

Datum
2022-02-24Infrastrukturdepartementet
10333 StockholmDiarienummer
I2021/02884

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

IF Metall tillhör inte de instanser som ombetts komma med synpunkter beträffande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Vår inlägga sker således på eget initiativ och för mottagarens kännedom.

IF Metall är ett fackförbund som organiserar cirka 300 000 medlemmar verksamma i industriföretag vars konkurrenskraft, och våra medlemmars sysselsättning, är beroende av en välfungerande transportinfrastruktur och att person- och godstransporter fungerar effektivt och tillförlitligt i hela landet samt är oberoende av både årstid och väderlek.

IF Metall välkomnar att regeringen utökar de ekonomiska ramarna för utveckling och underhåll av den svenska transportinfrastrukturen, men resurserna räcker tyvärr ändå inte till för att nå de mål som regeringen har pekat ut i godstransportstrategin – effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter.

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 innehåller visserligen viktiga satsningar som kommer att effektivisera och öka tillgängligheten för godstransporterna. De satsningar som föreslås räcker dock inte till för att vidmakthålla nuvarande skick på infrastrukturen och flera viktiga projekt skjuts på framtiden – vilket vi noterar också Trafikverket tillstår.

IF Metall anser därför att:

- Regeringen bör tillföra mer resurser till underhållet av transportinfrastrukturen och ge Trafikverket uppdraget att ta fram en konkret underhållsplan som tar sig an bristerna under överskådlig tid. Trafikverkets egna analyser visar att underhåll av befintlig infrastruktur har en hög samhällsekonomisk nytta och, vad vi erfar, blir kostnaderna för att åtgärda bristerna högre i takt med att infrastrukturen blir allt mer eftersatt – både för staten och industrin.
- Det är bekymmersamt att utrymmet i utvecklingsanslaget i princip redan är in-tecknat på grund av kostnadsökningar i beslutade och pågående investeringar som sträcker sig in i kommande plan. Vi menar att det är ohållbart att regeringen håller fast vid att gällande plan ska genomföras i sin helhet, trots att finansieringen inte längre motsvarar åtagandena. Resultatet blir fler fördyringar och att allt fler investeringar skjuts på okänd framtid.

- Regeringen måste säkerställa att för industrin viktiga nyinvesteringar som ligger i gällande plan, såsom Sydostlänken, inte förskjuts i tid till efter år 2033 – vilket skulle bli resultatet av Trafikverkets förslag. Det är angeläget att transportinfrastruktur som gör det möjligt för befintlig och ny industri att effektivt flytta sitt gods från väg till järnväg och sjö kommer på plats. Annars är risken överhängande att vi både missar våra klimatmål och viktiga gröna industriinvesteringar.
- Det är välkommet att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan ska börja byggas inom ramen för kommande plan samt att analysera behov och åtgärder för att förbättra infrastrukturen, i främst Norrbottens och Västerbottens län, för att möta de krav på effektiva transporter som de stora industrietableringarna ställer. Vi anser att regeringen bör agera på samma sätt i andra delar av landet där industrin investerar, växer och ställer om.
- Finansiering av ny isbrytarflotta, inklusive drift, bör finansieras med statliga anslag. Trafikverket anser att förordningen om en nationell plan för transportinfrastrukturen inte medger en investering i isbrytare, vilket regeringen bör åtgärda skyndsamt. Alternativet att öka farledskostnaderna skulle göra det mindre attraktivt att flytta över mer gods till sjöfrakt och därmed strida mot regeringens klimatmål. Svensk industri har redan höga transportkostnader och vår internationella konkurrenskraft skulle skadas om de blev ännu högre – inte minst i norra Sverige.

Med vänlig hälsning
Industrifacket Metall

Aleksandar Zuza
Utredare

Stefan Sjöquist
Utredningschef