

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare

LKAB | Jan Lundgren/Anders Björnström/
/Bo Krogvig/Markus Petäjaniemi

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

LKAB:s remissyttrande över Trafikverkets ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029, N2017/05430/TIF” (ärende TRV2017/32405).

Om LKAB

LKAB är världens näst största producent av järnmalmspellets för den internationella marknaden. Företaget har 4200 anställda och en omsättning 2016 på dryga 16 miljarder SEK. Indirekt möjliggör vi uppemot 50 000 arbetstillfällen.

Vi producerade 27 miljoner ton färdiga produkter under 2016 och prognostiserar att producera 34 miljoner ton 2021. Till detta kommer interna transporter av rågoods mellan gruvor och förädlingsverk om 6 – 7 miljoner ton per år. Nära 80 procent av produktionen av färdiga produkter fraktas ut till kunderna via hamnen i Narvik och resterande dryga 20 procent fraktas till Luleå hamn. Därutöver går ca 3 miljoner ton direkt med tåg till kund i Luleå.

LKAB svarar ensamt för närmare 50 procent av det totala tonnage som fraktas på det svenska järnvägsnätet.

Sammanfattning

Sammantaget borde förslaget till nationell transportplan bättre spegla den bristande kapaciteten i järnvägssystemet på norra omloppet, Kiruna – Narvik jämfört med södra omloppet, Gällivare – Luleå, liksom Gällivare – Kiruna.

Regeringen bör i den fortsatta beredningen ta hänsyn till LKAB:s särskilda behov genom:

Att genomföra en ökning av axellasten till 32,5 ton (STAX 32,5) på hela Malmbanan

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare

LKAB | Jan Lundgren/Anders Björnström/
/Bo Krogvig/Markus Petäjaniemi

- Att i planen säkerställa att planeringen för och genomförandet av en utbyggnad till dubbelspår på Malmbanan med början på sträckorna Peuravaara – Bergfors och Kopparåsen – Vassijaure genomförs under planperioden och att en koordinering med de norska dubbelspårsplanerna görs.
- Att bangårdsförlängning/mötesspår för långa tåg etableras på sträckan Gällivare – Kiruna i exempelvis Lappberg
- Att utbyggnaden av Luleå hamn genomförs efter det att järnvägskapaciteten med uppgradering till STAX 32,5 ton säkerställts på hela Malmbanan Luleå – Riksgränsen
- Att genomförandet ERTMS i sin helhet bekostas av Trafikverket och att systemet inte införs innan kvaliteten är säkerställd
- Att banavgifterna på Malmbanan konstrueras så att de skäligen och rättvist täcker de kostnader som uppstår för drift och underhåll som respektive operatör åsamkar banan.
- Att hänsyn tas till de synpunkter som framförts av LKAB, Boliden, SSAB och Sveaskog i en särskild bilagd uppvaktningsskrivelse

Om förslaget till Nationell Transportplan

LKAB delar de trafikpolitiska ansatserna i transportplanen. Vi menar att fyrstegsprincipen bör vara vägledande i valen av åtgärder och att huvudfokus bör vara att effektivisera och trimma det nuvarande systemet. Särskilt glädjande är att Trafikverket föreslår att Norrbottenbanan ska byggas. Det kommer att öka kapaciteten och redundansen för oss och för våra kunder på sträckan från Boden och söderut. Vi uppskattar också att Malmbanan spelat en stor roll i presentationen av förslaget men noterar att det fortfarande finns ett stort utrymme för förbättringsåtgärder. Malmbanan/Ofofbanan är en viktig godskorridor i det svensk/europeiska transportsystemet för långsiktigt hållbara godstransporter i omställningen från fossila bränslen till el. Ett dubbelspår på Malmbanan/Ofofbanan möjliggör flytt av gods från väg E10 till järnvägen och möjliggör en snabbare omställning från fossilt till förnyelsebart samtidigt som den norrländska industrin i större utsträckning skulle kunna utnyttja Narviks hamn för sin export och därmed avlasta godsjärnvägarna i mellersta och södra Sverige och Göteborgs hamn.

I det följande pekar vi på de utmaningar vi ser i Trafikverkets förslag.

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare

LKAB | Jan Lundgren/Anders Björnström/
/Bo Krogvig/Markus Petäjaniemi

LKAB och transportplanen

Den nationella planen för framtidens infrastruktursatsningar förväntas innehålla innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Ett effektivt, kapacitetsstarkt och robust logistiksystem mellan Narvik och Luleå är en förutsättning för LKAB och långsiktigt hållbar gruvdrift i Malmfälten. För LKAB är det av yttersta vikt att logistiksystemet blir komplett. Det är först då LKAB kan nyttja den flexibilitet som kommer att krävas för att möta de framtida transportbehoven samtidigt som konkurrenskraften stärks.. För att bibehålla dagens marknadsandelar med bevarad konkurrenskraft måste järnvägskapaciteten växlas upp i takt med planerade produktionsökningar. Det är en förutsättning för att LKAB ska kunna bära kommande investeringar i en förlängd gruvdrift med nya huvudnivåer i gruvorna i Kiruna och Gällivare kommuner.

