

Handläggare

Jan Moström

E jan.mostrom@lkab.com

Infrastrukturdepartementet

Registrator

103 33 Stockholm

Kopia till

I2021/02884

Remissyttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033

LKAB:s remissyttrande över Trafikverkets *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033*.

Sammanfattning

- För att den gröna industriomställningen i norra Sverige ska kunna realiserats krävs omfattande satsningar på transportinfrastruktur i närtid.
- För LKAB är Malmbanan mellan Narvik och Luleå helt avgörande och hela banan måste därför rustas upp så att kapaciteten och tillgängligheten ökar.
- Trafikverkets förslag tillsammans med deras redovisning av sitt särskilda regeringsuppdrag om åtgärder för de stora industriinvesteringarna i norr är en bra början men fler åtgärder kan behöva övervägas och de föreslagna åtgärderna behöver tidigareläggas. LKAB utgår från att regeringen finansierar alla föreslagna åtgärder samt att dessa och eventuella tillkommande åtgärder hanteras som ett sammanhållet projekt med ett tydligt systemfokus.
- De omfattande påkörningarna av renar längs malmbanan är ett problem för samebyarna och för LKAB. Resurser behöver avsättas i såväl nationell som regional plan för omedelbara åtgärder.

LKAB:s omställning

En omställning av industrin är den mest effektiva insats Sverige kan göra för en minskning av de globala utsläppen. Idag är järn- och stålindustrin den verksamhet som globalt står för de största utsläppen av koldioxid. LKAB:s

Handläggare

Jan Moström

E jan.mostrom@lkab.com

samlade koldioxidutsläpp är idag 700 000 ton, vilket motsvarar fyra procent av svensk industris samlade koldioxidutsläpp och gör oss till nummer fyra av de företag som släpper ut mest i Sverige. LKAB har tagit fram en strategi som stakar ut vägen mot noll utsläpp av koldioxid från egna processer och produkter till år 2045 och säkrar bolagets verksamhet bortom 2060 vilket kommer att leda till minskade utsläpp om 35 000 000 ton CO2 hos LKAB och dess kunder. Det motsvarar två tredjedelar av Sveriges territoriella utsläpp

För att dessa investeringar ska kunna realiseras krävs en fungerande transportinfrastruktur. Om inte omfattande satsningar sker kommer flera investeringar att utebli, tusentals arbetstillfällen inte komma till stånd och den gröna omställningen inte att förverkligas. I förlängningen riskeras också befintliga arbeten inom andra sektorer samt svensk basindustris framtid.

Transportinfrastrukturen är avgörande

Svenska basindustris gröna omställning är av både nationellt och globalt intresse och är helt avgörande för om Sverige ska leva upp till Parisavtalet och nå våra egna högt satta klimatmål.

De närmaste åren planerar industrin investera cirka 1000 miljarder i övre Norrland. Enbart LKAB räknar med investeringsvolymen på 10–20 mdr/år i 15–20 år. Företag som SSAB, Northvolt, H2 Green Steel har också aviserat omfattande satsningar. Det handlar om en omställning till fossilfri järnsvamp, brytning och återvinning av mineral och metaller kritiska för batteritillverkning och elektrifieringen samt nya anläggningar för fossilfri stålproduktion.

För att alla dessa investeringar ska realiseras krävs en fungerande transportinfrastruktur. Dagens transportsystem har stora brister så för att möta upp industrins omställning och tillväxt krävs stora insatser i närtid. I Trafikverkets förslag till åtgärdsplanering finns en del nödvändiga åtgärder med, som reinvesteringar i spår- och växelbyten och kontaktledningssupprustning liksom byte och förstärkningsåtgärder av broar och nytt signalsystemet med ERTMS. Man föreslår också ytterligare kapacitetsförbättringar på Malmbanan för att bland annat klara tyngre last. Det är sammantaget bra satsningar – men det är långt ifrån tillräckligt för att säkerställa nödvändig kapacitet och robusthet och för att möta industrins växande behov. För att tala klarspråk - utan ytterligare insatser kommer Malmbanan att förbli industrins getingmidja.

Därför är det välkommet att Trafikverket samtidigt har redovisat ett särskilt regeringsuppdrag där fler och mer omfattande åtgärder föreslås. För att dessa ska kunna realiseras föreslås dock en finansiering utanför plan. Trafikverket förordar en lånefinansiering för att åstadkomma ett snabbt genomförande. LKAB utgår från att regeringen hanterar detta skyndsamt

Handläggare

Jan Moström

E jan.mostrom@lkab.com

och i ett samlat paket för att snabbt skapa robusta förutsättningar för den gröna omställningen och därmed möjliggöra de planerade investeringarna. Till detta behövs ett tydligare systemfokus. Insatserna kan inte betraktas som delar och planeras var för sig. Hela trafiksystemet från Narviks hamn till Luleå hamn och anslutningarna till Stambanan genom övre Norrland och så småningom även Norrbottenbanan behöver ses som en del av en helhet och alla investeringarna som ett sammanhållet projekt.

