



## Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037(dnr I2020/02739)

Saab vill särskilt yttra sig om två områden i Trafikverkets inriktningsunderlag. Dessa är isbrytare och flyginfrastruktur.

I övrigt hänvisar vi till innehållet i remissyttrandet som lämnas av Teknikföretagen.

### **Isbrytare**

Sjöfartsverket har definierat ett behov av fyra nya isbrytare i närtid. Tre för Östersjön och en för Väneren, och att anskaffningen bör ske i närtid.

Parallellt har den finska regeringen uttalat behov av två nya isbrytare i närtid för nyttjande i Östersjön.

Svenska och finska myndigheter har inlett ett samarbete kring designen av de nya isbrytarna.

### *Behov av inriktning för perioden*

För näringslivet är det centralt att transporter kan säkerställas året om i hela landet. Viktiga faktorer för tillgänglighet är väl fungerande vinterväghållning av vägar och järnväg men även till sjöss. Industrin fraktar idag mycket stora mängder varor och produkter sjövägen oavsett årstid. Det handlar om allt från råvaror som skogsprodukter, malmer och mineraler till färdiga varor och produkter. Det är därför av stor vikt för den svenska ekonomin att vinterväghållning av sjövägen, det vill säga isbrytning, alltid fungerar. Transportvägarna till sjöss vintertid bör likställas med vinterväghållning på väg och järnväg, och även finansieras på samma sätt. Det logiska vore att anskaffningen ses som en statlig angelägenhet och finansieras via anslag. Detta är en principiellt viktig skillnad jämfört med dagens ansvarsfördelning, där Trafikverket finansierar infrastrukturinvesteringar genom anslag, och Sjöfartsverket finansierar drift och underhåll genom farledsavgifter.

Sveriges isbrytare är gamla och uttjänta och behöver ersättas relativt omgående. Sverige behöver därför skyndsamt ta fram en investeringsplan för de nya isbrytarna där finansiering bör ske över den statliga budgeten och då via anslag.

Svensk sjöfart och svensk maritim industri har en omfattande kunskap och erfarenhet kring fartygsbyggande vilket ger goda möjligheter för Sverige att, i nära samarbete med Finland, kunna anskaffa isbrytare som är skraddarsydda efter ländernas behov och där ett flertal särskilda funktioner erhålls. Isbrytning är självklart huvuduppgiften, men kostnads- och

resurseffektivitet uppnås genom att man även förbereder isbrytarna för fler funktioner för att möta upp mot olika typer av behov. Exempel på flerfunktionalitet är uppgifter inom försvarssektorn, sjöräddning, övervakning, forskning och klimatarbete. Kommande isbrytare bör konstrueras med högsta standard avseende hållbarhet, där inte minst framdrivningsförmågan bör kunna ske med förnyelsebara drivmedel. Med rätt förutsättningar är sjöfarten och järnvägen energieffektiva transportmedel och kan nyttjas i större omfattning och bidra till omställningen till ett hållbart samhälle och till att nå transportsektorns klimatutmaning.

En upphandling med krav på klimateffektiv framdrivning och samverkan med svensk och finsk maritim industri skulle skapa förutsättningar för klimatsmart bränsleförsörjning som skulle kunna ställa om hela sjötrafiken på Östersjön.

Svensk och finsk maritim industri har idag en bred kompetens inom kring både att konstruera, bygga men även driva fartyg. En gemensam svensk-finsk upphandling och ett nära samarbete med svensk och finsk industri i samband med anskaffningen av nya isbrytare skulle inte bara leda till kostnadseffektivitet och bättre och mer funktionella fartyg utan även bidra till att stärka ländernas maritima industri, gynna forskning och innovationer inom detta område och skapa många nya arbetstillfällen i Sverige och Finland.

#### **Förslag till åtgärder**

- Skyndsamt ta fram en investeringsplan för de nya isbrytarna där finansiering bör ske över den statliga budgeten och då via anslag.
- Anskaffningen av nya isbrytare bör ske i partnerskap med svensk och finsk industri i syfte att Sverige och Finland får ändamålsenliga lösningar anpassade för svenska och finska förhållanden med flerfunktionalitet.
- Anskaffningen ska anpassas så att den driver utvecklingen i arbetet med att lösa miljö- och klimatfrågan genom att utveckla och stärka sjönärningen som ett miljövänlig och effektivt transportalternativ. Isbrytarna bör också förberedas så de kan uppgraderas och succesivt moderniseras i takt med den pågående teknikutvecklingen.
- Bredda omfånget på upphandlingen av isbrytare skapa möjlighet till fler och för Sverige och Finland sammantaget kostnadseffektiva förmågor inom:
  - Havs-, miljö- och polarforskning.
  - Havsövervakning och underrättelseinhämtning.
  - Krishantering
  - Totalförsvarsförmåga

## **Flyginfrastruktur**

Trafikverkets uppdrag med inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner och syftar till att ge ett underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Infrastrukturen för flygtransporter är, huvudsakligen användarfinansierad, till skillnad från väg- och järnvägsinfrastruktur som i hög grad finansieras av skattemedel. Denna finansieringsmodell kan innebära svårigheter att generera tillräckliga medel för att täcka investeringar och modernisering av grundläggande infrastruktur. Luftfartsverket har i sitt inspel till inriktningsunderlaget framfört att luftfartens avgiftssystem inte ger den ekonomiska stabilitet som krävs för att modernisera infrastrukturen.

