

veckobladet

LKAB



Leveranser och produktion LKABs nye vd Lars-Eric Aaro ser ljust på framtiden. Marknaden förbättras, både i Europa, i Mellanöstern och i Kina. – Men kunderna förväntas anpassa sin produktion snabbare om efterfrågan på stål faller och vi måste kunna följa med, säger han.

2



2010 kan bli ett bra år

På väg in i det nya året kan jag konstatera att vi tillsammans klarade av den extremt dåliga marknaden under första hälften av 2009 och kunde möta den starkt ökade efterfrågan på våra produkter under andra hälften av året. Nu är det full fart som gäller in i 2010!

Tiden kring årsskiftet bjöd på kalla dagar, och jag vill passa på att tacka personalen som arbetade jul och nyår och som lyckades hålla produktionen igång utan större störningar trots den stränga kylan. Den uppgiften är fortsatt viktig under hela året, vi ska hålla produktionstakten uppe och göra vårt yttersta för att hålla våra planer så att vi klarar leveranserna till kunderna.

Det finns idag inga tecken på någon avmattning på marknaden under första kvartalet, men många av våra kunder är dock fortfarande väldigt försiktiga i sina bedömningar om framtiden och 2010. Trots det så har jag en stor tilltro till att vi ska kunna köra på så här resten av året, så vi skall förbereda oss på det.

Vi inväntar med spänning vår 19 månader gamla ansökan om miljötillstånd för Gruvberget i Svappavaara. Den produktionen skulle vi behöva just nu!

Vi ser att marknaden förbättras, både på vår hemmaplan i Europa, i Mellanöstern och i Kina där vi ju också fått kontrakt hos några nya kunder. Samtidigt vill jag påminna om vad jag skrev i julhälsningen, att vi ska vara beredda på att stålindustrin i framtiden är mer flexibel. Våra kunder kommer att

anpassa sin produktion snabbare om efterfrågan på stål faller och stänga sina maskiner tidigare än förut. De kommer inte att producera för lager, utan hellre köra på lägre nivåer, och det betyder att även vi måste kunna följa en sådan utveckling mycket nära.

Jag vill rikta ett stort tack till er alla för ett fortsatt bra engagemang i Säkerheten först. Det är ett långsiktigt arbete, och det känns mycket positivt när vi ser att det ger resultat.

Min första tid som vd har varit hektisk med stort fokus på leveranser och produktion.

Tillsammans med LKABs styrelse har vi under hösten och vintern genomarbetat LKABs strategiplan 2010–2015, som vi kommer att sammanfatta slutligt på LKABs styrelsemöte i slutet av februari 2010, och föra ut i organisationen under våren och sommaren.

Jag ser fram emot att tillsammans med er fortsätta utveckla våra verksamheter på bästa sätt, och en känsla är speciellt stark: Det är kul att jobba i LKAB!

Hälsningar Lars-Eric Aaro

Trafiken ska bli säkrare



Ett ökat antal trafikhändelser under jord har nu lett till åtgärder.

– I september förra året startades en trafikgrupp i Malmberget som ska jobba för att eliminera antalet fordonsrelaterade händelser, säger Mats Daglind, verksamhetschef för PSA.

Beslutet kom från ledningsnivå och uppdraget handlar om att ta ett större grepp och inte bara hantera händelserna som enskilda fall.

– Vi har arbetat med detta sedan september förra året och har kommit fram till att den dåliga trafiksituationen främst är en attitydfråga, man väljer att inte följa trafikreglerna, säger Mats Daglind.

SUNT FÖRNUFT Samma regler som gäller på stan gäller i gruvan. Föraren ansvarar för sitt fordon, ska se till att det är kördugligt och ska följa den skyltning som råder.

– Det är skrämmande när bilar kör om i 80–90–100 km/h i snedbanan, här är det inte en mjuk snödriva som tar emot när man kör av vägen. Det handlar om att använda sunt förnuft och följa de regler som är satta. Gör man inte det utsätter man inte bara sig själv utan även många andra för fara, säger han.

LYFTA FRÅGAN Kristina Nyström, arbetsmiljöutvecklare deltar i trafikgruppens arbete. Hon har tillsammans med facket, skyddsombud, verksamhetschefen för PIV och verksamhetscheferna under jord tagit fram ett åtgärdsprogram.

