

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare
LKAB | Anders Björnström

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Remissyttrande till Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029 N2015/4305/TIF

LKAB som fått Trafikverkets inriktningsunderlag på remiss lämnar ett remissyttrande enligt nedan.

LKAB är idag starkt beroende av en kostnadseffektiv logistik med en hög tillgänglighet och kapacitet. I ljuset av dagens låga malmpriser, våra konkurrenters förutsättningar och LKABs ansvar för samhällsomvandlingen blir det extra tydligt att gruvverksamheten är satt under hård press. Med ca 35% av Sveriges totala godsmängd på järnväg blir logistiken därför en nyckelfaktor för LKABs konkurrenskraft och långsiktiga överlevnad som gruvföretag.

LKAB uppskattar att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. För LKAB är det speciellt viktigt att medel tilldelas för ett systematiskt och förebyggande underhåll vilket är absolut nödvändigt för att kunna öka kapacitet och tillförlitlighet på järnvägen. För att bibehålla dagens funktionalitet, eliminera eftersläpande underhåll och att långsiktigt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet krävs således ytterligare resurser.

Järnväg, Malmbanan/Ofotbanen

Det är oroande att det eftersläpande järnvägsunderhållet inte i något av utredningsalternativen för beslutad politik kan elimineras. Det mest omfattande alternativet eliminerar bara hälften av det eftersläpande underhållet på de stora stråken av vilka Malmbanan är en del. För Malmbanan blir underhållsfrågan speciellt tydlig eftersom det som enkelspår saknar redundans vid haverier.

Större förhoppningar ställs till den beslutade och aviserade politiken som bl a innebär en satsning på längre och tyngre tåg. Där har Trafikverket tidigare lämnat en rapport till Regeringen samtidigt som LKAB tillsammans med Trafikverket idag

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare
LKAB | Anders Björnström

kör fullskaleförsök med högre axellaster (32,5 ton) mellan Malmberget och Luleå. Det finns här ingen anledning att avvakta med ytterligare åtgärder utan Trafikverket bör här vara den facilitator som driver utvecklingen vidare mot högre axellaster med start redan under 2016. Positivt är att planeringsinsatser för dubbelspår tillsammans med Norge för Malmbanan/Ofotbanen beskrivs, men effekterna av ett dubbelspår ligger långt fram och under tiden måste arbetet inriktas på andra kapacitetshöjande åtgärder, däribland

- Tyngre tåg efter hela Malmbanan/Ofotbanen, där STAX32,5 är det första steget.
- Bättre tågplanering
- Effektivare och optimerat banunderhåll

LKAB förstår Trafikverkets förklaringsmodell med rekommendationen att återhämta det eftersatta underhållet på 12 år, men strävan bör vara att prioritera resurserna till planperiodens första 6 år.

Trafikstyrningssystemet ERTMS planeras att rullas ut på Malmbanan/Ofotbanen under planperioden. ERTMS är bra i sak men LKAB hyser oro för att systemet är ofärdigt och inte ger de nyttor som utlovats samtidigt som en stor finansieringsbörda läggs på operatörerna, vilket också är den bedömning som delas med Branschföreningen Tågoperatörerna. Det är därför angeläget, vilket även anges i inriktningsunderlaget, att prioritera andra tillgänglighets- och kapacitetsbyggande åtgärder innan ERTMS införs.

LKAB instämmer slutligen i utredningen om järnvägens organisation där ett förslag om en Nationell Underhållsplan bör utarbetas och ingå i den samlade Nationella Transportplanen för 2018-2029. Det är här viktigt att Trafikverket skaffar sig verktyg för att få kontroll över anläggningen så att underhållsinsatser kan säkras i tid.

Sjöfart, Luleå Malmhamn

Redan i nuvarande plan, Nationell plan för transportsystemet 2014 -2025, noterades kapacitets- och användarbrister för Luleå Hamn kopplade till i huvudsak framtida malmlieferanser. LKAB noterar därför med glädje att projekt Malmporten nu beskrivs som ett regionalt starkt förankrat projekt som möjliggör för större båtar att trafikera Luleå.

För LKAB innebär det att leveranskapaciteten i Luleå Malmhamn kan ökas vilket påverkar bolagets enhetskostnader i positiv riktning. Större båtar gör det också möjligt för våra kunder att avtala om lägre fraktkostnader för malms transporter.

Det är här viktigt att den nu pågående farledsutredningen följer uppsatt tidplan och får sin naturliga fortsättning i ett genomförande antingen i nuvarande Nationella

Vår(t) tjänsteställe | Handläggare
LKAB | Anders Björnström

plan eller under första delen av nästa Nationella plan. En större kapacitet i Luleå Hamn kan också minska trycket på Malmbanans norra omlopp mellan Kiruna och Narvik som är till gagn för alla operatörer på Malmbanans södra omlopp måste dock balanseras mot den kapacitet som blir resultatet av Malmporten och LKABs egna ansträngningar.

Med vänlig hälsning
LUOSSAVAARA-KIIRUNAVAARA AB (PUBL)

Anders Björnström
VD, LKAB Malmtrafik AB