

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss. Trafikverkets inriktningsunderlag för det framtida transportsystemet.

Region Gotland har fått tillfälle att lämna synpunkter på Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037. Utöver detta yttrande hänvisas till det gemensamma remissvar som lämnas in inom ramen för det storregionala transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits, mellan länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland.

Synpunkter

Gotlands förutsättningar skiljer sig från övriga regioners. Havet är vår landsväg och flygtrafiken vår snabbjärnväg. Täta, säkra och snabba överfarter med flyg och färja är avgörande för att det ska gå att bo, leva och verka på ön. Trafiken till och från Gotland måste ses som en del i den nationella infrastrukturen.

Färjetrafiken är det enda alternativet för godstransporter till och från Gotland. I inriktningsunderlaget uppmärksammas den sårbarhet som avsaknad av reservhamn på Gotland därmed innebär. Detta kan inte nog understrykas. Behovet av reservhamn har påtalats under flera år och planomgångar. Trafikverket föreslår i inriktningsunderlaget att en knapp miljard årligen ska sättas av för åtgärder som stärker beredskap och bidrar till ökad samhällssäkerhet. Reservhamn på Gotland borde kunna ingå som en del av det.

Flygtrafiken har detta pandemiår utsatts för stora påfrestningar. För Gotland är det avgörande med fortsatt regelbunden trafikering på Visby flygplats. Dels för att möta det behov som finns hos arbetspendlare och övriga resenärer och dels för att möjliggöra viktiga transporter. Det senare handlar just nu särskilt om sjukvårdens behov av att kunna skicka prover på tider som fungerar för verksamheten. Flygbolagens snabbt förändrade utbud i kombination med att alla flygbolag inte har fullständiga tillstånd gör att situationen för sjukvården blir svårhanterlig. Förutsättningar att kunna tillgodose sjukvårdens behov av transporter är avgörande för att minimera belastningen på sjukvården och konsekvenserna i samhället.

För Gotland är det viktigt med regelbunden flygtrafik till huvudstadsområdet som möjliggör att enkelt, billigt, snabbt och miljövänligt kunna ta sig till Stockholms centrum och som erbjuder många anslutningar till andra flyg, både utrikes och inrikes. Bromma flygplats fyller, med sin geografiska placering, kortare flygtid och snabba flygplatshantering, en funktion för Gotland som Arlanda i dagsläget inte kan leva upp till. I dag finns inte heller förutsättningar för Arlanda att ta hand om alla de inrikes flyglinjer som under normala förutsättningar trafikerar Bromma flygplats. En nedläggning av Bromma flygplats vore därmed skadligt för Gotlands samhälle och näringsliv, liksom för kommunikationerna.

I inriktningsunderlaget avhandlas Trafikanalys rapport om elflyg. Gotland bör vara en av de första destinationerna för elflyg i kommersiell trafik. Det eftersom resan över hav inte går att göra med fossilsnåla trafikslag som tåg eller elbil. Gotland är dessutom utsedd till energipilot som ska gå före i omställningen till fossilfrihet.

Som energipilot välkomnar vi det stora utrymme som klimatfrågan fått i inriktningsunderlaget. De åtgärder som tillsammans kan göra att klimatmålen för transportsektorn nås på ett kostnadseffektivt sätt är dock alla behäftade med risker och kanske särskilt för landsbygden. De fördelningspolitiska effekter som skulle bli resultatet om Trafikverkets åtgärder infördes måste balanseras upp med andra åtgärder. Det är givet att omställningen kommer att komma med en kostnad, men denna bör inte belasta landsbygden i större utsträckning än övriga delar av landet.

Mot bakgrund av behovet av omställning bör det vara prioriterat att arbeta med åtgärder som kan förändra resandebeteenden och främja byten till fossilfria eller klimatvänliga transportslag. Denna typ av åtgärder ligger till stora delar inom fyrstegsprincipens steg 1 och 2. Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att de ”ser positivt på en fortsatt utveckling av tydliga regeringsuppdrag i syfte att kunna genomföra effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering”. Vi efterlyser ett sådant tydligt ställningstagande från regeringens håll.

En av Trafikverkets huvudslutsatser i inriktningsunderlaget är att en större andel av planen bör vikas till underhåll av befintligt vägnät. Det skulle möjliggöra att upprätthålla en god standard på transportinfrastrukturen även i lågtrafikerade områden och är därför en viktig landsbygdsfråga. Likaså är det i linje med de transportpolitiska målen om tillgänglighet i hela landet. En hög andel av Gotlands befolkning bor på landsbygden och boendet är utspritt över ön. Snabb och säker framkomlighet på det gotländska vägnätet är därför viktigt för den regionala utvecklingen. Vid ett eftersläpande underhåll riskeras såväl försämrad trafiksäkerhet som förlängda restider till följd av hastighetsnedsättningar. En sådan utveckling skulle vara negativ för arbetspendlingen och därmed riskera att påverka både näringslivsutvecklingen och möjligheten att bosätta sig över hela ön. Även infrastrukturen kring vägnätet är angelägen för att kunna säkerställa tillgänglighet och framkomlighet. Det gäller inte minst belysningen längs det statliga vägnätet som är en avgörande landsbygdsfråga.

De ekonomiska ramarna för transportinfrastrukturplaneringen är inte tillräckliga för att möta de behov som finns i termer av nyinvesteringar och underhåll. Detta riskerar enligt Trafikverket bland annat att leda till att angelägna investeringar på landsbygden inte blir av. Mot bakgrund av detta ställer sig Region Gotland bakom Trafikverkets slutsats att de nya stambanorna bör finansieras utanför nationell plan.

För Gotlands del har länsplanen länge haft en mycket begränsad ram, vilket gjort att många investeringsbehov behövt stå tillbaka. Under en längre tid har inte behov och brister kunnat åtgärdas, samtidigt har också nya behov tillkommit. Trafikverket bedömer i inriktningsunderlaget att länsplanerna bör vara fortsatt prioriterade, eftersom det finns stora behov inom den del av transportsystemet som länsplaneupprättarna ansvarar för. Samtidigt föreslås ingen förändrad fördelning av medel mellan nationell plan och länsplanerna. För att säkerställa tillgänglighet och framkomlighet på det gotländska vägnätet, understödja den regionala utvecklingen och möjligheten för företagare och näringsliv, boende och besökare också på Gotland behövs utökade ekonomiska medel i länsplanen.

Region Gotland instämmer i Trafikverkets bedömning att riskerna med en sextonårig planperiod överskrider nyttorna och förespråkar att planperioden bestäms till 2022-2033.

Vi ser fram emot en fortsatt god dialog med Trafikverket och regeringen i denna fråga, både som enskild region och inom ramen för samarbetet inom En Bättre Sits.

Eva Nypelius
Regionstyrelsens ordförande

Peter Lindvall
Regiondirektör