– Trafiksituationen är en prioriterad fråga som ska finnas med i allt vi jobbar med, den ska lyftas under morgonbönen, AP-träffar och på Insidan. När något händer ska detta spridas till alla för diskussion och på så sätt medvetandegöra. Det är inte unikt för någon specifik sektion utan ett problem som gäller alla, säger hon.

UTÖKAD BEVAKNING Skyddskommittén har beslutat att sanktionssystemet nu ska tillämpas fullt ut. Det innebär att en trafikhändelse kan leda till en muntlig eller skriftlig erinran.

– Efter ett antal överträdelser kan företaget tacka för tiden som har varit, säger Mats Daglind.

Trafikövervakningen i gruvan har utökats, vilket innebär att Securitas nu mer frekvent gör fartkontroller under jord.

– Det känns som att det har blivit en aning bättre, även om det inte är bra än. Vi vill ju att folk ska känna att de inte vill skada sig själv eller någon annan. Det ska inte handla om att inte åka fast i en fartkontroll (se bild). I höstas när vi gick ut på Insidan och förklarade situationen var det många som reagerade positivt över åtgärderna, många verkar tycka att det har gått för långt, säger Mats Daglind.

KATASTROFALA KONSEKVENSER Konsekvenserna av en trafikolycka under jord kan bli mycket allvarliga. Ett exempel är rökutvecklingen från en personbil för ett och ett halvt år sedan i Malmbergsgruvan. Det resulterade i att flera personer fick uppsöka skyddskammare och situationen var ett tag mycket kritisk.

OACCEPTABELT BETEENDE Vid flera tillfällen har det hänt att bilar som blivit stoppade vid fartkontroll vägrat att stanna och kört förbi kontrollen i mycket hög hastighet.

– Detta är inte acceptabelt, säger han. Gruvchef i Malmberget Björn Koorem är väl

medveten om händelserna och instämmer med Mats Daglind.

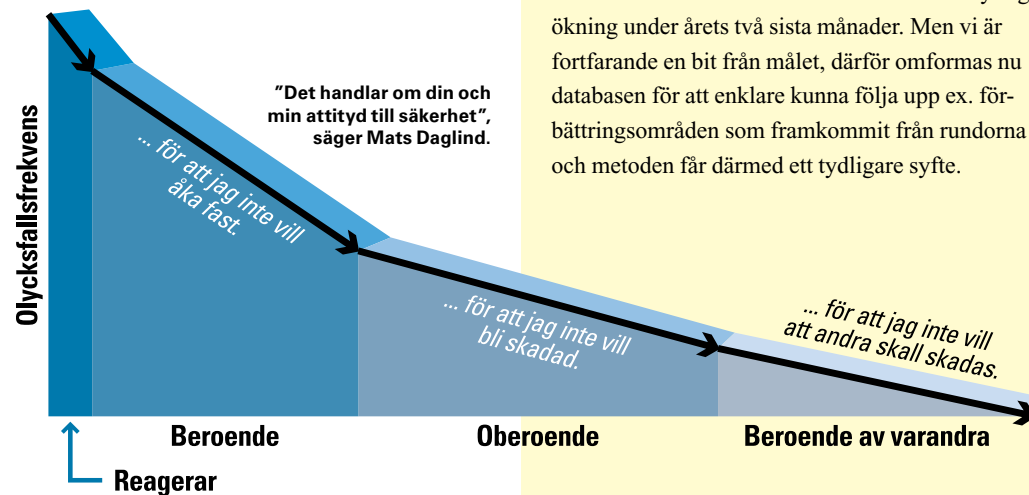
– Det är helt oacceptabelt, medarbetare som betar sig på det sättet är inte önskvärda i företaget, säger han.

TA HÄNSYN VID SKROTNING Situationen i Kirunagruvan är snarlik och gruvchef Anders Lindholm vill trycka på att den dramatiskt ökade trafikbelastningen med bergbilar är något man måste acceptera och anpassa sig till.

– Vi som kör mindre fordon måste tänka på att underlätta för de som framför större maskiner och fordon, hålla avstånd till bergbilar (det kan falla av sten även om det inte är tillåtet med överlast) och inte tränga sig förbi förrän man har klart för sig vad det är för situation som råder.

