

Inspel till Trafikverkets hearing för inriktningsplaneringen 2018-2029

LKAB transporterar idag ca 26 Mton/år färdiga produkter ut till våra hamnar och ytterligare några Mton mellan våra verksamhetsorter, de s k korskörningarna. Om ett par år när de nya gruvorna når full produktion kommer transporterna att uppgå till mellan 35-40 Mton/år ut till hamnarna exkl korskörningar.

Den 17:e september i år invigs mötesstationerna i Rombak och Björnfjell på Ofotbanan som är den norska delen av Malmbanan. Utbyggnaden är ett viktigt tillskott till LKABs kapacitetsbehov på järnvägen men samtidigt ett tak eftersom alla stationer norrut från Kiruna då är fullt utbyggda.

Den järnvägsinfrastruktur som då erbjuds klarar de önskade volymerna, men för det krävs att Trafikverket erbjuder en robust och tillförlitlig järnväg så att den totala tillgängligheten ökar.

Nya förutsättningar på järnmalmsmarknaden med låga priser och stora förväntade produktionsökningar från LKABs konkurrenter gör att även vi måste öka vår produktion för att bibehålla våra marknadsandelar men även för att pressa produktionskostnaden i kr/ton. Det är därför inte osannolikt att LKAB behöver komma upp i volymer på 50 Mton/år inom planperioden.

Och järnmalm finns det. LKABs mineralreserv (järnmalmsbas) uppgår idag till ca 1,1 miljarder ton. Övriga mineraltillgångar; kända, indikerade och antagna, uppgår till ytterligare 1,2 miljarder ton¹. Prospektering fortgår och kommer sannolikt att öka både reserver och tillgångar under perioden. Med ett rimligt utbyte innebär det ett framtida transportbehov motsvarande ca 200 000 lastade tåg.

Flera andra aktörer prospekterar också i området och även om förutsättningarna för att öppna nya järnmalmsgruvor är sämre än för ett par år sedan, p g a låga järnmalmspriser, finns andra brytvärda mineralreserver som t ex koppar. Bl a planerar Avalon Minerals för en ny koppargruva utanför Kiruna med start 2018.

Sammantaget innebär detta att kapaciteten på Malmbanan kommer att bli ett hinder för LKAB, vilket allvarligt påverkar vår konkurrenskraft och därmed vår långsiktiga överlevnad. LKAB har därför som ett första steg tillsammans med Trafikverket startat ett försök med axellaster på 32,5 ton på Malmbanan mellan Malmberget och Luleå. Om försöket, som startade den 1:a september, faller väl ut innebär det ett kapacitetstillskott på nästan 10% på det södra omloppet, men det kommer inte att räcka till. [Det är därför viktigt att det inom planperioden planeras för ytterligare kapacitetsåtgärder, förslagsvis genom en höjning av axellasten till minst 35 ton eller genom en etappvis utbyggnad av dubbelspår. Men minst lika viktigt är också att underhållet optimeras ur ett tillgänglighetsperspektiv.](#)

Magnus Ragneberg
Chef logistikprojekt, LKAB

¹ LKABs årsbokslut för 2014