

Sender

Jan Lundgren
D 098071863
E jan.lundgren@lkab.com

Till Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Copy to

Referens TRV: I2020/02739

Remissvar Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Sammanfattning

- Trafikverkets prognoser måste uppdateras så att de stämmer överens med den faktiska förväntade befolknings- och industriutvecklingen i norra Sverige och ta hänsyn till kommande planerade industriinvesteringar.
- LKAB har fattat beslut om en ny utvecklingsplan med omfattande investeringar, vilken behöver beaktas i kommande infrastrukturplanering.
- Malmbanan/Ofotbanen är kritisk för vår verksamhet. Därför krävs omfattande underhållsåtgärder kring de anläggningsdelar som genererar flest störningar.
- Långsiktigt krävs dubbelspår hela vägen längs Malmbanan/Ofotbanen men som ett första helt nödvändigt steg krävs utökade mötes- och förbigångsmöjligheter, partiella dubbelspår samt en kapacitetstilldelning som medger både genomgående godståg och malmtrafik.
- En betydande ökning av den ekonomiska ramen för nästa Nationell Plan krävs för att man ska klara både tidigare beslutade och framtida nödvändiga investeringar samt nödvändigt underhåll.
- LKAB ser flera skäl till att diskutera annan finansiering för att säkerställa nödvändiga investeringar. Bland annat handlar det om EU-finansiering, där Sverige behöver bli bättre på att nyttja de möjligheter som finns.
- Infrastruktur är en förutsättning för fungerande godstransporter och stärker Sveriges internationella konkurrenskraft. I sammanhanget vill

Sender

Jan Lundgren

D 098071863

E jan.lundgren@lkab.com

vi peka på att en investering i Malmbanan/Ofotbanen ger en god avkastning genom den export som då kan ske.

- Eftersom Malmbanan/Ofotbanen är en nationsgränsöverskridande sträcka, är samarbetet med Norge helt avgörande. Såväl regeringen som Trafikverket behöver söka samverka med sina norska motsvarigheter.

LKAB:s nuläge och strategi

En avgörande förutsättning för LKAB:s verksamhet, är att infrastrukturplaneringen möter upp och svarar mot de transportbehov som uppstår. Därmed möjliggörs en utökad verksamhet i enlighet med LKAB:s nyligen framtagna strategi för utveckling av gruvbrytning och övrig verksamhet. För att få utväxling och full ekonomisk effekt av investeringen på uppemot 400 miljarder, vilket leder till 2000–3000 nya arbetstillfällen och ökad export, måste staten bidra med finansiering av nödvändig infrastruktur. Utan rätt prognoser kring LKAB:s och regionens utveckling riskerar dessa behov att underskattas.

Redan idag finns affärsmöjligheter som bromsas på grund av brister i infrastrukturen. Den situationen riskerar att förvärras framöver. Utöver LKAB:s malmtransporter, såväl norrut mot Narvik som söderut mot Luleå, ökar även övrig transportverksamhet längs Malmbanan/Ofotbanen. Annan verksamhet i området genererar en ökad transportvolym mot Narvik. Från Norge och Narviks hamn ökar exporten av lax och annan sjömat till och via Sverige. Allt detta, tillsammans med ökade persontransporter/pendling för att klara kompetensförsörjningen, leder till ökade transportbehov och därmed krav på en mer robust infrastruktur.

LKAB:s strategi och investeringsprogram (samt klimatvänliga transporter) bidrar till att Sverige kan nå fossilfrihet, liksom till att LKAB ska nå dit 2045. Men då måste omställningen starta nu, Malmbanans både södra och norra omlopp byggas ut och rustas och moderniseras för att därmed skapa stabila planeringsförutsättningar och långsiktiga spelregler. Då kommer antalet arbetstillfällen att öka och LKAB ges rimliga förutsättningar att klara kompetensförsörjningen.

En fortsatt osäkerhet i transportnätet skapar en osäkerhet kring möjligheterna att genomföra och fullfölja strategin och därmed klara både målen om fossilfrihet och stabil tillväxt. I förlängningen leder en fullföljd strategi i kombination med utvecklingen i närområdet och för norsk

Sender

Jan Lundgren

D 098071863

E jan.lundgren@lkab.com

fiskeindustri till kraftigt ökade godsvolymer och därmed än större behov av investeringar i infrastrukturen på sikt.