Ett exempel på ett återkommande problem är att man kör förbi vägskrotarna innan man fått klartecken, vilket kan få till följd att man får sten nerskrotad på sig.

– Det finns inte utrymme för chansningar och slarv, fortsätter vi att bete oss på detta sätt händer förr eller senare en allvarlig olycka, säger han.



Inträffade olycksfall

- 1 december** Snubblade på en vattenslang. Malmberget, pelletsverk, frånvaro 1–3 dagar.
- 2 december** Fastnade med hand i kabelvinda, drogs in i kabelvindan och klämdes. Kiruna, Kuj Brytningsområden, frånvaro 4–14 dagar.
- 21 december** Klämde fingrarna i redskapslåset vid påkoppling av lyftstroppar på en hjullastare. Kiruna, Kuj Brytningsområden, frånvaro 1–3 dagar.
- 30 december** Halkade och vred knät olyckligt. Narvik, MTAS, frånvaro 2 dagar.

Sammanställning december

Olycksfall med frånvaro	4
Olycksfall utan frånvaro	29
Tillbud	184
Inrapporterade risker	728

Källa: SAM-databasen

Pågående aktiviteter

Utveckla säkerhetsrundorna Databasen för säkerhetsrundor omformas för att möjliggöra uppföljning av rundorna. Fokus har varit att få igång arbetssättet och resultatet har varit lyckat, över 8 000 rundor utfördes under år 2009 med en tydlig ökning under årets två sista månader. Men vi är fortfarande en bit från målet, därför omformas nu databasen för att enklare kunna följa upp ex. förbättringsområden som framkommit från rundorna och metoden får därmed ett tydligare syfte.

Ett märkligt produktionsår 2009

Året började med neddragningar och slutade med 28 miljoner tons tempo. – Anledningen till att vi har klarat det här är att alla i företaget har haft en bra inställning och jobbat på, säger Anders Kitok, produktionsdirektör.

I början på 2009 begränsades LKABs produktion med anledning av recessionen, kunderna slutade köpa och en vändning förespås först till mitten av 2010.

– Framtiden var oviss och vi planerade in ett långt sommarstopp för att sänka våra kostnader, endast verken i Svappavaara skulle gå, säger Anders Kitok.

Under hela första halvåret stod produktionen i Svappavaara och anställda bussades till Kiruna och Malmberget, även andra medarbetare i företaget ingick i resursstyrkor och bidrog därmed till att få verksamheten att fungera genom att bland annat ersätta visstidsanställda och entreprenörer som fick sluta.

– Vi var tvungna att försöka kapa kostnader för att få företaget att överleva lågkonjunkturen, det var också budskapet som gick ut till alla medarbetare, säger han.

Under vårvintern gjordes åtgärder på kylaren i KK2 och

senare under våren byttes manteln i Svappavaara pelletsverk ut.

ÖKAD BERG-FÖRSTÄRKNING Säkerhet kommer först i LKAB och under våren togs beslutet att öka hastigheten i bergförstärkningsarbetet på transportnivån



Anders Kitok.

1045 i Kiruna. Det begränsade produktionen, men arbetet blev gjort snabbare.

– Vi tog tillfället i akt under lågkonjunkturen eftersom arbetet innebär en stor påverkan på produktionsapparaten, det hade annars inneburit ett mer långdraget och svårplanerat arbete. Nu i efterhand vet vi att det var ett bra beslut, säger Anders Kitok.

Samtidigt förbereddes vändningen genom att rågods och färdiga produkter lades på lager och produktionen i gruvorna höll så hög takt som möjligt.

– Många av oss var med under nedgången på 90-talet och nu använde vi de erfarenheter vi samlat på oss då. Vi ville vara starka och redo när kunderna började köpa igen, säger Anders Kitok.

KUNDERNA BÖRjade KÖPA I början på juni funderade ledningen fortfarande på om produktionen skulle begränsas ytterligare under hösten, men från den ena dagen till den andra förändrades läget och kunderna började höra av sig.

– Redan före sommarstoppet fick vi indikationer på att några kunder hade börjat köpa. KK4 kördes därför tre veckor längre än planerat och några av dem som hade lovats semester stannade kvar och jobbade. Svappavaara gick som planerat

under sommaren och medarbetare ställde upp och tog på sig jobb, säger Anders Kitok.

