

INDUSTRINS RÖSTER OM TRANSPORTPOLITIK FÖR GODS

Fem röster från svensk industri som beskriver företagens logistikkedjor och utmaningar. Rapporten beskriver vad som krävs för att stärka svensk konkurrenskraft, beredskap och omställning

En rapport av Industrirådets arbetsgrupp för transport och infrastruktur

Mars 2026

Förord

Dagens beslut avgör industrins framtid

Sveriges välstånd har vuxit fram ur vår förmåga att producera, handla och exportera. En stark industri, tekniskt kunnande och fungerande infrastruktur har skapat ett internationellt förtroende för svenska produkter och lösningar.

Men handel kräver mer än bra produkter. Ingen betalar för en vara som inte kan levereras dit den behövs, när den behövs. Därför är ett fungerande transportsystem en avgörande förutsättning för Sveriges export och ekonomiska utveckling.

Om Sverige ska fortsätta vara en världsledande industrination måste järnvägar, vägar och sjöfart underhållas och fungera tillförlitligt varje dag, året runt. Bristande underhåll, höga myndighetsavgifter och otillräcklig lastkapacitet inom transportsystemet försvagar industrins konkurrenskraft och förmåga att bidra till beredskap och omställning. Och med det vår, och Europas, position på världsmarknaden.

Sverige är ett exportberoende land med långa avstånd till många marknader. Vår konkurrenskraft är därför direkt beroende av tillgång till pålitliga handelsvägar. Ett transportsystem som brister i kapacitet eller tillförlitlighet riskerar att bli en svag länk i industrins värdekedjor. I stället måste Sveriges transportpolitik innebära en konkurrensfördel för svenska företag.

Vi behöver ett system där politiska avgifter och styrmedel gör det lönsamt för industrin att nyttja järnväg och sjöfart och där elektrifieringen av tunga vägtransporter kan ske snabbt och kostnadseffektivt. Samtidigt behöver vi ett robust och tillförlitligt transportsystem som säkerställer att godstransporter och export kan upprätthållas även vid kris eller krig och inte riskerar att stanna upp av isläggning eller hala vintervägar.

Politiken spelar en avgörande roll i att stärka transportsystemet och Sveriges framtida position som industrination. Det behövs visionära, långsiktiga strategier som bidrar till ökad lastkapacitet, proaktivt underhåll i hela nätet och sänkta myndighetsavgifter som driver omställning.

Ska Sverige fortsätta ha en stark industri behöver vi svart bälte i logistik. För att lyckas är det dags att fatta avgörande beslut – för Sveriges välstånd och Europas framtid.

Stockholm den 11 mars 2026

Industrirådets arbetsgrupp för
transport och infrastruktur

Röster från verkligheten

I denna rapport belyser viktiga frågor som rör godstransportpolitik och svensk industri. Med hjälp av röster från industrin har vi sammanfattat utmaningar, behov och möjligheter som Sverige står inför.

Stort tack till alla deltagare för ni delat med er av viktiga erfarenheter från verkligheten och kloka tankar kring vad som krävs för att säkra Sveriges fortsatta position som industrination.

INNEHÅLL

Hitachi Energy: Utan fungerande transporter stannar energiomställningen	4
Ovako: Vi har byggt vårt välstånd på att kunna få ut våra varor – nu går det för långsamt	6
Arla: Regler och vägnät tvingar fram fler transporter och pressar ersättningen till svenska bönder	8
Södra skogsägarna: Södra skogsägarna varnar för skör logistik när svensk skog ska transporteras vidare ut i världen.....	10
LKAB: Malmбанan är en svag länk i svensk infrastruktur – för LKAB innebär ett järnvägsstopp 100 miljoner i förlorande intäkter per dag	12
Vi sammanfattar industrins röster i tre viktiga prioriteringar	15
Ökad kapacitet och bärighet.....	15
Proaktivt underhåll i hela nätet	15
Sänkta kostnader som driver omställningen.....	15

Utan fungerande transporter stannar energiomställningen

På Hitachi Energy i Ludvika utvecklas lösningar som gör det möjligt att överföra stora mängder el över långa avstånd med minimala förluster. Det är en förutsättning för att koppla ihop länder, integrera förnybar energi och stabilisera elnäten.

Men tekniken i sig räcker inte. För att den ska komma till nytta måste den kunna transporteras – tryggt, effektivt och året runt.

