

AVSÄNDARE
LKABMOTTAGARE
Landsbyggs- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Diarienummer: LI2023/03919

Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplanering för perioden 2026–2037

Inledning

Malmbanan som sträcker sig från Luleå till Riksgränsen och vidare in i Norge via Ofotbanen till Narvik, är en kritisk pulsåder för Norrbottens transportsystem. Det är en integrerad del i regionens industri och handel med den globala marknaden. LKAB, som ansvarar för cirka hälften av allt järnvägsgods i Sverige, är helt beroende av järnvägen för malmtransporterna. Dessa transporter består av Sveriges tyngsta tågsätt med en längd på 750 meter och en totalvikt på över 8 000 ton. För det tunga godset finns inga alternativ till järnvägen.

Förbättring och utveckling av järnvägssystemet inklusive dess tillförlitlighet, motståndskraft och kapacitet, kräver mer än att bara upprätthålla nuvarande ekonomiska ramar. En väsentlig ökning av anslag, främst för underhåll samt för att möjliggöra nödvändiga nyinvesteringar, är avgörande för att möta kommande industrikritiska satsningar. Dessa investeringar är essentiella för att stödja och främja Sveriges gröna omställning. Det är därför av yttersta vikt att staten, genom Trafikverket, åtar sig ett utökat ansvar i denna process.

Effektivisering av järnvägsunderhållet kräver utveckling av nya upphandlingsmodeller och genomförandemetoder. Samtidigt måste de störningar som hastighetsnedsättningar och stopp orsakar vid underhållsåtgärder minimeras. Att uppnå detta kräver stråkorierade program samt samverkan mellan infrastrukturförvaltare och tågoperatörer för att säkerställa optimal balans mellan pågående trafik och nödvändiga banarbeten. Inkludering av innovativa företag och forskningsorganisationer i processen är av stor vikt för att förbättra arbetet med järnvägsåtgärder.

Malmbanan

Under de senaste åren har en rad störningar kraftigt påverkat transporter på Malmbanan, där den största i modern tid inträffade den 17:e december 2023. Ett malmtåg spårade ur vid Vassijaure och stoppade all trafik mellan Kiruna och Narvik under 65 dagar. Kort därefter inträffade ytterligare en urspårning på samma sträcka. Intäktsförlusterna bara för LKAB kan summeras till flera miljarder kronor.

Dessa incidenter är inte isolerade händelser utan snarare indikationer på en djupare systematisk sårbarhet. För att säkerställa en hållbar och tillförlitlig transportinfrastruktur krävs omedelbara åtgärder för att öka säkerheten och redundansen på sträckan.

Malmbanan är inte enbart avgörande för malmtransporter; den spelar även en kritisk roll för transport av norsk sjömat samt viktiga dagligvaror, läkemedel och sjukvårdsutrustning till Nordnorge. Trots banans betydelse är den fortfarande enkelspårig vilket leder till en ökad sårbarhet för störningar och begränsade möjligheter att utöka trafiken för att möta den växande efterfrågan. Detta förstärker ytterligare behovet av kapacitetsförstärkning och modernisering av infrastrukturen.

Malmbanan står vid ett vägskäl, med en växande belastning och en förväntad ökning av transportbehovet, främst drivet av den industriella expansionen. Situationen understryker det akuta behovet av en robust och effektiv järnvägstrafik för att upprätthålla och stärka regionens ekonomiska potential. Att uppgradera banan genom en utbyggnad till dubbelspår längs större delar av sträckan är nödvändig för att möta de ökande transportkraven och för att förbättra både kapaciteten och tillförlitligheten på lång sikt.

