

Det är orimligt att tvinga oss finansiera en järnvägssträcka vi inte trafikerar

"Vi hoppas att regeringen och Trafikverket inser det fullständigt orimliga i att vi ska tvingas betala för en statlig investering i ett järnvägsprojekt som vi inte ens trafikerar", Klas Dagertun, vd, Kaunis Iron.

Regeringen har gett Trafikverket uppdraget att utreda framtida dubbelspår för järnvägen mellan Luleå och Boden. Trafikverket har med anledning av detta beställt en rapport för att se över olika finansieringsmodeller för den aktuella utbyggnaden. Investeringen i Malmbanan är en fullt rimlig åtgärd då vår nationella transportinfrastruktur är kraftigt eftersatt och i behov av en uppgradering sett till de ökande behoven av tunga transporter på järnväg. Men, Trafikverkets rapport har landat i en för oss fullständigt orimlig slutsats.

Låt oss tala klartext. Vi har inget intresse av att medfinansiera dubbelspår för en sträcka på Malmbanan som vi inte ens trafikerar. Vilket är fallet för sträckan Luleå och Boden. En ökad banavgift kopplat till investeringen på sträckan Luleå – Boden skulle innebära en kostnadsökning med tiotals miljoner för Kaunis Iron. Vilket naturligtvis är helt oacceptabelt.

Rapporten landar i att de som har de tyngsta transporterna och inte heller har några andra alternativ än järnväg ska stå för kostnaderna. Alltså, vi gruvbolag. Det är i sig ett gisslantagande, som vi ser det. Vår malm har en strategiskt viktig plats i EU:s råvaruförsörjning, vilket vi anser borde värderas och prioriteras. Den insikten borde snarare leda till beslut som ger oss bättre förutsättningar att driva verksamheten vidare. Inte tvärtom.

I december höjdes banavgiften med 40 procent, detta nya förslag skulle betyda ytterligare en höjning med 60 procent. Sett över senaste 15 åren har banavgiften ökat med över 300 procent. Det är en anmärkningsvärd fördyring totalt sett.

Järnmalmens banavgifter har historiskt inte bara betalat Malmbanan, utan även finansierat stora delar av det svenska järnvägsnätet. Nu ser vi att en rad andra aktörer ska frekventera samma bana, det fraktas turister, tonvis med lax, och nu snart fossilfritt stål. Volymen järnmalm som fraktas är i stort sett oförändrad. Men, jo, det är fortfarande järnmalmen som ska bekosta kalaset. Inte de nya aktörerna som ska använda järnvägen. Är det verkligen så självklart? Och för att bli konkret, än en gång, vore det inte rimligare att en medfinansiering involverar de aktörer som faktiskt frekventerar den aktuella sträckan Luleå - Boden. Inte oss.

Låt oss vara tydliga. Av princip är inte Kaunis Iron en motståndare till medfinansiering. Vår samverkan med Trafikverket i MaKS-projektet där vi medfinansierat en uppgradering av vägnätet som vi trafikerar i Tornedalen med 127 miljoner är ett skolexempel på vad vi kan anse som rimligt och logiskt. Där bidrar vi till en förstärkning av det vägnät vi själva trafikerar med våra tunga fordon.

Vi kan inte landa i någon annan slutsats i den aktuella frågan än att staten ska bära den här

kostnaden. Sverige borde understödja nyindustrialiseringen som nu sker här i norr med exakt den här typen av investeringar i en uppgradering av vår nationella transportinfrastruktur. Investeringen kommer också bli långsiktigt lönsam för staten via ökade skatteintäkter och en än starkare handelsbalans.

Sverige har historiskt haft den bärande principen att finansiera viktiga nationell infrastruktur. Att ta ansvar för samhällsutvecklingen kopplat till nyindustrialiseringen och den redan befintliga industrin. Nu investeras det över 1100 miljarder i norr i bland annat ny klimatsmart industri, då är det inte mer än rimligt att staten står för en betydande investering av nödvändig infrastruktur för att göra den potentiella tillväxten möjlig.

Vår slutsats är att en påtvingad avgift för Malmбанans utbyggnad på en sträcka vi inte ens trafikerar skulle bidra till att äventyra en långsiktig gruvverksamhet här i Tornedalen. Vilket direkt skulle kunna slå mot hundratals arbetstillfällen i Norrbotten. Familjer som etablerat sig här och är beroende av en ledande gruvindustri för kommande generationer. Dessutom skulle en nedläggning slå hårt mot kringliggande näringsliv och även drabba statskassan i uteblivna skatte- och avgiftsintäkter.

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson skriver i sin uppdragsbeskrivning: "Regeringens utgångspunkt är att hela Sverige ska fungera. Möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva företag och i trygghet kunna bilda familj bör finnas oavsett var man bor. Villkoren för att leva, bo och verka i hela landet ska stärkas. Den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. Regeringen vill underlätta arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt i hela landet och främja Sveriges konkurrenskraft."

Vi förutsätter att Pajala och Tornedalen inkluderas i formuleringen "hela Sverige". Vi hoppas att regeringen också ska inse det fullständigt orimliga i att vi ska tvingas betala för en statlig investering i ett järnvägsprojekt som vi inte ens trafikerar.

Klas Dagertun, vd, Kaunis Iron

Kontakt

Klas Dagertun

VD och koncernchef, Kaunis Iron

Telefon: 070-591 00 41

E-post: klas.dagertun@kaunisiron.se

Bifogade bilder

Kaunis Iron tåg