

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regeringskansliet**Remiss. Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen
2026–2037****Sammanfattning**

Region Gotland vill sammanfattningsvis framhålla följande synpunkter:

- Färjetrafiken till och från Gotland måste ses som en del i den nationella infrastrukturen och i nationell plan hanteras i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. Trafikanalys förslag att finansiera Gotlandstrafiken via nuvarande anslag *1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur* eller *1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* bör utredas vidare.
- För att nå klimatmålet för transportsektorn måste staten ställa mer offensiva krav på omställning till förnybara bränslen i färjetrafiken till och från Gotland.
- Region Gotland är positiv till ett fokus på underhåll i nationell plan.
- Gotland behöver en ökad framdrift i länsplanarbetet genom en högre tilldelning av statliga ekonomiska medel och genom att Trafikverket genomför fler åtgärdsvalsstudier på det gotländska vägnätet.

Yttrande

Region Gotland har getts möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för planperioden 2026–2037. Rubrikerna i remissvaret motsvarar rubrikerna till de avsnitt i planförslaget som kommenteras.

Utöver detta yttrande hänvisas till det gemensamma inspel som lämnas in inom ramen för det storregionala transportpolitiska samarbetet En Bättre Sats, mellan länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland.

Generella synpunkter

Gotland har inga nationella stamvägar och ingen järnväg som omfattas av nyinvesteringar i nationell plan. Däremot har Gotland färjetrafik som i praktiken har funktionen av en broförbindelse – det är Gotlands väg till övriga Sverige. Gotlandstrafiken ligger idag i anslag *1:7 Trafikantal*, det vill säga utanför nationell plan. Trafikanalys skrev 2012 rapporten *Användning och styrning av anslaget till trafikantal* (Rapport 2012:5). I den skriver de angående färjetrafiken bland annat att:

"Gotlandstrafiken kan inte hanteras i ett system vars huvudprincip är att reducera tillgänglighetsbrister. Hanteringen av Gotlandstrafiken följer inte de principer som satts upp för övrig upphandlad trafik. Trafiken till Gotland bör därför i första hand ses som en ersättning för en fast förbindelse och metodmässigt hanteras mer i linje med andra infrastrukturfrågor. Trafikanalys förslag är att flytta Gotlandstrafiken till utgiftsområde 22, anslag 1:1 Väghållning. Anslaget till väghållning ger mer handlingsutrymme vad gäller alternativa sätt att stödja Gotlandstrafiken. Enligt Trafikanalys bör Gotlandstrafiken behandlas i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur, i den meningen att Gotlandstrafiken fungerar som en ersättning för en broförbindelse." Rapporten är inte ny, men faktum kvarstår alltså att Gotlandstrafiken idag inte hanteras i linje med vad dess funktion kräver. Efter 2012 har strukturen för anslagen gjorts om. Anslag 1:1 Vägghållning har ersatts med två nya huvudanslag: 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur och 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur. Frågan om att flytta finansieringen av Gotlandstrafiken till ett av de anslagen bör utredas vidare.

Idag är en av de största utmaningarna för Gotland de priser som råder i den upphandlade färjetrafiken, och som gör att många – gotlänningar och besökare – inte har möjlighet att åka till eller från Gotland. För näringslivet utgör höga fraktpriiser ett hinder för möjligheten att konkurrera på lika villkor med företag i andra delar av landet. På kort sikt är det nödvändigt med någon form av statlig kompensation för att råda bot på dessa priser. Trafikverket eller av regeringen utpekad myndighet bör uppdras att utforma lämplig modell för stöd som kommer gotlänningar, gotländskt näringsliv och besökare till del i form av minskade biljettkostnader för resor och transporter med färjetrafiken. Region Gotland vill även uppmana regeringen att införa en nationell princip som garanterar likvärdig tillgänglighet mellan ö och fastland. Danmark har valt att se färjetrafiken som en del av vägnätet genom den så kallade landsvägsprincipen, medan Sverige i dag saknar en motsvarande övergripande princip. En sådan inriktning skulle stärka den nationella sammanhållningen och skapa långsiktiga och rättvisa villkor för boende och företag på Gotland.