LKAB har meddelat Trafikverket en långtidsprognos för transportvolymen mot 2040. Den nya strategiska inriktningen innebär sannolikt uppemot 50% högre volymer för att kunna säkerställa ett tillräckligt finansiellt utrymme för att realisera strategin.

Föreslagna ekonomiska ramar och planperiod

Det är oroande att den befolkningsstatistik och prognos för utvecklingen för norra Sverige som Trafikverket har använt sig av som grund för inriktningsunderlaget inte är relevant. Dels är den inte uppdaterad, dels har den inte alls tagit hänsyn till de mycket kraftiga investeringar som genomförs av LKAB, Northvolt med flera aktörer på sammanlagt 1 000 miljarder och det efterföljande behovet av arbetskraft de investeringarna ger upphov till med befolkningsökning och större pendlingsbehov som följd. För arbetet framåt mot ny nationell plan är det därför av största vikt att prognoserna uppdateras och att konsekvenserna av de planerade investeringarna beaktas fullt ut.

LKAB delar Trafikverkets bild av vikten att vårda befintlig anläggning. Underhållsskulden på framförallt järnvägssidan är betydande och måste adresseras. Samtidigt som järnvägen är i stort behov av upprustning och modernisering så behöver också nödvändiga utbyggnader ske. På flera håll är kapacitetsbristerna betydande vilket skapar flaskhalsar och ökar risken för driftstörningar och förseningar. Utan en betydande ökning av den ekonomiska ramen för kommande plan är risken dock stor för att antingen inga nya objekt kan övervägas eller för att objekt i befintlig plan måste utgå eller skjutas på framtiden.

LKAB vill se långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar och det kräver att objekt i befintlig plan i allt väsentligt genomförs. Det innebär dock att det finns ett mycket begränsat utrymme för nya objekt kommande år, och det gäller även med den mest ambitiösa föreslagna inriktningen med en utökad ram om 20 % och där nya stambanor hanteras utanför planen. Mot den bakgrunden stödjer LKAB att nya stambanor finansieras utanför plan.

Även med en hantering av nya stambanor utanför plan behöver den ekonomiska ramen öka avsevärt så att nödvändiga kapacitetsförstärkningar kan ske. I det sammanhanget bör också nämnas att LKAB ser få fördelar

Sender

Jan Lundgren

D 098071863

E jan.lundgren@lkab.com

med en förlängd planperiod medan risken för minskad handlingsfrihet framåt är stor.

Kostnadsutvecklingen vad gäller både underhåll och nya objekt är oroande och riskerar att på sikt att äta upp de ökade anslagen. LKAB ser mot den bakgrunden positivt på det uppdrag kring översyn som regeringen gett Trafikverket med anledning av detta men anser att fler insatser behöver göras. Benchmarking mot andra länder behöver förstärkas, den interna kontrollen och uppföljningen öka, beställarkompetensen utvecklas samt andelen internationella anbud öka. Den egna kunskapen om anläggningen vad gäller såväl drift som underhåll måste förstärkas. För att kunna sänka drift- och underhållskostnaderna på sikt måste också ett livscykel-perspektiv i högre grad appliceras vid investeringar och val av komponenter och system. Arbetet med riskanalyser behöver också förstärkas. I det sammanhanget kan man överväga att låta ännu okända risker få större genomslag i kostnads kalkyler så att mer rättvisande jämförelser kan göras.

Alternativ finansiering borde övervägas där så är lämpligt och möjligt för att öka det ekonomiska utrymmet i närtid. Detta kan också beaktas vad gäller satsningar som är av direkt intresse för LKAB såsom ökad kapacitet på Malmbanan mot Narviks hamn. I grunden bör den statliga nivån finansiera infrastrukturutbyggnad av detta slag men alternativ kan övervägas, inte minst eftersom det handlar om gränsöverskridande trafik och intressen. En sådan lösning kan dock inte bygga på finansiering via brukaravgifter från de som nyttjar sträckan eftersom det motverkar själva investeringen och försvårar klimatomställningen.