– Vi ligger inte helt optimalt till logistikmässigt och därför är vi beroende av att vägar, järnvägar och hamnar fungerar, säger Jan Bergfeldt, Senior Transport Manager på Hitachi Energy i Ludvika.

Dalakommunen Ludvika ligger långt från Europas stora industrikluster. Ändå är det här som en av världens mest avancerade högspänningslösningar utvecklas och produceras.

De senaste åren har Hitachi Energys expansion i Ludvika varit kraftig. Nya medarbetare har rekryterats från hela världen och i dag finns ett 100-tal nationaliteter representerade i bruksorten med knappt 27 000 invånare. Förutom att platsen blivit ett globalt centrum för energiomställning hörs nya språk på gatorna och sporten cricket blomstrar.

– Just nu är Ludvika ett ställe som folk vill komma till för att utveckla högspänningsteknik och bidra till den energiomställningen. Det finns en enorm framtidstro här som vi måste värna om, säger Jan Bergfeldt.

Den svenska ingenjörstradition och tillverkningskvaliteten har blivit en del av Hitachi Energys globala konkurrenskraft. Orderingången är stark och bolaget fortsätter att satsa på Sverige. Men inget av detta ska tas för givet.

Framtidstro och investeringar bygger på en avgörande förutsättning: att Sverige fungerar som industriland. När underhållsskulden växer ökar risken för omvägar, specialtransporter och utdragna tillståndsprocesser. Det driver kostnader och försämrar leveranssäkerheten – något som i förlängningen påverkar Sveriges position som industrination.

– Vår konkurrenskraft hänger på att vi når ut med våra produkter. Vi behöver en väl utbyggd och väl underhållen infrastruktur som klarar höga vikter, kommenterar Jan Bergfeldt.

Han pekar på att tillförlitligheten i transportsystemet är avgörande. Brister i järnvägsunderhållet har periodvis lett till stopp, inställda transporter och osäker planering. Samtidigt är vägtransporterna beroende av att bärigheten håller. Inte minst när det handlar om tung och skrymmande utrustning under de kommande åren. Transformatorerna i svenska elnätet är ålderstigna och kommer att behöva bytas ut.

– Mycket av Sveriges kraftgenerering sker i Norrland och vi kommer att behöva gå långt upp i landet med väldigt tung utrustning framöver. Våra största krafttransformatorer väger runt 400 ton och då är det väldigt speciella regler som gäller för att få transportera på väg och järnväg, säger Jan Bergfeldt.

För de tyngsta leveranserna är sjöfarten en viktig komponent för att undvika tunga och skrymmande landtransporter.

– Det finns flera fördelar med att använda sjötransport och komma så nära slutdestination som möjligt för att sedan transportera på väg en kortare bit. Det påverkar övrig trafik minst och minskar risken i hanteringen.

Hitachi Energy använder i dag flera svenska hamnar, som Norrköping, Uddevalla och Göteborg. Men för att sjöfarten ska vara ett reellt alternativ krävs långsiktighet och samordning.

– Det saknas en gemensam nationell strategi för Sveriges hamnar. Vi vill se mer tydlighet och långsiktighet så att vi vet att satsningarna håller över tid och går i linje med industriell utveckling i landet som är beroende av tillgänglighet till och utveckling av svenska hamnar, säger Jan Bergfeldt.

För ett exportberoende land med långa avstånd är konkurrenskraftig sjöfart avgörande. Det gäller inte minst vintertid, så vi behöver en modern isbrytarflotta.

– Ska vi kunna leverera tung utrustning till Norrland året runt behöver vi en fungerande isbrytarflotta.

Frågan om isbrytare handlar inte bara om framkomlighet vintertid. Den är även viktig ur ett beredskapsperspektiv.

Hitachi Energys teknik är en förutsättning för att elen ska flöda mellan regioner, mellan länder och mellan olika kraftslag. När elnäten byggs ut och förstärks ökar också behovet av att snabbt kunna ersätta och uppgradera kritisk utrustning. Ett robust transportsystem är inte bara en fråga om kostnadseffektiv logistik, utan om samhällsfunktion och beredskap i praktiken. Om vägar stängs, järnvägskapacitet begränsas eller hamnar inte kan hållas öppna riskerar hela kedjan att påverkas – från kraftstation till hushåll och industri.

