

Motion till riksdagen 2025/26:1799

av **Hans Eklind och Magnus Jacobsson (båda KD)**

Bolagisering av Malmbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en bolagisering av Malmbanan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Infrastrukturen är samhällets blodomlopp och helt avgörande för att hela Sverige ska fungera. En god infrastruktur gynnar alla, familjer, företag och tillväxt. Regeringen har på ett välbehövligt sätt prioriterat infrastrukturen med den största satsningen i modern tid och vill göra något åt Malmbanan som har beskrivits som "Sveriges Suezkanal" i och med sin enorma betydelse för Sveriges ekonomi och handel som kritisk transportled för malm.

Malmbanan invigdes redan den 14 juli 1903 och blev först i Sverige att elektrifieras. Malmbanan är ett 50 mil långt enkelspår med mötesspår för persontåg, godståg och malmtåg. Malmbanan är Sveriges tyngst trafikerade järnväg och enormt viktig för Sveriges ekonomi. Trots detta har underhållet av och investeringar i Malmbanan varit rejält eftersatt.

Enligt Dagens Nyheter, som analyserat Trafikverkets interna siffror, är 40 procent av Malmabanans räls mer än 30 år gammal och därmed utsliten. Det är anmärkningsvärt att en underhållsskuld byggt upp för en av Sveriges avgjort viktigaste transportvägar.

Beräkningar från LKAB visar exempelvis att störningar på Malmabanen kan leda till ett intäktsbortfall på 30 mdr kr fram till 2030. Malmabanens begränsningar gör att leveranskapaciteten är lägre än den produktion som efterfrågas på marknaden. Denna kapacitetsbrist är även ett skäl till varför Stegra (tidigare H2 Green Steel) i Boden meddelat att man importerar malm från Brasilien och Kanada istället för från LKAB:s gruvor i Norrbotten.

Samtidigt som industrin drabbas så får det också som effekt att persontrafiken mellan Luleå - Kiruna samt Kiruna – Narvik tvingas att ställa in under långa perioder. Utöver dessa problem så innebär återkommande avbrott på spåret att det är svårt att få fler företag att använda järnvägen för sina transporter.

Vi måste därför säkerställa att Malmabanen får en större driftsäkerhet vilket vi kan göra om vi bygger ut fler mötesspår eller lägger dubbelspår längs med hela sträckan ifrån Haparanda till Narvik. Avseende det senare så är det en långsiktig målsättning. På kort sikt handlar det framför allt om att skapa flera mötesspår så att man kan öka kapaciteten både för mer gods- och persontrafik.

Även om regeringen den 11 februari 2025 presenterade åtgärder för Malmabanen och en framtåtlutad strategi för att få dessa åtgärder på plats så fort som möjligt med bland annat en kapacitetsökning genom fyra förlängningar av mötesstationer på Malmabanen samt etapp 1 avseende flytt av personvagnsuppställning Luleå C så behövs mer för att säkra Malmabanen på lång sikt.

Vi menar att en bolagisering krävs för att såväl säkra underhåll, investeringar och transportkapacitet som att möjliggöra ett nordiskt samägande av denna viktiga infrastruktur tillsammans med Norge och Finland. Det är dock viktigt att man håller isär ägandet ifrån de som brukar spåret så att alla potentiella brukare behandlas på ett likvärdigt sätt. Syftet med bolagiseringen är att genom lån (hos statsgälden) påskynda

en upprustning av Malmbanan så att den får en utökad kapacitet samt en större driftsäkerhet. Det skulle vara bra för svensk ekonomi och handel.

Hans Eklind (KD)

Magnus Jacobsson (KD)