

Så transporteras malmen från Kaunisvaara – dagens lösning och framtida alternativ

Pipeline, eldrivna lastbilar och en ny järnvägssträcka. Just nu diskuteras många olika logistiklösningar för att transportera vår järnmalm från Kaunisvaara och vidare ut i världen. Vi kikar in hos Nils-Johan Haraldsson, logistikchef, och Astrid Sundberg, logistik- och marknadssamordnare, som ger en inblick i dagens logistiklösning samt en lägesbild av var vi är i det strategiska arbetet om alternativ och framtidens logistiklösningar.

För en långsiktig gruvverksamhet i Tornedalen krävs naturligtvis en lösning för att kunna transportera järnmalmen till kunderna på ett kostnadseffektivt och rationellt sätt. En lång rad utredningar har genomförts av experter för att titta på olika möjliga lösningar. Att bygga ny järnväg, transportera malmen via Finland eller ner till Luleå Hamn, för att nämna några alternativ.

Nils-Johan Haraldsson, logistikchef på Kaunis Iron:

– Vår nuvarande logistiklösning är att transportera malmen på lastbil till Malmbanan för vidare transport på tåg till Narvik för omlastning till stora fraktfartyg. För vägnätet som trafikerar av malmtransporterna har Trafikverket och Kaunis Iron valt att investera drygt en miljard för att förstärka vägen och skapa en säkrare trafikmiljö för alla trafikanter.

Enligt Trafikverkets beräkningar sker det idag färre olyckor per axelpasseringar på vägsträckan som Kaunis Iron trafikerar, än vad som är vanligt för liknande trafikerade vägar. I det förebyggande säkerhetsarbetet genomförs bland annat utbildningsprogram för alla chaufförer som kör lastbilarna samtidigt som vi investerat i toppmoderna tekniska hjälpmedel.

Det förs en nära dialog med Trafikverket och vägentreprenörerna. Bland annat bidrar vi med cirka åtta miljoner kronor årligen till extra åtgärder för att förstärka vinterväghållningen. Vid halka kan extra sandning ske och hastigheten för lastbilarna sänkas. Vid ogynnsamma förhållanden kan trafikledningen dessutom besluta att helt stoppa lastbilstrafiken, och chaufförerna kan själva besluta att pausa sin transport om det krävs, för att säkerställa att säkerheten alltid går först.

– Vi har en bra samverkan med Trafikverket där de förbättrat och säkrat upp den väg vi trafikerar. Vi samverkar med flera samebyar och har ett fördjupat samarbete med Sattajärvi sameby, där vi för en bra dialog för hur vi kan minska risken att renar förolyckas. Ett arbete som resulterat i minskade påkörningar med 70 procent för all trafik längs vägsträckan, säger Nils-Johan Haraldsson.

Vår logistikkedja sträcker sig från Kaunisvaara med lastbil och därefter med tåg från Pitkajärvi till Narvik – där järnmalmskoncentratet skeppas vidare. Astrid Sundberg, logistik- och marknadssamordnare, berättar att valet av Narvik som utskeppningshamn i mångt och mycket beror på faktorer som Kaunis Iron inte kan styra över. Den storlek av båtar, så kallade Cape Size som kunderna ofta vill boka kan till exempel inte trafikera Luleå Hamn. För de stora lastfartygen

är det Narvik som gäller.

– Det har betydelse att Narvik alltid är isfritt, Luleå är inte det. Cape Size går, nästan uteslutande, på isfria hamnar. Dessutom är det fartyget för stort för Bottenviken och har inte möjlighet att ta sig in till Luleå Hamn.

Logistikchef Nils-Johan Haraldsson menar att nuvarande malmtransporter med lastbil fungerar bra men att det pågående arbetet med alternativ logistik är en del av ett större strategiarbete.

– Idag är våra lastbilstransporter det mest realistiska och ekonomiskt hållbara alternativet, men vi tittar också på tyngre och elektrifierade lastbilar, tåglösningar och en pipeline mellan Kaunisvaara och Pitkäjärvi. Pipeline kan ge effektivare transporter och mindre tung trafik på vägarna, samtidigt är det ett omfattande projekt som skulle kräva både tillstånd och betydande investeringar.

Kontakt

Nils-Johan Haraldsson

Logistikchef, Kaunis Iron

Telefon: 070-674 81 21

E-post: nils-johan.haraldsson@kaunisiron.se

Bifogade bilder

Lastbil på väg