Efter sommarstoppet var leveranserna för kvartal tre i hamn, men ledningen kunde fortfarande inte se längre än så. När sedan försäljningen tog fart kunde produktionen köra gasen i botten på grund av det goda förarbetet.

– Nu hade vi helt plötsligt rågodsbrist igen och vi kunde börja använda oss av depåerna i både Malmberget och Kiruna.

REKORDHÖST Verken har kunnat gå för fullt så länge det funnits rågods och flera rekord har slagits under hösten.

– Vi har hållit ett 28 miljoner tons tempo och har visat att vi klarar det, säger han.

Malmbergsgruvan slog månadsrekord i uppfordrad mängd hematit. Det landade på 140 015 ton i december.

Under oktober och november körde Svappavaara i 39 dagar utan stopp, vilket är rekord i driftsäkerhet. Svappavaara pelletsverk tangerade då även sitt oljeförbrukningsrekord med 0,3 l/ton.

KA3 slog dygnsrekord den 22 november med 21 600 ton.

– KK4 har uppnått och producerat över det planlagda tempot på 5 miljoner ton, vilket är mycket positivt eftersom det bevisar att det är möjligt, säger Anders Kitok.

Dessutom hade KK4 en mycket bra februarimånad där fyra dygnsrekord slogs. Men det senaste dygnsrekordet slogs 29 augusti då man producerade 18 442 ton pellets.

Under oktober slog MK3 nytt månadsrekord med 310 000 ton.

Järnvägen transporterade 2 345 000 ton till hamnarna under november vilket är bland de bästa månadsresultaten i modern tid.

I oktober levererade LKABs 645 912 ton över kaj i Luleå hamn, vilket är den bästa månaden någonsin från Sandskär.

– Fjärde kvartalet levererade vi 1 825 307 ton vilket är det bästa kvartalet sedan starten 1996, säger Anders Kitok.

Leveranserna för november blev 2 290 000 ton och tillhör därmed en av de bästa månaderna i år.

– Det vi gläds extra mycket åt är att antalet olycksfall med frånvaro är rekordlåg med 42 olyckor inom Mining.

– Det gångna året har alla gjort ett oerhört jobb, det ska alla ha ett stort tack för. Det är människorna i företaget som har gjort det möjligt att klara sig ur den här krisen så bra som vi har gjort. LKAB slutar aldrig se framåt, det tycker jag 2009 är ett bevis för, avslutar Anders Kitok.

PRODUKTIONS-RESULTAT 2009

Alla siffror avser Mt

Kiruna/Svappavaara

Pellets Kiruna	8,1
Pellets Svappavaara	2,3
Specialprodukter Kiruna ..	0,5
Summa färdiga produkter Kiruna + Svappavaara	10,9
Råmalm inkl gråberg	17,9

Malmberget

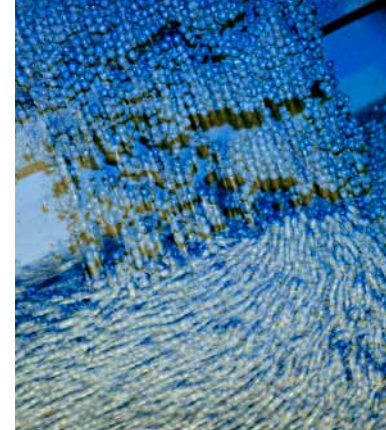
Pellets	4,3
Fines.....	2,5
Råmalm inkl gråberg	12,1
<i>magnetit, hematit samt tillrednings-/anläggningsgråberg</i>	
Summa färdiga produkter	6,8

Totalt LKAB

Pellets	14,7
Fines + specialprodukter ..	3,0
Råmalm inkl. gråberg	30,0

Leveranser 2009

Pellets	14,3
Fines till sinterverk.....	3,8
Special	0,6
från Narvik.....	12,1
<i>157 båtar</i>	
från Luleå	4,3
<i>293 båtar</i>	
Övrigt	2,3
Leveranser	18,7





Ann-Marie Falck var ansvarig för Bolagshotellet fram till sin pension 2003.

Bolagshotellet i Malmberget har stängt

Före jul hölls den sista middagen på Bolagshotellet i Malmberget och den anrika verksamheten är nu nedlagd. "Det var en fantastisk arbetsplats", säger Ann-Marie Falck som arbetat med hotellet sedan 60-talet.