Aktuella prognoser pekar på en minskad årlig kapacitet längs Malmbanan, med en oroande utveckling där tillgängligheten på järnvägen reduceras mer än vad ökningarna i kapaciteten ger fram till år 2030. Obalansen skapar en växande klyfta mellan LKAB:s produktionskapacitet utifrån befintlig verksamhet och leveransförmåga. Det resulterar i en årlig negativ transportvolym kontra produktionsvolym på flera miljoner ton som inte kommer att kunna transporteras till kunderna. Risken är överhängande att ytterligare produktionsbegränsningar tvingas fram. LKAB utvärderar för närvarande om ett helt pelletsverk med tillhörande anrikning och gruvverksamhet behöver sättas i malpåse för att nå balans i förhållande till transportkapaciteten. Skulle så drastiska åtgärder krävas så handlar det om förlorade intäkter på runt 30 miljarder kronor fram till 2030 och förlorade jobb.

En målkonflikt har uppstått mellan behovet av trafikering och det ökade åtgärdsbehovet på järnvägsinfrastrukturen. För att hantera denna konflikt behövs ett grundläggande arbete som utförs i samverkan mellan uppdragsgivare, tågbranschens aktörer, entreprenörer och näringslivet. Utmaningen kräver akut uppmärksamhet för att säkerställa en fortsatt effektiv och hållbar leveranskedja. Trafikverkets nuvarande planer för Malmbanan är otillräckliga för att möta dessa utmaningar. Kapacitetsbristerna riskerar att förvärras ytterligare i takt med att transportbehoven växer. För att säkerställa banans framtida kapacitet och tillförlitlighet krävs en ambitiös strategi för utbyggnad.

Detta remissvar fokuserar primärt på järnvägstransporter. Dock är det viktigt att även uppmärksamma sjötransporter, särskilt under vintermånaderna och deras förbindelser till och från hamnar. För att säkerställa ett fungerande transportnätverk året om över hela Sverige, är tillgången till isbrytare kritisk.

En effektiv samordning mellan isbrytare och fartyg är essentiell för att förebygga negativa effekter på järnvägssystemet, vilket kan uppstå till följd av förseningar orsakade av isbildning. En tillräcklig flotta med isbrytare som kan tillgodose landets behov är därmed avgörande för att undvika att försenade fartyg belastar både sjötransporter och järnvägstrafiken.

Utveckling av infrastrukturen

LKAB:s ambitiösa omställningsplan är ett väsentligt steg mot ett mer hållbart samhälle. I en värld där järn- och stålindustrin står för en betydande andel av de globala koldioxidutsläppen, framstår LKAB:s strategi som stakar ut vägen mot noll utsläpp av koldioxid från egna processer och produkter till 2045 som ett kraftfullt initiativ. Med dagens utsläpp på 700 000 ton CO₂, vilket utgör fyra procent av den svenska industrins totala koldioxidutsläpp, är LKAB:s strategi inte bara avgörande för bolagets långsiktiga hållbarhetsarbete utan även en betydande faktor i Sveriges övergripande klimatarbete. Genom att på lång sikt bidra till minskade globala koldioxidutsläpp med uppemot 50 miljoner ton CO₂, motsvarande hela Sveriges territoriella utsläpp, positionerar sig LKAB som en ledare inom industriell omställning mot en grönare framtid.

Den värdekedja som byggs inom HYBRIT samarbetet är avgörande för att få ner utsläppen i Sverige. SSAB har också fattat beslut om att ställa om stålverken i såväl Oxelösund som Luleå, vilket innebär att LKAB och SSAB:s planer redan före 2030 kan plocka bort 10 procent av Sveriges koldioxidutsläpp.

LKAB:s expansionsplaner, drivna av upptäckten av nya malmfyndigheter, förutspår en betydande ökning av transportbehovet. Potentiellt en ökning med ytterligare 50 procent gods årligen, vilket resulterar i flera miljoner ton. Denna transformation och expansion kräver dock mer än bara företagsinterna åtgärder; en fungerande transportinfrastruktur är fundamental. Transporter för gods och malm måste uppvärderas i de samhällsekonomiska beräkningar som ligger till grund för de prioriteringar som föreslås i planen. Bara för LKAB genereras intäkter på omkring 100 - 150 miljoner kr per dygn. Utan ambitiösa och riktade investeringar i transportinfrastrukturen riskerar inte bara LKAB:s utan även andra företags planer på omställning och expansion att försenas eller utebli. Detta skulle innebära förlorade arbetstillfällen, uteblivna miljöfördelar och en bromsad grön omställning. Något som skulle ha långtgående konsekvenser för såväl lokal som nationell ekonomi och Sveriges position i uppfyllandet av Parisavtalet.