Ekonomiska ramarna

Det planförslag som nu föreligger innebär att flera angelägna satsningar skjuts fram i tid samtidigt som helt avgörande nya satsningar inte ryms. Det är tydligt att de av riksdagen fastställda ekonomiska ramarna inte är tillräckliga. För långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar är det av vikt att objekt i befintlig plan i huvudsak genomförs. Samtidigt förpliktigar klimatutmaningen och insatser för den gröna omställningen behöver finansieras här och nu. Alternativ finansiering, t.ex. genom lånefinansiering, borde därför övervägas där så är lämpligt och möjligt för att öka det ekonomiska utrymmet i närtid.

I grunden bör den statliga nivån finansiera infrastrukturutbyggnader men alternativ kan övervägas, inte minst för Malmbanan eftersom det också handlar om gränsöverskridande trafik och intressen. En sådan lösning kan dock inte bygga enbart på finansiering via brukaravgifter från de som nyttjar sträckan eftersom det motverkar själva investeringen och försvårar klimatomställningen. Inte minst utifrån att dagens brukaravgifter redan är höga i förhållande till kvalitén på anläggningen. LKAB vill också framhålla vikten av att Sverige så långt som möjligt ansöker om EU-stöd för delfinansiering av utbyggnad av godstransportkorridorer.

LKAB ser också oroande på kostnadsutvecklingen vad gäller både underhåll och nya objekt. Den riskerar att ytterligare förvärra finansieringsutmaningen. Här har Trafikverket ett ytterligare arbete att göra vad gäller benchmarking mot andra länder, intern kontroll och uppföljning, utvecklad beställarkompetens och förstärkt egen kunskap om anläggningen.

Malmbanan

Malmbanan mellan Narvik och Luleå är, och kommer att vara, helt avgörande för att transportsystemet i norr som helhet ska kunna fungera. För det tunga godset finns inga alternativ till järnvägen. Hela Malmbanan från Luleå till Narvik måste därför rustas upp och kapaciteten byggas ut. Enbart malmtransporterna längs Malmbanan står för ca 50% av den samlade godsmängden på svensk järnväg. På banan transporteras också en avsevärd del av norsk sjömat och banan är helt avgörande för transport

Handläggare

Jan Moström

E jan.mostrom@lkab.com

av dagligvaror, läkemedel och sjukvårdsutrustning till Nordnorge. Trots detta är banan fortfarande enkelspårig och sårbarheten vid störningar är stor och möjligheterna att utöka trafiken i takt med efterfrågan är kraftigt begränsade. Det kan noteras att ca två tredjedelar av norsk sjömat från Narvik som transporteras landvägen går på lastbil via Sverige. Med bättre kapacitet kan en stor del av dessa transporter flyttas till järnväg. Bara LKAB har ensamt ställt in fler än 750 avgångar p g a brister i infrastrukturen de senaste två åren. Behovet av kapacitetsförstärkning kan därför inte nog understrykas. Här måste Trafikverket få medel och möjligheter att agera.

Det finns därutöver 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 och kraftigt ökade kostnader.

LKAB utgår därför ifrån att det särskilda regeringsuppdrag som Trafikverket redovisat kring omställningen i norra Sverige med fler och mer omfattande åtgärder än i planförslaget genomförs skyndsamt, inte minst åtgärderna på Malmbanan som även med de föreslagna åtgärderna kommer att ha ett högt kapacitetsutnyttjande (se bild från Trafikverket nedan).

Tabell 2: Kapacitetsutnyttjande över dygnet år 2030 och år 2040 med tillkommande trafik före (JA) respektive efter föreslagna åtgärder (UA) är genomförda.

Sträcka	2030 JA	2030 UA	2040 JA	2040 UA
Luleå-Boden	101%	40%	101%	40%
Boden-Murjek	92%	65%	97%	69%
Murjek-Gällivare	92%	70%	95%	73%
Gällivare-Råtsi	81%	73%	84%	76%
Råtsi-Peuravaara/Kiruna	72%	69%	76%	74%
Kiruna malmbangård-Riksgränsen	77%	72%	83%	77%

Handläggare

Jan Moström

E jan.mostrom@lkab.com

Idag är produktionen i hög grad inlåst till de två omloppen med begränsade möjligheter till andra fraktvägar. Med rätt insatser kan vi få den flexibilitet mellan det norra och södra omloppet som vi dag saknar och skapa nödvändig redundans. I takt med omställningen från järnpellets till järnsvamp kommer det behövas dessutom att öka eftersom det ökade varuvärdet ger ekonomiska förutsättningar för fler transporter vidare via Stambanan genom övre Norrland. Ökad flexibilitet är också en förutsättning för att investeringen Malmporten i Luleå hamn ska kunna nyttjas fullt ut. Trafikverket konstaterar mycket riktigt att nedbrytningen av järnvägsanläggningen mellan Kiruna och Gällivare går snabbare än förväntat. Ett exempel akut åtgärd är det spår- och växelsystem som nu ligger i plan 2026–2029 men som behöver tidigareläggas, inte minst med tanke på den svåra urspårningen som skedde på sträckan i november 2021 där över hälften av malmvagnarna, 38 stycken, fick skrotas och ytterligare 20 stycken fick tas ur trafik för reparation medan trafiken stod stilla i åtta dagar. Det är också avgörande för att ha möjligheten att ha flexibilitet från Norra systemet ner mot Boden/Luleå. Högre axellaster är ett effektivt och förhållandevis enkelt sätt att öka kapaciteten. Det är därför oroande att uppgradering till högre axellaster (STAX 32,5) på norra Malmbanan ligger bortanför planperioden. Det är vidare av stor vikt med en god dialog mellan alla berörda parter så att vi tillsammans kan arbeta för och bidra till ett effektivt genomförande av insatserna både under planerings- och byggskede.