De hemtrevliga miljöerna har varit ett sätt att få besökarna att trivas.

LKAB har under 2009 flyttat industristaketet på Johannes i Bolagsområdet på grund av den senaste deformationsprognosen för malmkroppen Printzsköld. Utöver LKABs bolagshotell berörs fem hushåll och konstnärsverksamheten Touddargruppen. Ann-Marie Falck började på LKAB 1961 och har varit involverad i Bolagshotellet i Malmberget sedan mitten på 60-talet. Från 1990 var hon ansvarig för verksamheten i hotellet fram tills hon gick i pension 2003.

HEMKÄNSLAN VIKTIG

– Jag har arbetat med sex disponenter och sex vd:ar, så man har ju fått vara med om en hel del. Bolagshotellet var fantastiskt att jobba i och det gick utan svårigheter tack vare att personalen varit så bra, säger hon.

Hennes mål med hotellet var tydligt:

– Det skulle kännas lite som att komma hem för våra gäster. Det har ju alltid varit LKABs eget representationshotell, vi har aldrig konkurrerat med samhäl-

lets hotell utan bara tagit emot våra egna anställda och bolagets inbjudna.

Med åren ändrades typen av besök något. Längre tillbaka i tiden bjöd LKAB ofta in många av de viktigaste kunderna samtidigt.

– Det var riktiga jättebesök som var mycket spännande. Jag minns att vi brukade anlita en duktig konditor som gjorde malmtåg i choklad till bordsdekorationerna! På senare tid blev det lite enklare besök och kunderna kom en och en i stället.

HEMLIGA HOTELLET

Den speciella miljön med mycket konst och äldre möbler har bidragit till den hemtrevliga atmosfären, tycker Ann-Marie, som satt en ära i att renovera och hålla efter inredningen och originalmöblerna. Hösten 2009 öppnades hotellet för allmänheten under Kulturfestivalen, och besökarna var många.

– Vi fick under årens lopp ofta frågor från tidningarna och andra intresserade som ville komma och titta på hur det såg ut och

vad som fanns. Men det bestämdes att vi inte skulle tillåta det, och det berodde förstås på stöldrisken om det hade blivit känt exakt vad som fanns där. Det var ju lite av ett "hemlighet" på det sättet, säger Ann-Marie Falck.

Nu utreds hur LKABs representation i Malmberget ska bedrivas i framtiden.

HOTELLFAKTA

Det hotell som nu stängs togs i bruk september 1932. Det var ritat av arkitekt Hakon Ahlberg.

Det gamla hotellet byggdes i början av 1890-talet på södra sidan om Hertiggruvan. När det hamnade inom gruvområdet såldes byggnaden till Järn-Lindgren som 1938–39 flyttade den till Storgatan i Gällivare.

Hotellet har totalt 12 gästrum – och en bowlingbana i källaren!





LKAB har nu två bolagsjurister, Malin Sundvall och Anna Sivlér.

LKAB ska arbeta proaktivt med juridiska frågor

LKAB har sedan två år tillbaka haft en intern juristfunktion och Malin Sundvall har sedan dess varit chefsjurist. I höstas har juristfunktionen fått förstärkning av Anna Sivlér.

Deras arbetsområde är att ge råd och stöd i juridiska frågor inom hela LKAB-koncernen, vilket gör att de handskas med många olika typer av frågeställningar. I juristarbetet ingår bland annat att upprätta, granska och tolka avtal och även att utifrån verksamhetens behov utreda olika juridiska problemställningar. Samhällsomvandlingarna som nu går in i ett intensivare skede innebär till exempel att det uppkommer en rad komplexa frågor ur juridisk synvinkel, bland annat hur skyddade byggnader ska hanteras.

SYSTEMATIK OCH UPPFÖLJNING

– Tanken är att vi nu när vi är två jurister ska kunna arbeta mer proaktivt, strategiskt och systematiskt. Vi ska även i högre grad få möjlighet att följa upp ärenden, säger Malin Sundvall. Ett projekt som vi exempelvis har jobbat med i höst är att ta fram en standardiserad utformning av alla svenska dotterbolags bolagshandlingar, som bolagsordningen och styrelsens arbetsordning.

