

BOTNIABANAN AB
Strandgatan 7
891 33 ÖRNSKÖLDSVIK

Regeringen
Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Vår referens
Lennart Westberg

Er referens

Konsekvenser av Banverkets reviderade framtidsplan för projekt Botniabanan.

Bakgrund

Med anledning av regeringens pågående behandling av Banverkets förslag till reviderad framtidsplan vill Botniabanan AB (*BBAB*) redogöra för sin syn på konsekvenserna för projekt Botniabanan. De förslag som berör Botniabanan är senareläggning av Ådalsbanan och att ERTMS-strategin riskerar att inte kunna fullföljas.

Staten, Kramfors, Örnsköldsviks, Nordmalings och Umeå kommuner samt Västernorrlands och Västerbottens läns landsting träffade år 1997 avtal om byggande av Botniabanan mellan Nyland och Umeå.

Ändamål, de olika parternas åtaganden, tidsplaner, kostnadsramar m.m. finns reglerade i huvudavtalet, senast reviderat 2005-11-14. Projektets framdrift och utveckling finns beskriven i de årliga lägesrapporterna till regeringen.

I huvudavtalet gäller att hela Botniabanan under vissa bestämda förutsättningar beträffande tillstånd skall överlämnas för förvaltning till Banverket i augusti år 2010 och därmed kunna tas i kommersiell drift av tågoperatörer. Delar av banan kan tas i kommersiell drift redan hösten 2008 och 2009 för godstrafik. Hela projektet bedöms kunna genomföras till en kostnad av 13 200 Mkr i prisnivå januari 2003, exklusive index och finansiella kostnader.

Staten via Banverket svarar för att – i anslutning till att Botniabanan byggs – genom om- och nybyggnad anpassa bl.a. Ådalsbanan till Botniabanans trafik (ur avtalet 2.1 Omfattning). Frågan om konsekvenserna av senareläggning av färdigställande av Ådalsbanan är väl belysta av Banverket i kompletterande PM från 2007-11-07 till regeringen.

BOTNIABANAN AB (publ)

Strandgatan 7 • 891 33 ÖRNSKÖLDSVIK • Tel 0660-29 49 00 • Fax 0660-29 49 10 • Org.nr
556558-1971

S0389-3

Banverket har också huvudansvar för att driva ett antal andra projekt som främst rör införandet av ERTMS i egen regi eller i samarbete med andra för att skapa nödvändiga förutsättningar för att Botniabane-projektet skall kunna tas i drift enligt gällande tidsplan i huvudavtalet.

Utöver huvudavtalet finns således ett antal samarbets- och genomförandeavtal där Banverket har förbundit sig att genomföra åtgärder i enlighet med Botniabanans tidsplan.

Bland dessa projekt kan nämnas:

- ERTMS-projektet för Botniabanen, där Banverket ansvarar för utveckling och BBAB för installation av utrustning
- Utveckling och installation av ombordutrustning på fordon (ETCS).
- Utveckling och installation av särskild tolkningsenhet på fordon för gång på andra järnvägssträckor än Botniabanen (STM).
- Testfordon för ERTMS på Botniabanen.
- Utbildning av järnvägspersonal i det nya trafikstyrningssystemet.

Kommunerna som är parter i huvudavtalet har åtagit sig att se till att resecentrum byggs efter Botniabanen för att knyta an till andra trafikslag på ett funktionellt och attraktivt sätt. Där har BBAB, Banverket och resp. kommun tecknat genomförandeavtal som också är samordnade med Botniabanans tidsplan.

Konsekvenser för Botniabanen AB

Om rekommendationerna från Banverket i den reviderade framtidsplanen inkl. kompletteringen från 2007-11-07 beslutas av regeringen, är risken överhängande att angivna målsättning rörande trafikering i huvudavtalet för projekt Botniabanen inte kommer att kunna uppnås. Detta är dock frågor som inte ligger inom ramen för bolagets uppgift.

Banverkets aviserade förändringar av ERTMS-strategin slår däremot direkt på BBAB:s möjligheter att genomföra Botniabaneprojektet i enlighet med överenskomna kostnadsramar och tidsplaner. ERTMS-projektet är nära avslutning (ca 80 % slutfört vilket för övrigt också gäller Botniabaneprojektet i sin helhet). Beslutet om införande togs av BBAB år 2004 på initiativ av Banverket och efter det att BBAB gjort en grundlig utredning om det var förenligt med Botniabaneprojektets tidsplan. Avtalet avseende ERTMS uppgår för BBAB:s del till i storleksordningen 250 milj. kr. Kostnaderna för nedlagt arbete uppgår till 180 milj. kronor och dessutom bedömer bolaget att det finns en betydande risk för avsevärda skadeståndskrav från leverantören om arbetet avbryts.

