



Gotland – Länsplan för regional transportinfrastruktur

2014 – 2025

Fastställd av Gotlands regionfullmäktige 2014-06-16, §95.

Länsplan för regional transportinfrastruktur

Innehåll

1. Inledning	3
2. Bakgrund	3
3. Utgångspunkter	4
3.1 Nationella mål	4
3.2 Regionala mål	5
3.3 Koppling till andra planer och utvecklingsarbete	7
3.4 Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2010 – 2021	13
4. Utvecklingsområden – kommunikationer och infrastruktur	14
4.1 Färjetrafiken	14
4.2 Flygtrafiken	16
4.3 Gotlands hamnar	17
4.4 Visborgsområdet	18
4.5 Fast förbindelse till Fårö	20
4.6 Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning	21
4.7 Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning	23
4.8 Cykelutveckling	25
4.9 Stads- och tätortsutveckling	26
5. Åtgärder inom länsplanen	27
6. Genomförande	31
Bilagor	33
Bilaga 1 Allmän Gotlandsbeskrivning	33
Bilaga 2 Sammanställning av behov av större åtgärder efter 2017	35
Bilaga 3 Sammanställning länsplan 2014 – 2025	36
Miljökonsekvensbeskrivning	36

1. Inledning

Regeringen gav i december 2012 länen i uppdrag att ta fram förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014 – 2025. Länsplanerna, remitterade och sammanställda, skulle lämnas till regeringen i december 2013. Därefter skulle regeringen besluta om vilka definitiva ramar som tilldelas respektive länsplan. Senast två månader efter regeringens beslut om ramar skulle länsplaneupprättarna fastställa länsplanerna.

Gotlands länsplan godkändes av regionstyrelsen 2013-12-11, § 380, och lämnades till regeringen. Regeringen beslutade 2014-04-03 om definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna. Trafikverket beslutade 2014-04-27 om justerade ramar för planerna för regional transportinfrastruktur 2014 - 2025. Gotlands regionfullmäktige fastställde länsplanen den 16 juni 2014.

Inom planerna kan infrastrukturåtgärder dels inom statens ansvarsområde och dels som statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndigheter genomföras. Trafikverket ansvarar för de statliga åtgärderna i planen och för utbetalning av statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner.

2. Bakgrund

Regeringens uppdrag utgår från den infrastrukturproposition som beslutades av riksdagen i december 2012¹. Innehållet i länsplanerna regleras genom förordningen (1997:263)² 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)³ 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
- 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.

¹ http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/Investeringar-for-ett-starkt-o_H00325/?text=true

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

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

Trafikverket beslutade 2014-04-27 om att justera **de ekonomiska ramarna** för regional transportinfrastruktur 2014 - 2025. Ramen för Gotlands del omfattar nu 207,4 milj. kronor mot tidigare 205, 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 2025⁴ 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 uppdrag⁵ redovisades till regeringen 2011/2012. Inom fem huvudområden: samhällsutveckling, tillgänglighet, 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.

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

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

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 programmet⁶. 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 2010-2025⁷ 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.

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 hamnområde. För Slite hamn ses, förutom godshanteringen, möjligheterna till en reservhamn, vilket idag

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

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

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, oljehantering, 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 godshantering över ön. Det preciseras i översiktsplanen:

- Vägnätet ska utvecklas så att effektiva och trafiksäkra transportsträckor både för persontrafik och godshantering säkerställs.
- Det enskilda vägnätets långsiktiga underhåll ska säkerställas genom aktiva samhällsorganisationer.
- 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 cyklandets 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 utveckling⁸. I planen ingår (bland mycket annat): biltrafik, kollektivtrafik, cykling, gående, gatans 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 huvudväg. 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 buskurer.

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.
- Koordinera stads- och landsbygdslinjerna för att erbjuda goda omstigningsmöjligheter.

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

- 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

I Trafikverkets förslag till nationell plan 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 eftersträvats. 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).

I den nationella planen ingår en pott för s.k. riktade fysiska miljöåtgärder för att avhjälpa brister i det befintliga transportsystemet. Denna pott innehåller bl.a. åtgärder för att minska bullerstörningar, åtgärder för att minska risker för förorening av vattenförekomster samt åtgärder för att skydda och utveckla natur- och kulturvärden i landskapet. På

Gotland pågår för närvarande bl.a. ett arbete med att åtgärda alléer och milstenar, och utredning avseende behov av skydd av vattentäkter.

3.4 Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2010 – 2021

Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2010 – 2021 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 planläggningsprocess 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 ökningar 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 2017⁹. Anbudstiden går ut i slutet av oktober.

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 Gotland¹⁰.

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 Våghållning, 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

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

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

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 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.¹¹ Materialet är för närvarande sänt på remiss. Efter remissen och behandling av inkomna synpunkter

11

http://www.trafikverket.se/PageFiles/60468/rapport_riksintresseprecisering_visby_flygplats_remissversion_20130628.pdf

kommer Trafikverket färdigställa riksintressepreciseringen och överlämna riksintresseanspråket till Länsstyrelsen i Gotlands län.

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 trafikanters och trafikslag till/från inre hamnområdet och till Färjleden samt förbättrade anslutningar (rörlig landgång och väderskyddad landgång) till färjorna. Projektet planeras vara avslutat 2013.¹²

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 pro-

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

cess har nyligen inletts. Målet bör vara att hamnområdet och inseglingstrännan är klara samtidigt.

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 redde 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.

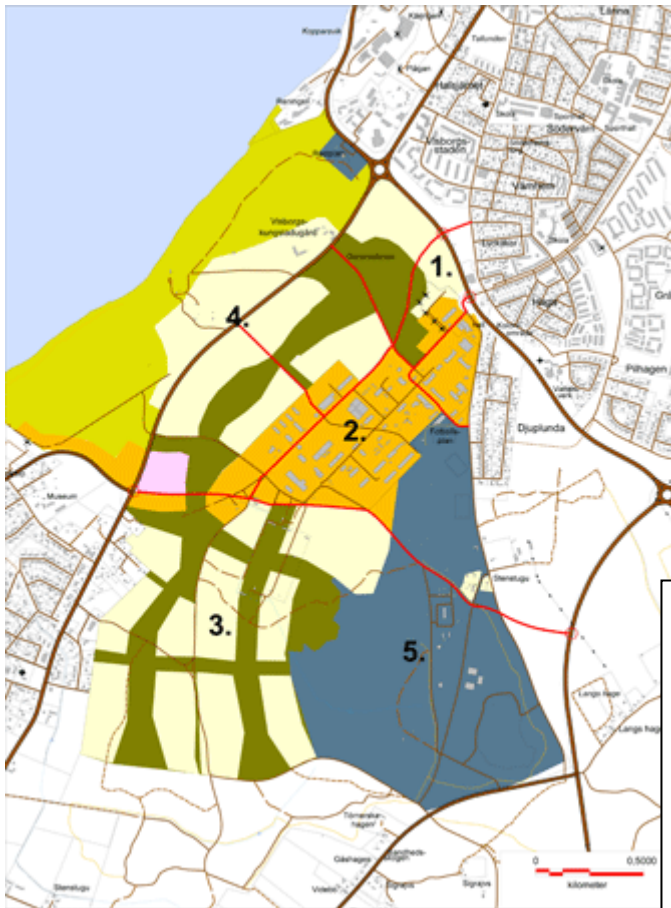
För färjetrafiken har tidigare Kappelshamn fungerat som reservhamn men dagens stora färjor har inte kunnat använda hamnen. I nuvarande avtal finns inte något krav på att reservhamn ska finnas. En reservhamn är högst angelägen, kanske inte så mycket för svåra väderförhållanden, som för eventualiteter 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. Elanslutningen av tonnaget som ingår i linjetrafiken kommer att markant minska utsläppen av gaser och partiklar under den period på året när fartygen ligger längre än 1 timme vid kaj. För elanslutningen kan konventionell teknik eller teknik baserad på förnyelsebara energislager komma ifråga och detta är under utredning. Drivmedel för kommande tonnage är också en viktig detalj inför beslut om teknik.