Efter hand kommer Malin och Anna att dela upp områden mellan sig för att i större utsträckning kunna arbeta effektivt och bygga upp erfarenhet och kunskap. Anna har redan nu övertagit det främsta ansvaret för dotterbolagen.

I viss mån anlitas även extern expertis, men också då är det viktigt att först kontakta Malin eller Anna.

– Vi vill att kontakten med externa advokatbyråer går via oss. Det handlar dels om en kvalitetssäkring, men också om att vi kan vara till hjälp vid formulering av frågeställningen och att följa upp de råd vi sedan får, säger Malin.

HEMVÄNDARE Anna Sivlér arbetade tidigare som domare inom förvaltningsdomstol och jobbade där med bland annat frågor om skatt, upphandling och byggnation.

– Jag har jobbat med en mängd olika frågor där myndigheter fattar beslut, vilket jag har nytta av även i det här arbetet, säger hon.

Anna är liksom Malin hemvändare och lockades tillbaka till Luleå på grund av tjänsten som jurist hos LKAB.

– Jobbet som bolagsjurist inom LKAB var en av få tjänster som skulle få mig att flytta tillbaka till Luleå. Det är ett intressant och stimulerande jobb samtidigt som det också är särskilt roligt att vara del av ett företag som så starkt präglar hela regionen, säger hon.

Även Malin är glad för sin nya kollega.

– Det känns bra att ha Anna att diskutera juridiska frågor med, säger hon.

Långa tåg lastar mer – och sparar energi

Aldrig har så mycket malm transporterats av så få tåg med så lite energiåtgång. Till stor del beror det på de långa tågen som både ökar kapaciteten och sparar el.

– Vi kör gröna pellets på vår gröna järnväg, säger Göran Heikkilä, LKABs logistikchef.

Vecka 50 slogs nytt rekord för transporter med 579 291 ton färdiga produkter, vilket motsvarar ett årstempo på över 30 miljoner ton.

– Vi ökar sakta men säkert vår kapacitet tack vare att fler och fler långa tåg kan sättas i trafik, säger Göran Heikkilä.

De gamla tågsätten med 52 vagnar som lastar 80 ton vardera byts successivt ut mot nya med 68 vagnar som lastar 100 ton styck. De längre tågen kräver starkare lok och under 2010 kommer fyra nya IORE att ersätta fler av de äldre DM3:orna. Sträckan Malmberget–Luleå körs redan med enbart långa tåg



Terminalloken av typ T46 levererades 1974 och har byggts om för att de skulle klara att dra de nya tågsätten och för att förbättra utsläppsnivåer och arbetsmiljö.

LÄNGRE OCH FÄRRE – Vid årsskiftet 2010–2011 kommer vi att köra med bara långa tåg även till Narvik, och då blir det också färre tåg som rullar än idag. Då har vi ökat den maximala kapaciteten från 28 till 33 miljoner ton per år.

En annan investering som bidragit till ökningen är upprustningen av upplagsspåret i Kiruna. Via det lastas produkter som lagts på upplag, och tidigare klarade spåret inte de nya vagnarna med 30 tons axeltryck.

– En relativt liten investering på åtta miljoner kronor medförde att vi har frigjort transportkapacitet motsvarande en halv miljon ton per år. Det är riktigt bra utdelning, säger Göran Heikkilä.

GREEN RAILWAY Samtidigt som kapaciteten ökar minskar energiförbrukningen. Genom att köra långa tåg i stället för korta sparar LKAB 6 procent energi per transporterat ton. Genom att byta ut de gamla DM3-loken mot IORE som har energi-återmatning vid bromsning och köra långa tåg sparas uppemot 30 procent energi per transporterat ton.

– Ombyggnaden av våra dieseldrivna T46-terminallok kommer också att innebära en

energi- och miljövinst. De får nya motorer och nya styrsystem – ja, det blir nästan helt nya lok av dem. Tack vare ombyggnaden kommer vi att sänka diesel­förbrukningen med minst 20 procent och reducera utsläppen med 70 procent från dem, säger Göran Heikkilä.

De nya långa tågsätten har både höjt kapaciteten och sänkt energiförbrukningen.