Ett annat trafikstyrningssystem måste utvecklas och installeras vilket bedöms kräva minst 5-6 års arbete. Vi måste också anpassa alla teknikslag till det nya trafikstyrningssystemet. Det är också oklart om kravet på största hastighet om 250 km/tim kan innehållas. Det betyder i så fall att idrifttagande av Botniabanan försenas långt bortom år 2010.

Den största förseningskostnaden är räntor på lån. Utbyggnaden av Botniabanan finansieras med lån i Riksgäldskontoret. BBAB har tidigare angivit räntekostnaden per år i projektets slutskede till ca 950 miljoner kr.

Ett annat synsätt indikerar att den uteblivna samhällsnyttan enligt tidigare samhällsekonomiska kalkyler medför en kostnad om ca 600 miljoner per år.

I en situation där idrifttagandetidpunkten skjuts fram flera år står Botniabanans projektorganisation inför en mycket svår omställning som kommer att innebära både högst betydande extra kostnader och väsentliga tidsförluster. En projektorganisation av BBAB:s typ och omfattning ska styra resurser som är tiofalt större än bolagets kostnader för eget arbete. BBAB och Banverket ska också i samverkan fullfölja nödvändiga projekt för att Botniabanan ska tas i drift. Parternas motivation, engagemang och prioriteringar att fullfölja projekten som är nödvändiga för att Botniabanan fullt ut skall kunna tas drift år 2010 kan sättas ifråga.

Att beräkna de extra bygginvesteringskostnader för bolaget som uppkommer om idrifttagande av Botniabanan fördröjs på det sätt som blir konsekvensen av om Banverkets reviderade framtidsplan förverkligas är svårt men de uppgår till många hundra miljoner kronor. Kostnader uppstår bl a på grund av förlängd tid för upprätthållande av projektorganisationen samt utveckling och installation av ett annat trafikstyrningssystem än ERTMS .

Slutsatsen är att de restriktioner som blir följden för Botniabaneprojektet och dess funktion om Banverkets reviderade framtidsplan genomförs främst är av finansiell natur och inte av teknisk eller projektmässig natur.

Sammantaget kan därför de totala kostnaderna av att inte fullfölja gällande planer uppgå till mångmiljardbelopp.

Möjliga lösningar

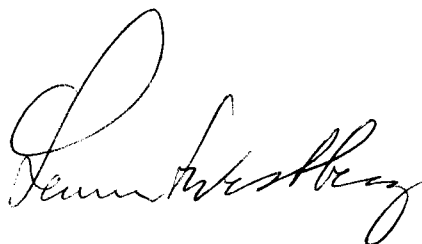
BBAB vill givetvis medverka till att ändamålen och funktionen med Botniabanan realiserar så snabbt som möjligt. BBAB har därför fört en dialog med Banverket under de senaste veckorna om bolaget på något lämpligt sätt kan medverka till en lösning att där den nödvändiga upprustningen av Ådalsbanan kan färdigställas samtidigt med att Botniabanan tas i drift enligt tidigare gällande plan.

Dessa möjligheter finns beskrivna i Banverkets bilaga 1 till PM från 2007-11-07. Eftersom upprustning av Ådalsbanan är Banverkets primära uppdrag och inte BBAB:s framstår alternativ 3 som det naturliga valet. Om regeringen ändå väljer att engagera BBAB i Ådalsbanan föredrar BBAB alternativ 2 före alternativ 1. I båda dessa fall måste de juridiska ramarna ses över, dvs. huvudavtal, bolagsordning mm.

Dessutom måste de indikerade kreditbehoven för BBAB för åren 2008-2010 som lämnades till regeringen i juni ses över med hänsyn till Ådalsbanans kreditbehov. Vidare krävs att Banverket fullföljer de övriga projekt som Botniabaneprojektet är beroende av och som redovisats ovan.

Denna skrivelse har beslutats av Botniabanans styrelse vid extra sammanträde den 12 november 2007.

Botniabanan AB



Anna Grönlund Krantz
Ordförande

Lennart Westberg
Verkställande direktör