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 Fårö¹³. Region Gotland har lämnat synpunkter på förstudien.

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; Fårsösund – 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 Fårsösund. Fårsösunds 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 Fårsösund 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:

¹³ http://www.trafikverket.se/PageFiles/62070/forstudie_faro_b_low.pdf

- 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.
- 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 det 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 framförallt vid anslutning till skolbuss-trafiken 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 skoluturerna 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).

Kollektivtrafiken på Gotland är en viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. I regionens förslag till energiplan ingår kollektivtrafiken. Målet är att kollektivtrafiken på Gotland till 100 % drivs av förnybar energi år 2020. Samhällsbetalda resor och upphandlade transporter som t.ex. färdtjänst och avfallsinsamling ska i huvudsak ske med fordon som drivs med förnybara drivmedel. I förslaget till energiplan finns en särskild biogasstrategi.

Genom det biogasavtal som Region Gotland tecknat om leveranser av fordonsgas från biogas har en nödvändig marknad skapats för att biogasen ska kunna ta plats i omställningen till hållbara transporter på Gotland. Genom förtida köp av gas ges ekonomiska

förutsättningar för den utbyggnad av tankställen som är en nödvändig förutsättning för att antalet gasfordon ska kunna växa, både inom privat och inom offentlig sektor.

Fram till år 2019 är regionens fokus att aktivt arbeta för att uppfylla sin del av avtalet och på så vis fortsätta att bidra till en ökad marknad för biogas på Gotland, med målet att marknaden år 2020 skall vara stor nog att bära flera biogasanläggningar på Gotland. Potentialen är med dagens prisbild 250 GWh/år, målet till år 2020 är 30 GWh fordonsgas i det gotländska transportsystemet, med sikte mot 300 GWh år 2030.

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 Sverige¹⁴. 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.

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

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

- 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 Gotland¹⁵ 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 femårsperioder 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 trafikanters 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.

¹⁵ Informationssystemet STRADA – Swedish Traffic Accident Data Acquisition

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 transportsystem, 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 cykelvägar 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 för 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 länsvägarna utvecklas och säkras.

Sedan länge är cykling också en viktig del i turismen på Gotland. På många under sommaren högratifierade 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 länsvägarna, 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 hastighetsreducerande 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. Åtgärder inom länsplanen

De åtgärder som ingår i länsplanen utgår från förordningar, direktiv, nationella mål, från regionens målsättningar och behov av att åtgärder. Ytterligare en utgångspunkt är länsplanen 2010 – 2021 (se avsnitt 3.4). I denna finns en sammanställning över behov som behöver åtgärdas. Denna sammanställning har reviderats (se bilaga 2 Sammanställning av behov av större åtgärder efter 2017), de åtgärder som genomförts har strukits och en bedömning av behovet av nya mer omfattande åtgärder har gjorts. Dessa ryms inte de närmaste åren i planen. 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.

Trafikverket beslutade 2014-04-27 om justerade ramar för länsplanerna för regional transportinfrastruktur 2014 - 2025. Ramen för Gotlands del omfattar nu 207,4 milj. kronor mot tidigare 205,2. Justeringen gäller för de fyra första åren, 2014 – 2017, till den perioden ska ytterligare 2,2 milj. kronor således föras. För de fyra första åren är fördelningen:

- 2014, 14,146 milj. kronor
- 2015, 15,125 milj. kronor
- 2016, 16,431 milj. kronor
- 2017, 16,758 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 länsplanen 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 åldersgruppers och personer med funktionsnedsättning, olika användning av transportsystemen och olika utnyttjande av trafikmiljöerna ska ingå vid bedömning av vilka av åtgärder som genomförs.

De åtgärder som ingår i planen är indelade under fem rubriker/åtgärds paket:

- Kollektivtrafik och tillgänglighetsanpassning
- Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning
- Cykelutveckling
- Stads- och tätortsutveckling
- Övriga åtgärder: förstudier etc. och små och snabbt genomförbara åtgärder på det statliga vägnätet.

I planen 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 in-tecknade. Återstår gör 22,6 milj. kr. Dessa används i huvudsak 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 planeringunderlag/åtgärdsvalsstudie angående behov av åtgärder i tätorterna.

De medel som tillkommit 2,2 milj. kronor, efter Trafikverkets ramjustering, ska enligt regionfullmäktiges beslut användas enligt i enlighet med modellen ovan för föredling mellan åtgärdsområden.

Åtgärdskategorierna skiljer sig åt från länsplanen 2010 – 2021 med undantag för cykelutveckling. Länsplanen 2014 - 2025 innebär jämfört med den tidigare 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 länsplanen 2010 - 2021 men har här breddats till att inte enbart ta upp korsningar, utan även satsningar längs gator och vägar. Jämfört med planen 2010 - 2021 har denna andel därför ökats.