Göran Heikkilä

TRAFIK	IDAG	FRAMTIDA
Kiruna–Narvik	12 tåg	8 tåg
Kiruna–Svappavaara	4 tåg	2 tåg
Malmberget–Luleå*	5 tåg	5 tåg

* har redan långa tågsätt

Använd rätt sorts andningskydd

Våren 2007 beslutades att pappersmasken skulle tas bort från LKABs verksamhet. Trots detta kommer masken tillbaka gång på gång.

– Pappersmasken är otät vilket gör att man andas in partiklar som i förlängningen kan ställa till stor skada, säger Lars-Ola Särkimukka, produktionschef Företagshälsovården.



Det är de små partiklarna som vi inte ser som är farliga och mot dem skyddar inte pappersmaskerna.

– Frågan har ett lite längre perspektiv eftersom hälsoproblemen kan komma först när man blivit äldre och då är det för sent att göra något, säger Lars-Ola Särkimukka.

Många som använder pappersmasken gör det för att den är enklare att bära med sig, men pappersmasker får inte användas.

– Jag har förståelse för att det kan vara jobbigt att bära med sig en halvmask, men det är i slutänden för individens egen skull vi vill få bort pappersmasken, säger han.

LÄGRE SKYDDSAKTOR Ett andningsskydds skyddsfaktor, anger andningsskyddets förmåga att rena luften som man andas in. En pappersmask har mycket lägre skyddsfaktor än en halvmask, där tätningen mot huden är en av de viktigaste faktorerna som påverkar skyddet.

Minimikravet är halvmask med P3 partikel-filter och vid behov i kombination med gasfilter. Arbetsuppgifterna kräver olika typer av mask och olika typer av filter och utövaren ansvarar för att ta reda på vad som gäller.

– Till arbetsuppgiften ska det ha gjorts riskbedömningar som svarar på vilken skyddsutrustning som ska användas, detta gäller även andningsskydd, säger Lars-Ola Särkimukka.

FÖLJ INSTRUKTIONERNA Rengöring och underhåll av masken är mycket viktigt eftersom skyddet går förlorat om filtret är skitigt eller om masken används på fel sätt.

– Använder man en skitig mask eller pappersmask lurar man sig själv, du har inte det skydd som du tror att du har, säger Lars-Ola Särkimukka.

Masker går att beställa från Avropsservice i katalogen Personlig skyddsutrustning.



LKAB INTERN ARBETSMARKNAD

FORDONSMEKANIKER sökes till PIV transporten i Kiruna. Du kommer att ingå i ett arbetslag med utgångsplats truckverkstaden. Arbetsuppgifterna består till största delen av service och underhåll av fordonsparken i Kiruna och Svappavaara. Körkort B och C är ett krav. Skiftform: Dagtid. För mer information kontakta produktionschef Allan Eriksson, tel. 71344. Välkommen med din intresseanmälan via e-post (Torbjorn.Henriksson@lkab.com) eller brev till Torbjörn Henriksson, T-huset, Malmerget, senast 12 februari 2010.

TERMINALARBETARE sökes till Mining Division, Logistik Järnväg, Terminal Malmerget (MTAB). Dina huvudsakliga arbetsuppgifter består i arbete med förebyggande och avhjäl-pande underhåll, besiktningar samt planering av underhålls-insatser samt arbetar med drift och underhåll av järnvägsan-läggningar. Körkortskrav lägst B. Som Terminalarbetare med Bangårdstjänst måste du uppfylla vissa hälsokrav, bland annat krävs god syn, normalt färg-

sinne, god hörsel samt att du har genomgått urvalsprovning med godkänt resultat.

Arbetet sker på dagtid. För ytterligare information kontakta: Stig Hoffner, tel 6700. Din intresseanmälan bör innehålla namn, anställningsnummer tel. nr. (arb. och eget) samt gärna ett personligt brev. Intresseanmälan senast 31 januari 2010 via e-post till ingemar.stockel@lkab.com.

SMÖRJARE sökes till Svappavaara, PML. Som smörjare blir en av dina huvudsakliga arbetsuppgifter att övervaka och underhålla smörjsystem, till din hjälp har du schemalagda smörjrutiner via rondlistor. Arbetet innebär även diverse komponentreparation, oljeprovtagning, felrapportering, samt andra, inom området förekommande arbetsuppgifter. Skiftform är dagtid. För ytterligare upplysningar om tjänsten kontakta J-E Eliasson, tel 2811. Intresseanmälan med ett personligt brev skickas via e-post till Susanna Lundhamn Jokinen, tel 1324, senast den 31 januari.

