



2024-03-12

NORRBOTNIABANAN

Till
Regeringen
i.registrator@regeringskansliet.se
Infrastrukturminister Andreas Carlsson

MISSIV

Vi översänder Norrbotten AB:s synpunkter på Trafikverkets inriktningsförslag inför infrastrukturpropositionen avseende Nationell Plan 2026-2037.

Vi är angelägna om en snar återkoppling i ärendet.

Med vänlig hälsning

Norrbotten AB


Gusten Granström
VD

Kopia till:

GD Trafikverket, Roberto Maiorana
Regionaldirektör Region Nord Trafikverket, Helena Eriksson
Ordförande Trafikutskottet Ulrika Heie

Aktieägarna Norrbotten AB
Norrbotten AB:s styrelse



NORRBOTNIABANAN

Med anledning av Trafikverkets Inriktningsförslag inför infrastrukturproposition avseenden Nationell Plan 2026-2037 får Norrbotniabanan AB anföra följande synpunkter.

ALLMÄNT

Oaktat att ovanstående Inriktningsförslag ska remissbehandlas senare vill vi redan nu kort redovisa vår syn på ett antal för oss viktiga delar i förslaget.

Allmänt kan konstateras att trots den stora omfattning förslaget har känns det i många avseende som ett hastverk där dåligt underbyggda prognoser och allmänna slutsatser avseende ett stort antal parametrar upplyfts till sanningar. Kanske mest olyckligt av allt är den tydliga uppdelningen av Sverige i en nord- och sydlig del. Detta i ett läge där flertalet samhällsaktörer inklusive regeringen betonar betydelsen av ett sammanhållet land.

PROGNOSER OCH SLUTSATSER

Trafikverket bygger i hög grad sina prognoser och slutsatser på mycket tveksamma uppskattningar av den ekonomiska utvecklingen samt av en framskrivning av befintliga befolkningsprognoser i norra Sverige. Trafikverkets prognoser för norra Sverige visar att man uppenbarligen inte har förstått den utveckling som redan sker här.

Efter den svidande kritik som redan rapporterats i media avseenden inriktningsunderlagets prognoser och slutsatser kan vi redan nu konstaterat att såväl SCB som Trafikverket erkänner brister i nuvarande prognoser. Visserligen ska prognoserna revideras i april, men att vara medveten om dessa brister utan att de kommenteras i underlaget är inte acceptabelt och långt från seriöst och ökar inte direkt tilltron till de slutsatser som Trafikverket drar i sitt underlag. Istället gör Trafikverket mycket tveksamma bedömningar av den ekonomiska utvecklingen baserade på de prognoser som man själv konstaterar är behäftade med betydande brister.

Mot bakgrund av den utveckling och de enorma investeringar som redan pågår och som planeras i Norr- och Västerbotten framstår det svårbegripligt att Trafikverket i sina prognoser bl.a påstår att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen kommer att minska med mellan 3–7 % fram till år 2040. Noteras bör att Trafikverket i sitt regeringsuppdrag om transportinfrastrukturen i Norr- och Västerbotten beräknade att sysselsättningen skulle öka med 8 %. Var finns konsekvensen? TrV konstaterar också att efterfrågan på bl.a skog, trä, malm och stål kommer att minska med en nedgång i efterfrågan av godstransporter som följd. Även detta en märklig slutsats.



NORRBOTNIABANAN

I september presenterade Trafikverket i sitt regeringsuppdrag om ”Att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen i Norr- och Västerbottens län”. Inom ramen för detta uppdrag tillstår Trafikverket både en befolkningsökning, om än ringa, där det bl.a framgår att befolkningen i Skellefteå ska öka med 17 000 personer fram till år 2040. Men i inriktningsförslaget, där Trafikverket arbetar på nationell nivå, bedömer Trafikverket i regeringsuppdraget ovan att ”den analysen visar att om en rad lokala industri- och infrastruktursatsningar tillsammans med specifika antaganden om handelsrelationer och produktionsteknologier slår in kan detta ge stora lokala förändringar av godsflödena”

Vi reagerar kraftigt mot Trafikverkets konstaterande att trots investeringar på ca 1400 miljarder som pågår och planeras i norra Sverige, kommer detta endast att påverka utvecklingen lokalt. Möjligen i ett nationalekonomiskt teoretiskt perspektiv en viss sanning men att frankt konstatera att malmen, stålet, batterierna m.m. med den stora efterfrågan och det beroende som inte minst Europa har av dessa produkter inte anses ha mera än en lokal betydelse är märkligt och inte seriöst.

I Trafikverkets pressmeddelande den 30 januari, med anledning av kritik från framför allt norra Sverige, skriver Trafikverket att ”Ett huvudsvar på detta är att inriktningsunderlaget är just en inriktning”. Samtidigt konstaterar man att prognoserna är gamla. Det är inte utan att vi ställer oss frågan om Trafikverket är omedvetna om att risken med ett dåligt grundat inriktningsunderlag, kan peka i helt fel riktning för de kommande 12 åren. Tyvärr är det så att även dåligt grundade underlag tenderar att bli styrande för kommande beslut.