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 länsplan 2014 - 2025

Åtgärder	2014-2017	%	2018-2021	2022-2025	Total
Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighet	3,0	5 %	3,6	3,6	10,2
· Statlig medfinansiering	3,0				
Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighet	22,3	37 %	26,9	26,6	75,8
· Rondell, cykelväg, belysning. Väg 140/Kneippbyn	9,4				
· Hastighetsöversyn, åtgärder som t.ex. förbättringar av sidoområden	2				
· Statlig medfinansiering	10,9				
Cykelutveckling	30,1	50 %	36,5	36	102,6
· Cykelled Västergarn – Klintehamn	28				
· Statlig medfinansiering	2,1				
Stads och tätortsutveckling	3,4	6 %	4,4	4,3	12,1
· Statlig medfinansiering	3,4				
Övriga åtgärder, t.ex. förstudier, åtgärdsvalsstudier och små och snabbt genomförbara åtgärder på det statliga vägnätet	1,5	2 %	1,5	1,5	4,5
Tillkommande medel	2,16				
Totalt	62,46		72,9	72	207,36

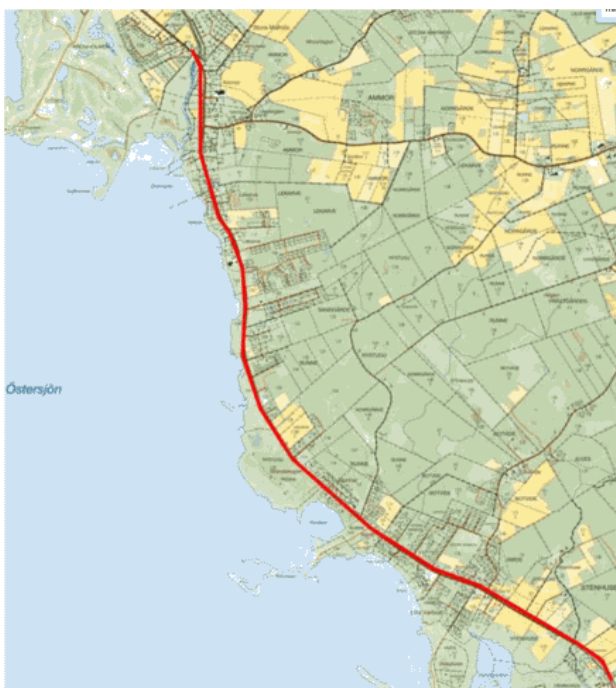
Med tillkommande medel under den första planperioden avses de som tillkom efter Trafikverkets ramjustering i april 2014. Dessa ska enligt Regionfullmäktiges beslut användas i enlighet med den modell för procentuell fördelning mellan åtgärdsområden som planen har.

I bilaga 3 visas tabellen även med årlig fördelning av pågående och planerade åtgärder över de fyra första åren (dock utan de medel som tillkommit efter ramjustering) och översiktligt för perioderna 2018 – 2021 och 2022 – 2025.

Cykelled Västergarn – Klintehamn

En cykelled Västergarn – Klintehamn är påbörjad inom länsplanen 2010 - 2021, genom den förstudie som tagits fram av Trafikverket, och är ett s.k. större projekt med en kostnad över 25 milj. kronor. Trafikverket beskriver nuläge och 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.

I den fortsatta processen är det viktigt att tillvarata intresset för delaktighet framför allt från de som bor och verkar i området.



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 eftersträvas. 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.

Vid planering och genomförande av åtgärder i länsplanen är det viktigt med samverkan mellan regionens verksamheter, särskilt när det gäller barns, ungas, äldres och personer med funktionsnedsättnings (fysiska, psykiska och neuropsykiatriska) behov. 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.

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. Återrapporteras 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, Klinthamn 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 efter 2017

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 ryms de närmaste åren i planen. Genomförandet är i flera fall inte möjligt 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 Ljugarn – Lye, Lau och väg 149 och 685 Kinner – 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
 - Artillerigatan/Solbergaleden
- Gotlands hamnar. Anpassning för framtida användning.

Bilaga 3 Sammanställning länsplan 2014 – 2025

Se följande sida.

Miljökonsekvensbeskrivning

Se följande sidor.

Bilaga 3 Sammanställning Länsplan 2014 - 2025 Gotland

ATGARDER	Finans	2014	2015	2016	2017	2018-2021	2022-2025	Summa
Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighet		0,5	1	1	0,5	3,6	3,6	10,2
Hällplatser, stolpar	Statlig medfinansiering	0,5	0,5					1
Busstrafikutveckling	Statlig medfinansiering		0,5					0,5
Stadstrafik	Statlig medfinansiering			0,5				0,5
Serviceorter	Statlig medfinansiering			0,5	0,5			1
Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighet		11,3	3,5	3,5	4	26,9	26,6	75,8
Cirkulationsplats Norrgatt	Statlig medfinansiering	1						1
Säkra skolvägar	Statlig medfinansiering	0,4	0,8	0,8	0,8			2,8
Cirkulationsplats väg 140/Kneippbyn. Cykelväg. Belysning.*	LTP	9,4						9,4
Hastighetsöversyn	LTP	0,5	0,5	0,5	0,5			2
Trafiksäkerhet	Statlig medfinansiering		2,2	2,2	2,2			6,6
Enkelt avhjälpna hinder	Statlig medfinansiering				0,5			0,5
Cykelutveckling		1,2	3,3	10,3	15,3	36,5	36	102,6
Felande länkar Cykelplan Visby	Statlig medfinansiering	0,3	0,3	0,3	0,3			1,2
Gång- och cykelväg Rävåsen	Statlig medfinansiering	0,6						0,6
Visborg gång- och cykel	Statlig medfinansiering	0,3						0,3
Cykelled Västergarn - Klintehamn	LTP		3	10	15			28
Stads och tätortsutveckling		0	0,8	1,8	0,8	4,4	4,3	12,1
Utveckling serviceorter	Statlig medfinansiering		0,8	0,8	0,8			2,4
Österport	Statlig medfinansiering			0,5				0,5
Östercentrum	Statlig medfinansiering			0,5				0,5
Övriga åtgärder		0,5	0	0,5	0,5	1,5	1,5	4,5
Förstudier etc.	LTP	0,5		0,5	0,5			
Summa		13,5	8,6	17,1	21,1	72,9	72	205,2

Kostnaderna redovisas i prisnivå juni 2013

* 3 milj kronor tillkommer, nationell finansiering

För perioden 2014-2017 tillkommer efter Trafikverkets ramjustering 2,16 milj. kronor. Dessa ska enligt fullmäktiges beslut fördelas enligt den modell för fördelning på åtgärdsområden som planen har. Den totala ramen uppgår till 207,36.

Miljökonsekvensbeskrivning.

