

Kapacitetsutredningen – Remissvar från Grängesberg Iron AB

Sammanfattning

Järnvägstransporter är det enda alternativet för järnmalmsbrytning i Grängesberg. När Grängesbergsgruvan öppnar uppkommer ett transportbehov för ett tonnage i storleksordningen 2,5 miljoner ton per år. För ett sådant transportbehov finns inga alternativ till transporter på järnväg i södra Bergslagen och regionerna runt och söder om Mälardalen.

Näringslivets transportbehov måste mötas mer proaktivt. Såväl näringslivets som övriga samhällets transportbehov av effektiva transporter måste tillgodoses bättre än idag. Det finns inga genvägar till ett långsiktigt hållbart transportsystem på järnvägen, även om åtgärder enligt steg 1 och 2 provisoriskt kan lindra problemen.

Ny malmtrafik i Bergslagen skiljer sig inte från annan systemtågstrafik. Alla systemtåg i Mellansverige har i stort sett samma behov. Alternativ till järnvägstrafikering finns normalt inte för flertalet systemtransporter på järnväg. Karaktär och behov för den kommande malmtrafiken är i stort desamma som för redan befintliga systemtransporter, dock blir det en ökad trafikmängd.

Hamnen i Oxelösund är strategiskt viktig. Oxelösunds hamn är en av de hamnar i landet som har störst framtidspotential, främst när det gäller bulkprodukter. Idag och inom överskådlig framtid kan ingen annan hamn i mellersta och södra Sverige konkurrera med vad Oxelösund har att erbjuda när det gäller hantering av järnmalmsprodukter. Hög kapacitet på järnvägarna dit är följaktligen av stor vikt.

Statens ansvar för grundläggande infrastruktur är av central betydelse. Ansvaret för att tillhandahålla en fungerande basnivå för infrastrukturen kan inte gömmas bakom ekonomiska styrmedel och medfinansiering. Det måste finnas en konsekvent tillämpning för såväl befintliga som nya godskunder för att inte hindra utvecklingen av näringslivet.

Godspaketet, utvecklingsnivå hög - enda rimliga alternativ. Kommer inte detta alternativ ifråga kan utvecklingen inom det svenska näringslivet komma att hämmas allvarligt. För att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem som kan skapa en positiv spiral genom tillräcklig tillväxt måste infrastrukturen inte bara utnyttjas bättre, utan också rustas upp och byggas ut.

Ett stråkperspektiv är väsentligt för effektiv styrning av medel till järnvägen. Detta beaktas inte tillräckligt i kapacitetsutredningen. Trafikverkets regioner får för stor betydelse i utredningen och blir ett hinder för att effektivt och med tillräcklig konsekvens fastställa kapacitetsbehoven i landets transportsystem. Det behövs ett tydligare stråkperspektiv även på tvärgående och diagonala godsflöden i mellersta och södra Sverige.

Bakgrund till yttrandet

Grängesberg Iron AB har som huvudinriktning att åter öppna järnmalmsgruvan i Grängesberg, strax söder om Ludvika, i Dalarnas län. Gruvan var när den stängdes 1989 landets tredje största järnmalmsgruva efter Kiruna och Malmberget. Kvar i gruvan finns idag en betydande del av vad som är en av Skandinavien allra största homogena fyndigheter av järnmalm. I mars 2012 färdigställdes en omfattande förstudie som detaljerat analyserar förutsättningarna för framtida gruvbrytning. Den del av mineraltillgångarna som i förstudien inkluderats i malmreserven innebär möjlig gruvdrift till minst 2031. Då malmen fortsätter mot djupet finns en tydlig potential för fortsatt gruvdrift i ytterligare ett par decennier. Enligt en majoritet av råvaruanalytiker kåren så kommer en fortsatt hög efterfrågan på järnmalmsprodukter att råda för lång tid framöver.

Grängesberg Iron kommer att lämna in en ansökan om bearbetningskoncession i början av april 2012 och planerar lämna in en ansökan om miljötillstånd för gruvverksamheten i slutet av tredje kvartalet samma år. Produktionsstart är planerad till slutet av 2015 med uppnådd full produktion till slutet av 2016. Verksamheten beräknas sysselsätta 350 till 400 personer direkt vid gruvan i Grängesberg (beroende på valt alternativ med eller utan pelletsverk). Till detta kommer sannolikt ett antal hundra ytterligare indirekt relaterade nya arbetsplatser i kringservice i regionen, enligt den så kallade multiplikatoreffekten. Öppnandet av gruvan kan i flera avseenden på lång sikt beröra hela södra Mellansverige och indirekt hela landet.

