



## Malmbanan rustas för framtiden – högre kapacitet på en av världens tyngsta godsjärnvägar

Regeringen genomför en historisk satsning på Malmbanan inom den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Malmbanan är livsnerven för svensk gruvdrift och exportindustri och en förutsättning för råvarutransporter som är avgörande för Sveriges och Europas industriomställning. Redan i dag pågår ett tiotal åtgärder längs banan. Med den nya planen stärks kapaciteten ytterligare genom höjd axellast, förlängda mötesstationer, modernt signalsystem och två helt nya objekt som regeringen tillför utöver Trafikverkets förslag: bangårdsförlängning vid Kalixfors och 3-spårsstation vid Kaisepakte.

Malmbanan är inte bara en järnväg – den är ryggraden i svensk exportindustri. Varje år transporteras cirka 25 miljoner ton järnmalsprodukter längs banan, vilket motsvarar nästan hälften av allt gods som fraktas på järnväg i hela Sverige. Varje malmtåg väger upp till 8 600 ton. Det är volymer som inte har något motstycke i det svenska järnvägssystemet – och som ställer helt unika krav på banans kapacitet och robusthet.

– Sverige är ett land som ska löna sig att jobba i och bygga i. Malmbanan är grunden för tusentals jobb i Norrbotten och för exportinkomster som hela Sverige är beroende av. Den som arbetar i gruvan, kör malmtåget eller lossar lasten i hamnen förtjänar en järnväg som faktiskt håller måttet. Nu gör vi de satsningar som länge saknats – och vi går längre än vad Trafikverket föreslagit, säger Mattias Karlsson (M), riksdagsledamot för Norrbotten och gruppleddare i riksdagen.

### **Två nya objekt – regeringen går längre än Trafikverkets förslag**

Totalt fördelas ca 400 miljoner kronor för att dessa ska kunna genomföras under planperioden.

- Kalixfors, bangårdsförlängning – strax söder om Kiruna, inkluderar anpassning av ERTMS
- Kaisepakte, 3-spårsstation – norra omloppet Kiruna–Riksgränsen, inkluderar anpassning av ERTMS

### **Malmbanan – samlat kapacitetslyft**

- Kiruna–Riksgränsen, höjd axellast 32,5 ton
- Svappavaara–Kiruna, höjd axellast 32,5 ton
- Nattavaara, bangårdsförlängning
- Näsberg, förlängning av mötesstation
- Nuortikon, förlängning av mötesstation
- Harrträsk, förlängning av mötesstation



- Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum – fullt externt finansierad
- Murjek, förlängning av mötesstation – föreslagen för byggstartsbeslut år 1–3, ligger tillsvidare i förberedelsefasen då järnvägsplanen ej vunnit laga kraft
- Sikträsk, bangårdsförlängning – färdigställs 2026
- Ljuså, bangårdsåtgärder – färdigställs 2026
- Buddbyn, bangårdsåtgärder – färdigställs 2026
- ERTMS Nord, Malmbanan

Sammantaget innebär åtgärderna ett betydande kapacitetslyft på Malmbanan. Kapaciteten mellan Boden och Gällivare ökar med omkring 30 procent och mellan Gällivare och Kiruna med drygt 10 procent. Det innebär bättre förutsättningar för industrins transporter, ökad robusthet och minskad sårbarhet i ett av Sveriges viktigaste exportstråk.

#### **Luleå – hamn, station och bangård**

- Luleå C, flytt av personvagnsuppställning, etapp 1
- Luleå C, ombyggnad av personbangård, etapp 2
- Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled
- Nya isbrytare – 4,1 miljarder kronor för förnyelse av Sjöfartsverkets isbrytarflotta

Bottenviken är isbelagd januari–maj. Utan fungerande isbrytning stängs Luleå hamn – och med den en stor del av LKAB:s och SSAB:s exportkapacitet. Regeringen avsätter därför 4,1 miljarder kronor i den nationella planen för att förnya Sjöfartsverkets isbrytarflotta. Den första nya isbrytaren upphandlas redan nu och förväntas levereras 2029. Medlen är avsedda för ytterligare en stor isbrytare, eller två mindre om Sjöfartsverket bedömer det mer kostnadseffektivt.

#### **Norrbotniabanan, stambanan och väg**

- Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå, ny järnväg – utbyggnad till enkelspår. Justeras ned med 150 mnkr då förberedelser för dubbelspår inte ryms inom statens grundutförande. Regeringen avser att ge Trafikverket i uppdrag att identifiera kostnadsreducerande åtgärder
- Stambanan genom övre Norrland, Sävastklinten–Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partiellt dubbelspår – byggstart tidigare lagd på regeringens uppdrag
- ERTMS TC Boden–Ånge
- E10 Avvakko–Lappeasuando
- E10 Morjärv–Svartbyn, etapp 1



– Infrastruktur handlar i grunden om respekt för dem som bor och arbetar här uppe. I decennier har Norrbotten försett Sverige med råvaror och exportintäkter – nu är det dags att Sverige levererar tillbaka. Med höjd axellast, förlängda mötesstationer, ett modernt signalsystem, nya isbrytare och två objekt som vi själva tillför planen tar vi nu det samlade grepp om Malmbanan som länge saknats. Det är inte mer komplicerat än så, säger Mattias Karlsson (M).

Länsplanen för Norrbottens län uppgår till 1 574 miljoner kronor för perioden 2026–2037, en ökning med 40 procent jämfört med förra planperioden. Projekten ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037, som omfattar totalt 1 171 miljarder kronor. Det är en historisk infrastruktuursatsning där samhällsekonomisk nytta, robusthet och stärkt konkurrenskraft vägleder prioriteringarna.

*För mer information, kontakta: Mattias Karlsson, riksdagsledamot, Moderaterna, 070-620 58 00.*