Färjetrafiken har betydelse ur flera perspektiv. Gotland ingår som en av åtta regioner i Mälardalsrådets storregionala transportpolitiska samarbete En Bättre Sits. Inom ramen för samarbetet har en gemensam systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen tagits fram. Systemanalysens regionala och samhällsekonomiska nyttor, såväl som dess effekter ur ett beredskapsperspektiv har analyserats av externa konsulter. Här dras bland annat slutsatsen att förbättrad färjetrafik till Gotland skulle ge både samhällsekonomiska nyttor, genom effektivare transporter mellan ön och fastlandet, och regionala nyttor, i form av högre arbetsinkomster och fastighetsvärden till följd av bättre koppling mellan arbetsmarknader och bostäder på Gotland och fastlandet. Än viktigare är kanske att färjetrafiken till Gotland pekas ut som av stor försvarsstrategisk betydelse och som en hörnsten i totalförsvaret. I analysen står bland annat: *"Gotlands geografiska läge mitt i Östersjön gör ön till ett av Sveriges mest strategiska territorier ur totalförvars- och säkerhetsperspektiv. Den som kontrollerar Gotland kontrollerar i praktiken stora delar av Östersjöområdet – vilket innebär att tillförlitlig tillgänglighet till ön är en nationell säkerhetsfråga. En robust och väderoberoende färjetrafik är därför inte bara en regional angelägenhet, utan en kritisk komponent i Sveriges krisberedskap. [...] Att garantera Gotlands tillgänglighet i fredstid, kris och krig stärker både det civila samhällets motståndskraft och Försvarsmaktens handlingsfrihet. Det är ett tydligt exempel på hur civila investeringar i infrastruktur direkt bidrar till totalförsvarets förmåga. För invånare, näringsliv och turism utgör färjetrafiken en ekonomisk och social livlina – men i bredare perspektiv är den också en grundbult i svensk suveränitet och försvarsvilja i Östersjöregionen."* (citrat ur Beredskapsperspektiv på prioriteringarna i Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen, Sweco, daterad 2025-08-19).

Mot bakgrund av regeringens direktiv som understryker vikten av att totalförsvarets behov beaktas i nationell plan är ovan analys särskilt relevant.

I dokumentet *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030*, som är framtaget av Försvarsmakten och MSB, framgår att infrastrukturen är både ett mål för angrepp och en absolut nödvändighet för att upprätthålla vårt försvar. Det gäller transport av försvarsutrustning och förband men även civil förflyttning av samhällsviktiga funktioner. Nationell plan för transportinfrastruktur behöver hantera både de civila behoven och totalförsvarets behov. Medlemskapet i NATO innebär högre krav på robust transportinfrastruktur än vad Sverige har idag, Region Gotland vill poängtera att färjetrafiken till och från Gotland är en viktig del i Sveriges totalförsvar. Region Gotland vill vidare lyfta vikten av att arbetet med en reservhamn för den gotländska färjetrafiken fortgår enligt plan.

2.4 Trafiksäkerhet och klimat

Region Gotland är positiva till Trafikverkets färjerederis planerade omställning till elektrifierade färjor och ser fram emot att kunna resa fossilfritt mellan Gotland och Fårö. Samtidigt är Region Gotland bekymrade över slutsatsen i miljökonsekvensbeskrivningen, att det nationella målet om 70 procents minskning till 2030 inte nås. Inte bara klimatmålet till 2045 utan även det till 2030 bör vara en självklar utgångspunkt för den nationella planen och med 1,7 miljarder kronor att planera för bör det finnas större möjligheter att verka för åtgärder som bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle, och på så sätt påverka utsläppen, än vad Trafikverket gör gällande i sina skrivningar.

Vad gäller utsläppen från färjan till och från Gotland så ligger de utanför Region Gotlands rådighet, men inom statens. Region Gotland ser gärna att staten och Trafikverket går före och offensivt visar vägen genom att ställa krav på omställning till förnyelsebara bränslen för minskade utsläpp i Gotlandstrafiken. Det är inte bara Trafikverkets färjerederis färjor som behöver ställa om.

6.1 Vägsystemet

Region Gotland välkomnar satsningen på vidmakthållande väg. Underhåll av det regionala vägnätet är viktigt ur ett landsbygdsperspektiv och det skapar säkrare, tryggare och mer framkomliga vägar. Det behövs fortsatt andra och fler åtgärder för att öka trafiksäkerheten på det gotländska vägnätet, inte minst för oskyddade trafikanter, utan att för den sakens skull försämra tillgängligheten för boende i landsbygd.

Region Gotland ställer sig också positiv till medel till klimatanpassningsåtgärder såväl som att hela det statliga vägnätet öppnas för BK4 under planperioden. Det möjliggör utvecklingen av längre och tyngre lastbilar, vilket kan leda till färre fordon på vägarna.

