidrag där kommunen står för snöröjning och 8 mil enskilda vägar som leder till bad- och besöksplatser som kommunen underhåller för sommarbruk.

De enskilda vägarna har stor betydelse för näringsliv och boende på landsbygden och är viktig för en fortsatt utveckling av dessa delar av Gotland. Framtiden för de enskilda vägarna är även en viktig fråga för det gotländska samhället i övrigt.

Standarden på det enskilda vägnätet är både plan- och bärighetsmässigt låg. En översyn behöver genomföras för att komma fram till vilken standard de olika kategorierna av enskilda vägar bör ha.

Enskilda vägar som utgör genomfartsvägar mellan statliga vägar bör särskilt ses över. Bedöms de ha särskild stor betydelse bör en diskussion om eventuellt statligt övertagande ske.

På Gotland finns flera tätbebyggda områden utanför tätorterna. Dessa bostads-/fritidsområden är planlagda men kommunen är inte huvudman. För framtiden är det av vikt att dessa områden bildar eller har kvar sina gemensamhetsanläggningar och att det tydligt framgår vem som är huvudman för gatorna.

Tekniska nämnden har beslutat att ta fram ett planeringsunderlag för enskilda vägar. Underlaget ska innehålla en kategorisering och prioritering av utvecklingen för enskilda vägar med statsbidrag. Det ska innehålla olika typer av vägar, som näringslivs-, besöks- och genvägar.

Fast förbindelse till Fårö

I inriktningsarbetet inför den nya transportinfrastrukturplanen har frågan om en fast förbindelse mellan Fårö och det Gotländska fastlandet åter väckts. Gotlands kommun ställer sig, i planen, positiv till att färjetrafiken mellan Fårösund och Broa på Fårö ersätts med en fast förbindelse.

Fordonstrafiken över Fårösund har ökat och i dag skeppas ca 358 000 fordon över sundet vilket motsvarar ca 980 fordon per dygn. 1996 var det totala antalet fordon 309 000. På sommaren är det ofta långa köer i väntan på färjan på vardera sidan av sundet.

En fast förbindelse till Fårö har diskuterats länge och varit föremål för ett flertal utredningar. Den senaste förstudien genomfördes 1996. En lokal opinionsundersökning genomfördes 1998 som resulterade i en majoritet för nej-sidan. Sedan dess har serviceutbudet på Fårö minskat och möjligheten har därför intresset och behovet av en fast förbindelse ökat.

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.

För att kollektivtrafiken ska bli ett verkligt alternativ till privat bilåkande krävs att



den upplevs som prisvärd med hög turtäthet, tillgänglighet och bekvämlighet. En väl fungerande kollektivtrafik är betydelsefull för regionförstoringen, ”att krympa avstånd”, på Gotland.

Viktigt är också en satsning på säkerhet kring kollektivtrafiken, framför allt vid av- och påstigning.

Gotlands spridda boendestruktur gör att bilberoendet kommer att fortsätta att vara högt. Ett sätt att öka kollektivtrafikresandet, bli för denna grupp, är att utveckla möjligheter att snabbt och enkelt kunna växla mellan olika trafikslag, sk intermodala lösningar.

Tekniska nämnden antog i april 2009 en strategi för utvecklingen av kollektivtrafiken på Gotland, med syftet att tydliggöra hur kollektivtrafiken på Gotland ska utvecklas mot de mål som finns i det regionala utvecklingsprogrammet, VISION GOTLAND 2025, samt att resandet ska öka med minst 2 procent per år.

Strategin består av ett utvecklat stomlinjenät, landsbygdstrafik och anropsstyrd tra-

fik. Vidare samordnas bebyggelse- och kollektivtrafikplaneringen, miljökrav ställs vid utveckling av trafiken samt utökad uppföljning av mål.

Stomlinjetrafiken ska ha en enkel, rak och snabb linjesträckning som kompletteras med landsbygdstrafik för speciella behov. Där resandantalet är lågt införs anropsstyrd trafik.

I genomsnitt kommer sex hållplatser per år att byggas om till säkra, trygga och tillgängliga platser för av- och påstigning.

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.

I energiplan för ekokommun Gotland framhålls att energieffektiva transportlösningar ska eftersträvas. Ett långsiktigt hållbart transportsystem måste klara de krav som människan och naturen kräver. Här har cykeln en given plats. Den har många och självklara fördelar: den kräver lite utrymme, den är energisnål, bullrar inte och medför inga luftföroreningar. Cykeln som transportmedel har också betydande positiva effekter på folkhälsan.

En ökad andel cykeltrafik på längre sträckor kräver samverkan mellan olika aktörer så att cykeln i högre grad kan fungera som en länk i hela resan, till exempel mellan bostaden och bussen eller från infartsparkeringen till arbetsplatsen. Cyklister ska därför erbjudas bra och säkra cykelparkeringar nära viktiga målpunkter, med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Det finns idag inga riktlinjer för behovet av cykelparkering vid olika målpunkter, så som det finns för bilparkering. Krav på parkeringstal för cykelparkering ska därför ställas i samband med framtida bygglovgivning. Möjligheten att i större utsträckning kunna ta med cykeln i samband med kollektiva transporter är ytterligare en insats som bidrar till att öka cykelns aktionsradie, men som också ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft eftersom dess upptagningsområde blir större.

Enligt det regionala utvecklingsprogrammet är tillgängliga, trygga och väl upplysta cykelvägar ett sätt att underlätta för gång- och cykeltrafik. På Gotland, framför allt i Visby, prioriteras arbetet med att 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 för både landsbygd och tätort.

