

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 30 Stockholm
li.remissvar@regeringskansliet.se
il.nationellplan@regeringskansliet.se

24-04-11
Remissvar
Ärende LI2023/03919
(TRV: 2023/70321)

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

H2 Green Steel AB är inte utpekad remissinstans men har valt att ändå delge regeringen sina synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037. Bolaget koncentrerar sitt yttrande till de förslag som rör Norrbotten och H2 Green Steels etablering i Bodens kommun.

Synpunkter på föreslagna åtgärder

H2 Green Steel noterar och välkomnar att regeringen redan beslutat om att uppdra åt Trafikverket att prioritera upp vissa åtgärder som redan finns i den nationella transportinfrastrukturplanen rörande effektivitetshöjande åtgärder på Malmbanan och stambanan genom övre Norrland, och som också nämns i Trafikverkets inriktningsunderlag.

Måluppfyllelse

H2 Green Steel instämmer i Trafikverkets slutsats att med bättre utformade priser skulle transportsystemet utnyttjas effektivare, till exempel att banavgifter bör differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande. I linje med myndighetens resonemang kan till exempel banavgifter även differentieras efter slitage; tyngre transporter sliter mer än lättare. Det är också värt att undersöka möjligheten att öka priset på bokade tåglägen som inte nyttjas för att optimera nyttjande av systemet.

Genomförandeförmåga

H2 Green Steel delar uppfattningen att Trafikverket behöver effektivisera sina banarbeten, både i tid och pengar. Tempo i anläggningsarbeten behöver öka för att förkorta banarbetsperioden och det är uppenbart från reparationerna av Malmbanan i närtid att det går att genomföra åtgärder snabbt. Pris är som sagt en viktig faktor att titta på för optimalt nyttjande av skattemedel, men i vissa fall, där kunderna har möjlighet att bära del av kostnaderna genom banavgifter, skulle tempo kunna vara en tyngre vägande faktor.

Trafikverket och regeringen behöver också dra lärdom av stora infrastrukturprojekt som har drivits framgångsrikt i andra former, såsom Öresundsbron och Arlandabanan där såväl budget som tidplan förefaller ha varit mer träffsäkra. Dessa varianter är förstås mer lämpliga i isolerade projekt med hög betalningsvilja och förmåga från nyttjare. Det är dock

viktigt att det fortfarande finns samhällelig rådighet över allmän infrastruktur, inte minst om man tar Malmbanan som exempel.

H2 Green Steel tillstyrker den nu prioriterade inriktningen att säkerställa löpande och tillräckligt underhåll av befintlig infrastruktur.

Ramfördelning

H2 Green Steel tillstyrker Trafikverkets förslag om att genomföra dubbelspår Luleå—Boden. Åtgärden är delvis påbörjad genom att järnvägsplanen för den aktuella sträckan är igångsatt.

H2 Green Steel ser det också som nödvändigt att genomföra ett antal åtgärder (bland annat uppgraderat signalsystem, ytterligare mötesplats och terminalåtgärder) mellan Nyfors och Piteå hamn för att skapa effektivare ventiler i ett redan tungt belastat system. Med relativt små åtgärder (utredning pågår) nås kraftigt utökad kapacitet och redundans för godsflöden till och från Norrbottens hamnar med koppling till Malmbanan.

Dessa järnvägssträckor i norra Sverige har också stor och ökad betydelse för oss som medlem i försvarsalliansen Nato. Natos generalsekreterare har tydligt uttryckt att Sverige behöver investera i mer infrastruktur, som järnvägar, för att klara kraven på bland annat transporter i väst-östlig riktning.

H2 Green Steel tillstyrker därför även Trafikverkets förslag om finansiering via lån om inte anslag kan beslutas snarast.

I det parallella uppdraget till Trafikverket gällande möjligheter att hitta medfinansiering, är H2 Green Steel öppet för att diskutera höjda banavgifter vid lånefinansiering för att kompensera för statens höjda kostnader.

Det centrala nu är att regeringen snarast beslutar om att dessa åtgärder finansieras.

Stockholm, den 11 april 2024

H2 Green Steel AB
Luisa Orre
Chief Procurement Officer