

Mottagare
Regionstyrelsen

Remiss gällande Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, rapport 2024:003

Förlag till beslut

- Regionstyrelsen beslutar att överlämna bifogat förslag till yttrande till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Sammanfattning

Trafikverket har på regeringens uppdrag upprättat ett inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037. Inriktningsunderlaget utgör underlag till regeringens infrastrukturproposition, som kommer att innehålla förslag till riksdagen om ekonomiska ramar och inriktning för den nya planperioden. Ny nationell plan och nya länsplaner väntas fastställas i början av 2026.

Inriktningsunderlaget remitterades till Region Gotland och övriga remissinstanser den 15 januari 2024 och remisstiden löper till den 15 april 2024. Utöver bifogat förslag till yttrande deltar Region Gotland även i det yttrande som lämnas in inom ramen för det storregionala transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits, mellan länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland.

Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Trafikverket redovisar förslag till medelsfördelning för samma planeringsram som nu gällande plan, 959 miljarder kronor i 2023 års prisnivå. Samt för fyra alternativa ramnivåer, där ramen ökas och minskas med 10 respektive 20 procent. Trafikverkets sammantagna slutsats är att det skulle behövas omkring 15 procent ökad ram för att både bibehålla infrastrukturens funktionalitet och genomföra investeringarna i gällande plan i planerad takt. Om utrymme ska finnas för nya satsningar behöver ramen ökas ytterligare.

Vad gäller länsplaneramarna har Trafikverket, som utgångspunkt för den nya planperioden, räknat med samma ekonomiska ramar som i gällande plan. Vid en utökning av den totala planeringsramen med 10 eller 20 procent föreslår Trafikverket även utökade medel till länsplanerna.

Förslaget till yttrande tar särskilt upp att färjetrafiken till och från Gotland bör ses som en del i nationell infrastruktur, vikten av framdrift i frågan om tillskapande av reservhamnskapacitet på Gotland, ett önskemål om offensivare klimatkrav i färjetrafikupphandlingen, att det är positivt med ett fokus på underhåll, samt att Gotland behöver mer medel i länsplan.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har på regeringens uppdrag upprättat ett inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037. Inriktningsunderlaget utgör underlag till regeringens infrastrukturproposition. Infrastrukturpropositionen kommer att innehålla förslag till riksdagen om ekonomiska ramar och inriktning för den nya planperioden. Efter riksdagsbeslut om ekonomiska ramar kommer Trafikverket att få i uppdrag att ta fram ett förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen. Parallellt med detta erbjuds regionerna att ta fram förslag till nya länsplaner. Ny nationell plan och nya länsplaner väntas komma att fastställas i början av 2026.

Inriktningsunderlaget remitterades till Region Gotland och övriga remissinstanser den 15 januari 2024 och remisstiden löper till den 15 april 2024. Utöver bifogat förslag till yttrande deltar Region Gotland även i det yttrande som lämnas in inom ramen för det storregionala transportpolitiska samarbetet En Bättre Sats, mellan länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland.

Inriktningsunderlagets utgångspunkter

Trafikverket anger som vägledande utgångspunkter för inriktningsunderlaget ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna. Inriktningsunderlaget bygger på regeringens och EU:s mål, inriktningar och beslutade strategier och bedömningar av den långsiktiga utvecklingen av en rad omvärldsfaktorer, till exempel ekonomi, demografi och teknisk utveckling.

Förväntad trafikutveckling

Trafikverkets prognoser tyder på en fortsatt ökning av resande och godstransporter, i linje med hur det sett ut historiskt. Sjötransporterna väntas minska på grund av en minskande import av oljeprodukter. Bilresandet väntas även fortsatt stå för en dominerande del av personresandet. Trafikverkets prognoser visar på en ökning av bilresande med omkring 25 procent till 2040 (räknat i personkilometer). Ökningen drivs framför allt av ökande befolkning och ekonomisk tillväxt, men dämpas av en större befolkningsandel i större städer. Trafiken ökar framför allt kring de större städerna, där befolkningsökningen är störst.

I underlagsrapporten *Transporterna i Sverige – nuläge och prognoser* redovisas bland annat en prognos för befolknings- och sysselsättningsutveckling perioden 2017–2040. Det anges att befolkningsutvecklingen är grunden för trafikprognosen och den enskilt viktigaste förutsättningen. För Gotlands län är prognosen negativ både avseende sysselsättningsutveckling och befolkningsutveckling. Det samtidigt som SCBs befolkningsprognos visar på en positiv utveckling samma period.