Infrastrukturen för flygtransporter är viktig för att upprätthålla fungerande kommunikationer i hela landet, för att säkerställa stöd till samhället i kris, för att möjliggöra en närvaro av akademi och statliga myndigheter i hela landet, för att kunna erbjuda en jämlik sjukvård i hela landet och för att stimulera tillväxt inom alla näringar. En nationell helhetssyn för en stabil och digital flygplatsinfrastruktur är också en nyckel i omställningen mot miljövänliga flygtransporter.

Inom luftfarten är ansvaret uppdelat mellan olika aktörer. Infrastrukturen ägs och förvaltas av ett flertal olika aktörer, såväl offentliga som privata. På flygplatssidan finns ett antal statliga flygplatser där Swedavia och Försvarsmakten är flygplatshållare. De regionala flygplatserna är företrädesvis kommunala, även om några är privata. Infrastrukturen för flygtrafiktjänst förvaltas i huvudsak av Luftfartsverket, som är leverantör av flygtrafiktjänster i allt luftrum utom det luftrum som hör till en regional flygplats som slutit avtal med annan leverantör. Den infrastruktur som krävs för flygtrafiktjänsten vid en flygplats ägs och förvaltas av flygplatshållaren eller leverantören av flygtrafiktjänst.

Sammantaget ligger en väldigt stor del av denna infrastruktur i händerna på aktörer som inte har flyginfrastruktur som kärnverksamhet, som inte har ett uppdrag att prioritera eller utveckla denna och som måste ställa detta mot investeringar i en ekonomiskt ansträngd och utmanad välfärd.

De långsiktiga behoven av en flyginfrastruktur på en nivå och ambition som säkerställer samhällets behov måste utredas och finansieras utifrån ett samhällsperspektiv, vilket inte nuvarande ägarestruktur och finansieringsmodell tillåter.

Därför anser Saab att det är angeläget att lämna synpunkter på flygplatsernas infrastruktur, även om den nationella planen inte omfattar investeringar i flygplatser och i luftrummet, och därför heller inte tar upp några projekt om luftfart inom perioden 2022–2029. Däremot ingår anslutningar till flygplatser med järnväg inom ramen för ny generation järnväg.

### *Behov av inriktning under perioden*

Covid19-pandemin har tydligt illustrerat behovet av en fungerande flyginfrastruktur för Sverige. Under pandemins tidiga skede införa regeringen temporär allmän trafikplikt för åtta

flygplatser som tvingades hålla öppna i syfte att säkerställa samhällsviktiga transporter såsom hälso- och sjukvård, räddningstjänst och gods.

Rådande organisation för flyginfrastrukturen klarar inte att finansiera ordinarie öppethållande och än mindre någon beredskap, och många flygplatser riskerar nedläggning de kommande åren.

Flyget möjliggör snabba transporter av material som exempelvis livsmedel, sjukvårdsutrustning, medicin och kompetens över långa sträckor.

Flyget utgör samhällskritisk infrastruktur, men med dagens organisation är det hotat och riskerar att snart inte finnas tillgänglig för stora delar av landet.

I den kommande infrastrukturuppbyggnaden måste en långsiktig fungerande infrastruktur för flyget ingå.

### Förslag till åtgärder

- Att flyginfrastrukturen ska betraktas som annan samhällskritisk infrastruktur och ingå i den nationella planeringen. En nationell flyginfrastruktur är en nyckel i omställningen till miljövänligt flyg.
- Att ett nationellt ansvar tas för Sveriges flygplatser
- Att en ny finansieringsmodell för flyginfrastrukturen upprättas
- Att Sverige inleder en planering för digitalisering och automatisering av de svenska flygplatserna. Det kommer att kraftigt reducera kostnaderna för flyginfrastrukturen och kunna garantera hela Sverige tillgång till samhällskritiska transporter
- Att Sverige upprättar en nationell digital infrastruktur för Sveriges flygplatser. En sådan skulle exempelvis kunna omfatta fyra ledningscentraler som utför ett flertal funktioner för alla Sveriges flygplatser 24 timmar om dygnet, och då utgör backup för varandra i ett säkert system.

Funktioner som kan ledas centralt på detta sätt är exempelvis trafikledning, miljöoptimering, övervakning, bagagescreening och krishantering.

Saab AB (publ)



Micael Johansson  
Verkställande direktör och koncernchef