Malmbanan/Ofotbanen klassificeras som en viktig del av det transeuropeiska transportnätet, Trans-European networks (TEN-T) och Sverige har åtagit sig att utveckla nätet.

I förslaget till plan, som vi läser den, saknas ett antal systemkritiska åtgärder. Nuvarande eller minskad kapacitet kan allvarligt komma att påverka LKAB:s möjligheter att med ekonomisk hållbarhet utveckla verksamheten, därmed kan företagets långsiktiga överlevnad vara i fara.

LKAB levererar sina produkter FOB, fritt ombord, vid våra utskleppningshamnar i Narvik och Luleå. Det är våra kunder som avgör var våra produkter ska hämtas. Vill vi exempelvis styra våra kunder att hämta vid annan hamn än den önskade får LKAB betala en betydande fraktkompensation för detta.

Järnväg Malmbanan/Ofotbanen

LKAB har redan i tidigare remissyttranden, bland annat år 2012 (remissvar TRV2011/17304), lämnat synpunkter avseende transportsystemets behov av kapacitets- och robusthetshöjande åtgärder. I stort är frågeställningarna de samma idag som då med skillnaden att LKAB:s förväntade ökning av produktionsvolymerna förskjutits något som en följd av marknadsnedgången 2015. Därefter har en återhämtning på marknaden skett och vi ser en volymuppgång framför oss då efterfrågan av högförädlade järnmalmsprodukter successivt stärks.

Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen har redan idag betydande kapacitets-, tillgänglighets och robusthetsproblem. Det finns idag delar av banan som inte uppfyller kraven för 30 tons axellast. Mot den bakgrunden genomför nu Trafikverket ett järnvägsplanearbete på sträckorna

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare

LKAB | Jan Lundgren/Anders Björnström/
/Bo Krogvig/Markus Petäjaniemi

Peuravaara – Bergfors och Kopparåsen – Vassijaure. På den norska sidan på Ofotbanen Riksgränsen/Björnfjell till Narvik planerar Trafikverkets norska motsvarighet BaneNor för kapacitetsökningar

Vi konstaterar att Trafikverket valt att lägga en eventuell utbyggnad av dubbelspår utanför den föreslagna planen. LKAB anser att hela utbyggnaden av de två delsträckor som redan nu planeras bör läggas in i planen.

Redan nu bör åtgärder enligt fyrstegsprincipen vidtas för att optimera och bygga om befintlig järnväg. I planen finns en höjning av axellasten på södra omloppet, Vitåfors – Luleå, till 32,5 ton (STAX 32,5). Behovet av högre axellast (STAX32,5) är större på det norra omloppet, Kiruna – Narvik. I förslaget till transportplan saknas åtgärder för att öka kapaciteten på norra omloppet liksom på sträckan Kiruna – Gällivare.

Försök som genomförts på södra omloppet tillsammans med Trafikverket visar på att det går att öka kapaciteten med 10% med vårt befintliga rullande materiel. Det sammantaget ökar kapaciteten på hela bana och är till fördel för samtliga operatörer. BaneNor är dessutom redo att starta försök på Ofotbanen och har planen klar för detta. Uteblivna tidskritiska åtgärder på norra omloppet får konsekvensen att LKAB riskerar tappa betydande leveranser till kund från 2019 och framåt. Luleå hamn är inget hållbart alternativ för kunder utanför Östersjöområdet, endast ett komplement för ökad flexibilitet och redundans. Erfarenhetsdrift med högre axellast på norra omloppet måste påbörjas redan 2018.

I planen föreslås bangårdsförlängning i Nattavaara, på södra omloppet, på grund av bristande robusthet, kapacitet och användbarhet. För LKAB är risken för kapacitetsbrist på sträckan Kiruna-Malmberget större. Sträckan riskerar bli en flaskhals då de nödvändiga rågodstransporterna från Svappavaara, som försörjer förädlingsverken i Malmberget, även slår mot LKAB:s totala transportkapacitet. På sträckan finns endast en lång mötesplats och LKAB ser därför att fler bangårdsförlängningar behöver ske inom den första halvan av planperioden. För vår del skulle en förlängning av bangården i Lappberg vara optimal.