Underhåll av befintlig infrastruktur

Kommande stora infrastrukturinvesteringar till trots kommer det allra mesta av morgondagens trafik att nyttja dagens infrastruktur. Trafikverket menar därför att hur vi underhåller den infrastruktur som redan finns blir avgörande. Det är samhällsekonomiskt lönsamt att bibehålla dagens funktionalitet och återta det eftersatta underhållet i väg- och järnvägsnätet. Att upprätthålla funktionaliteten bedöms även ge ett positivt bidrag till trafiksäkerhetsmålet.

Samtidigt har underhållsmedlen under lång tid varit lägre än vad som krävts för att hålla infrastrukturen i gott skick, vilket har lett till att det eftersatta underhållet ökat. Trafikverket anger att det hittills framför allt har märkts genom att kostnaderna för akut underhåll ökat, men även att infrastrukturens funktion märkbart försämras allt eftersom.

Risker och hot mot transportsystemets funktionalitet

I inriktningsunderlaget anges att allt större insatser krävs för att stärka krisberedskap och krishantering. Redan idag är klimatförändringarna en utmaning för delar av infrastrukturen, och detta bedöms bli än mer påtagligt framöver genom ökad nederbörd, kraftiga skyfall och värmeböljor. Risken för cyberattacker och andra sabotage ökar, och därmed likaså vikten att kunna stå emot den typen av störningar.

Måluppfyllelse

Tillgänglighet

Genom effektivare användning av infrastrukturen ökar tillgängligheten. I inriktningsunderlaget lyfts flera konkreta exempel på hur effektiviteten i systemet kan öka. Det kan exempelvis handla om att möjliggöra för längre och tyngre lastbilar genom BK4-åtgärder, det vill säga åtgärder för att upplåta en större del av vägnätet till en högre bärighetsklass. Andra exempel som lyfts är ändrad trafiklagstiftning som tillåter cyklister att cykla mot enkelriktat, och bättre utformade priser på transporter.

Elektrifiering, digitalisering och automatisering bedöms leda till att infrastrukturen inom alla trafikslag kan nyttjas effektivare exempelvis genom informations- och delningstjänster, möjlighet till effektivare trafikledning, drift och underhåll. Samtidigt bedömer Trafikverket att dessa tre processer sammantaget kommer att leda till en ökad transportefterfrågan, bland annat eftersom elektrifierade fordon är billigare att använda och att processerna sannolikt förbättrar förutsättningarna för resande och transporter.

I landsbygder är grundläggande tillgänglighet avgörande för att näringsliv och boende ska fungera. Trafikverket lyfter därför att det är viktigt att satsa på underhåll även av lågtrafikerade statliga vägar, liksom på bidrag till enskilda vägar, även när trafikflödena är så små att det inte går att motivera satsningarna utifrån samhällsekonomisk lönsamhet. Att bibehålla infrastrukturens funktionalitet bedöms vara särskilt viktig för tillgänglighet på landsbygden.

Klimatmål

Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det långsiktiga målet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, vilket innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip behöver vara noll senast 2045.

Om transportsektorns klimatmål för 2030 ska nås behövs ytterligare styrmedel. Elektrifiering av transportsystemet bedömer Trafikverket vara den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen ner till noll, men i prognoserna antas redan en hög takt på elektrifieringen och det är därför svårt att nå ännu längre med elektrifiering till 2030. Trafikverket bedömer det istället nödvändigt med en högre andel fossilfria drivmedel än den nu beslutade reduktionsplikten, om Sverige ska nå det nationella transportmålet för 2030 och sannolikt även för att nå det så kallade ESR-betinget, som är ett tvingande EU-mål. Trafikverket anger fossilfria drivmedel som en nödvändig övergångslösning för vägtrafiken och en mera långsiktig lösning för sjö- och luftfart.

Trafiksäkerhet

Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030 (jämfört med medelvärdet för 2017–2019), att antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030, och att antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska minska med minst 25 procent till år 2030.

Till 2030 ska hastighetsanpassningar genomföras till max 80 km/h på vägar som inte är mötesseparerade. Särskilt på landsbygden med långa avstånd kan restiderna därmed öka. Trafikverket understryker behovet av satsningar på mötesseparering av vägar, särskilt på det regionala vägnätet och föreslår till regeringen att de bör tydliggöra i direktivet till länsplaneupprättarna att detta bör prioriteras. De anger vidare att det vore önskvärt med generellt ökade medel i länsplanerna för trafiksäkerhetssatsningar.