LKAB vill också framhålla vikten av att Sverige så långt som möjligt ansöker om EU-stöd för delfinansiering av utbyggnad av godstransportkorridorer.

Trots ett allt större fokus från politiskt håll på godsets transportbehov får detta inte fullt genomslag i inriktningsunderlaget. Inför kommande åtgärdsplanering är det av vikt att större hänsyn tas till industrins behov av godstransporter. I de samhällsekonomiska beräkningarna ges restidsvinster på personsidan stort genomslag medan framkomligheten för icke förädlad gods inte värderas lika högt trots att transportalternativen ofta är få och konsekvenserna för produktionen vid störningar innebär stora samhällsekonomiska förluster. I det sammanhanget vill LKAB påpeka att vi ser positivt på en höjning av den så kallade näringslivspotten.

Sender

Jan Lundgren

D 098071863

E jan.lundgren@lkab.com**Särskilt om Malmbanan**

Oftobanan/Malmbanan mellan Narvik och Luleå är en av Sverige och Norges viktigaste godstransportsträckor för bland annat järnmalm och fisk. Men banan är också helt avgörande för transport av dagligvaror till Nordnorge. Enbart malmtransporterna längs banan står för ca 50% av den samlade godsmängden på svensk järnväg.

Banan är enkelspårig och sårbarheten vid störningar är stor, samtidigt som möjligheterna att utöka trafiken i takt med efterfrågan är kraftigt begränsade. Det finns således både ett behov av ökad redundans och kapacitet så större andel av godstransporterna kan fraktas på järnväg istället för mer klimatpåverkande lastbilar. Lastbil är inget alternativ för malmen, men skulle kunna vara det för andra varuslag. Långsiktigt krävs en fullständig dubbelspårsutbyggnad men kortsiktigt och som ett första steg kan partiell utbyggnad och bärighetsåtgärder ge viktiga förbättringar.

I närområdet (främst på svenska och finska sidan, men även i Norge och Ryssland) finns dessutom flera av de jordartsmetaller som krävs för tillverkning av de batterier som är nödvändiga för eldriftsomställningen av transportsektorn. Brytning av dessa kan inte ske utan en fungerande infrastruktur där järnväg givetvis spelar en avgörande roll.

Det finns även en växande utmaning i konkurrens om utrymme på spåren mellan gods- och persontrafik, främst på sträckan Boden-Luleå. Detta får till följd att godståg ofta får stå stilla och vänta, vilket gör att man inte hinner köra avsedda två omlopp per dag. Följden blir att man behöver ha fler tågset i trafik, med ytterligare trängsel på spåren. Därför krävs en ökad kapacitet för att fordonsflottan ska kunna nyttjas effektivt och all trafik ska få plats på spåren.

Vid det svenska planbeslutet i maj 2018 pekades hela sträckan Narvik – Luleå ut som en så kallad brist. Det innebär att Trafikverket har i uppdrag att fortsätta att utreda stråket med målsättning att detta är så pass utrett att det kan övervägas i denna planeringsomgång och planrevidering. I planbeslutet från 2018 uttrycks också att man ska inleda förhandlingar med den norska staten kring detta. Då Norge har uttryckt att man prioriterar sträckan, exporten ökar med påföljande transportbehov och det finns goda förutsättningar att klara finansieringen på ett bra sätt, ser LKAB att investeringar i ökad kapacitet är både möjliga, nödvändiga och brådskande.

Sender

Jan Lundgren

D 098071863

E jan.lundgren@lkab.com

LKAB:s nya strategiska inriktning innebär transporter av järnsvamp som är mer reaktiv mot luft än traditionella pellets, vilket sänker produktkvaliteten över tid. Därför blir stabila och tillförlitliga transporter längs Malmbanan av yttersta vikt för produktkvaliteten till slutkund. Trafikverket måste därför i ett första steg bygga för en robust och hög tillgänglighet samt parallellt arbeta för att öka totalkapaciteten på Malmbanan genom dubbelspår. Det första steget bör bestå av att säkerställa att nuvarande anläggning uppnår full avsedd funktion och kapacitet samt att man arbetar med införandet av partiella dubbelspår på kritiska delsträckor, ett fortsatt arbete för ökade axellaster samt digitalisering för en bättre kontroll av infrastrukturen.