Transporterna av färdig malmprodukt är en mycket viktig del av projektet. En järnmalmsgruva är helt beroende av goda järnvägstransporter för att kunna leverera det mycket stora tonnaget som är aktuellt till kunderna. Fyndigheten ligger där den ligger och andra transportslag än järnväg är helt orimliga för dessa kvantiteter.

Transportbehov och hamnlösning för Grängesbergsprojektet är sedan våren 2011 klarlagda inom ramen för förstudien. Vid full produktion innebär detta 2,5 miljoner ton järnmalmsprodukter som behöver transporteras med järnväg mellan Grängesberg och Oxelösunds hamn, vilket innebär 3 tågpar per dag 350 dagar om året. Tågen blir i basalternativet 350 m långa exkl. lok och på 3000 bruttoton, vilket innebär behov av trafikering med STAX 25 ton och en metervikt om 8 ton. Trafikverket utreder tillsammans med Grängesberg Iron AB, utifrån tecknat samarbetsavtal, även möjligheten att eventuellt klara av transporterna inledningsvis med ett lägre axeltryck på 22,5 ton.

Grängesberg Iron har sedan 2010 ett Letter of Intent om hantering av malmprodukter med Oxelösunds Hamn AB.

Järnvägstransporter är det enda alternativet för järnmalmsbrytning i Grängesberg

Beroende på det stora tonnaget på 2,5 miljoner ton järnmalmsprodukter årligen som gruvdriften i Grängesberg planeras ge upphov till, existerar inga alternativ till järnvägstransporter. Att frakta produkten på landsväg skulle ge helt orimliga konsekvenser, i synnerhet med tanke på det samhälls- och naturgeografiska karaktären, liksom vägnätets skick och omfattning i södra Bergslagen samt regionerna runt och söder om Mälardalen.

Det är positivt att Trafikverket tar upp detta faktum i utredningen och att det ligger till grund för vidare resonemang och identifiering av åtgärdsbehov. Trots detta framhålls att de förväntade transportbehoven från bland annat Grängesbergsgruvan inte finns med i de prognostiserade godstransportbehoven, vilket innebär att analyserna inte blir korrekta. Transportsystemets möjligheter att tillgodose behovet av effektiva järnmalmstransporter i södra Bergslagen och söder om Mälardalen är avgörande för gruvproduktionens möjligheter att komma igång. Trafikverkets ambitioner för att bidra till att brytningen realiserar skulle därför behöva klargöras betydligt bättre.

Kapacitetsutredningen borde innehålla prognoser där även den förväntade malmtrafikeringen som utgår från Bergslagen är inkluderad. Grängesberg Iron AB vill poängtera att företaget står till Trafikverkets förfogande för att på bästa sätt ytterligare belysa vägen fram till produktionsstart 2015.

Näringslivets transportbehov måste mötas mer proaktivt

Ett tydligare fokus på ett långsiktigt hållbart transportsystem, i synnerhet inom järnvägen, skulle tillmötesgå såväl näringslivets som övriga samhällets behov av effektiva transporter på ett bättre sätt. Ett centralt budskap från Kapacitetsutredningen är att problemen i transportsystemet inte kan byggas bort. Detta förefaller mest ämnat åt att poängtera behovet av att snåla med medlen och effektivisera utnyttjandet av dagens system, snarare än att belysa ett verkligt förhållande. Trafikverket får inte stanna vid ett sådant konstaterande och upphöja det till riktmärke. Även om åtgärder enligt steg 1 och 2 kan ha vissa långsiktiga effekter, så kan sådana åtgärder i många fall endast provisoriskt lindra problemen. Det finns i praktiken inga genvägar till ett långsiktigt hållbart transportsystem på järnvägssidan. Tillräcklig nivå på upprustningar och uppgraderingar måste säkerställas om inte den del av näringslivet som har alternativ till järnvägstransporter ska skrämmas bort från att anlita järnvägen i de fall då samhället skulle vinna på det senare.