Gotland har ett utbrett enskilt vägnät som behöver underhållas och utvecklas. De enskilda vägarna nyttjas av boende och näringsidkare längs vägarna, men på Gotland är de också i stor utsträckning nödvändiga för möjligheten att ta sig till målpunkter viktiga ur ett rekreations- och besökarperspektiv. Liksom Trafikverket, konstaterar Region Gotland att också totalförsvaret har ett stort intresse i att det enskilda vägnätet fungerar.

Vägsamfälligheter saknas i stor utsträckning på Gotland. Region Gotland samordnar idag underhållet av enskild väg och täcker upp den andel medel som bidraget ur nationell plan inte täcker. Det samtidigt som Region Gotlands skattemedel ska täcka alla övriga utgifter som en kommun och region har. Det är positivt att medlen till enskilt vägnät ökar i förslaget till nationell plan. För Gotlands del hade det dock

behövt finnas större möjligheter att få full kostnadstäckning för underhållsåtgärder. Detta i ett led att skapa förutsättningar för ett framtida överlämnande av enskilda vägar till markägare och samfälligheter. Det skulle bättre möjliggöra upprätthållande av vägarnas funktion och också underlätta i processen av bildandet av vägsamfälligheter där de idag saknas. Bildande av vägsamfälligheter skulle i sin tur möjliggöra för framtida utveckling av det enskilda vägnätet.

7.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Gotland har en stor säsongsvariation i antal personer som befinner sig på ön. Under några månader varje år är belastningen på det gotländska vägnätet särskilt stor. Detta borde ha betydelse för fördelningen av ekonomiska medel i länsplanen. Region Gotland har i särklass minst länsplan i landet vilket sätter sina tydliga begränsningar för vilken typ av åtgärder som kan genomföras i gotländsk transportinfrastruktur. Samtidigt har Trafikverket haft svårt att upparbeta tilldelade medel. Region Gotland vill understryka vikten av att tillräckliga resurser säkerställs för att möta behovet av nödvändiga utredningar såväl som genomförande av åtgärder. Region Gotland önskar att Trafikverket prioriterar att genomföra fler åtgärdsvalsstudier på Gotland, som leder till fler förslag på åtgärder möjliga att planera in för genomförande. Det råder inte brist på utredningsbehov. Sedan juni 2025 har Region Gotland exempelvis en regional cykelplan med utpekade prioriteringar för utbyggd cykelinfrastruktur. Detta kommer att generera kostnadsdrivande – men viktiga och välmotiverade – åtgärder som kommer att kräva mer pengar till länsplanerna framöver.

Region Gotland vill dessutom tillägga att för att möjliggöra en effektiv transportplanering behöver regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i alla fyrstegsprincipens steg, och inte bara som idag steg 3- och 4-åtgärder.

En bro mellan Gotland och Fårö är en samhällsekonomiskt lönsam lösning som skulle stärka förutsättningarna för såväl boende som lokalt näringsliv och som Region Gotland har tagit ställning för i översiktsplan Vårt Gotland 2040. Men med Trafikverkets praxis avseende lånevillkor kommer inte en bro att kunna byggas, om inte Region Gotland själv står för stora delar av finansieringen. Det är orimligt att förutsätta att Region Gotland ska finansiera ett statligt åtagande i den storleken, allra särskilt mot bakgrund av storleken på Gotlands länsplan. Lånevillkoren för broinvesteringar som ersätter färja behöver ändras.

10.1 Leveransförmåga, Elektrifiering, digitalisering och automatisering effektiviserar transportsystemet

Trafikverket lyfter i ett kort resonemang utvecklingen av elflyg och de oklarheter i ansvarsfrågor rörande laddinfrastruktur och flygplatsutformning som fortfarande råder. Region Gotland anser att staten bör arbeta för att underlätta implementeringen av elflyg genom att lösa ut den typ av frågeställningar Trafikverket lyfter. I övrigt noterar Region Gotland att flygtrafikens roll inte behandlas särskilt ingående i planförslaget. Flygtrafiken är viktig ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv. Resor som fungerar effektivt över kommun- och länsgränser är avgörande för den regionala utvecklingen och i detta är givetvis flyget viktigt. För oss som Sveriges enda ö-region är det helt nödvändigt.

Regionstyrelsen

Meit Fohlin
Ordförande Regionstyrelsen

Stefan Hollmark
Regiöndirektör