Underhåll och reinvesteringar

Underhållsskulden på framför allt järnvägssidan är betydande och måste adresseras. Det är positivt att anslagen till underhåll ökar men ökade resurser 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. Inte minst behöver synen på beprövad teknik kontra innovation utmanas i upphandlingsarbetet. 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. Det är i detta sammanhang glädjande att Trafikverket har som ambition att förbättra kunskapen om anläggningen i paketet *Forskning och Innovation* så att förebyggande underhåll kan utföras i rätt tid. LKAB erbjuder Trafikverket möjlighet att nyttja våra fordon för att samla

Handläggare

Jan Moström

E jan.mostrom@lkab.com

realtidsdata som sedan kan användas för vidare analys. Särskilt sträckan Gällivare – Kiruna kräver en omfattande upprustning och modernisering med byte av såväl räil, ställverk och signalsystem. Arbetet med spårbytet ligger idag alltför sent och föreslås påbörjas när det enligt vår interna planering för ökad produktion redan behöver stå klart.

En mer aktiv dialog med operatörerna kan bidra till mer effektivt genomförande men också till innovativa och kostnadsbesparande lösningar. LKAB förordar 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. Av största vikt är att insatserna kan planeras så att produktionen kan upprätthållas.

Gränsöverskridande trafik

LKAB ser med oro på att Trafikverkets planförslag saknar ett gränsöverskridande perspektiv. Eftersom Malmbanan är en nationsgränsöverskridande sträcka, är samarbetet med Norge helt avgörande.

Därutöver bör beaktas att det i närområdet (främst på svenska och finska sidan, men även i Norge och Ryssland) finns flera av de jordartsmetaller och mineraler 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.

Såväl regeringen som Trafikverket behöver därför söka samverka med sina nordiska grannar. Då det rör sig om gränsöverskridande projekt, innebär det att man kan söka andra finansieringslösningar än de gängse. Trafikverket behöver också tydligare belysa hur man avser att fullfölja utbyggnaden av TEN-T-nätet och stomnätskorridorerna. I det sammanhanget vill LKAB även peka på möjligheten till medfinansiering på upp till 30% från EU, vilket skulle kunna öka takten i insatserna eller frigöra investeringsutrymme till andra angelägna investeringar.

Renpåkörningar

Frågan om de omfattande påkörningarna av renar längs malmbanan, där LKAB:s transporter utgör en stor del av trafiken, har påtalats för Trafikverket av såväl samiska företrädarna som av LKAB. LKAB ser ett omedelbart behov av att åtgärder vidtas men har begränsad rådighet över de åtgärder som krävs. Vi vill även understryka att frågan inte enbart är ett problem för rennäringen utan också en väsentlig arbetsmiljöfråga för de lokförare som trafikerar malmbanan.

Handläggare

Jan Moström

E jan.mostrom@lkab.com

Problematiken är sådan att den bör lyftas fram i den nationella planen så att förutsättningar ges för ett åtgärdsprogram på nationell och regional nivå.

Slutord

LKAB och stora delar av industrin tar sitt ansvar för den gröna omställningen. En utdragen upprustning av Malmbanan kommer att hota både svensk konkurrenskraft, jobb och tillväxt samt den norrbottniska industrins ledarskap i Europas klimatomställning och därmed även exportmöjligheterna för grön teknik. De 7,5 miljarder Trafikverket föreslår att staten investerar i Malmbanan i närtid är ur det perspektivet en mycket förmånlig affär.

Utöver våra investeringar i den gröna omställningen diskuterar vi gärna hur vi kan bidra till ett snabbt och smidigt genomförande av infrastruktursatsningar med starkt fokus på bibehållen produktion. Arbetet behöver planeras med ett tydligt fokus på systemet som helhet och som ett enda sammanhållet projekt, där man knyter ihop hela Malmbanan med såväl Malmporten och Luleå hamn som Narviks hamn, Stambanan genom övre Norrland och Norrbottenbanan. Genom samordning och samverkan kan vi tillsammans bidra till effektiv planering, undvikande av suboptimering och till förutsättningar för ett effektivt verkställande.

Vi ser därför fram mot en fördjupad dialog och att vi tillsammans kan nå en överenskommelse till gagn för såväl omställningen som svensk industri och tillväxt så vi kan fortsätta vara ledande i Europas klimatomställning.

Med vänlig hälsning

LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AB (PUBL)

Jan Moström

VD och Koncernchef