Utfallet från 2020 med uppemot vart 10 malmtåg inställt på grund av direkta eller indirekta störningar i infrastrukturen (Malmbanan) är en tydlig indikation på att det behövs väsentliga insatser för att öka robusthet i konstruktionen och möjlighet till återhämtning på Malmbanan.

Under den kommande planperioden ser vi följande kapacitetshöjande åtgärder som helt centrala; standardhöjning, utökade mötes- och förbigångsmöjligheter, partiella dubbelspår, kapacitetstilldelning som både medger genomgående godståg och malmtrafik anpassad efter flödesförutsättningar.

Se vidare i bilaga.

Underhåll och kostnadseffektivitet

Ökade resurser till underhåll av järnvägen måste åtföljas av ett genomgripande åtgärdsprogram för ökad kostnadskontroll, kortare genomförandetider och ökad effektivitet. Det handlar om att långt större vikt måste läggas vid digitalisering och modernisering av järnvägen, om digital övervakning av anläggningen, moderna anläggningsregister och underhållsplaner som har fokus på att byta ut rätt komponenter i rätt tid.

Resurserna kan användas långt mer effektivt om de styrs mot förebyggande underhåll så att akuta underhållsinsatser kan minimeras. Samtidigt måste planeringen av underhållsinsatser moderniseras och effektiviseras så att trafikstörningarna minimeras och genomförandetiden förkortas.

Ett stort problem i sammanhanget är att de fönster för underhåll som läggs in i tågplanerna inte fult ut nyttjas vilket leder till sämre nyttjande av anläggningen. En aktiv dialog med operatörerna kan bidra till mer effektivt

Sender

Jan Lundgren

D 098071863

E jan.lundgren@lkab.com

genomförande men också till innovativa och kostnadsbesparande lösningar. Dagens störningsnivå på infrastrukturen bidrar till att vi som operatör bokar upp ca 20% fler tåglägen än det nominella behovet. Det finns således stor potential i ett förbättrat genomförande av underhållet samt mer effektiva tågplaner.

För att kunna vidmakthålla infrastrukturen och säkerställa att den har avsedd kapacitet och funktionalitet och skapar en stabilitet för transporterna, ser vi följande åtgärder som centrala under kommande planperiod:

- Bilda en partsgemensam arbetsgrupp för att förbättra kvaliteten på Malmbanan med initialt fokus på de anläggningsdelar som genererar flest störningar och som bidrar till störst risk för allvarliga händelser.
- Öppna upp regelverk för införande av ny teknik för kontinuerlig övervakning både på bana, kringliggande konstbyggnader och lavinvarning.

Se vidare i bilaga.

Internationell konkurrenskraft och gränsöverskridande trafik

I samband med pågående arbete med Nationell Plan i Norge har man pekat ut Ofoten- och Malmbanan som ett prioriterat stråk och uttryckt att man vill genomföra en särskild utredning tillsammans med Sverige. Vi vill därför peka på vikten av samplanering med Norge och det ansvar som staten, genom Trafikverket och Regeringen, har för detta.

LKAB anser att inriktningsplaneringen tydligare behöver uppmärksamma det internationella perspektivet och lyfta gränsöverskridande transporter samt nyttan av att knyta samman Norden med en modern och effektiv infrastruktur.

Då det rör sig om ett gränsöverskridande projekt, innebär det att man kan söka andra finansieringslösningar än de gängse, dvs man bör överväga en finansiering utanför ram för nationell plan.

Trafikverket behöver också belysa hur man avser att fullfölja utbyggnaden av TEN-T-nätet och stomnätsskorridorerna. I det sammanhanget vill vi även peka på möjligheten till medfinansiering

Sender

Jan Lundgren

D 098071863

E jan.lundgren@lkab.com

på upp till 30% från EU, vilket skulle frigöra investeringsutrymme till andra angelägna investeringar.