Länsplan för regional transportinfrastrukturplan för Gotland 2014 – 2025

Sammanfattning	2
1 Inledning	3
1.1 Bakgrund och syfte med miljöbedömningen	3
1.2 Regler och riktlinjer för miljöbedömningen.....	3
2 Länsplanen och dess sammanhang	3
2.1 Alternativa inriktningar och strategiska val	4
2.2 Nollalternativ	4
2.3 Planförslag.....	5
2.4 Nollalternativ jämfört med planförslag	5
3 Bedömningsgrunder och avgränsningar.....	6
3.1 Hur relevanta mål beaktas i planen	6
3.1.1 Miljökvalitetsmål	7
3.1.2 Miljökvalitetsnormer.....	7
3.1.3 Transportpolitiska mål.....	7
3.1.4 Regionala miljömål och strategier	8
3.2 Målkonflikter.....	8
3.3 Avgränsningar	8
4 Nuläge och prognos	9
5 Miljökonsekvenser	10
5.1 Samlad konsekvensbedömning	10
5.2 Indirekta eller kumulativa effekter	11
5.3 Planens miljökonsekvenser	11
5.3.1 Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning.....	12
5.3.2 Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning.....	13
5.3.3 Cykelutveckling	13
5.3.4 Stads- och tätortsutveckling	14
6 Uppföljning av planens miljöpåverkan	15
7 Översiktlig redovisning av osäkerheter och brister i processen.....	15
8 Källor	15

Sammanfattning

För infrastrukturplaner ska en miljöbedömning göras. I miljöbedömningen ingår en miljökonsekvensbeskrivning, vilken ska beskriva den betydande miljöpåverkan som planen kan ge upphov till.

Avgränsning av miljöaspekter som har betydelse vid beskrivningen av miljökonsekvenserna har genomförts dels genom en analys utifrån Trafikverkets metodbeskrivning och dels genom ett samråd med länsstyrelsen.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en kortfattad nulägesbeskrivning av för planen relevanta förhållanden i miljön. Här behandlas klimatpåverkan, hälsa samt landskap.

I förslaget till plan för 2014 – 2025 är den preliminära ramen i stort sett oförändrad från nuvarande planperiod. Den föreslås fördelas på åtgärder inom dessa områden:

- Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning. Åtgärder vid hållplatser samt utvecklingsinsatser, till exempel för ett ökat resande i serviceorterna och i stadstrafiken.
- Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning. Åtgärder i korsningar och anläggande av cirkulationsplatser samt åtgärder längs gator, vägar och större leder. I åtgärds paketet ingår också åtgärder för att göra skolvägar säkrare.
- Cykelutveckling. Åtgärder som till exempel nya gång- och cykelvägar samt cykelleder och trafiksäkerhetsåtgärder vid cykelpassager.
- Stads- och tätortsutveckling. Åtgärder i större geografiska områden, till exempel Visborg och Östercentrum samt i övriga tätorter på Gotland.
- Övriga åtgärder. Till exempel utredningar och förstudier.

I miljökonsekvensbeskrivningen behandlas även ett jämförelsealternativ (nollalternativ). Nollalternativet utgår från att nuvarande plan fortsätter, med nuvarande inriktning.

Planens sammantagna miljökonsekvenser bedöms som små. Påverkan på *klimatet* har generellt bedömts som små, men åtgärder som innebär att cykling ges bättre möjligheter är ändå 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 också åtgärder som underlättar för ökad cykling som positiva för människors hälsa.

Planens åtgärder har mycket små konsekvenser för *landskapet*, inklusive byggd miljö.

Uppföljning av effekter av genomförda åtgärder kommer att göras för en årlig redovisning och samlat för arbetet med nästa periods plan. Uppföljning av enskilda åtgärder kan också bli aktuellt i samband med miljöbedömningar på detaljerad nivå.

Efter att planen har fastställts av regionfullmäktige kommer en särskild sammanställning att göras och vara tillgänglig på regionens hemsida.

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte med miljöbedömningen

I miljöbalken finns krav på att om planer eller program kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning genomföras. För vissa typer av planer utgår lagstiftaren från att genomförandet alltid innebär betydande miljöpåverkan och att det därför alltid ska göras en miljöbedömning. Denna länsplan är en sådan plan.

Miljöbedömningen följer en process som bl a innebär att regionen samråder med länsstyrelsen om hur miljöaspekter ska behandlas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som är miljöbedömningens beskrivande dokument.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska möjliggöra en samlad bedömning av planens miljöpåverkan, den ska beskriva planens betydande miljöpåverkan, hur miljömål beaktas och även om åtgärder kan vidtas som minskar eller eliminerar betydande miljöpåverkan.

1.2 Regler och riktlinjer för miljöbedömningen

Miljöbedömningen utgår från ett antal styrande dokument. Utöver miljöbalken och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningars regler finns ett regeringsbeslut, 2012-12-20, om uppdrag att upprätta förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional infrastruktur. De preliminära ekonomiska ramarna är i nuläget i stort oförändrade till och med 2025.

Det finns flera relevanta publikationer om miljöbedömning, t ex naturvårdsverkets handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program och trafikverkets Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet samt förslag till bedömningsgrunder för olika relevanta aspekter.

Trafikverket har en strategi som kallas fyrstegsprincipen som innebär att i **steg ett** (tänk om) ska övervägas åtgärder som kan påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt, **steg två** (optimera) innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur, **steg tre** (bygg om) innebär att vid behov genomföra begränsade ombyggnader, samt **steg fyra** (bygg nytt) innebär att genomföra nyinvesteringar eller större ombyggnader, om behovet inte kan tillgodoses inom steg 1 – 3.

2 Länsplanen och dess sammanhang

Enligt regeringens uppdrag ska länsplaneupprättarna redovisa förslag till trafikslagsövergripande länsplaner 2014 – 2025 till Regeringskansliet senast den 16 december 2013. Förslagen ska vara remitterade och sammanställda. Därefter, under inledningen av 2014, fattas beslut om definitiva ekonomiska ramar till länen. Senast två månader efter regeringens beslut ska länsplaneupprättarna fastställa länsplanerna.

En nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet 2014 – 2025 tas fram av Trafikverket. Den är ute på remiss fram till den 1 oktober. Den nationella planen fastställs av regeringen samtidigt som ramarna till länen beslutas.

Länsplanen kan omfatta:

- Investeringar på statliga regionala vägar.
- Statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.
- Statlig medfinansiering till åtgärder för trafiksäkerhet, förbättrad miljö och cykelinfrastruktur på kommunala vägar och gator.
- Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter, val av färdmedel och effektivare

användning av befintlig infrastruktur.

- Medfinansiering av insatser i den nationella planen.

Utgångspunkterna för prioritering av insatser i länsplanen är, utöver de nationella målen och direktiven, det regionala utvecklingsprogrammets mål om resande på Gotland, se vidare 4.1

Till detta läggs de närmare preciseringar som bland annat finns i översiktsplanen Bygg Gotland och den fördjupade översiktsplanen Hela Visby.

Faktorer som kan påverka genomförandet av planen

Genomförandet av åtgärderna är beroende på medelstillgången. I vilken omfattning planen kan genomföras beror på storleken på de medel som anvisas årligen av riksdag och regering, liksom där statlig medfinansiering ingår, på regionens möjligheter till investeringar. Möjligheter att finansiera delar av denna typ av åtgärder har varit möjlig inom strukturfonderna, för Gotland inom Mål 2. I Visby hamn har bland annat trafiksäkerhets- och tillgänglighetsåtgärder genomförts inom ramen för projektet Resecentrum. Det är tveksamt om sådana möjligheter kommer att finnas i nästa strukturfondsperiod från 2014.

