

Handlingstyp Remissyttrande

Datum 19 februari 2016

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remiss. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018 - 2029

Region Gotland har fått tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018 – 2029.

Synpunkter

Gotland har som ö förutsättningar som skiljer sig från andra svenska regioners. Det **geografiska läget** gör **kommunikationerna** med omvärlden till en **nyckelfråga** och förbindelserna till och från Gotland är grundläggande för utvecklingen. Gotlands läge gör ön helt beroende av färje- och flygtrafik. För att kunna utnyttja läget och stärka och utveckla Gotlands konkurrenskraft krävs en mycket god tillgänglighet, särskilt vad gäller pris, turtäthet, res- och transporttid, ankomst och avgångstider samt kapacitet.

Staten har det politiska och ekonomiska ansvaret för färjetrafiken till och från Gotland. Trafiksystemet måste kunna bidra till, stimulera och gynna en positiv regional utveckling på Gotland. Att kunna garantera, säkra och utveckla tillgängligheten till Gotland är nödvändigt. Tillgängligheten till och från fastlandet, tillsammans med bättre kopplingar till fastlandstrafiken, är centralt för att Gotland ska kunna ta del av och bidra till utveckling och tillväxt.

En viktig förutsättning 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 en stor del 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. Trafikanalys tar upp frågan i sin rapport Användning och styrning av anslaget till trafikavtal, Rapport 2012:5, som gjorts på regeringens uppdrag. Trafikanalys föreslår här 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.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget identifierat utmaningar och insatser för att utveckla ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. En av dessa utmaningar är att urbaniseringen innebär **olika förutsättningar i storstad, mellanstora städer och på landsbygd**, vilket måste beaktas. De insatser som Trafikverket tar upp är alla mycket angelägna.

Som en av dessa nödvändiga insatser tar Trafikverket upp att **inrikesflyget** ska säkerställa tillgänglighet över långa avstånd. Gotlands läge gör att **beroendet av flygtrafiken** är högt. I många fall är flyget det enda reella alternativet. "Långa avstånd" måste kunna definieras inte "bara" i antal mil utan även när avståndet är tidsmässigt långt. 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.

En annan av de insatser Trafikverket tar upp är att **tillgänglighet och robusthet ska säkerställas** i mindre orter och på landsbygd där vägen är det enda alternativet. **Gotland** är en region med en hög andel boende på **landsbygd**, boendet är väl spritt och vägnätet därmed tätt. För Gotlands del är **snabb och säker framkomlighet** på de gotländska vägarna mycket viktigt för att fortsatt kunna utveckla näringslivet och kunna öka boendet över hela Gotland. Även på Gotland finns, som i andra regioner, givetvis behovet av att utveckla transportsystemet så att det blir lättare att t.ex. pendla till arbetsplatser. En oro finns för att **hastighetsänkningar** kan komma att påverka den regionala utvecklingen negativt. Även infrastrukturen kring vägnätet är viktig för att kunna säkerställa tillgänglighet och robusthet. Ett exempel, aktuellt på Gotland, liksom på andra platser, är **belysningen** utmed det statliga vägnätet som avvecklas. Detta är en viktig landsbygdsfråga som snarast måste lösas.

Att öka **tillgängligheten till Fårö** genom en **fast förbindelse** mellan Fårö och Gotland ses som en central framgångsfaktor för utvecklingen på Fårö. En fast förbindelse skulle kunna förbättra förutsättningarna för fastboende på Fårö, stärka det lokala näringslivet och den lokala arbetsmarknaden både på Fårö och i Fårösund. Inom ramen för Gotlands länsplan för regional transportinfrastruktur har Trafikverket utrett förutsättningarna för en förbättrad förbindelse - utvecklad färjedrift och bro - mellan Gotland och Fårö. Trafikverket konstaterar att alternativen är samhällsekonomiskt lönsamma och i varierande grad har positiva effekter för exempelvis kapacitet och tillgänglighet. Det är regionens uppfattning viktigt att en dialog vidare förs bl.a. om tidplan, genomförande och finansieringsmöjligheter.

För färjetrafiken finns i nuvarande och kommande avtal mellan staten och operatören inte något krav på att **reservhamn** ska finnas. För att klara Gotlands försörjning är en reservhamn högst angelägen, om eventualiteter som oljeutsläpp, haverier och annat skulle inträffa i Visby hamnområde. Avbrott i trafiken skulle mycket snabbt leda till svåra komplikationer för godstransporterna till och från Gotland. Till exempel livsmedelsförsörjningen bygger i hög grad på just in time leveranser och stora lager finns inte.

Men, Trafikverket tar i sammanhanget om de olika förutsättningarna i storstad, städer och landsbygd, även upp att **begränsade anslag** kan innebära tuffa **prioriteringar** i olika delar av landet. Samtidigt finns den relevanta uppfattningen att drift och underhåll måste prioriteras. Här är det realistiskt att de största stråken dominerar, där kan de största effektivitetsvinsterna göras. Men detta får dock inte gå ut över **angelägna satsningar utanför större stråk och städer**. Försämrad tillgänglighet överensstämmer inte med de transportpolitiska målen, det riskerar att öka regionala skillnader och begränsa förutsättningarna för tillväxt och utveckling.

Gotlands länsplan har en mycket begränsad ekonomisk ram, förutsättningar finns endast att genomföra mindre förbättringar. Den ekonomiska ramen har sedan länge varit alldeles för låg i förhållande till de behov som finns. **Länsplanernas anslag** behöver överlag **utökas**. Trafikverkets inriktningsunderlag betonar den potential som finns i åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel i de större städerna. Viktigt är att sådana satsningar även ska kunna göras i andra områden. Det är angeläget att resurser för detta kan tillföras de regionala planerna

Trafikverkets redovisade inriktning om att ta fram nya och fler styrmedel för att uppnå önskad samhällsutveckling mot **minskade utsläpp och minskad klimatpåverkan** är viktig för att få till ett förändrat resande- och transportbeteende. Åtgärder för beteendeförändring ligger till stora delar inom fyrstegsprincipens steg 1 och 2. Det är viktigt att utökade möjligheter ges för att jobba med klimatpåverkan i de regionala planerna.

Björn Jansson
Regionstyrelsens ordförande

Peter Lindvall
Regiondirektör