Med planförslaget står LKAB inför ett dystert faktum där planerade åtgärder, exempelvis förlängning av ett antal driftsplatser, inte på långa vägar räcker till för att täcka transportbehovet. Det kommer redan tidigt i planperioden att uppstå kapacitetsbrist med LKAB:s gällande produktions- och transportplaner.

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare

LKAB | Jan Lundgren/Anders Björnström/
/Bo Krogvig/Markus Petäjaniemi**Sjöfart, Luleå Malmhamn**

Som tidigare nämnts levererar LKAB järnmalmprodukterna fritt ombord till våra kunder. Det är våra kunder som bestämmer var de vill hämta sina varor. När LKAB inte kan leverera vid vald hamn får företaget betala betydande fraktkompensation för detta. Att hämta produkter i Luleå är dyrare för våra kunder beroende på mindre fartygsstorlekar, SECA-direktivet och den faktiska gångtiden. Skillnaden i hur stora båtar som kan tas in på sommar och vintertid skapar också logistiska problem liksom bristen på isklassade båtar av tillräcklig storlek. Av LKAB:s produktion går idag nära 80 procent av leveranserna över Narviks hamn och drygt 20 procent över hamnen i Luleå. Vi förutser inga betydande ändringar i relationen mellan hamnarna i framtiden.

I planen konstateras att Luleå hamn har bristande robusthet vad gäller möjligheten att omfördela transporter mellan Luleå och Narvik samt bristande kapacitet i farleden. LKAB sympatiserar med att farleden måste oavsett muddras och projekt Malmporten i Luleå säkrar hamnverksamheten långsiktigt givet att järnvägskapaciteten med ökad axellast STAX32,5 prioriteras och åtgärdas först på hela Malmbanan/Ofotbanen Luleå – Riksgränsen/Björnfjell – Narvik.

En större kapacitet i Luleå Hamn kan minska trycket något på Malmbanans norra omlopp mellan Kiruna och Narvik, eftersom vissa produkter från Malmberget som idag skeppas ut över Narvik skulle kunna styras om till Luleå. Men huvuddelen av LKABs kunder kommer fortsatt att hämta sina järnmalmprodukter från Narvik då sjöfraktkostanden är väsentligt lägre jämfört med Luleå och kommer så att vara även om Luleå i framtiden kan ta in större fartyg.

Det är därför LKAB:s mening att utbyggnaden av Luleå hamn genomförs efter det att järnvägskapaciteten med uppgradering till STAX 32,5 ton säkerställts på hela Malmbanan Luleå – Riksgränsen.

Projektet måste när det står inför genomförande koordineras med LKAB:s planerade kapacitetsuppbyggnad efter år 2023 med bl.a. investering i en ny skeppslastare i Luleå.

ERTMS/ETCS

Införandet av ERTMS/ETCS välkomnas av LKAB under förutsättning att systemet uppnår sina mål och ökar kapaciteten på järnvägen. Vi vidhåller vår uppfattning att investeringskostnaden för fordonsutrustningen för ERTMS inte bör tas av tågoperatörerna. Det nuvarande signalsystemet har helt bekostats av infrastrukturägaren, Trafikverket, det faktum att signalerna nu flyttas in i loken borde inte föranleda en ändring av den principen.

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare

LKAB | Jan Lundgren/Anders Björnström/
/Bo Krogvig/Markus Petäjaniemi

ERTMS-systemet är fortfarande inte färdigutvecklat, med höga priser, bristande konkurrens och låg tillförlitlighet. LKAB känner oro för att det kommer att få negativa konsekvenser för kapaciteten om inte införandet säkerställs kvalitativt. Införandet måste även koordineras med införandet på norska sidan, BaneNor.

Banavgifter

Av planen framgår att banavgifterna ska finansiera drift och underhåll av järnvägssystemet och att de ska utformas på sätt som får en styrande effekt. LKAB har inget alternativ till järnvägen och hyser oro för de avgiftsökningar som aviserats och riskerar försämra LKAB konkurrenskraft väsentligt. LKAB:s förväntan är skäliga och rättvisa banavgifter som speglar användningen och slitaget från respektive operatör på Malmbanan/Ofotbanen.

Basindustrin i Norr

Under våren 2017 har verkställande direktörerna för LKAB, Boliden, SSAB och Sveaskog gemensamt uppvaktat generaldirektören för Trafikverket och därefter Infrastrukturministern och Näringsministern för att diskutera hur järnvägsinfrastrukturen i norr bör vidareutvecklas och hur en sådan utveckling skulle kunna organiseras. Våra prioriteringar i denna remiss följer principerna i den uppvaktningsskrivelse som presenterades för Trafikverket och Regeringen, se bilaga "Basindustrierna i norr: Stärkt konkurrensförmåga kräver ökad tillgänglighet".

Med vänlig hälsning

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AB (PUBL)

Jan Moström

VD, LKAB