2.1 Alternativa inriktningar och strategiska val

Först och främst har den nuvarande länsplanen legat som grund för förslaget till ny plan. De strategiska val som gjorts inom arbetet med förslaget till ny länsplan bygger på mål och strategier i flera befintliga planer. Länsplanen har således en stark koppling till Gotlands översiktsplan (ByggGotland) och den fördjupade översiktsplanen för Visby, det regionala trafikförsörjningsprogrammet, energiplanen och det näringspolitiska programmet.

De övergripande strategierna för planförslaget har hämtats från det regionala utvecklingsprogrammet och kan formuleras enligt följande:

- 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.

Gotlands länsplan är till medel och omfattning liten. Med detta följer att det kan vara svårt att avgränsa alternativ där skillnader i konsekvenser är märkbara. Av denna anledning ställs endast nollalternativet mot planförslaget.

2.2 Nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen ska enligt miljöbalken innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen eller programmet inte genomförs. Beskrivningen är ett s.k. nollalternativ, en referens, som andra alternativ ska kunna jämföras med för att se respektive alternativs konsekvenser.

Nollalternativet har i denna MKB definierats som att inriktningen i nuvarande plan 2010 – 2021 fortsätter. Det innebär att den fördelning mellan åtgärdsområden som beslutades när planen antogs fortsätter att gälla. Förslagen är indelade i:

- Övergripande kommunikationsfrågor: Åtgärder som föranleds av hastighetsöversyn (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 för cykelåtgärder),
- Trafiksäkerhet: Korsningar (18 %).

Siffror inom parentes anger andel av den totala planeringsramen som fördelats på respektive rubrik. Totalt för hela planperioden är planeringsramen 205 milj. kronor.

2.3 Planförslag

I förslaget till plan för 2014 – 2025 är den preliminära ramen i stort sett oförändrad. De två första åren av perioden är anslaget lägre. Den föreslås fördelas på åtgärder inom dessa områden:

- Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning. Åtgärder vid hållplatser samt utvecklingsinsatser, till exempel för ett ökat resande i serviceorterna och i stadstrafiken.
- Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning. Åtgärder i korsningar och anläggande av cirkulationsplatser samt åtgärder längs gator, vägar och större leder. I åtgärdspaketet ingår också åtgärder för att göra skolvägar säkrare.
- Cykelutveckling. Åtgärder som till exempel nya gång- och cykelvägar samt cykelleder och trafiksäkerhetsåtgärder vid cykelpassager.
- Stads- och tätortsutveckling. Åtgärder i större geografiska områden, till exempel Visborg och Östercentrum samt i övriga tätorter på Gotland.
- Övriga åtgärder. Till exempel utredningar och förstudier.

I planförslaget ingår för de fyra första åren några större pågående/påbörjade objekt: cykelled Västergarn – Klintehamn 2014, 2015, 2016, 2017 (28 milj.) och cirkulationsplats m.m. väg 140, Höglint (9,4 milj. från länsplanen). Räknat med den preliminära ramen under de fyra första åren, 60 milj. kr. innebär det att 37,4 milj. är in-tecknade. Återstår gör 22,6 milj. kr.

Dessa föreslås i huvudsak användas som medfinansiering till regionala satsningar enligt rubrikerna ovan. Det skulle då innebära i ungefärlig medelsfördelning:

- Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning, 5 %
- Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning, 37 %
- Cykelutveckling, 50 %
- Stads- och tätortsutveckling 6 %.
- Åtgärdsvalsstudier, etc. 2 %.

2.4 Nollalternativ jämfört med planförslag

Åtgärdskategorierna i planförslaget skiljer sig åt från den nuvarande planen med undantag för cykelutveckling. Planförslaget innebär 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 ökats, från 17 % till 37 %.

Till skillnad mot nuvarande plan, ingår i mindre omfattning vägåtgärder på 140-vägarna som mitträfflor och siktröjning som genomförs på grund av hastighetsöversynen. Den återstående delen fördelas mellan de fyra åtgärdsområdena ovan. Det innebär en något större andel medel till den typen av åtgärder än i nu gällande plan.

Nollalternativet har definierats som en fortsättning av den nuvarande planen. Det innebär att miljöpåverkan av föreslagen plan ska jämföras med nuvarande plan.

3 Bedömningsgrunder och avgränsningar

Vilka miljöaspekter som ska beaktas i en miljökonsekvensbeskrivning anges i miljöbalken. Dessa aspekter kan var och en inordnas under de tre focusområden som används av Trafikverket, nämligen klimat, hälsa och landskap. Länsplanen och miljöbedömningen utgår från dessa tre focusområden som kan anses innefatta aspekter som påverkas av transportsystemen.

Miljöaspekterna ovan kan betraktas som intresseområden, vilka vart och ett på ofta mångskiftande sätt, utsätts för påverkan vid genomförandet av planen (planens åtgärder).

Att identifiera påverkan, beskriva och bedöma vilka konsekvenser detta får för focusområden är vad miljökonsekvensbeskrivningen handlar om. Dessutom ska i miljöbedömningen analyseras om åtgärderna bidrar till att miljömålen kan uppnås. Bedömningsgrunder används för att bedöma påverkan och om det handlar om betydande påverkan.

De av riksdagen antagna miljö kvalitetsmålen anger det tillstånd i miljön som ska uppnås inom en viss tidsperiod. De är viktiga för uppställningen av bedömningsgrunder både på övergripande nivå och på den detaljerade nivån.

Miljöaspekter som enligt miljöbalken ska beaktas i en MKB är *Biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter.*

Dessa miljöaspekter som enligt miljöbalken ska behandlas, om åtgärder kan innebära betydande miljöpåverkan för aspekten, kan samtliga inordnas under ovan nämnda focusområden.

Detaljutförningen av enskilda projekt har ibland stor betydelse för hur miljön eller människor påverkas. En del av de åtgärder som föreslås i planen kommer i ett senare skede att miljöbedömas på en mer detaljerad nivå.

Miljö kvalitetsmålen

Det finns sexton nationella miljö kvalitetsmål som beskriver önskvärda miljö tillstånd för skilda slags miljöer, både naturmiljö och den urbana miljön. Alla sexton miljö kvalitetsmål är inte relevanta för denna plan. För Gotlands del, utifrån planens åtgärdsområden som är kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning, trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighetsanpassning, cykelutveckling samt stads- och tätortsutveckling, har det bedömts att följande miljö kvalitetsmål är mest relevanta.

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning (främst påverkan av utsläpp av kväveoxider)
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

3.1 Hur relevanta mål beaktas i planen

En miljökonsekvensbeskrivning ska enligt miljöbalken bl a innehålla beskrivning av hur relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn har beaktats i planen. Vilka miljöhänsyn, förutom miljö kvalitetsmål, som ska redovisas är inte angivet.