LKAB vill också peka på vikten av att se till hela stråket och de nyttor som kan tillgodogöras om man förstärker kapaciteten hela vägen. I det arbetet måste man också ha en helhetssyn som inkluderar intermodala lösningar samt hamnfrågan i såväl Sverige som Norge.

Sveriges CORE-hamnar, däribland Luleå hamn, har en särskild betydelse i transportnätet som ställer särskilda krav på anslutande landinfrastruktur. Därutöver möjliggör EU:s regelverk idag fler möjligheter till insatser inom hamnområden än tidigare, vilket Sverige bör nyttja och tillämpa likvärdigt för CORE-hamnarna. Även Narviks hamn är helt central i transportsystemet liksom landinfrastrukturen dit. Det är nödvändigt att Sverige och Norge via Regering och Trafikverk samverkar kring lösningar av kapacitetsfrågan och anslutningar till hamnarna.

Med vänliga Hälsningar
LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AB (PUBL)

Jan Lundgren
Logistikchef, VD LKAB Malmtrafik AB

Säkerhetsklassificering:
ÖppenHandläggare
Jan Lundgren

Till: Infrastrukturdepartementet i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Författare: Jan Lundgren

Delges:

Bilaga till Remissvar Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

Standardhöjning på hela Malmbanan till en nivå som motsvarar kraven för robust trafikering med axellaster i ett första läge upp till 32,5 ton och i förlängningen upp till 35 ton.

Utökade mötes- och förbigångsmöjligheter på delsträckan mellan Kiruna och Gällivare (bd113) dels för att möjliggöra passage för genomgående godståg i stråktrafik, dels för det ökade transportbehovet av malm mellan LKAB:s produktionsområden.

Partiella dubbelspår anläggs från Kiruna och de första 5 milen norrut i enlighet med genomförda planutredningar. Dubbelspår på sträckan Boden-Luleå är ett reellt behov redan idag och en grundläggande förutsättning för att planerade kapacitetslyft genom Projekt Malmporten ska kunna realiserars.

Planarbetet för dubbelspår på resterande sträcka upp mot Riksgränsen och vidare via Ofotbanen till Narvik behöver synkroniseras över landsgränsen. Här behöver både Infrastrukturdepartementet och Trafikverket ta en aktiv roll gentemot sina norska motsvarigheter.

Processen för kapacitetstilldelning genererar varken optimala förutsättningar för underhållsinsatser eller för malmtrafiken. Denna bör ses över så att helheten beaktas genom införande av relevanta styrprinciper och moderna systemstöd.

En gemensam arbetsgrupp (Operatör/Förvaltare/Teknikföretag/Akademi) bilds för att lyfta kvaliteten och öka robustheten på Malmbanan genom att stegvis ersätta de svagaste delarna med robustare konstruktioner och

Säkerhetsklassificering:
ÖppenHandläggare
Jan Lundgren

införandet av modern befintlig teknik för kontinuerlig övervakning av nedbrytning och fel:

” Det finns idag fler än 20 spårväxlar av modell SJ 50 som är baserade på en 60-talskonstruktion avsedd för 22.5 tons axellast. Dessa växlar är dyra att underhålla, de har fler anmärkningar kopplat till urspårningsrisk än övriga växlar och underhållet kräver tid i spår som minskar tillgängligheten. Urspårningen vid Gäddmyr i januari 2020 var vid denna typ av växel. En urspårning som kostade LKAB i storleksordningen 50 miljoner kronor i direkta och indirekta kostnader exklusive utebliven försäljningsintäkt. Varje förseningstimme på Malmbanan som leder till utebliven leverans innebär ett intäktsbortfall för LKAB på mer än tre miljoner kronor.”

”Utöver att anläggningen har gammal utrustning i växlar, räl och skredvarningssystem sviktar också det dagliga förebyggande underhållet. I mars 2020 fick Malmbanan stängas under en tid då ett snögalleri tryckts ihop av snömassor.”

För att få ut effekten av införandet av ny teknik behöver dagens regelverk anpassas i väsentligt snabbar takt än vad som sker idag.