Den gröna omställningen av den svenska basindustrin är inte bara en nationell angelägenhet utan har även en global betydelse. Sveriges ambition att nå sina klimatmål och leva upp till åtagandena i Parisavtalet stöds av dessa industriella transformationer. Med planerade investeringar uppgående till omkring 1 100 miljarder kronor i övre Norrland under de kommande åren, inklusive LKAB:s egen prognos om uppemot 10–20 miljarder kronor per år under 20 år, samt liknande satsningar från SSAB, Northvolt, och H2 Green Steel, står mycket på spel.

Dessa satsningar, som omfattar allt från produktion av fossilfri järnsvamp till utvinning av kritiska mineraler och metaller för elektrifieringen av våra samhällen samt fossilfri stålproduktion, förutsätter en robust och effektiv transportinfrastruktur. Brister i det nuvarande transportsystemet måste åtgärdas omgående för att inte bara stödja de industriella satsningarna utan också för att säkerställa deras framgång.

Som exempel kan nämnas LKAB:s fyndighet Per Geijer i Kiruna som utöver att vara en förstklassig järnmalmsfyndighet även är Europas största kända fyndighet av sällsynta jordartsmetaller. Ska den kunna brytas i en framtid så måste transportkapaciteten stärkas väsentligt. Sker inte det är det svårt att se att den kan börja brytas i någon skala förrän nuvarande huvudnivåer i Kiruna brutits ut om drygt 20 år.

Ett integrerat systemperspektiv är nödvändigt för att realisera detta. Framtidens transportinfrastruktur, från Narviks till Luleås hamnar och anslutningarna till Stambanan genom övre Norrland, bör behandlas som ett sammanhängande program. Denna helhetssyn är avgörande för att koordinera insatserna effektivt och maximera den positiva effekten av varje investering. Infrastrukturplanering måste effektiviseras med ett stråkororienterat fokus. För näringslivet framträder den fulla potentialen av en investering först när hela stråket är komplett och enhetliga sträckor förbättras för trafiken. Det är därför av yttersta vikt att Trafikverket och relevanta myndigheter får de resurser och den handlingsfrihet som krävs för att genomföra dessa nödvändiga förbättringar i Sveriges transportinfrastruktur och därigenom möjliggöra en hållbar industriell framtid.

Drift och underhåll av järnvägar

LKAB understryker behovet av ett tydligt ledarskap för att hantera ökade underhålls- och investeringskostnader inom järnvägsinfrastrukturen. Det är av yttersta vikt att de väsentliga underhålls- och uppgraderingsåtgärderna utförs med minimala störningar för trafiken. Industriproduktion och andra kritiska verksamheter bör inte behöva utstå fler nedstängningar eller förseningar vid genomförandet av dessa åtgärder. Tyvärr är verkligheten idag sådan att både eftersatt underhåll och planerade insatser hotar en effektiv järnväg. Både prognoserna för trafikering och historik av densamma visar på betydande påverkan för LKAB:s och andra industriers produktion. Det krävs därför en balanserad strategi som möjliggör för både underhåll och ett obrutet trafikflöde, vilket ställer höga krav på planering, kommunikation och teknologisk innovation inom järnvägssektorn. Reparationen från urspårningarna, utförd under hårda vinterförhållanden och strikt tidspress, bekräftar att storskaliga projekt kan slutföras snabbt under en gemensam arbetsstruktur.