3.1.1 Miljökvalitetsmål

De miljömål som anses relevanta beaktas genom att de ingår i grunderna för bedömning i planen. I kapitlet om miljökonsekvenser framgår också miljömålets roll.

Möjligheterna att bidra till måluppfyllelse har inte förändrats genom planförslaget i förhållande till nuvarande plan.

3.1.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna ska styra miljöns utveckling mot miljökvalitetsmålen. Normerna är föreskrifter som ska säkerställa en lägsta nivå för skydd av hälsa och miljö, inom ett geografiskt område.

Trafiken är den dominerande påverkansfaktorn för luftkvaliteten i nästan alla tätorter. Den största påverkan på förutsättningarna att klara miljökvalitetsnormerna för partiklar (PM₁₀) som är partiklar mindre än 0,01 mm och kväveoxider, är vägtrafiken. Hälsovådliga ämnen i luften finns framförallt vid hårt trafikerade gator där slitage från däck, bromsar, vägbana och sand samt återuppvirvlingen ger höga halter av partiklar.

För Gotland (Visby) har det visats vid mätningar 2003 att PM₁₀-halterna varierar kraftigt. Vädret och om det är torrt eller fuktigt väglag spelar stor roll för uppvirvling av partiklar och således för partikelhalten i luften.

Kväveoxidutsläppen från biltrafik bedöms ha ökat under senare år på grund av ökad andel dieseldrivna bilar. Sedan mätningar av halterna började har dock kvävehalterna minskat med närmare 50 %.

Åtgärderna i planen bedöms inte påverka halterna så att några miljökvalitetsnormer överskrids.

3.1.3 Transportpolitiska mål

Det övergripande nationella målet för transportpolitiken 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 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 att uppfylla funktionsmålet för säkerhet, miljö och hälsa finns bl.a. preciseringarna:

- 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.

3.1.4 Regionala miljömål och strategier

Gotlands regionala utvecklingsprogram *Vision 2025* har fem övergripande mål. Ett av dessa är att Gotland ska bli en världsledande ö-region i miljö- och klimatfrågor. Utvecklingsprogrammet lägger därför stor vikt vid hållbarhetsfrågorna, speciellt de kring energi och vatten.

För att nå de visionära målen behövs konkreta åtgärder på en mängd områden. De åtgärder som är politiskt beslutade finns samlade i *Miljöprogram för Ekokommun Gotland*, som innehåller mål både för Gotland som helhet och för Region Gotland interna miljöarbete. För att följa utvecklingen sammanställs varje år ett antal nyckeltal. I juni 2013 fattade regionfullmäktige beslut om att ta fram ett nytt miljöprogram. Ett viktigt underlag kommer att bli den utvärdering som för närvarande görs av 2008–2012 års program.

Länsplanen har nära samband med den fysiska planeringen, översiktsplanen Bygg Gotland och den fördjupade översiktsplanen för Visby, Hela Visby. I planerna preciseras de övergripande målsättningarna och planerna omfattar bland mycket annat vägar, gator, cykeltrafik, kollektivtrafik och biltrafik.

3.2 Målkonflikter

Inga allvarliga målkonflikter har identifierats mellan de föreslagna åtgärdsområdena. I konkreta åtgärdsprojekt kan sådana kanske uppkomma.

3.3 Avgränsningar

Regionen har samrått med länsstyrelsen den 30 augusti 2013 om avgränsningar för miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen ska avgränsas beträffande innehåll och detaljeringsgrad. Detta görs för att fokusera på de frågeställningar som är mest relevanta och där miljöpåverkan kan vara betydande.

Miljöbedömningen har avgränsats till områdena *klimat*, påverkan på *hälsa* samt påverkan på *landskapet*. Detta är i enlighet med trafikverkens miljömålsområden för transportsektorn och som man anser vara särskilt viktiga att behandla på en strategisk nivå.

Miljöbedömningen avgränsas geografiskt till Region Gotland.

Bedömningar om miljöpåverkan i denna miljökonsekvensbeskrivning gäller i första hand det korta perspektivet, fram till 2015. Så långt möjligt bör även de mer långsiktiga konsekvenserna av olika åtgärder bedömas. Detta är dock ett mycket osäkert moment där osäkerheten ökar med tids- horisonten.

Bedömningarna gäller i varierande grad även det medellånga tidsperspektivet, fram till 2030, medan bedömningar för period fram till 2050 får anses mycket osäkra.

4 Nuläge och prognos

Nuläge

Gotlands läge gör att färjetrafiken till och från fastlandet är av avgörande betydelse för utvecklingen. Av stor betydelse är därför hamnarna i Visby, Slite och Klintehamn. Även flygförbindelserna till och från Gotland är på grund av ö-läget av central betydelse för tillgängligheten till Gotland. Flygets betydelse för Gotland gör att Visby flygplats har en strategisk roll.

Dagens rikt förgrenade vägnät kan till stora delar härledas hundratals år bakåt i tiden, i vissa fall ända till medeltiden. Få genomgripande förändringar har skett sedan 1600-talet. Det statliga vägnätet på Gotland omfattar 150 mil, ungefär lika långt som det kommunala och enskilda vägnätet tillsammans. De enskilda vägarna utgör således en stor andel av det totala vägnätet och utnyttjas ofta lika mycket som en del allmänna vägar.

Alla vägar innebär på något sätt att landskapet delas upp och att vissa växt- och djurpopulationer också kan delas upp i mindre delpopulationer, vilkas utbyte av individer/gener sinsemellan kan begränsas. Vägarnas fragmenterande inverkan på Gotlands natur kan beskrivas som generellt relativt begränsad.

Vägranterna på Gotland har sedan gammalt ett rykte att ha ett rikt växtliv och sköts med en sådan inriktning. Gotland har också många växt- och djurarter och svampar, vilka på sikt är hotade till sin existens (rödlistade). Detta måste beaktas vid förslag om nyanläggningar redan på en strategisk nivå.

Framförallt vid nyanläggningar behöver barriäreffekter, både för människor och djur, särskilt beaktas och hanteras så att sådana effekter minimeras.

Vägtrafikbuller är ett problem. Trafikbuller från landsvägarna på Gotland kan beröra upp till 2000 hushåll, utifrån att de har en ljudnivå som överstiger 55 dBA som ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Dåvarande Vägverket åtgärdade under 2006 – 2007 över 200 fastigheter som var utsatta för höga trafikbullernivåer, så att bullerstörningarna minskade inomhus. Även inom tätorterna finns problem med höga ljudnivåer från vägtrafiken. Antalet hushåll i tätorter med trafikljudnivåer över riktvärden är osäkert.

