

Kommunstyrelsen

Lena Johansson

Er beteckn:N2009/6374/IR

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Nationell plan för transportsystemet 2010-2021

Näringsdepartementet har gett Gotlands kommun tillfälle att lämna synpunkter på förslaget till nationell plan för transportsystemet 2010 - 2021.

Gotlands kommuns synpunkter har tyngdpunkten på förslag som kan stärka transportinfrastrukturen och kommunikationerna till fördel för den regionala tillväxten och utvecklingen på Gotland. Med samma motiv lämnas också synpunkter på i vilka avseenden planen enligt vår uppfattning behöver kompletteras.

Gotland har som ö förutsättningar som skiljer sig från andra svenska regioner. Förbindelserna med omvärlden är en nyckelfråga och färje- och flygförbindelserna är avgörande för utvecklingen. Trafiken till och från fastlandet är Gotlands väg, tunnel, bro och/eller järnväg. Ö-läget är både en tillgång och en möjlighet men för att kompensera för de nackdelar som finns, krävs en mycket god tillgänglighet – särskilt i pris, turtäthet och res- och transporttid. Även Gotlands vidare kopplingar till de nationella och internationella trafiksystemen är givetvis en strategisk faktor liksom vikten av att förbättra trafiksituationen på Gotland.

För Gotlands del syns i underlaget till den nationella planen få direkt riktade insatser som kan bidra till att utveckla Gotland. Mot den bakgrunden, och genom Gotlands situation och de behov av förbättringar som finns, ser vi det som naturligt och nödvändigt att det blir möjligt att inom den nationella planen även genomföra särskilda satsningar för Gotland.

I planförslaget nämns utbyggnaden av Nynäsbanan och väg 73 som åtgärder som förbättrar tillgängligheten också till Gotland. Att dessa satsningar kommer till stånd är givetvis mycket angeläget för resor och transporter till och från Gotland på den norra färjelinjen.

Däremot ser infrastruktursituationen i sydöstra Sverige och för den södra färjelinjen, sämre ut. Här behövs förbättringar, särskilt för att kunna resa kollektivt. Kommunikationerna till och från Gotland måste bättre kunna knytas till nationella och internationella trafiksystem.

Dock sägs i planen att den omfattar andra typer av åtgärder som förbättrar förutsättningarna för transporter på Gotland. Det gäller åtgärder på de regionala vägarna och omfattar, enligt planen, områdena Drift och underhåll, Sektorsåtgärder och Miljöinvesteringar. Vi instämmer i att detta skulle vara positivt för Gotland men förutsätter att detta även gäller åtgärdsområdet Trimning och effektivisering av transportsystemet för tillväxt och klimat och då särskilt åtgärder för ett ökat kollektivtrafikresande.

Strategin för användningen av medlen för drift och underhåll med dess indelning i olika vägtyper och målnivåer för standard får inte innebära att standardkraven blir lägre på regionala vägar. Det gäller särskilt för vägar viktiga för pendling och transporter i mindre regioner med lägre trafikvolymer.

För Gotlands del är snabb och säker framkomlighet på de gotländska vägarna en mycket viktig fråga för att fortsatt kunna utveckla näringslivet och kunna öka boendet över hela Gotland. Målsättningen om att kunna utveckla länsvägarna till snabba och säkra matarvägar behöver uppnås för att krympa avstånden på Gotland. Även på Gotland finns, som i andra regioner, givetvis behovet att utveckla transportsystemet så att det blir lättare att t.ex. pendla till arbetsplatser. I det sammanhanget vill vi ta upp förslaget till nya hastighetsgränser. I kommunens remissvar poängterades att grunden för resor och transporter är det statliga vägnätet och att det måste kunna hålla en mycket god standard. I remissvaret förutsattes att statliga medel i sin helhet tillskjuts för att genomföra trafiksäkerhetshöjande åtgärder med anledning av hastighetsöversynen. I remissvaret sades också att kommunen förutsätter att innan eventuella förändringar genomförs, att beslut på tidplan, förslag till åtgärder och hur dessa ska finansieras kan presenteras och redovisas till Gotlands kommun. Gotland kan inte riskera att vägar som får en hastighet på 80 km i timmen inom några år får 70 km i timmen för att nödvändiga förbättringar inte har genomförts.

En annan del i det statliga vägnätet är färjeförbindelsen till Färö. Utvecklingen på Färö och norra Gotland skulle gynnas av att färjan ersattes

med en bro. Förutsättningarna för att på ett samhällsekonomiskt lönsamt sätt genomföra detta föreslås utredas. Blir en förbindelse till Fårö aktuell förutsätts att kostnaderna inte behöver täckas genom medel från länsplanen.

De enskilda vägarna har stor betydelse för näringsliv och boende på landsbygden och är en viktig del för att fortsatt kunna utveckla dessa delar av Gotland. Framtiden för de enskilda vägarna är en viktig fråga för det gotländska samhället. Vi ser positivt på att planen inrymmer möjligheter att förbättra standarden på det enskilda vägnätet. För Gotlands del är bl.a. åtgärder för ökad bärighet väsentliga.

En del i att förbättra kommunikationerna till och från Gotland är förbättringar i hamnarna på Gotland. Förändringarna mot en ökad godshantering i Klintehamns hamn gör att farleden måste göras bredare och djupare, detta bör kunna inrymmas i den nationella planen.

I förslaget till nationell plan nämns också det utredningsuppdrag Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser haft kring Gotlandstillägget. Nyligen presenterade Tillväxtanalys – d.v.s. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar - sin rapport: "Gotlandstillägget – en otidsenlig reglering?" Tillväxtanalys anser att en lämplig tidpunkt för att avskaffa dagens system kan vara i samband med den nya avtalsperioden för färjetrafiken från 2015. Fram till dess menar Tillväxtanalys att det är viktigt med en avreglering under ordnade former och att olika åtgärder för att förbättra förutsättningarna för konkurrens vidtas. Några övergripande synpunkter kring förslagen är en positiv inställning till ökad konkurrens, att systemet avvecklas och att det sker med en relativt lång tidshorisont. I den fortsatta processen måste en konstruktiv dialog föras om insatser för en förbättrad konkurrens, infrastruktur och eventuella subventioner. Skulle behov av subventionering uppstå är kopplingen till det nya avtalet för färjetrafiken från år 2015 riktig.

Kommunstyrelsen

Eva Nypelius
ordförande

Bo Dahllöf
regiondirektör