Förslag för effektivare genomföranden av åtgärder

Effektiva strategier för banarbeten och underhåll är avgörande för att adressera den betydande underhållsskuld som råder inom järnvägssektorn. Budgeten för underhåll har ökat, men dessa resurser måste också kompletteras med ett heltäckande åtgärdsprogram som inriktar sig på kortare genomförandetider och ökad effektivitet. En viktig faktor för att uppnå detta är att lägga större fokus på digitalisering och modernisering av järnvägsnätet, inklusive digital övervakning och uppdaterade underhållsplaner som prioriterar rätt åtgärder vid rätt tidpunkt. Innovation och ny teknik bör ges större utrymme i upphandlingsprocesserna, utmanande den traditionella synen på beprövad teknik.

En viktig aspekt för att uppnå högre effektivitet och innovation inom underhållsarbetet är att föra en aktiv dialog med tågoperatörerna. LKAB:s inställning är att det behöver skapas och bibehållas arbetsgrupper mellan parterna för att höja kvaliteten på järnvägen. Det är kritiskt att planeringen av underhållsarbetet tillåter en fortsatt produktion utan störningar. Effektiv resursanvändning kräver ett skifte mot förebyggande underhåll för att minimera behovet av akuta insatser. Det innebär en modernisering och effektivisering av underhållsplaneringen för att reducera trafikstörningar och

förkorta arbetsperioderna. LKAB står redo att bistå Trafikverket med att samla in realtidsdata via företagets fordon, vilket kan användas för att förbättra underhållsstrategierna.

För att driva utvecklingen av järnvägssystemet framåt, är det av yttersta vikt att stärka samarbetet både internt inom Trafikverket och externt med industrin för att bredda den systemövergripande kompetensen. Ett sätt att accelerera denna utveckling är genom inrättandet av testbäddar, till exempel genom att utnyttja rullande material för att testa nya digitala och automatiserade lösningar. Utvecklingen av övervakningstekniker som använder algoritmer för att autonomt detektera och varna för händelser är ett annat område där framsteg kan göra en stor skillnad. Speciellt bör fokus ligga på prediktiv teknologi som kan identifiera allvarliga problem på sträckor som transporterar höga varuvärden, vilket skulle bidra till ökad säkerhet och effektivitet.

För att realisera potentialen i autonoma fordonstekniker, behöver järnvägsföretagen utveckla övervakningscentraler som kan fjärrstyra fordon vid behov. Detta kräver en öppenhet för samverkan och eventuellt att utse Malmbanan som en dedikerad testbana för sådana teknologier. Tester kan från LKAB:s håll utföras med de tåg som redan trafikerar järnvägssträckningarna och bör därför ej påverka kapaciteten negativt.

Samtidigt måste lagstiftning, regelverk och standarder utvecklas parallellt med teknikutvecklingen för att stödja innovation utan att kompromissa med konkurrensneutralitet eller säkerhet. Att göra Malmbanan till en testbädd för alternativa standarder och regelverk kan vara ett sätt att komma till skott och faktiskt testa nya lösningar i en avgränsad och kontrollerad miljö.

För att säkerställa järnvägens samhällsekonomiska lönsamhet krävs det inte bara att underhållsarbetet är effektivt, utan också att prognoser för banarbeten och underhåll görs transparenta för järnvägens användare. Denna öppenhet är nödvändig för att möjliggöra en produktiv planering från tågoperatörernas sida. Samordningen mellan infrastrukturförvaltare och tågoperatörer måste förstärkas för att optimera användningen av järnvägen och därigenom maximera dess bidrag till samhället. Det är endast genom en sådan samordning som det kan säkerställas att järnvägens fulla potential utnyttjas och att parterna tillsammans arbetar proaktivt för att lösa framtidens utmaningar.

När Trafikverket lägger fram sina underhålls- och utvecklingsplaner för järnvägssystemet, är det vanligt att enbart startdatum för de planerade åtgärderna på längre sikt presenteras. För tågoperatörerna är denna information otillräcklig, de behöver också tydliga uppgifter om när arbetena förväntas vara slutförda. Fullständig information om både start- och slutdatum är avgörande för att verksamheterna ska kunna göra precisa planeringar och anpassningar. Det inkluderar allt från logistikplanering till kundkommunikation och fördelning av resurser. Att veta slutdatum gör det möjligt för tågoperatörerna att effektivt hantera de utmaningar och driftsstörningar som underhållsarbeten och uppgraderingar innebär. En ökad transparens i kommunikationen från Trafikverket skulle därmed bidra till en smidigare drift och stärka det ömsesidiga förtroendet mellan infrastrukturförvaltaren och de operativa aktörerna på järnvägsnätet. Detta är särskilt viktigt på en bana som Malmbanan där underhållsskulden är stor och där marginalerna små eller obefintliga, vilket gör att även mindre förändringar kan få väldigt stor påverkan på verksamheterna.