Mer information och fler tjänster finns på Insidan.



STUGVÄRDAR TILL SIEKASADJE SÖKES I början på februari påbörjar vi i vanlig ordning Siekasadjesäsongen. Vi håller öppet dagtid lördag–söndag t.o.m. 18 april. Om Du är intresserad av att vara stugvärd, hör då av dig till Michael Palo på tel 070-344 68 42 eller via e-post till michael.palo@lkab.com. Alla anställda och pensionärer inom koncernen är varmt välkomna.

Michael Palo, Vitåforsklubben



TACK

Ett stort tack för uppvakningen med tal och presenter vid min pensionering från LKAB.

Ulf Strandberg

Ett varmt tack till alla arbetskamrater och chefer för blommor och presenter vid min 60-årsdag och pensionering.

Göran Saloniemi

Hjärtligt tack till alla arbetskollor under och ovan jord, arbetsledning samt LKAB för presenterna och middagen vid min pensionering från företaget. Middagen blev ett minne för livet eftersom så många var med. Ett särskilt tack till skiftlagskollorerna Pottiberra, Gossen, Kärnreaktorn och Taxibjörn för present och hembesök.

En glad och rörd pensionär, Stig Laestadius

Stort tack för uppvakningen samt present i samband med att jag slutade min anställning på LKAB.

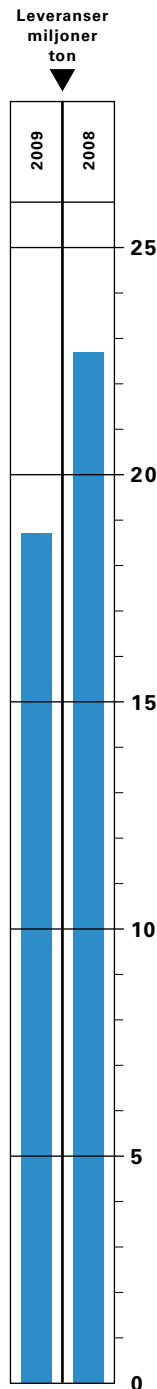
Robert "Wettis" Wetterborn

Nu när jag slutar min anställning här på LKAB vill jag passa på att tacka alla som jag träffat genom åren, bara trevligt folk var man än varit. Ett extra tack för dom fina presenterna jag fick som avskedsgåvor.

Mikael Jonasson, Hydraulgruppen

Ett stort tack till arbetskamraterna för den fina middagen och presenterna samt tack LKAB för tårta och blommor vid min pensionering.

Alf Ohlsson



H U V U D P R O C E S S E N

ARBETSMILJÖ t.o.m. december

Acc. 2009 Acc. 2008

År	Antal olycksfall med frånvaro
2009	58
2008	65

Målet 2009 är en minskning med minst 20 % från 2008.

FÄRDIGA PRODUKTER (kton) t.o.m. 17 januari

Acc. 2010 Acc. 2009

År	Pellets	Fines (inkl KMR)	Summa
2010	1 048	145	1 193
2009	646	120	766

FÖRÄDLINGSVERK (kton)

År	KK2	KK3	KK4	SK	ANR-SOVR (KMR)	ANR	BUV	MK3	PAR till Upplag	Summa
2009	50	251	239	189	22	123	158	161	11	1 204
2008	180	0	219	60	49	71	187	0	149	915

RÅMALM (kton)

År	Råmalm Norra	Råmalm Södra	Summa
2009	1 332	808	2 140
2008	1 192	661	1 853

PRODUKTKVALITET (%)

År	K-värde (t.o.m. dec. 09 resp.08)
2009	94,2
2008	91,1

KOMMENTARER vecka 1-2 (siffrorna avser kton)

Norra: Råmalm: +49. KK2: -47, råmalmsbrist. KK3: +3. KK4: +11. Svp: +3.
Södra: Råmalm: -18, fullt framåt, byte ändrumma 01TR006, sovr infrakt, bergbrist, problem med skut. MAF: +12. MPBO BUV: +2. MPBO MK3: -9, låg KTH, justering siktat RK4-5, stopp 20TR001.

