



Datum  
2021-01-28  
Er referens  
I2020/02739

Till Infrastrukturdepartementet

## **Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioderna 2022—2033 och 2022—2037**

IF Metall tillhör *inte* kretsen instanser som har ombetts att inkomma med inlagor beträffande Trafikverkets inriktningsunderlag. Vår inlaga sker således på eget initiativ och för mottagarens kännedom.

IF Metall är ett fackförbund som organiserar cirka 300 000 medlemmar verksamma i branscher vars konkurrenskraft, och därmed medlemmars jobbtrygghet och förutsättningar för utveckling i arbetet, är beroende av ett väl fungerande system gällande infrastruktur och transporter. Infrastruktur och transporter är också ett aktivt samverkansområde inom Industrirådets arbete för att partsgemensamt verka för ökad industriell konkurrenskraft.

Vi önskar med denna inlaga att i korthet framhålla tre sammanhängande frågor, som vi menar är av strategisk betydelse för det fortsatta arbetet med transportinfrastrukturplaneringen, för perioderna 2022—2033 och 2022—2037:

- perspektiv på finansieringen av underhåll och investeringar
- betydelsen av förverkligandet av den nationella godstransportstrategin och
- förstärkt isbrytningskapacitet med bredare samhällspolitiska ambitioner.

### **Perspektiv på finansieringen av underhåll och investeringar**

Vi kan notera att inriktningsunderlaget sker mot bakgrund av utmaningar gällande finansieringen av underhåll och investeringar. Samtidigt befinner sig Sverige i en situation där coronakrisens inverkan på ekonomin understryker möjligheten att tidigarelägga investeringar i, och underhåll av, infrastruktur, som en del i återhämtningen av ekonomin. Vi önskar att rikta uppmärksamhet på den remissinlaga som Landsorganisationen i Sverige (LO) har tillställt Trafikverket, där ett resonemang återfinns om finansieringsförutsättningarna.

### **Förverkligandet av den nationella godstransportstrategin**

IF Metall har, genom vårt samarbete inom Industrirådet, medverkat till inspel till den nationella godstransportstrategin. Vi menar att förverkligandet av strategin bör ha en framskjuten position i det fortsatta arbetet med transportinfrastrukturplanering för perioderna 2022—2033 och 2022—2037.

Även denna fråga sker i perspektiv av överväganden om resurstilldelning och fördelning av resurser. Vi noterar nämligen att Trafikverket skriver, under avsnitt 7.3.4.2, ”Långväga gods” och gällande målet att stärka näringslivets konkurrenskraft genom kapacitetsstarka och transportlösningar, att ”För att stärka näringslivets

konkurrenskraft krävs anslagsnivå +20 procent. Då kan också förutsättningar skapas för ett transportsystem i linje med regeringens godstransportstrategi...”

I sammanhang med vikten av att förverkligandet av nationella godstransportstrategin får en framskjuten ställning i det fortsatta arbetet med transportinfrastrukturplanering för perioderna 2022—2033 och 2022—2037, önskar vi nämna att LO, i remissvar i frågan om den så kallade ”Sverigeförhandlingen”, framhöll att det är av stor vikt att byggandet av höghastighetsjärnväg resursmässigt inte tränger undan, bland annat satsningar på förbättrad godstrafik.

### **Förverkligandet av isbrytarkapacitet med beaktande av samhällspolitiska målsättningar**

Vi instämmer med Trafikverkets konstaterande under avsnitt 6.2.6.5. ”Sjöfart – platsbundna objekt” att ”En fungerande vintersjöfart är central för regeringens godstransportstrategi och för att uppnå målet om ett tillgängligt transportsystem”.

Behoven är stora. Sjöfartsverket har framhållit ett behov av anskaffning av fyra nya isbrytare i närtid. Vad vi erfar har Finland uttryckt behov av två nya isbrytare, och att svenska och finska myndigheter har inlett ett samarbete kring designen av de nya isbrytarna. Samtidigt konstaterar vi att Trafikverket återger att frågan om finansiering av nya isbrytare för att ersätta de nuvarande är olöst, vilket enligt vår mening är oroväckande.

Vi menar att det är angeläget att skyndsamt få fram en investeringsplan för de nya isbrytarna. Enligt vår mening bör finansiering ske över den statliga budgeten, och då via anslag.

Förverkligandet av förnyad isbrytarkapacitet innebär stora investeringar, som också erbjuder Sverige möjligheter att, utöver isbrytning, nå bredare samhällspolitiska mål.

Vi menar att regeringen och berörda myndigheter bör agera i den fortsatta hanteringen av införskaffandet av isbrytare, med bredare samhällspolitiska ambitioner. Vi menar att investeringen rymmer möjligheter att utveckla industriell produktion, och med detta främja sysselsättning och marintekniskt kunnande i Sverige.

Genom att ge svensk industri en roll i förverkligandet av förnyad isbrytarkapacitet, erbjuds enligt vår mening också möjligheter att ta fram lösningar, som bidrar till sjönäringsens roll som klimat- och miljövänligt transportalternativ samt ger Sverige tillgång till isbrytare, också med förmågor att medverka till förverkligandet av samhällspolitiska intressen, såsom krishantering, havsövervakning och maritim- och polarforskningsförmåga.

*Med vänlig hälsning*  
Industrifacket Metall  
Stefan Sjöquist  
Utredningschef