Trafikverkets befintliga planer visar på en ambition att åtgärda eftersatt underhåll på kritiska sträckor, men det är tydligt att de allokerade medlen och den nuvarande takten i reinvesteringarna inte är tillräckliga för att helt kompensera för den ackumulerade underhållsskulden. Det framkommer att

ytterligare strategiska och gränsöverskridande samarbeten, inklusive med grannländer, är avgörande för att säkra finansiering och genomförande av nödvändiga förbättringsarbeten. Ett utökat nordiskt samarbete kan öppna för alternativa finansieringslösningar och säkerställa att järnvägen kan fortsätta att vara en ryggrad för såväl svensk som nordisk industri och handel. Med EU-kommissionens förslag till ny förordning för användande av järnvägsinfrastrukturkapacitet, som syftar till att skapa ett klimatneutralt Europa till år 2050, ligger också en möjlighet att harmonisera och effektivisera järnvägstjänsterna över landsgränser. Denna förändring bör också omfatta en ökad satsning på digitalisering för att möjliggöra transparent och effektiv kommunikation av banunderhåll över gränserna, vilket ytterligare understryker behovet av innovativa lösningar inom järnvägssystemet.

Rennäring

Den betydande problematiken kring påkörningar av renar längs Malmbanan, där LKAB:s transporter står för en del av trafiken, har uppmärksammats av både samiska företrädare och LKAB gentemot Trafikverket. Frågan kräver omedelbara åtgärder och ett samlat fokus. Det är viktigt att poängtera att problemet inte enbart påverkar rennäringen negativt, utan även utgör en betydande arbetsmiljöfråga för de lokförare som arbetar längs Malmbanan.

Det är därför viktigt att frågan beaktas i den nationella infrastrukturplanen, för att möjliggöra utarbetandet av ett omfattande åtgärdsprogram som adresserar denna problematik på både nationell och regional nivå.

Trafikverket beskriver att de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten medför ett behov av infrastrukturutveckling som riskerar att kollidera med renskötseln. För närvarande saknar Trafikverket medel för att effektivt hantera denna konflikt. Den komplexa situationen kräver en samarbetsbaserad ansats, där alla berörda parter, inklusive statliga myndigheter, samiska företrädare och industriföretag som LKAB, engagerar sig i dialog och samverkan för att utveckla hållbara och rättvisa lösningar som tar hänsyn till både renskötselns och infrastrukturens framtida behov.

Ekonomiska ramar

Det väcker oro att nuvarande anslagsnivåer inte tillåter genomförandet av nödvändiga investeringar, trots deras avgörande betydelse för samhällsekonomin, industrins konkurrenskraft och tillväxtpotential. För att säkerställa att dessa investeringar kan realiseras är det essentiellt med en ökning av resurser. Ett kritiskt exempel är behovet av att implementera dubbelspår mellan Luleå och Boden, en åtgärd som ännu ej ingår i gällande planer men som specificerats i ett regeringsuppdrag från 2023.

LKAB stödjer förslaget att lägga mer pengar, jämfört med gällande plan, på drift- och underhåll av järnvägsnätet för att därigenom öka dess tillförlitlighet och robusthet. Ramen som helhet bör öka, med mer än +20 procent, för att kunna återta både det eftersläpande underhållet, säkra ett effektivt löpande underhåll den kommande planperioden och samtidigt skapa utrymme för nödvändiga investeringar.

