

28-02-2022

Diarienummer I2021/02884

Anders Thor, Northvolt AB
Alströmergatan 20, 112 47 Stockholm

Remissvar: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sammanfattning

Northvolt genomför just nu en extremt omfattande industriell expansion i Sverige, genom etableringar i Skellefteå, Göteborg, Stockholm, Solna, Borlänge och på Finnsletten utanför Västerås, vilket kommer kräva en lika snabbt expanderad infrastruktur för att vara framgångsrik.

Northvolt välkomnar de efterfrågade satsningarna på expansion av nödvändig och hållbar infrastruktur i Västerbotten, men är oroliga över projektens tidshorisonter och finansiering. Northvolt saknar även avgörande investeringar för industriell expansion främst i transportlederna Stockholm – Borlänge – Finnsletten, inte minst i form av ett tågsläge på Finnsletten och insatser för att möjliggöra tågtrafik mellan Borlänge och Stockholm på 2 timmar.

Yttrande

Northvolt AB är en svensk producent av litiumjonbatterier för elfordon, industri och energisystem. Northvolts affärsidé är att utveckla och massproducera världens grönaste litiumjonbatteri med minimalt koldioxidavtryck, vilket kommer vara avgörande för att nå Parisavtalets mål, och fasta ut koldioxidstrande energikällor ur transporter och industri.

Företaget har idag över 2500 anställda, som arbetar i verksamhet i egen regi eller tillsammans med partners i Skellefteå, Göteborg, Stockholm, Solna, Borlänge och på Finnsletten utanför Västerås, samt i Norge, Polen, Portugal och USA. Företaget har en orderstock motsvarande över 50 miljarder USD från kunder och partners så som BMW, Volkswagen Group, Scania och Volvo Cars.

Northvolt är del av en global industriell ansats att minimera mänsklighetens koldioxidutsläpp, innan dess påverkan på det globala klimatet skapar irreversibla kedjereaktioner. I gängse forskning beskrivs ofta ett scenario där detta arbete behöver ske inom ett decennium. För att detta ska kunna ske krävs en extremt snabb industriell omställning, sammankopplad med hållbar infrastruktur.

Därför är det oroväckande att se att svensk infrastrukturplanering och utbyggnad fortsätts präglas av väldigt långa ställtider, som direkt blir flaskhalsar i omställningen av samhället. Hur samhället ska kunna ställa om på ett decennium, när expansion och upprustning av så grundläggande

infrastruktur som järnväg och tågägen fortfarande planeras ske på 10-20-30 år, är en överskuggande fråga som denna nationella plan inte besvarar.

Skellefteå

Produktionen av litiumjonbatterier på Northvolt Ett i Skellefteå påbörjades vid årsskiftet och kommer vid full planerad produktion leverera batterier motsvarande 1 miljon elbilar per år, och sysselsätta över 3000 personer. Behovet av utbyggd infrastruktur i området är därför trängande, och Northvolt välkomnar därför tacksamt de utpekade satsningarna på Väg E4 förbi Skellefteå och anslutande statliga regionala vägar i Skellefteå (Skellefteåtriangeln), samt lokala statliga vägar i direkt anslutning till Northvolt Ett.

Det är enormt glädjande att Trafikverket föreslår att Norrbottenbanan, i sin helhet, ska ingå i den nationella infrastrukturplanen för åren 2022–2033. Men det är mycket bekymmersamt att Trafikverket inte kan ange ett årtal för banans färdigställande och dessutom föreslår att Norrbottenbanans första etapp mellan Umeå och Skellefteå ska senareläggas och färdigställas först efter 2033 trots att regeringen skriver ”De etapper av Norrbottenbanan som ingår i nu gällande plan (Umeå - Dåva, och (Umeå) Dåva - Skellefteå) ska genomföras.” Inte ens i Trafikverkets särskilda uppdrag gällande ”Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industri-investeringarna i Norrbottens län och i Västerbottens län” har Trafikverket i sin basprognos för 2040 med Norrbottenbanan.

Regeringen och dess samarbetspartier har länge förespråkat en intensifiering av planering och bygge av Norrbottenbanan, men i Trafikverkets förslag på plan saknas åtgärder för ett intensifierat arbete. Vi yrkar på att arbetet intensifieras genom att bygget påbörjas från båda hållen eller längs flera delsträckor.

Ett snabbt färdigställande av banan i sin helhet ger de nyttor som efterfrågas i samband med näringslivets gigantiska investeringar och säkrar de klimatmållningar som sker i norr genom ökad järnvägskapacitet både för godstransporter och persontrafik, varav den sista är en förutsättning för att klara utmaningarna med kompetensförsörjningen – inte minst Northvolts behov av att rekrytera från Umeå och Luleå till fabriken i Skellefteå.

Det viktigaste nu för genomförandet av alla projekt inom Skellefteåregionen är slutligen dels god och resursstark samhällsplanering, så att projekt som bör och kommer utföras parallellt kan utföras i rask takt utan att störa varandra – samt att projekten finansieras till fullo av staten.

Att bygga ut länge eftersatt infrastruktur i Norr, men samtidigt avgiftsbelägga den skulle bara väcka ilska hos boende i Norr, minska regional pendling och strypa potentiell framtida expansion av Northvolt och underleverantörer.