Utsläppen av koldioxid var på Gotland 1900 00 ton år 2000, inkl processutsläpp, en ökning med 400 000 ton/år från 1993. Om processutsläppen räknas bort (och de utgör hälften) motsvarar utsläppen 17 ton per invånare. Om man inte räknar med utsläppen från Cementa motsvarar utsläppen 5,4 ton/år och invånare.

Prognos

I översiktsplanen "ByggGotland" är en utbyggnadsstrategi att ny bebyggelse ska ske mer samlat. Kan detta slå igenom i den praktiska hanteringen av enskilda bygglov innebär det kanske på lång sikt litet bidrag till möjlighet att minska utsläppen av växthusgaser från transporter.

I den fördjupade översiktsplanen för Visby föreslås förändringar, som kommer att ändra

trafikströmningarna i Visby. Detta är bl a föranlett av den planerade utbyggnaden av Visborg. I övrigt kommer en fortsatt ökning av trafikmängderna på vissa gator och vägar att medföra ökade ljudnivåer vid bostäder.

Halterna av luftföroreningar har generellt sjunkit på Gotland sedan 70-talet, framför allt har detta gällt svaveldioxid men även halterna av kvävedioxid har minskat med närmare 50 %. För halterna av kvävedioxid finns under senare år en svagt sjunkande trend. Halterna i Visby är dubbelt så höga som vid Hoburgen.

5 Miljökonsekvenser

Miljökonsekvenserna vid genomförandet av åtgärderna i den föreslagna planen ska jämföras med referensalternativet, vilket är nuvarande plan. Åtgärdskategorierna i planförslaget skiljer sig åt från den nuvarande planen med undantag för cykelutveckling. En direkt jämförelse är då inte möjlig.

Bedömningen om det innebär en positiv eller negativ miljöpåverkan att genomföra åtgärderna i planen bedöms sammantaget för focusområdena klimat, hälsa samt landskap.

I värderingen av konsekvenser en jämförelse med nollalternativet. De symboler som används vid redovisningen framgår av nedanstående figur.

Bedömningssymbol	Betydelse
+, ++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge positiv miljöpåverkan
-, --	Åtgärden bedöms i ökande grad ge negativ miljöpåverkan
+/-	Åtgärden bedöms ge obetydlig miljöpåverkan
?	Åtgärdens påverkan är osäker

5.1 Samlad konsekvensbedömning

Klimat

Vid en analys av ingående åtgärdsförslag i planen kan i ett övergripande perspektiv samtliga cyklingsfrämjande åtgärder bedömas som positiva ur klimatsynpunkt. Samma sak gäller åtgärder för att kollektivtrafik ska bli ett alternativ till bilåkande. I huvudsak positiva ur klimatsynpunkt är även föreslagna åtgärder för trafiksäkerhet, vilka till stor del är åtgärder behandlade i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Visby, bl a cirkulationsplatser. Sammantaget är det inte frågan om betydande påverkan.

Även referensalternativet, nuvarande plan, bedöms som positivt ur klimataspekten och utan betydande miljöpåverkan.

Hälsa

Samtliga cyklingsfrämjande åtgärder kan översiktligt och generellt bedömas ge en positiv miljöpåverkan ur hälsosynpunkt. Ett antal föreslagna cirkulationsplatser, kan ge upphov till minskat buller. Även åtgärder som handlar om trafiksäkerhet och trygghet, men också anpassningar för ökad tillgänglighet har generellt en positiv påverkan på focusområdet hälsa.

Nuvarande plan har flera projekt och åtgärder som ska främja cyklande och som har likartad positiv påverkan på hälsa.

Sammantaget bedöms båda alternativen ha positiv, men inte betydande, miljöpåverkan.

Landskap

I samband med arbetet för en fördjupad översiktsplan för Visbyområdet har trafikutredningar gjorts för att klargöra nödvändiga förändringar i trafikstrukturen, inte minst för den framtida utbyggnaden av Visborgsområdet.

Flertalet åtgärder bedöms ha begränsad påverkan på landskapet, i detta fall stads- och tätortsmiljöer. Flertalet åtgärder miljöbedöms på detaljnivå, t ex i samband med detaljplanering.

Inte heller referensalternativet, nuvarande plan, bedöms ge någon större miljöpåverkan på landskapet.

Nedan visar en översikt över bedömningarna som gjorts för planförslaget och referensalternativet (nollalternativet).

Focus-område	Miljöaspekter enligt miljöbalken	Faktorer att beakta	Plan	Nollalternativ
Klimat	<i>klimatfaktorer</i>	Utsläpp av växthusgaser	+/-	+/-
Hälsa	<i>befolkning</i>	Trafiksäkerhet, tillgänglighet,	+	+
	<i>människors hälsa</i>	Bättre hälsa, bullerstörningar, luftföroreningar, trafiksäkerhet, ökad livskvalitet	+	+
	<i>vatten</i>	Påverkan på vattenkvalitet	+/-	+/-
	<i>mark</i>	Markförorening	+/-	+/-
	<i>materiella tillgångar</i>	Kollektivtrafiken	+	+
	<i>luft</i>	Utsläpp av luftföroreningar, luftkvalitet	+/-	+/-
Landskap	<i>Biologisk mångfald, djurliv, växtliv</i>	Hotade arter, livsmiljöer, barriäreffekter	?	+/-
	<i>landskap</i>	Landskapet, stadsmiljön	+/-	+/-
	<i>bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv</i>	Kulturelement	+/-	+/-

5.2 Indirekta eller kumulativa effekter

Att en plan får kumulativa effekter betyder att flera åtgärder kan samverka och tillsammans ge effekter som är större än de som var och en av åtgärderna ger. I många fall är det svårt att ange kumulativa effekter. Det är nämligen inte bara två eller flera åtgärder i planen som kan samverka på något/olika sätt. Planåtgärder kan ofta samverka, både positivt eller negativt, med andra samhällsåtgärder. De kan också ge indirekta effekter.

Planens inriktning ger anledning att anta att det uppstår framförallt positiva kumulativa effekter.

5.3 Planens miljökonsekvenser

I förslaget till länsplan finns fyra åtgärdsområden, vilkas miljöpåverkan ska beskrivas och bedömas. Ett femte åtgärdsområde, övriga åtgärder, kan innebära utredningar, förstudier och liknande och för det har ingen bedömning gjorts.

För varje åtgärdsområde finns en tabell som innehåller en bedömning om åtgärden väntas ge positiva eller negativa konsekvenser för de tre focusområdena klimat, hälsa och landskap.

Värderingen av konsekvenser utgår från en jämförelse med nollalternativet. De symboler som används vid redovisningen framgår av nedanstående figur,

Bedömningssymbol	Betydelse
+, ++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge positiv miljöpåverkan
-, --	Åtgärden bedöms i ökande grad ge negativ miljöpåverkan
+/-	Åtgärden bedöms ge obetydlig miljöpåverkan
?	Åtgärdens påverkan är osäker

5.3.1 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.