För att etablera långsiktiga och hållbara förutsättningar för infrastrukturplanering krävs en öppenhet för att gå utanför de nuvarande planernas ramar. Det innebär en noggrann utvärdering av om de befintliga åtgärdsplanering fortfarande är den mest lämpliga framåt eller om det finns behov av att

revidera den i ljuset av nya finansieringsmöjligheter. En sådan omprövning skulle inte enbart innebära en justering av projektspecifikationer eller tidslinjer utan också en öppenhet för att utforska och implementera alternativa finansieringsmodeller, som kan utöka det ekonomiska spelrummet.

Det är uppenbart att framtidens utmaningar och möjligheter kräver en anpassningsbar och framåtblickande infrastrukturstrategi. Att begränsa processerna till de planer som redan är på plats, utan att regelbundet utvärdera deras relevans mot aktuella och framtida behov, riskerar att dämpa utvecklingen. För att säkerställa att Sverige och dess industri kan navigera effektivt genom de kommande årtiondena, måste samtliga parter vara beredda att ompröva och revidera infrastrukturplanerna baserat på en bred palett av finansieringskällor.

Denna process bör inte ses som en avvikelse från etablerade principer, utan snarare som en viktig komponent i att skapa ett mer motståndskraftigt, effektivt och framtidssäkert transportsystem. Genom att utforska en blandning av traditionell statlig finansiering, innovativa låneinstrument och eventuellt internationellt samarbete eller bidrag, kan det byggas en mer dynamisk och anpassningsbar planeringsprocess. Detta kommer inte bara att öppna upp för en snabbare och mer flexibel respons på omedelbara behov utan också lägga en stabil grund för Sveriges långsiktiga infrastrukturutveckling.

Förslag för ökad måluppfyllelse

Banavgifterna för godsoperatörerna har ökat dramatiskt och kommer att hamna över 500 procent till 2025 beräknat med 2012 som basår. För verksamheter som är beroende av järnvägstransporter framstår inte den kraftiga ökningen av banavgifterna som motiverad. Särskilt då nyttan av de högre kostnaderna inte är uppenbar samt undervärderingen av godstransporter i de samhällsekonomiska kalkylerna. Ökade banavgifterna kan vara en accepterad finansieringsform för LKAB under vissa förutsättningar men för att säkerställa rättvisan i systemet, är det avgörande att dessa avgifter investeras i de sträckor där de genereras. Det är nödvändigt att Trafikverket redogör för hur de ökade intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen och vilka positiva effekter dessa investeringar medför.

Ett ökat fokus på transparent kommunikation och riktade investeringar där avgifterna genereras skulle inte bara stärka förtroendet mellan transportörer och infrastrukturförvaltare utan också bidra till en mer hållbar och effektiv användning av järnvägsnätet.

Dagens och framtida tillgänglighet på Malmbanan understryker behovet av en omvärdering av hur underhåll och investeringar i infrastruktur planeras och prioriteras. För att stödja den ekonomiska tillväxten och säkerställa att industrins behov möts, är det av yttersta vikt att kapacitetsökningar prioriteras. Det är avgörande att styrningen inte enbart fokuserar på hur det befintliga transportsystemet används, utan också tar hänsyn till de faktiska behoven och utmaningarna som verksamheter står inför. Genom att prioritera investeringar och underhåll som direkt ökar transportkapaciteten kan det säkerställas att infrastrukturen inte bara stödjer dagens produktion och transportbehov, utan också är förberedd för framtida expansioner och ökade volymer.

En strategisk omorientering mot kapacitetsökning skulle inte bara gynna enskilda företag, utan även bidra till en starkare och mer motståndskraftig nationell ekonomi. Det är därför kritiskt att framtida planerings- och investeringsbeslut inom infrastrukturområdet speglar denna insikt. Att säkerställa att industriregioner som Norr- och Västerbotten har den nödvändiga infrastrukturen för att möta

efterfrågan är inte bara en fråga om nationell konkurrenskraft, utan också om att stödja hållbar tillväxt och utveckling över tid.

Linda Bjurholt

Områdeschef Logistik, LKAB