I den fördjupade översiktsplanen för Visby finns början till en cykelplan för Visby. I den redovisas ett huvudnät för cykelvägar i Visby. Förslaget omfattar cirka 20 km nya cykelvägar. Genom en utbyggnad av cykelvägnätet får man en sammanhängande struktur som erbjuder säkra skolvägar och bra möjlighet till arbetspendling. Målet är att minska biltrafiken i Visby.

Sedan länge är cykling också en viktig del i turismen på Gotland. På många under sommaren högtrafikerade sträckor trängs, under sommaren, både cyklister och bilar på smala vägar. Den cykelled som anlagts mellan Visby och norr om Västergarn har dock förbättrat säkerheten och tillgängligheten radikalt, för både pendlare och turister. Även den kommande cykelleden längs Lummelundsväg till Lummelundagrottorna väntas få samma positiva effekter. En heltäckande cykelled på Gotland skulle ytterligare gagna cykel-turismen.

Tätorterna

I tätorterna behövs åtgärder för att öka tillgängligheten och tryggheten som hör nära samman med olika trafiksäkerhetsåtgärder.

Exempel på åtgärder som ökar tillgängligheten är att förbättra trafikmiljön 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 hastighetsreducerande gång- och cykelpassager eller hastighetsreducerande sträckor, lägre hastighetsgränser vid blandtrafik och separerade gång- och cykelvägar. Korsningar kan ges en säkrare utformning för fordonstrafikanter.

I satsningar på tätorterna kan också miljöåtgärder ingå, bidrag för tex bulleråtgärder och vattenskydd.

Trafiksäkerhet

Riksdagen beslutade 1997 att Nollvisionen ska utgöra grund för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det innebär att det långsiktiga målet är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.

Regeringen har i mars 2009 föreslagit 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.

Underlaget för förslaget är rapporten Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet, publikation 2008:31, som Vägverket tog fram på uppdrag av regeringen i april 2008. Uppdraget var att föreslå ett nytt etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen samt att ta fram underlag för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen. De regionala infrastrukturplanerna bör omfatta de områden som kräver fysiska åtgärder, dvs indikatorerna: hastighetsefterlevnad på de statliga respektive de kommunala vägarna och säkra statliga vägar, kommunala vägar och gator, gång- och cykelpassager och korsningar.

Hastighetsefterlevnad

Ökad hastighetsefterlevnad har effekt på olycksrisken men framför allt på risken att dödas eller skadas. Införande av ett nytt system för hastighetsgränser kan i sig innebära stora förändringar av efterlevnaden. Trafiksäkerhetseffekten är en produkt av hur det nya systemet för hastighetsgränser tillämpas och hur reglerna efterlevs.

Säkra statliga vägar

Vägarna kan göras säkrare genom fysiska vägåtgärder tex mötesseparering med mitträcke eller räfflad mittremsa plus heldragen mittlinje och bättre anpassning av hastighetsgränser till vägens säkerhetsstandard.

Korsningar kan göras säkrare genom att byggas om till cirkulationsplatser, för-

ses med vänstersvängsfickor m.m. I tätorter kan säkra gång- och cykelpassager öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Hastighetsöversynen

Under 2009 har Vägverkets regioner gjort en översyn och föreslagit hastighetgränser för det statliga vägnätet utifrån det nya hastighetsgränssystemet. Översynen omfattar i huvudsak vägar med hastighetsgränser över 70 km/tim.

90-vägar som klassas som mindre säkra får hastigheten 80 km/tim. Det handlar om vägar som saknar mitträcke, har farligt sidoområde med till exempel träd, stenar och branta slänter, är smala eller har dålig sikt. Vägar som i dag har 70 km/tim och är viktiga transportstråk kan eventuellt få höjd hastighet till 80 km/tim.

Vägverkets inventering för Gotland visar att många sidoområden längs med de gotländska vägarna är undermåliga och att rensning eller uppsättning av sidoräcken skulle öka trafiksäkerheten.

Enligt de nya reglerna kan få vägar behålla 90 km/tim, utan mycket omfattande insatser. De vägar som enligt de nya reglerna i fortsättningen ska ha 90 km/tim måste åtgärdas inom en treårsperiod.

För Gotlands del är snabb och säker framkomlighet på de gotländska vägarna en mycket viktig fråga för att fortsatt kunna utveckla näringslivet och öka boendet över hela Gotland. Målsättningen att utveckla länsvägarna till snabba och säkra matarvägar behöver uppnås för att krympa avstånden på Gotland. Den låga preliminära planeringsramen i transportinfrastrukturplanen för Gotland gör det dock svårt att uppnå den målsättningen under planperioden.

Av kommunens remissvar angående förslaget till nya hastighetsgränser framgår att kommunen förutsätter att statliga medel i sin helhet skjuts till för att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder med anledning av hastighetsöversynen. Av remissvar framgår även att kommunen förutsätter att beslut om tidsplan, förslag till åtgärder och hur dessa ska finansieras kommer att presenteras och redovisas för kommun innan eventuella förändringar genomförs. Gotland kan inte riskera att vägar som nu får en hastighet på 80 km i timmen inom några år sänks till 70 km i timmen för att nödvändiga förbättringar inte har genomförts.

Rast- och informationsplatser

Inom ramen för transportinfrastrukturplanen finns även möjligheter att anlägga rast- och informationsplatser. Det har tex gjorts vid Källdhagen norr om Burgsvik.

Tidigare inventeringar har framhållit Slite, sträckan Krusmynta – Lummelunda och sträckan Västergarn – Fröjel som lämpliga platser för rast- och informationsplatser.