Ny malmtrafik i Bergslagen skiljer sig inte från annan systemtågstrafik

Det är positivt att den förväntade malmtrafiken från Bergslagen har identifierats som ett klart behov med tydlig möjlig inverkan på kapaciteten i järnvägssystemet i framtiden. Dock förefaller malmtrafiken i utredningen åsättas någon form av speciell status, vilket riskerar att transportbehoven inte bedöms på ett fullt neutralt sätt. Det faktum att det är järnmalmsprodukter som fraktas skiljer inte malmtransporterna från andra systemtågstransporter som idag rullar i de mellersta och södra delarna av landet.

Alla systemtåg i Mellansverige har i stort sett samma behov och i likhet med de planerade malmtågen finns normalt inte heller alternativ till järnvägstrafikering för flertalet av dagens systemtransporter på järnväg. Behoven för den kommande malmtrafiken är i allt väsentligt desamma som för befintliga systemtransporter, till exempel de som rullar på samma linjer som de planerade malmtågen. Det som skiljer är den tillkommande mängden tåg, samt förstås att malmtransporterna i de aktuella regionerna inte har körts på ett tjugotal år. Det är av vikt att det inte sker en överdramatisering av att de ökade systemtågsbehoven består av just malmtåg när konsekvenser och åtgärder analyseras.

Hamnen i Oxelösund är strategiskt viktig

Oxelösunds hamn är en av de hamnar i landet som har störst och tydligast framtidspotential, främst när det gäller bulkprodukter. Idag och inom överskådlig framtid kan ingen annan hamn i mellersta och södra Sverige konkurrera med vad Oxelösund har att erbjuda när det gäller lämplighet för att hantera järnmalmsprodukter. Hamnen i Oxelösund ligger logistiskt mycket fördelaktigt lokaliserad utifrån ett flertal olika typer av transportbehov. Såväl befintliga som framtida möjligheter att ta emot större fartygsklasser är extremt konkurrenskraftiga, isfriheten vintertid och den befintliga infrastrukturen för bulkhantering samt järnvägskapaciteten är av hög klass och hamnen planerar för fortsatta investeringar som förbättrar kapaciteten ytterligare.

För att på rätt sätt utnyttja kapaciteten i Oxelösunds hamn och möta upp dess betydande potential, är det av stor vikt att säkerställa en hög kapacitet på järnvägarna som leder till och från Oxelösund. Grängesberg Iron AB har sedan 2010 ett Letter Of Intent med Oxelösunds Hamn AB om hantering av järnmalmsprodukter. Hamnbolaget ägs till hälften av SSAB, vars stålverk i Oxelösund också är en viktig potentiell kund för Grängesberg Iron.

Statens ansvar för grundläggande infrastruktur är av central betydelse

Grängesberg Iron anser att investeringar i statlig transportinfrastruktur är statens angelägenhet. De delar av det allmänna järnvägsnätet som trafikeras av flera trafikföretag är statens ansvar och kostnader - eller delkostnader - för upprustningar och utbyggnader kan inte åläggas enstaka godskunder eller trafikföretag när andra parter i så fall utan betalning skulle få dra nytta av dessa. Om medfinansieringar etableras i framtiden, är risken stor att Trafikverket i en del sammanhang förväntar sig att enskilda företag ska medfinansiera åtgärder i det befintliga allmänna järnvägsnätet för att det överhuvudtaget ska bli möjligt att utföra transporter av deras gods.

I utredningen nämns att medfinansiering skulle kunna bli aktuellt för ”särskilda funktionskrav”. Det skulle då bland annat innebära höga krav på bärighet för tung trafik och transportkrav som är direkt kopplade till affärsplaner med begränsad tidshorisont. Vidare anges som exempel för de beskrivna förslagen just transportbehoven inom gruvnäringen. Utredningen ger intrycket att metervikter om 8 ton och axellaster på 25 ton skulle kunna anses höra till ovan beskrivna ”bärighet för tung trafik”. En sådan standard är att betrakta som en fullt rimlig basnivå för alla stora godsstråk i landet och är inte på något sätt ett unikt krav för de systemtågsupplägg som råkar beröra just malmtransporter.

