

Motion till riksdagen 2021/22:3919

av **Linda Modig (C)**

Förbättrad infrastruktur för den norrbottniska gruvnäringen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för investeringar i dubbelspår på Malmbanan och att projekt Malmporten fullföljs, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att genomföra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder efter Europaväg E10 mellan Töre och Narvik och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Malmbanan är vår tyngst trafikerade järnväg och en av Sveriges viktigaste järnvägar för transport av gods och människor.

Persontåg, godståg och malmtåg kör på den 50 mil långa sträckan mellan Boden och Riksgränsen och vidare till Narvik i Norge. Malmbanan är den enda järnvägen i Sverige som tillåter 30 tons axellast, vilket innebär 8 600 ton tunga och 750 meter långa tåg med totalt 68 vagnar. Mellan Kiruna och Narvik går det idag sammanlagt 22 malmtåg per dygn i båda riktningarna och mellan Malmberget och Luleå tio tåg per dygn. Kraven ökar med längre och tyngre tåg på sträckan. För att öka robustheten och minska de dyra stillestånden när malmtrafiken ibland drabbas av avbrott och störningar är det angeläget att det snarast införs dubbelspår på Malmbanan.

En annan flaskhals i flödet av produkter från gruvorna i bl a Malmfälten är hamnkapaciteten. Luleå hamn är en av EU:s strategiskt viktiga hamnar och för att transportera malmen till stålverk i Europa och världen behövs fungerande sjövägar från Luleå och Narvik. Kapaciteten för utskeppning i Luleå hamn behöver därför öka liksom förmågan att ta emot fartyg med hög lastkapacitet och därför är bl a muddringsåtgärder såväl i farleden i Luleå hamn som i Norra Kvarken nödvändiga. Att Luleå hamn kan ta emot även de största fartygen ger stora nyttor klimatmässigt och samhällsekonomiskt.

För att Sverige ska fortsätta att vara en stark exportör inom gruv- och mineralnäringen liksom inom stålindustrin är det därför mycket angeläget att investeringar i dubbelspår på Malmbanan liksom projektet Malmporten realiseras.

Tack vare att Kaunis Iron AB återstartade gruvverksamheten i Kaunisvaara den 18 juli 2018 har också trafikmängden och antalet tunga fordon liksom slitaget ökat avsevärt på vägarna från industriområdet i Kaunisvaara till omlastningsstationen i Pitkäjärvi 162 km bort. Transporten av järnmalmskoncentrat från Kaunisvaara till kunderna sker med lastbil, tåg och båt. Från anrikningsverket i Kaunisvaara fraktas malmen med lastbil till Svappavaara längs väg 395, 99 och E45 västerut.

Varje dygn körs runt 88–90 lass malm, fördelat på 25–30 lastbilar. Varje bil kan ta 62 ton järnmalm per lass. Alla lastbilar har alkolås och är spärrade till 80 km/h. I Pitkäjärvi, Svappavaara, finns omlastningsstationen där järnmalmskoncentratet lastas om och transporteras vidare med tåg längs Malmbanan till Narviks hamn. I Narvik skeppas sedan malmen ut till kunderna med båt.

För att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs sträckan Kaunisvaara–Svappavaara genomför Trafikverket just nu en rad åtgärder genom det så kallade MaKS-projektet. Det innebär bland annat att vägar breddas och att korsningar görs säkrare. Det är angeläget att gruvverksamhetens logistik liksom andra transporters berättigade behov av framkomliga vägar fungerar, utan att trafiksäkerheten i de byar och samhällen som flödena passerar äventyras.

Europaväg E10 mellan Töre och Riksgränsen är drygt 40 mil lång och går från kust till fjäll. Några sträckor är ombyggda, vid andra pågår eller planeras Trafikverket åtgärder för att vägen ska bli bättre och säkrare.

Trafikverkets långsiktiga plan för E10 är att bredda och bygga om den till mötesfri väg mellan Töre och Kiruna. Eftersom behovet är stort i hela landet och utbyggnad sker i den takt medel tilldelas, väljer Trafikverket ut de sträckor och platser där mitträcke får störst trafiksäkerhetseffekt – dvs sträckor som är smala och har mest trafik – för de satsade pengarna.

Fram till att Trafikverket kan bygga mitträcken genomförs andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten, till exempel siktröjning, korsningsåtgärder, säkring av sidoområden och sänkta hastigheter. Att genomföra hastighetsjusteringar i form av sänkta hastigheter på E10 vore förödande med tanke på vägens långa sträckning och dess sträckning med långa avstånd mellan bebyggelse. Utöver det bygger Trafikverket om och gör stigningsfält på backar där tunga fordon idag fastnar under vintersäsongen.

Trots Trafikverkets arbete fortsätter E10 att efter sträckningen Töre–Riksgränsen vara en mycket olycksdrabbad väg. Vägpartiet kallas därför sedan några år i folkmun för ”Dödens väg”. Trafikverket anser att det är svårt att säga om E10 är mer olycksdrabbad än andra vägar med motsvarande egenskaper. Av Trafikverkets analyser av dödsolyckor på E10 framgår att de sker på hela sträckan och inga specifika platser sticker ut. Trafikverket menar också att de hastigheter som nu gäller på E10 i vissa fall inte är helt anpassade efter vägens utformning. För att snarast förbättra trafiksäkerheten på europaväg E10 är det därför angeläget att Trafikverket tillförsäkras nödvändiga resurser.