– Vi har en viktig roll i att säkerställa eldistributionen. Det räcker inte att producera el, den måste också transporteras dit den behövs. Och om något händer måste vi kunna agera snabbt.

Sverige har under lång tid byggt sin välfärd på stark industri, tekniskt kunnande och fungerande infrastruktur. Det har skapat ett internationellt förtroende för svenska produkter och lösningar. Men historien garanterar inte framtiden. Om Sverige fortsatt ska vara en plats där världsledande teknik utvecklas och produceras, krävs att vägar, järnvägar och sjöfart underhålls och håller samma klass som den teknik som lämnar fabriksportarna i Ludvika.

– Vi är ett litet land långt uppe i norr. Vi är duktiga på ingenjörskap och kvalitet, men vi är också utsatta för hård konkurrens och får inget gratis. Vi måste ta tillvara på den historia vi har, men också inse att det som har byggt Sverige inte har kommit gratis. Ska vi fortsätta att vara ett framgångsrikt land måste vi verkligen arbeta för det och där spelar både staten och företag en väldigt stor roll, avslutar Jan Bergfeldt.

Ovako

Vi har byggt vårt välstånd på att kunna få ut varor – nu går det för långsamt

Sveriges välfärd har vuxit fram ur förmågan att producera och exportera. Järnvägar, vägar, hamnar och elledningar byggdes inte av en slump. De byggdes för att knyta samman gruvor, industrier och marknader. Men i dag, menar Ted Lundström, logistikchef på ståltillverkaren Ovako, går utvecklingen för långsamt. Och tiden är knapp.

– Kan vi inte få ut våra produkter till de som vill ha dem, då tappar vi det som vi byggt vårt land på. Det får inte hända, säger Ted Lundström.

Ovako är en global stålleverantör med produktion i Sverige och Europa. Bolaget är till 97 procent skrotbaserat och beskriver sig som Nordens största återvinningsföretag i ton räknat. Med kunder över hela världen och ett starkt fokus på låga utsläpp är transporter och logistik avgörande för både konkurrenskraft och omställning.

Som koncernövergripande logistikchef ansvarar Ted Lundström för att Ovako får ut sina produkter på ett tillförlitligt, hållbart och kostnadseffektivt sätt via väg, järnväg och sjöfart. Det är ett system som i grunden fungerar, men som pressas hårdare för varje år.

– Godset rör på sig. Men vi ser ett akut behov av att arbeta mer aktivt med transportsystemet. Utmaningarna framför oss kräver att vi jobbar hårdare på alla fronter, säger Ted Lundström.

Avstånden till Ovakos kunder är längre än för många andra aktörer i samma bransch, vilket ställer extra höga krav på ett välfungerande transportsystem. Alla transportslag behövs – och de måste samspela. Samtidigt sker stora förändringar. Klimatomställningen ställer nya krav, konkurrensen hårdnar och beredskapsfrågorna har fått en ny tyngd. Enligt Ted Lundström handlar beredskap inte bara om geopolitik, utan om motståndskraft mot störningar, allt från cyberattacker till extremväder.

– Vi måste ha ett system som klarar minus 15 grader och tre decimeter snö. Det är inte rimligt att infrastrukturen slås ut så lätt.

En central fråga är underhållet. Den infrastruktur som finns i dag måste fungera året runt. Att vägar och järnvägar tas ur bruk under lång tid för underhåll är svårt att förena med industrins verklighet, där leveransavtal ofta sträcker sig ett år i taget och förutsätter att det går att leverera under hela avtalsperioden.

För att samtidigt stärka konkurrenskraften och minska utsläppen ser Ovako stora möjligheter i att effektivisera transportererna. Tyngre fordon, längre tåg och större fartyg gör att mer gods kan transporteras med mindre resurser.

– Tittar vi på hur mycket utsläppen kan minska genom att köra tyngre fordon pratar vi om runt 20 procent. Det kan vi göra här och nu, utan att tumma på konkurrenskraften, säger Ted Lundström.

Därför vill Ovako till exempel se fler möjligheter och snabbare utbyggnad av infrastruktur för så kallade HCT-fordon (High Capacity Transport) genom exempelvis BK4-vägnät och fordonslängder på upp till

34,5 meter. Men för att HCT ska bli effektivt krävs att systemet används av många. Ted Lundström beskriver det som att man måste komma upp till en kritisk massa.

– Det måste vara tillräckligt många avsändare och mottagare av det här systemet för att det ska vara lönt för att få till en effektiv logistik. Utan en kritisk massa blir HCT en speciallösning. Vi vill att det ska vara standard.

Det största problemet är att det saknas ett helhetstänk, menar Ted Lundström.

– Man kommer ofta långt, men missar de två sista kilometrarna. För att bygga robusthet måste man börja med att satsa på de större stråken så att de hänger ihop. Högsta prioritet för att bygga robusthet måste vara att underhålla den infrastruktur vi har och se till att den fungerar.

Ted Lundström pekar också på bristen på tempo. Han påpekar hur Sverige historiskt fattat avgörande beslut för vår välfärd, som utbyggnaden av järnvägen, elnätet och kärnkraften. Han menar att vi borde hitta tillbaka till känslan av att det är bråttom och jämför med hur snabbt andra länder agerar i dag.

– I dag tvekar vi i Sverige till att bygga industrier där det saknas järnväg, medan man i Kina ser till att bygga ny infrastruktur – och det snabbt. Jag saknar en sense of urgency i Sverige, en känsla jag tycker att vi hade när vi utvecklade vårt välstånd. Mycket tyder på att Europa tappar i konkurrenskraft, Draghirapporten bland annat, men ändå går det för långsamt. Vi måste hitta sätt att snabbt kunna omsätta goda idéer till något som påverkar vår konkurrenskraft positivt.

De kommande hållbarhetskraven är en annan sak som borde uppvigla ett högre tempo. EU:s mål om 90 procents minskade utsläpp till 2040 (jämfört med 1990) innebär en massiv omställning för stora företag, särskilt inom industri, energi och transport. För Ovako är 2040 bara ett par lastbilscykler bort.

– Vi kan inte vänta med att ställa om. År 2040 är slutmålet, inte startskottet. Om vi ska driva innovation och utveckling så är en väl fungerande marknad med tydliga spelregler helt avgörande. Om du till exempel ska våga investera i ett tungt BK4-klassat fordon måste du veta att du kan köra lastbilen om ett år.

För Ted Lundström handlar frågan ytterst om ansvar. Inte bara som logistikchef, utan som medborgare och förälder.

– Omställningen vi har framför oss är gigantisk. Vi behöver action och vi behöver det nu. Jag tänker på det ibland, att det här är inte upp till mina barn. 2040 har de precis börjat sin yrkeskarriär. Det är upp till mig att fixa det här.

Arla

Regler och vägnät tvingar fram fler transporter och pressar ersättningen till svenska bönder

Arla hämtar mjölk från svenska gårdar dygnet runt, året om. Marginalerna är små och utan möjligheten att köra färre, men längre och tyngre transporter står böndernas framtid och Sveriges livsmedelsberedskap på spel.

– Nuvarande regelverk och begränsade rutter gör att vi behöver transportera med fler fordon. Det ökar både klimatutsläpp och kostnader, samtidigt som vi tappar i konkurrenskraft. Varje extra tur slår på ersättningen till svenska bönder, säger Eric Wärnhem, fordonschef på Arla.

Arla är ett bondekooperativ som ägs av bönderna. Som kooperativ finns en plikt att ta emot den mjölk som produceras. Eric Wärnhem menar att effektiva transporter är avgörande för Arlas överlevnad, men också för svensk livsmedelsberedskap.

– Arla är Sveriges största livsmedelsföretag, vi behöver effektiva transporter för att bönderna ska få bra betalt för sin mjölk. Ur ett större perspektiv handlar det om att kunna ha kvar jordbruk och livsmedelsproduktion som gör Sverige självförsörjande – en oerhört viktig beredskapsfråga. Alternativet är att vi måste börja importera mat i stället.

Arlas transporter sker både på stora stråk och på mindre vägar. Mjölken hämtas på mjölkgårdar, tas till mejerier där produkter förädlas och därefter till lager och vidare ut till handlare i hela Sverige. En del mjölk torkas och levereras på världsmarknaden, men för Arla är de största utmaningarna kopplade till transportinfrastruktur på svenska vägar. Eric Wärnhem pekar bland annat på regelverket kring lastbilar och släpvagnar.

– Vi vill minska antalet transporter genom att kunna lasta mer per körning. Det kräver längre och tyngre ekipage, men lagstiftningen motarbetar de möjligheterna. Nordisk kombination tillåter 27 meter ekipage på vissa villkor och är ett steg i rätt riktning, men svenska släpvagnslösningar missgynnas jämfört med andra kombinationer. Vi vill se lagändring som tillåter nordisk kombination även för svenska släpvagnar.

Längre och tyngre fordon kräver också förstärkning av vägnätet. Arla ser att BK4-nätet och bristande bärighet runtom i landet begränsar rutter och försämrar effektiviteten.

– Vi kör bland annat mycket mellan Stockholm och Jönköping, där är BK4-nätet som tillåter tyngre lastbilar alldeles för glest. Vägnätet behöver byggas ut snabbare så att effektivare ekipage faktiskt kan köras på kritiska stråk. Bärigheten behöver även ses över på det enskilda vägnätet eftersom mjölken ska hämtas ute på gårdarna varje dag, säger Eric Wärnhem.

Men han pekar även på alternativa lösningar som bör tillåtas för att göra bärighetsfrågan mindre låst vid att högre last automatiskt måste kräva högre bärighetsklass.

– I Finland finns ett enklare regelverk och högre transporteffektivitet. En avgörande skillnad är att man tillåter fordonskombinationer med fler axlar. Då fördelas samma vikt över flera kontaktpunkter mot vägen och punktbelastningen minskar – liksom kravet på bärighet på vägarna.

Enligt Arla innebär begränsad transporteffektivitet även att omställningen riskerar att bromsas.

– Att investera i en ellastbil är dubbelt så dyrt jämfört med en diesellastbil. Bara av den anledningen måste det finnas förutsättningar att kunna hålla den i rullning, men idag saknas nödvändig laddinfrastruktur. Dessutom väger batterierna väldigt mycket, vilket i dagsläget innebär att vi inte kan lasta de där sista två pallarna med mjölk och behöver skicka två bilar i stället för en. När elektrifiering blir både dyrt och ineffektivt minskar investeringsviljan i eldrivna fordon, säger Eric Wärnhem.

För att utvecklingen ska gå åt rätt håll ser Arla att det behövs fortsatt finansiellt stöd för elektrifiering av tunga transporter och regler som kompenserar för batterivikt. Arla välkomnar elektrifiering men menar att det tar tid att ställa om tunga transporter eftersom fordon, laddning och elanslutningar ännu inte finns i tillräcklig skala. Under en övergångsperiod ser Eric Wärnhem ett ökat behov av biodrivmedel för att kunna minska utsläppen utan att stoppa leveranserna.

– Politiken behöver säkra långsiktiga villkor för hållbara drivmedel medan elektrifieringen byggs ut. Främja produktion av lokalproducerade biodrivmedel som biogas och biodiesel av rapsolja för att minska vårt importberoende av fossila bränslen. Ofta fastnar debatten i ett förenklat val mellan bränsle- och matproduktion, med utgångspunkt i att varje hektar raps till RME skulle innebära mindre mat. Men raps kan ingå i växtföljd och alternativet kan vara att mark inte används alls.

Effektiva transportmöjligheter över hela landet, både på små och stora vägar, är avgörande för Arlas konkurrenskraft och svensk livsmedelsförsörjning. Eric Wärnhem lyfter att det i grund och botten handlar om Sveriges förmåga till omställning och beredskap.

– Ett land där godstransporterna har förutsättningar att hållas i rullning är ett land där även andra samhällsviktiga transporter inte riskerar att stanna upp. Bättre vägar och smartare fordon innebär dessutom färre lastbilar och långträdare på vägarna – och det är en vinst för alla.

Södra skogsägarna

Södra skogsägarna varnar för skör logistik när svensk skog ska transporteras vidare ut i världen

För att globala kunder ska ha råd att köpa svensk skog måste transporterna vara effektiva. Vägen till kontinenten är lång och ett robust, tillförlitligt transportsystem kräver kapacitetshöjande åtgärder på både väg och järnväg – för Södra skogsägarna börjar utmaningarna redan allra längst ut i skogen.

Södra skogsägarna är Sveriges största skogsägarförening med över 50 000 medlemmar och flera produktionsanläggningar i Södra Sverige. Där tillverkas trävaror och pappersmassa som exporteras till hela världen. Export är avgörande för medlemmarna som säljer sina träd till Södra, men innebär även stora intäkter till Sverige och över 3000 arbetstillfällen.

Pehr Sundblad, logistik- och infrastrukturspecialist på Södra förklarar att transportavstånden mellan skog, industri och vidare ut i världen är långa, vilket gör transporteffektivitet oerhört viktigt.

– Att kunna lasta mer på varje lastbil eller tåg så att transportkostnaden för råvaran och den färdiga varan blir lägre bidrar till Södras konkurrenskraft på den globala marknaden, men också till minskade utsläpp.

I Sverige finns ambitionen att ställa om fler godstransporter till järnväg, något Södra är positiva till när avstånden tillåter. Spåren och viljan finns, men enligt Södra bromsas överflyttningen till järnvägen av ekonomi och opålitlighet.

– Den löpande kostnaden för järnväg är svårbedömd och påverkas bland annat av höga banavgifter som gör att projekt riskerar hamna på marginalen. Kostnadsosäkerheten, i kombination med bristande planerbarhet till följd av störningar gör det svårt att idag motivera järnvägssatsningar över tid. Järnvägen behöver rustas för att komma bort från dagens signalfel och opålitlighet, annars uteblir omställningen till järnväg, säger Pehr Sundblad.

När järnvägen inte är ett ekonomiskt hållbart alternativ återstår vägtransporter. Det är redan Södras grundläggande för transporter, men att välja vägen är långt ifrån friktionsfritt, menar Pehr.

– Bärighet på vägen är en förutsättning för transporteffektivitet på de stråk där vi kör lastbil. Våra flöden börjar på skogsbilvägar och fortsätter på enskilda vägar och länsvägar innan de når de stora stråken. För att minska antalet transporter och öka marginalerna behöver vi kunna lasta tyngre bilar.

Han pekar även på att bärighetsfrågan blir särskilt viktig för att industrin ska kunna investera i fler elfordon.

– Vi har startat upp vår första ellastbil, men den är både tyngre att köra och en större investering. För att kompensera krävs en höjd effektivitet, till exempel genom ökad bärighet, men också ett regelverk där ellastbilar inte straffas på grund av sin högre vikt.

Pehr ser stor potential i elektrifiering men upplever att satsningar på elfordon kräver incitament och att man bygger bort lösningar som får aktörer att tveka inför investeringar.

– Dagens effektagifter och tariffmodeller gör det svårt att utveckla eldriven transport. I vårt finmaskiga transportsystem laddar man med hög effekt och kanske bara ett fåtal gånger per dygn. Risken blir att man straffar ut etableringar innan volymerna är på plats. Det behövs politiska beslut som underlättar laddutbyggnad och som hanterar effektagifter i etableringsfasen, så att inte transportköpare och åkerier behöver ta hela kostnaden för infrastrukturens risker.

I Sverige finns ungefär 57 000 mil väg, varav cirka 75 procent utgörs av enskilda vägar. Likt många andra inom svensk industri ser Södra ett behov av ökad bärighet på BK4-nätet, men även på andra vägar där lastbilar går.

– Vi är oerhört beroende av både vägsamfälligheter och länsvägar och behöver robusthet även långt ut i periferin. Det gäller oss inom skogsindustrin, men även samhället i stort – här ska allt från räddningsfordon till privatpersoner som kör till och från sina arbeten kunna ta sig fram. De enskilda vägnäten är en livsnerv i svensk logistik och i stort behov av utökat stöd, särskilt när klimatet gör väghållning svårare, säger Pehr Sundblad.

Han understryker att stödet delvis handlar om mer pengar, men inte enbart. Framför allt vill Södra se mer aktivt myndighetsagerande där samfälligheter får tillgång till kunskap och samordning som främjar proaktiva insatser och håller vägarna körbara.

– Brister bärigheten längre ut i nätet hjälper det inte oss att huvudstråken är starka, råvaran måste ut ur skogen för att kunna förädlas och exporteras, annars faller hela kedjan.

LKAB

Malmbanan är en svag länk i svensk infrastruktur – för LKAB innebär ett järnvägsstopp 100 miljoner i förlorade intäkter per dag

LKAB transporterar 25 miljoner ton järnmalmsprodukter på Malmbanan per år. Men konkurrensen om järnvägen är hård och kapaciteten pressad. Varje stopp får stora konsekvenser för export och intäkter. Ett dygn med stillastående transporter kostar LKAB 100 miljoner kronor.

LKAB är ett statligt ägt bolag med 135 års historia av lönsamhet. De bryter och förädlar järnmalm i Norrbotten för att årligen leverera 30-35 miljoner ton högkvalitativa järnmalmsprodukter, framför allt till stora delar av Europa men också till övriga världen. LKAB bryter över 80 procent av all järnmalm i Europa och under 2023 offentliggjordes stora fyndigheter av sällsynta jordartsmetaller och mineraler, råvaror som kan bira till att fasa ut fossilberoendet, men som också är avgörande för nästan all modern teknologi – från elektrifiering till försvarsindustri.

– LKAB spelar en avgörande roll i att säkerställa Europas behov av stål och på sikt även det ökade behovet av klimatsmart framställda metaller och mineraler som möjliggör omställning och bidrar till att minska Europas beroende av import, sällsynta jordartsmetaller är till exempel en marknad som idag nästan helt kontrolleras av Kina, säger Linda Bjurholt, logistikchef på LKAB.

För att lyckas krävs tillräcklig kapacitet via både järnväg och sjöfart, men i dagsläget menar Linda Bjurholt att transporter på Malmbanan präglas av kapacitetsbrist och störningar.

– Vi har sedan flera år tillbaka sett att järnvägskapaciteten är för liten för oss. Hög konkurrens, bristande flexibilitet och långa banunderhållsperioder gör att vi tvingas dra ner vår produktion med ungefär 1–2 miljoner ton per år, vilket motsvarar 1–2 miljarder i uteblivna intäkter. Som ett statligt ägt bolag innebär det även en förlust för Sverige AB. På sikt blir det omöjligt att konkurrera på världsmarknaden med de förutsättningarna.

Malmbanan är enkelspårigt och därmed är all trafik förlagd till en och samma räls. På en tungt trafikerad järnväg där malmtåg, godståg och persontåg alla ska samsas utan att kunna passera eller köra om varandra, krävs minutiös planering för möten med sidospår. Det medför ett system som är oerhört sårbart när störningar inträffar, inte minst i samband med större skador och underhåll, men också mindre förseningar åter upp tidsluckor som får konsekvenser för flödet.

I december 2023 inträffade en stor urspårning vid Vassijaure där 11 vagnar och 15 kilometer räls skadades. Skadans omfattning innebar byte av stora mängder räls över en lång sträcka med begränsad åtkomst. Ett arbete som försvårades av begränsat dagsljus, låga temperaturer och stora mängder snö. För Linda Bjurholt och LKAB blev sårbarheten på Malmbanan tydligare än någonsin.

– Det tog veckor innan vi förstod skadans omfattning och Trafikverket kunde inte ge oss en plan för när allt skulle vara i gång igen. Vi visste inte om det skulle handla om två veckor eller ett halvår. Vi satt i krismöten tre gånger om dagen under tre månader för att navigera all ovisshet. Hur gör vi med vår produktionskedja? Vad händer med personalen?

Tack vare snabb omställning av den dagliga verksamheten lyckades LKAB undvika permitteringar. Arbetet styrdes om till sådant som kan göras även när produktionen står stilla, som kompetensutveckling, översyn av maskiner och anläggningar.

– Det var en oerhörd lättnad. Hade det dragit ut på tiden ytterligare skulle vi sannolikt inte kunnat fortsätta ha alla människor och anläggningar i drift, då hade utfallet kunnat bli något helt annat, säger Linda Bjurholt.

Men konsekvenserna blev trots det bestående. 80 procent av LKABs godstransporter går över Narvik. När trafiken stod stilla i omkring 70 dagar upphörde leveranserna norrut i nästan tre månader. Varje stillastående dag kostade bolaget ungefär 100 miljoner kronor, vilket innebär ett intäktsbortfall på många miljarder.

– Händelsen gav oss viktiga lärdomar om vad vi själva kan påverka och vad vi kan förbättra tillsammans med Trafikverket och andra operatörer för att få dagens väldigt sköra system att fungera så bra som möjligt. Men framför allt blev det ett bevis på de stora brister som finns och riskerna det medför att inte ha ett tillförlitligt järnvägssystem som håller industrin i rullning, förklarar Linda Bjurholt.

För att framtidssäkra ett robust, flexibelt järnvägssystem med tillräcklig kapacitet pekar Linda Bjurholt på flera nödvändiga åtgärder. Högst prioritet har ökad tillåten axellast genom förstärkning av Malmbanan.

– STAX 32,5 – inklusive tre förlängda stationer mellan Kiruna och Narvik – är den enskilt viktigaste åtgärden i närtid och kan ge cirka 10 procent mer kapacitet på banan, något Trafikverket bedömer kan vara klart till 2031. Det här behöver ligga fast och levereras.

Därefter följer ytterligare åtgärder för kapacitet och robusthet så att systemet tål störningar utan att flödena helt slås ut.

– I förlängningen behövs partiella dubbelspår som byggs ut stegvis för att möta framtida transportbehov, särskilt mellan Kiruna och Narvik. Dessutom måste banan vara driftsäker året om. Idag sker 70 procent av kapacitetsförstärkningar och underhållsåtgärder under sommarhalvåret. Här behövs en bättre balans och samordning så att transporter och produktion inte behöver bromsas periodvis. Över tid måste målet vara dubbelspår, säger Linda Bjurholt.

Slutligen trycker Linda på att LKAB länge efterfrågat ett tydligare helhetsperspektiv.

– Det behöver finnas ett systemövergripande ansvar på Malmbanan – sjösätt den årliga samordningen mellan Sverige och Norge med kontinuerlig uppföljning för bästa nytta och effekt.

Med rätt åtgärder och ett proaktivt förhållningssätt blir infrastrukturen möjliggörare av ett motståndskraftigt Sverige där industrin kan fortsätta växa och rulla även i kris- och krigstider. Men utan detsamma ser Linda att LKAB och Sveriges konkurrenskraft, omställningsförmåga och beredskap riskerar att bromsas och bli alltmer sårbart.

– För att ställa om vår egen verksamhet, framställa kritiska mineral och metaller och kunna realisera vår plan att öka produktionen med 50 procent, krävs stora investeringar. Kapacitet, vilja och efterfrågan finns, men för att investeringarna ska kunna genomföras måste vi med säkerhet veta att järnvägssystemet är tillförlitligt och har tillräcklig kapacitet för oss att få ut de transporter som krävs. Att vi lyckas handlar inte bara om ett fortsatt lönsamt LKAB, utan om Sveriges och Europas framtid.

Vi sammanfattar industrins röster i tre viktiga prioriteringar

Ökad kapacitet och bärighet

Industrin behöver kunna lasta mer på varje transport. Det kräver framför allt utökad bärighet på icke statliga vägar, att begränsningar på järnväg byggs bort med mötesspår och triangelspår. Längre, bredare och tyngre tåg på järnvägen måste tillåtas och tåg ska kunna ledas om utan exempelvis begränsningar i signalsystemet. Men det krävs också översyn av regelverk för fordonskombinationer samt tillståndsprocesser för specialtransporter.

Målet är att möjliggöra färre men tyngre transporter och stabilare leveranser för ökad transporteffektivitet.

Proaktivt underhåll i hela nätet

Sveriges underhållstakt ska bidra till stärkt beredskap och minskade störningar och avstängningar på transportsystemet. Det kräver banunderhåll med god framförhållning och samordning, vägunderhåll som även omfattar enskilda och kommunala vägar som ofta bär industrin de första och sista milen. Samt is- och vinterberedskap med isbrytare som håller farleder och hamnar öppna året runt.

Målet är ett robust och tillförlitligt transportsystem som tryggar export även vid extremväder, kris och krig.

Sänkta kostnader som driver omställningen

I ett land som Sverige – med hög produktionssäkerhet och kvalitet, långa avstånd och stort exportberoende – behövs låga transportkostnader för att främja global konkurrenskraft. Sänk banavgifter så att järnvägen återigen blir den konkurrensfördel industrin behöver och hjälp industrin att klara sjöfartens klimatomställning. Fortsätt med stöd för elektrifiering och anpassa effekttariffer mot industrin för att öka takten för elektrifiering av tunga transporter på väg.

Målet är att hitta smarta sätt att ställa om och samtidigt uppnå kostnadseffektiva transporter.

Om industrirådet

Industrirådet samlar företrädare för företag och anställda inom svensk industri. Industrin i Sverige utgör 20 procent av landets sysselsättning, 77 procent av exporten och 20 procent av BNP. Industrirådets parter samverkar i frågor som stärker industrins konkurrenskraft.



www.industriradet.se