Trafikverket borde vidare förtydliga hur en ”begränsad tidshorisont” ska definieras och värderas. I fallet Grängesbergsgruvan räcker, som nämnt i det inledande avsnittet i detta remissvar, nu definierade malmreserver för en brytning fram till minst 2031, alltså betydligt längre än till 2021, som är ett av de avgränsande årtal som förekommer i Kapacitetsutredningen. Potentialen är god för gruvdrift ytterligare en eller två decennier efter 2031.

Grängesberg Iron vill tydligt peka på orimligheten i en princip som skulle innebära att den godskund som är ”sist in i systemet” ska behöva betala för just deras transportbehov ska kunna tillgodoses, när andra befintliga godskunder inte åläggs sådana medfinansieringskrav. Tillämpningar av dylika upplägg förefaller heller inte vara konsekvent, sett över hela landet.

Statens ansvar för att tillhandahålla en fungerande basnivå för infrastrukturen kan inte gömmas bakom ekonomiska styrmedel och medfinansiering. Vissa nya ekonomiska styrmedel kan ändå vara motiverade, men sådana måste ännu noggrannare analyseras och utvärderas utifrån påverkan på näringslivets utveckling och konkurrenskraft för att säkert kunna införas.

Godspaketet utvecklingsnivå hög enda rimliga alternativ

Grängesberg Iron ser ”Godspaketet med utvecklingsnivå hög” som det enda alternativ i utredningen som kan tillgodose de behov som ett långsiktigt hållbart transportsystem kräver. Det är dock viktigt att olika bärighets- och kapacitetsförbättrande åtgärder förtydligas ytterligare, i synnerhet de som har bäring på godstrafiken på järnväg. Trots medvetna åtgärder i utredningen tenderar ändå godstrafik att komma i skuggan av persontrafiksbehoven, varför ytterligare förtydliganden av vad som krävs för utöka godstrafiken till och från Bergslagen är behövliga.

För att inte utvecklingen i det svenska näringslivet ska stanna av, är det av yttersta vikt att Trafikverket inte stannar vid påståendet om att kapacitetsbristerna inte går att bygga bort, utan intar en ännu mer aktiv och samhällsbyggande hållning till infrastrukturen. Framförallt gäller detta kostnadseffektiva upprustningar och mindre utbyggnader för att få bort flaskhalsar av olika slag i systemen, men även mer regelrätta uppgraderingar, både för att uppnå en generellt högre kapacitet men också en högre tillförlitlighet i järnvägssystemet. Den typen av insatser kan bidra till att uppnå en positiv spiral, där näringslivets transportbehov blir tillgodosedda, nya satsningar inom till exempel industrin kan bli möjliga och goda effekter på samhället kan uppnås – något som i förlängningen också kan komma tillbaka i form av ytterligare medel till infrastrukturen.

Ett stråkperspektiv är väsentligt för effektiv styrning av medel till järnvägen

Grängesberg Iron efterlyser ett tydligare stråkperspektiv i Kapacitetsutredningen. Denna har strukturerats huvudsakligen utifrån Trafikverkets regioner. Det kan ses som en tydlig brist att myndighetens administrativa indelning får så stor betydelse i utredningen. Regionupplägget bidrar till att hindra en effektiv och konsekvent utvärdering av kapacitetsbehoven i landets transportsystem. Detta gäller även utfallet när de olika möjliga åtgärderna beskrivs.

Ett tydligare stråkperspektiv, helt frikopplat från Trafikverkets regioner, skulle tillföra mycket till utredningen. De sedan tidigare befintliga stråkbegrepp som sedan Banverkets tid har etablerats för vissa av järnvägarna i landet, främst avseende godstrafiken, skulle behöva få en förnyad och tydligare roll i utredningen. Även på de tvärgående och diagonala godsflödena i mellersta och södra Sverige skulle ett stråkperspektiv kunna tillföra mycket tydlighet och göra det lättare att bedöma såväl behov som åtgärder. Att även i framtiden resurser och medel på ett bättre sätt skulle kunna följa respektive stråk borde, jämfört med dagens situation, sannolikt leda till effektivare resursutnyttjande och mer fokuserade insatser.

Slutord

Grängesberg Iron AB står till Trafikverkets förfogande och fördjupar och konkretiserar gärna ännu tydligare de besked och synpunkter som ges i detta remissyttrande.

John Thoweman

Grängesberg Iron AB