Västerås

Industriområdet Finnslätten i norra Västerås är ett teknik- och kunskapskluster som samlar några av Sveriges ledande företag inom elektrifiering och energiteknik. På Finnslätten finns världsledande företag med forskning och utveckling av framtidens transportteknik, kärnenergiteknik, robot- och automationslösningar och kraftsystemkomponenter. Northvolt kommer under de kommande åren investera 750 miljoner dollar i att expandera ett campus för batteriforskning, -utveckling och testproduktion, och gå från ca 500 till ca 1000 anställda på området.

Då utvecklingen av verksamheten på Finnslätten är avgörande för Sveriges och Europas elektrifiering och omställningen av de globala energi- och transportsystemen, så är Finnslättns utveckling att betrakta som ett nationellt intresse, som samhället behöver svara upp för att försörja med modern infrastruktur.

Tillgång till rätt kompetens är en knäckfråga överlag för industrins framtida konkurrenskraft, och särskilt gäller det inom de kunskapsintensiva framtidsindustrierna som just nu växer fram kring elektrifiering och energiomställning. Den industriella utveckling som just nu sker på Finnslätten förutsätter tillgång till rätt kompetens, vilket i sin tur förutsätter ett utökat upptagningsområde.

Northvolt välkomnar därför Trafikverkets ambition att åtgärderna i förslaget till nationell plan ska bidra till god tillgänglighet för näringslivet med förbättrade pendlingsmöjligheter för att vidga såväl arbets- som bostadsmarknader och förbättra matchningen mellan arbetstillfällen och arbetstagare. Mot denna bakgrund är det av särskild vikt att satsningar för att stötta den industriella utvecklingen i Västerås med ett tågläge till Finnslätten, som skulle möjliggöra direktpendling från hela Mälardalen, inklusive Stockholm.

För Northvolt specifikt innebär ett tågläge på Finnslätten att det blir möjligt att knyta ihop företagets forskning- och utveckling med högkvarteret i Stockholm, samt forskning, utveckling och produktion i Göteborg och Borlänge. Vi anser det ovärdigt att ett världsledande forsknings- och utvecklingsområde har "Lokalbuss nummer 4" som enda kollektiv trafikförsörjning, särskilt när tågspår till Stockholm går rakt genom området. Vi ser det lokala stödet för tågläge som robust, där det är del av planprogram och budgetplanering, och ser det nu som ett näringspolitiskt test om Sverige har förmåga att svara upp och göra ett tågläge på Finnslätten till ett namngivet objekt.

Göteborg

Northvolts fabriksetablering tillsammans med Volvo Cars i Göteborg sker på det redan etablerade Torslandaområdet, som har haft stora infrastrukturbehov som nu också möts upp med flertalet lösningar från svenska staten. Däremot är studierna av områdets behov gjorda innan

etableringen av ytterligare 3000 jobb på området, och nya fraktflöden, som skulle kunna innebära nya behov.

Vi önskar därför att Trafikverket gör ett stresstest av person- och godstrafik i området, för att säkerställa att inte minst vägtrafiken på norra Hisingen klarar av den ökade belastningen, vilket också uttryckts i dialogen med regeringen i samband med projektet.

Borlänge

Utvecklingen av Kvarnsvedens pappersbruk till gigafabrik för produktion av batterier är en fantastisk möjlighet för Borlänge och hela Dalarna, inte bara genom skapandet av ca 1000 direkta jobb på kort sikt, utan även som en större vidareutveckling av Borlänge som global industrihub.

Samtidigt är infrastrukturen i Dalarna strukturellt eftersatt, vilket utgör en utmaning för projektet. Både RV 70 och RV 56 Borlänge-Västerås, samt E16 Borlänge-Gävle kommer användas för projektlaster under konstruktionstiden, och behöver beredas för elektriska lastbilar med publik laddinfrastruktur, BK4 standard och 34,5 metersekipage. Gods på tåg från Borlänge till Göteborg behöver fortsatt ha lastprofil C, ha möjlighet till 730 meters tåg och att trafikera väster om Värnen.

För att projektet i Borlänge ska kunna genomföras och samverka med Northvolts forskning-, utveckling- och ledning behöver främst kopplingen mellan Borlänge, Stockholm och Finnsletten förstärkas. Direkttåg går redan idag mellan Västerås och Borlänge, och skulle kunna gå direkt från ett tågläge på Finnsletten och nå Borlänge på under 90 minuter, vilket skulle ha en direkt positiv påverkan på Borlänges utveckling och expansion som produktionsplats för litiumjonbatterier.

Direkttåg mellan Stockholm och Borlänge har tidigare gått på ca 2 timmar, men har med tiden försämrats till 2 timmar och 20 minuter, men också frekvent upp mot 3,5 timmar. Trafikverket har idag färdigt utredda åtgärder för att åter kunna möjliggöra trafik på 2 timmar, vilket bedöms kräva i sammanhanget mindre investeringar som har god lönsamhet för samhället. Som insats för att bejaka Borlänges återkomst som växande industristad ser Northvolt detta som en liten men extremt viktig insats från samhället, som bör genomföras omgående.