Andra trafiksäkerhetssatsningar som lyfts är anpassning av hastighetsgränser och utveckling av systemet med automatiska trafiksäkerhetskameror (ATK) för att kunna övervaka hastigheten längs med sträckor. Trafikverket anger också att det behövs nya trafiksäkerhetsåtgärder för att skydda gående och cyklister, exempelvis fler gator med hastighetsgräns 30 eller 40 km/h. Trafikverket bedömer sammanfattningsvis att det behövs utökade medel för att nå trafiksäkerhetsmålet för 2030.

Miljö och biologisk mångfald

I direktivet till inriktningsplaneringen anges att infrastrukturens påverkan på den biologiska mångfalden ska beaktas. Under denna punkt lyfter Trafikverket bland annat möjligheter kopplade till det enskilda vägnätet, vars omfattning är fyra gånger större än det statliga. Att gynna den biologiska mångfalden och bekämpa invasiva arter där är angeläget och potentiellt kostnadseffektivt. Trafikverket skriver att förutsättningar bör utredas för att utveckla befintligt system för ekonomiskt stöd till enskilda väghållare så att stöd även kan ges för åtgärder som stärker viktiga natur- och kulturvärden.

Genomförandeförmåga

Under en längre tid har Trafikverket haft problem med att projekt blir kraftigt fördröjade och försenade. I inriktningsunderlaget resonerar Trafikverket om hur produktiviteten och kostnadseffektiviteten kan öka och hur kostnadsstyrningen och planeringsprocessen förbättras. Trafikverket beskriver hur det har utvecklats en praxis i infrastrukturplaneringen som innebär att det är sällsynt att investeringsobjekt utgår ur den nationella planen när de väl kommit med, även om kostnaderna visar sig bli högre eller andra omständigheter förändras. I rapporten lämnas förslag på hur planeringssystemet återigen kan fungera mer som det var tänkt från början. Trafikverket skriver att ej byggstartade projekt bör kunna omprövas om förutsättningarna förändras.

Till genomförandeförmåga hör också behovet av en tryggad kompetensförsörjning. Det råder kompetensbrist inom hela infrastruktursektorn och de flesta aktörer vittnar om att de har svårt att rekrytera den kompetens de behöver. Likaså behövs en stärkt beredskapsförmåga också i transportsystemet.

Ramfördelning

Trafikverket redovisar förslag till medelsfördelning för samma planeringsram som nu gällande plan, 959 miljarder kronor i 2023 års prisnivå. Samt för fyra alternativa ramnivåer, där ramen ökas och minskas med 10 respektive 20 procent. Det som skiljer mellan de olika inriktningarna är hur stora anslagen är till vidmakthållande, namngivna investeringar, trimnings- och miljöåtgärder samt länsplaner. Övriga poster (bland annat pågående investeringar, bidrag och räntor) är lika i alla inriktningar.

Trafikverkets sammantagna slutsats är att det skulle behövas omkring 15 procent ökad ram för att bibehålla infrastrukturens funktionalitet och genomföra investeringarna i gällande plan i planerad takt. Om utrymme ska finnas för nya satsningar behöver ramen ökas ytterligare.

Vid en oförändrad ramnivå krävs hårda prioriteringar, då det inte är möjligt att både upprätthålla en god funktionalitet i infrastrukturen och genomföra de investeringar som finns i gällande nationell plan i planerad takt. Trafikverket bedömer att det eftersatta underhållet vid den nya nationella planens start 2026 kommer att vara 29 miljarder för väg och 76 miljarder för järnväg. Vid en sänkt ramnivå skulle underhållsskulden öka än mer.

Vad gäller länsplaneramarna har Trafikverket, som utgångspunkt för den nya planperioden, räknat med samma ekonomiska ramar som i gällande plan. Samtidigt framhåller Trafikverket att länsplanerna fyller flera viktiga funktioner för att nå de transportpolitiska målen. Om den totala planeringsramen utökas med 10 eller 20 procent föreslår Trafikverket samma procentuella ökning av medel till länsplanerna.

Tabell 1. Föreslagen ramfördelning för fem ramnivåer.