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 att välja bussen framför bilen handlar i grunden om en beteendeförändring. En väl planerad infrastruktur underlättar en sådan förändring.

Åtgärder i planen innebär utvecklingsinsatser, t.ex. för ökat resande, i serviceorterna och i stadstrafiken. Ett antal hållplatser ska årligen byggas om till säkra, trygga och tillgängliga platser för av och påstigning. Den fysiska planeringen ska samordnas med kollektivtrafikplaneringen.

Kollektivtrafikutveckling och tillgänglighetsanpassning.		
Focusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	En liten men ändå positiv påverkan bedöms kunna uppkomma.
Hälsa	+/-	Satsningar på säkerheten är positivt, men innebär ändå en marginell påverkan
Landskap	+/-	Eventuella fysiska förändringar, t ex vid hållplatser, bedöms få en marginell påverkan totalt sett.

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 hitta förnyelsebara fordonsbränslen.

Tekniska nämnden har sedan 2010 en strategi för utvecklingen av kollektivtrafiken på Gotland. Syftet med strategin är 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 % per år. Strategin består av ett utvecklat stomlinjenät, landsbygdstrafik och anropsstyrd trafik. 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. Strategin ingår i det förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram som kommer att behandlas under hösten.

5.3.2 Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning

Åtgärder i detta åtgärds paket innebär ombyggnationer av korsningar, anläggande av cirkulationsplatser och åtgärder längs gator, vägar och större leder. I åtgärds paketet ingår också åtgärder för att göra skolvägar säkrare. Åtgärderna hamnar därmed i huvudsak inom fyrstegsprincipens steg 3 och 4.

Trafiksäkerhet och trygghet, tillgänglighetsanpassning.		
Focusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+/-	Påverkan bedöms som marginell.
Hälsa	+	Påverkan bedöms som liten men klart positiv.
Landskap	+/-	Påverkan bedöms som liten, men rondeller och liknande ska även bedömas på en detaljerad planeringsnivå.

5.3.3 Cykelutveckling

Målsättningen är att cykelåkandet ska öka med 30 procent över en 15-årsperiod.

Detta åtgärds paket består av åtgärder som till exempel nya gång- och cykelvägar samt cykelleder och trafiksäkerhetsåtgärder vid cykelpassager.

Cykeltveckling		
Focusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+/-	Utsläppsminskningar beror av i vilken utsträckning cykel ersätter bil. En liten positiv påverkan.
Hälsa	+	All ökning av cykelåkande är positiv ur hälsoaspekter, men kräver att det kan ske på ett säkert sätt.
Landskap	+/-	Små fysiska förändringar som ger liten påverkan.

Cykeltrafiken är tillsammans med gångtrafiken de trafikslag som enligt det regionala

utvecklingsprogrammet bör prioriteras högst i arbetet för en hållbar utveckling på Gotland.

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 bl a att planeringen av cykeltrafiken ska präglas av ett strukturtänkande med utgångspunkt från cyklandets egna behov, egna förutsättningar och egenvärde, där tillgänglighet, trygghet, miljö, hälsa och den kortaste vägen mellan två målpunkter har avgörande betydelse.

Tillgängliga, trygga och väl upplysta cykelvägar är 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 trygg- och säkerhetssynpunkt, det gäller både för landsbygd och tätort.

Åtgärderna inom åtgärdsområdet handlar om planering, optimering av trafiksäkerhet och tillgänglighet och om begränsade ombyggnader. Detta innebär steg 1-3 i trafikverkets fyrstegsprincip.

5.3.4 Stads- och tätortsutveckling

Detta åtgärds paket innebär åtgärder i större geografiska områden, till exempel Visborg och Östercentrum samt i övriga tätorter på Gotland.

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.

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.

Åtgärderna inom åtgärdsområdet handlar om planering, trafiksäkerhet och tillgänglighet, om begränsade ombyggnader och omfattande nybyggnad. 1-4 i trafikverkets fyrstegsprincip.

Stads- och tätortsutveckling.		
Focusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+/-	Då nybyggnation kan ge en jämnare trafikrytm innebär det mindre utsläpp av växthusgaser. Påverkan på focusområdet torde dock vara begränsad.
Hälsa	+/-	Åtgärdernas påverkan på focusområdet är svårbedömd, men är troligen inte betydande.
Landskap	?	Nyanläggningar påverkar alltid landskap eller stadsmiljö. Konsekvenserna för focusområdet är osäkra, kanske

	särskilt för aspekten växt- och djurliv. Miljöbedömning kommer troligen att ske på detaljnivå.
--	--

6 Uppföljning av planens miljöpåverkan

Finns det risk för betydande miljöpåverkan ska detta följas upp och övervakas. Miljökonsekvensbeskrivningen har översiktligt bedömt att sådan betydande påverkan inte uppkommer som resultat av föreslagna åtgärder, eller i vissa fall att åtgärdens konsekvenser är osäkra.

Uppföljning av enskilda åtgärder kommer även att aktualiseras i samband med miljöbedömningar på detaljerad nivå. Det är emellertid av intresse att mer systematiskt följa upp förändringar som kan kopplas till genomförda åtgärder. Uppföljningen kan lämpligen vara en del av den redovisning av plangenomförandet som varje år ska göras till regionstyrelsen. Dessa ligger sedan som ett av grundmaterialen för arbetet med planen i nästa planperiod.

Uppföljning som särskilt har ansetts bör ske är mätningar av cykeltrafiken på ett urval av vägar över hela ön samt uppföljning av hur cyklister upplever trafiksäkerheten, mm. Detta senare kan ske genom enkäter och uppföljning av olycksstatistiken för cyklister.

Dessutom bör resandet med kollektivtrafiken ingå i denna uppföljning.

Hur planens åtgärder och förändringar utanför planen inverkar på utsläppen av växthusgaser följs upp på nationell nivå. För övriga miljö kvalitetsmål sker uppföljning på länsnivå.

7 Översiktlig redovisning av osäkerheter och brister i processen

Som framgår av beskrivningarna i MKB finns osäkerheter i vilka åtgärder som kan genomföras, bl a beroende på resurstilldelning. Generellt kan även pekas på svårigheterna att bedöma den påverkan som mindre åtgärder har på större skeenden eller miljöns förändring. I denna plan har det inte varit möjligt att särskilt detaljerat bedöma konsekvenserna.

Det finns brister i planens miljöbedömningsprocess som bör förändras till kommande planer. Miljöbedömningen behöver integreras i plandiskussionerna på ett bättre sätt och i ett tidigare skede, än vad som nu skett.

8 Källor

Direktiv till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur 2012-12-20, Regeringsbeslut.

Miljöbalken

Förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar

Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet. Trafikverket 2011:134

Trafikverkets bedömningsgrunder för miljöbedömning av planer och program inom transportområdet 2012-09-10.