KLIMATPÅVERKAN

Den exceptionellt ovanliga och enorma industriella omställning som pågår i norra Sverige kommer att vara till gagn för hela Sverige och Europa. Liknande omställningar kommer att ske på orter som Borlänge, Mariestad, Göteborg. För dessa kommer omställningarna i norra Sverige att vara en mall. Klara vi inte detta i norra Sverige blir det svårt för andra orter att klara samma utmaningar. Ytterst handlar omställningarna om att möta hoten mot vårt klimat och vår existens på jorden. Industrisektorn står för ca en tredjedel av Sveriges territoriella utsläpp av växthusgaser. Detta hot måste undanröjas.

FÖLJDINVESTERINGAR

Med ovanstående omställning och byggande av Norrbottenregionens infrastruktur följer stora investeringsbehov inom hela samhällsstrukturen. Inte minst gäller detta inom områden som kommunerna och regionerna ansvarar för. Bl.a bostäder, utbildning/kompetensutveckling, lokala kommunikationer, kommunalteknik, sjukvård m.m. Kommunernas investeringsplaner visar ett behov under kommande 10-årsperiod som väl motsvarar kostnader i samma härad som byggandet av hela Norrbottenregionens infrastruktur beräknas kosta. Vi vill vara tydliga med att vi är beredda att ta ansvar för dessa kostnader av lokal och regional infrastruktur och förutsätter att staten på samma sätt är beredd att ta ansvar för sin del och sitt ansvar för den infrastruktur för vilka staten är huvudman.



NORRBOTNIABANAN

FINANSIERING

Trafikverket har i tidigare uppdrag från regeringen angående förslag till hur en intensifiering av byggandet av NBB skulle kunna ske föreslagit att finansiering skulle kunna ske med upplåning. Ett bra förslag förutsatt att den politiska process som detta kräver omgående inleds.

I föreliggande förslag presenteras fem budgetramar/nivåer. Norrbottenregionen återfinns i det femte budgetalternativet vilket kräver ett budgettillägg på ca 150 miljarder för att Norrbottenregionen ska kunna inrymmas.

Ett rejält tillskott i budgeten, genom ökade anslag och/eller upplåning är naturligtvis en förutsättning för att det påbörjade bygget av Norrbottenregionen ska kunna fortsätta. Om inte detta behov omgående tillgodoses är vår bedömning att risken är överhängande att Norrbottenregionen än en gång hamnar i ett tidsmässigt "ingenmansland" som vore förödande. Stora negativa konsekvenser skulle bli följden för både den nyindustrialisering som pågår, för övrigt befintligt näringsliv, för kommunernas och regionernas nödvändiga planering och investeringar i avgörande samhällsinfrastruktur.

SAMMANHÄNGANDE STRÅK

Regeringen har i olika sammanhang betonat betydelsen av sammanhängande stråk. Vi delar regeringens åsikt att sammanhängande stråk ökar samhällsnyttan. Trafikverket hävdar dock att nyttorna ofta faller ut redan när deletapperna är genomförda. Vi vill hävda att nyttorna inte uppstår förrän helheten är klar. Vilken nytta ger en halv Öresundsbro?? Mot denna bakgrund är det synnerligen märkligt att Trafikverket inte kalkylerat lönsamhet på stråknivå.

Vi vill också påminna om att sammanhängande stråk är en viktig och avgörande del i det Europeiska transportsystemet. Sverige har åtaganden som följer av TEN-T förordningen vilket bl.a innebär att Norrbottenregionen ska stå klar 2030. Att inte kunna leva upp till dessa åtaganden stärker tyvärr inte direkt Sveriges möjligheter till fortsatt EU stöd för fortsatt byggandet av NBB.

FRAMTIDEN

Sverige och världen står inför, och mitt i, stora omvälvningar. Avgörande om vi ska lyckas påverka den gröna omställningen i önskvärd riktning hänger intimt samman med hur vi lyckas med den nyindustrialisering som är ett måste för att klara detta. Här har Sverige och inte minst norra Sverige en nyckelroll där den tunga basindustrin har en avgörande betydelse. Norra Sverige har kommit långt i detta avseende. Att bara vårda den infrastruktur som vi har leder inte framåt. Sverige har både råd och en skyldighet att fortsatt gå i bräschen för den omställning som är grunden för fortsatt ekonomisk utveckling och där inte minst fortsatt internationell konkurrenskraft är en grundförutsättning. Sker inte investeringar i ny infrastruktur är norra Sverige dömd att leva med en föråldrad infrastruktur som byggdes under den första perioden av industrialiseringen av Sverige. Vem tror då att nya företag med ny teknik kommer att välja Sverige för sina investeringar och etableringar?



2024-03-12

NORRBOTNIABANAN

För att klara den konkurrens som finns i den globaliserade värld som vi redan lever i är en modern transportinfrastruktur en absolut grundförutsättning. I detta perspektiv är en färdigbyggd Norrbotniabana en självklarhet och en av grundförutsättningarna.

Det bör också beaktas att den geopolitiska kartan, pga såväl behovet av klimatomställning som pga av krig i vår närhet, är under snabb förändring. Detta ställer bl.a ökade krav på Sveriges transportinfrastruktur i såväl nordsydlig som i östvästlig riktning. Här kommer en färdigställd Norrbotniabana att vara ett måste.

VÅRA KRAV ÄR DÄRFÖR


- Tydligt fastställt målår för när Norrbotniabanan ska vara klar för trafik
- Omgående full finansiering genom anslag eller upplåning för hela Norrbotniabanan
- Analys av organisationsform för genomförande

Med vänlig hälsning!

Norrbotniabanan AB



Hans Lindberg
Styrelseordförande



Lorents Burman
Vice ordf.



Gusten Granström
VD