	-20%	-10%	0%	+10%	+20%	Nuv. plan
Vidmakthållande väg, varav:	236	285	315	339	360	236
<i>Upprätthålla funktionalitet</i>	224	273	298	298	298	
<i>Återta eftersatt underhåll</i>	0	0	0	19	35	
<i>BK4-åtgärder</i>	12	12	17	22	27	
Vidmakthållande järnväg*, varav:	173	206	222	234	234	198
<i>Upprätthålla funktionalitet</i>	152	185	202	202	202	
<i>Återta eftersatt underhåll</i>	0	0	0	12	12	
<i>Signalsystem</i>	20	20	20	20	20	
Utveckling, varav:	356	369	418	478	554	522
<i>Pågående och bundna investeringar</i>	212	212	212	212	212	212
<i>Ej bundna investeringar</i>	0	0	38	88	153	142
<i>Trimnings- och miljöåtgärder</i>	39	45	50	55	61	50
<i>Länsplaner</i>	39	45	50	55	60	50
<i>Forskning och innovation</i>	8	9	10	10	10	10
<i>Planering, myndighetsutövning, stadsmiljöavtal, räntor, bidrag mm</i>	58	58	58	58	58	58
Driftstöd icke-statliga flygplatser	3	3	3	3	3	3
Totalt	767	863	959	1055	1151	959

* Banavgiftsintäkter tillkommer med 34 miljarder kr.

Trafikverkets sammanfattande slutsatser

Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Övrigt ur inriktningsunderlaget

Trafikverket anser att bättre statistik om turistresor är önskvärdt och nämner Gotland som en destination som ligger i topp om man ser till turister per capita. Turister har behov att både resa till, från och inom den valda destinationen. Särskilda utmaningar finns i transportsystemet kopplat till orter

och platser längre ut i kapillärerna, både vad gäller utbud, tillförlitlighet och infrastrukturens standard.

Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget frågan om finansiering av icke statlig reservinfrastruktur, exempelvis hamnar, och hänvisar till regeringsuppdrag (LI2023/02781) kopplat till utredning av reservhamnskapacitet på Gotland. Trafikverket efterfrågar ett förtydligande avseende finansiering för denna typ av åtgärder.

Trafikverket lyfter frågan om belysning längs vägnätet och att den idag på långa sträckor är ojämn och trafiksäkerhetsmässigt undermålig. Trafikverkets inriktning är att följa standard enligt Vägar och gators utformning (VGU), vilket innebär att antalet belysta sträckor kan reduceras samtidigt som nya anläggningar behövs vid ett antal gång- och cykelpassager samt i blandtrafik

Utvecklingen av flygplan med fossilfria drivmedel, exempelvis elflyg, tas upp i inriktningsunderlaget. Utmaningarna som beskrivs är bland annat krav på ny infrastruktur för att snabbt kunna ladda el- och vätgasflygplan och att det i dagsläget är oklart vad driftskostnaderna inklusive försäkringskostnaderna kommer att bli. Det finns en risk att omställningen kommer att hämmas av att lönsamheten i luftfarten inte är tillräcklig för att finansiera nödvändiga investeringar av laddinfrastruktur. Trafikverket bedömer därför att ett statligt investeringsstöd framöver eventuellt kan behövas.

Som en bilaga till inriktningsunderlaget ligger regionernas inspel till inriktningsunderlaget. Från Region Gotlands yttrande nämns särskilt inspielen att en säkrad och utvecklad färjetrafik är nödvändig för att uppnå tillgänglighetsmålen, att sjöfart är enda alternativet för godstransporter och att man särskilt behöver adressera de unika utmaningarna som Gotland står inför, samt att regionen är sårbar då reservhamn i dagsläget saknas.

Bedömning

Region Gotland är remissinstans för inriktningsunderlaget för kommande transportinfrastrukturplanering. För Gotlands del är det angeläget att svara på remissen mot bakgrund av transportinfrastrukturplaneringens betydelse för mål och prioriteringar i Vårt Gotland 2040 och dess genomförandeprogram. Det gäller inte minst prioriteringen *Stärk tillgängligheten* och effektmålen

2. En trygg och attraktiv livsmiljö med goda uppväxtvillkor.
10. God konkurrenskraft och tillväxt i näringslivet.
12. God tillgänglighet och hållbara kommunikationer.

Förslaget till yttrande utgår ifrån det yttrande som lämnades in inför Trafikverkets framtagande av inriktningsunderlaget. I förslaget lyfts att färjetrafiken till och från Gotland bör ses som en del i nationell infrastruktur, vikten av framdrift i frågan om tillskapande av reservhamnskapacitet på Gotland, ett önskemål om offensivare klimatkrav i kommande färjetrafikupphandling, att det är positivt med ett fokus på underhåll, samt att Gotland behöver mer medel i länsplan.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse Remissyttrande inriktningsunderlag, regionstyrelseförvaltningen daterad 2024-02-01

Förslag till yttrande inriktningsunderlag daterad 2024-02-01

Remiss. Trafikverket Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 inkom 2024-01-15

Regionstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark
Regiondirektör

Stefan Persson
Regional utvecklingsdirektör

Skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet