



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Per e-post
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr I2021/02884 - Remissvar till Trafikverkets förslag till Nationell Transportinfrastrukturplan 2022-2033 avseende upprustning av bandelen Örbyhus –Hargshamn/Hallstavik

”Vårda det vi redan har” - och bidra till den hållbara omställningen av den europeiska stålindustrin.

Hemställan

GRANGEX hemställer - som komplettering till Handelskammaren i Uppsalas den 21 december 2021 samt Region Uppsalas den 11 januari 2022 remissyttranden - att Regeringen beslutar att investeringsmedel för upprustning av järnvägen Örbyhus – Hargshamn/Hallstavik skall inkluderas och prioriteras i den rubricerade planen för att möta det nödvändiga kapacitetsbehovet som uppstår vid den kommande produktionsstarten i Dannemoragruvan.

Bakgrund

Dannemora Iron AB är ett dotterbolag till Grängesberg Exploration Holding AB (Publ) (GRANGEX) som avser att återöppna Dannemoragruvan belägen i Östhammars kommun i Uppsala län.

En återöppning är möjlig efter omfattande processtekniska undersökningar av råmalmen i Dannemora som bekräftar att det är möjligt att under lång tid producera ett högkvalitativt järnmalmskoncentrat med mycket lågt klimatavtryck.

GRANGEX planerar att från början av 2025 att återuppta malmproduktionen i Dannemora med målsättningen att producera en i det närmaste koldioxidfri järnmalmsprodukt med mycket hög järnhalt (ca 68%). Denna malmprodukt kommer kunna vara insatsvara för tex. framställning av fossilfri järnsvamp och bidra till de stora satsningar som nu närmast sker i Norrbotten för framställning av fossilfritt stål men även till de pågående stora klimatsmarta satsningarna inom den i europeiska stålindustrin för att möta EU:s mål i Parisavtalet och definierade i Fit For 55.

10



Det råder stor brist på järnmalmprodukter med hög järnhalt inom Europa. Efterfrågan förväntas öka dramatiskt med de ökade satsningarna mot fossilfri ståltillverkning. Tillgång på sådana malmprodukter kommer vara avgörande för omställningen av den europeiska stålindustrin. Den gröna malmprodukten från Dannemora kan inom Europa ersätta importerad järnmalm och minska behovet av oceangående sjöfrakt samt därmed bidra till ett mycket mindre klimatavtryck för europeisk stålframställning.

En återstart av malmproduktionen kommer ställa höga kapacitetskrav på att järnvägen mellan Örbyhus -Hargshamn/Hallstavik. Farleden in till Hargshamn har nyligen fördjupats för att möjliggöra att större fartygstonnage kan angöra Hargshamn som då kan utnyttjas till sin fulla kapacitet.

Malmen och biprodukter från Dannemora planeras att transporteras med vätgasdrivet tåg. Under det första året 2025 beräknas malmtransporterna uppgå till 950 000 ton för att successivt öka till 1 300 000 ton efter 2026.

Utöver malmtransporterna - som beräknar innebära 6 tågrörelser per dygn - har också Hargshamn och Holmens Papers AB uttalat intresse av ökade transporter på järnvägen. Sammantaget kan detta innebära att upp till 8-10 tågrörelser per dygn trafikerar sträckan Örbyhus- Hallstavik från 2025 och framåt.

Trafiken på banan kommer således att kraftigt förändras de närmaste åren. Beräknat på det samlade tonnaget på upp till 1 500 000 ton per år, motsvarar dessa godstransporter enligt Green Cargo cirka 4% av alla godstransporter på järnväg i Sverige, när tonnage på malmбанan borträknas.

Trafikverket har vid underhandskontakter meddelat att det inte finns med några investeringar för upprustning av järnvägen Örbyhus – Hargshamn/Hallstavik i den kommande Nationella Infrastrukturplanen 2022-2033.

Upprustning krävs

Under åren sedan Dannemoragruvans förre ägare gick i konkurs 2015 har inga större underhållsinsatser gjorts på banan, vilket innebär att den är i dåligt skick. Den maximala hastigheten har sänkts till 40 km/tim, och det totala tonnaget som enligt Trafikverket bedöms kunna transporteras på banan är begränsat till ca 350 000 ton nettovikt per år, dvs ca 23% av det framtida transportbehovet.

För att klara den utökade järnvägstrafiken krävs en betydande upprustning av banan. Trafikverket har ännu inte beräknat investeringsbehovet. Baninvesteringar behöver dock genomföras senast 2024 för att möta det ökade transportbehovet.

Alternativet - Lastbilar var sjätte minut

Det är naturligtvis av yttersta vikt att näringslivet i regionen ges goda utvecklingsförutsättningar och att återetablering av en basindustri med ett klimatpositivt bidrag inte försvåras genom dåligt underhållen statlig infrastruktur. För GRANGEX är malmtransporter på järnväg en avgörande del i Dannemora Irons kommande tillståndsansökan till Mark & Miljöödomstolen.



Företaget kommer att göra investeringar i befintlig terminal och spår inom verksamhetsområdet. Likaså har Hargs Hamn AB betydande investeringar inom hamnområdet som kan återanvändas i den planerade hållbara återstarten av Dannemoragruvan.

Om inte järnvägen kan utnyttjas för malmtransporterna på grund av eftersatt underhåll är ett alternativ landsvägstransport med lastbilar med släp på Länsväg 292 som är en delvis BK1/BK4 klassad väg med en frekvens om var sjätte minut dygnet runt. Ur utsläpps- och samlad miljösynpunkt samt för gruvans miljömässigt hållbara återstart är detta inte ett rimligt alternativ för gruvan eller berörda utefter transportvägen.

Dannemora den 28 februari 2022

Christer Lindqvist
Verkställande Direktör
Grängesberg Exploration Holding AB (Publ)