

Sender

Jan Moström
VD
Luossavaara Kiirunavaara AB

Till: Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Copy to

Diarienummer: LI2025/01587

Remissvar till Trafikverkets förslag till Nationell Plan för Transportinfrastrukturen 2026–2037

Innehållsförteckning

<i>Sammanfattning</i>	2
<i>LKAB:s nuläge och strategi</i>	4
<i>Konsekvenser av det allvarliga transportunderskottet</i>	5
<i>Prioriterade åtgärder i den nationella planen</i>	6
<i>Underhåll och kostnadseffektivitet</i>	8
<i>ERTMS – Ett system som möjliggör en kapacitetsstark järnväg</i>	8
<i>Behov av längre mötesstationer</i>	9
<i>Åtgärder som gör skillnad – Partiella dubbelspår</i>	10
<i>Ytterligare förslag på kapacitetshöjande utbyggnader mellan Kiruna och Narvik</i>	12
<i>Kapacitetshöjande åtgärder söderut</i>	12
<i>Alternativ finansiering</i>	13
<i>Avslutande kommentarer</i>	13

2025-12-29

Your date:

Your reference:

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

Sammanfattning

Malmbanan/Ofotbanan är en samhällskritisk infrastruktur med avgörande betydelse för Sveriges industri, totalförsvaret och statliga intäkter. Banan står ensam för nästan hälften av allt järnvägsgods i Sverige. Efter decennier av bristande underhåll och uteblivna investeringar har Malmbanan dock nått en punkt där den inte längre klarar sitt uppdrag.

För LKAB är banan helt avgörande. Årligen transporterar LKAB cirka 30–35 miljoner ton gods på Malmbanan, varav cirka 20 miljoner ton mot Narvik. LKAB står för cirka 80 % av all järnmalm som bryts inom EU.

LKAB är idag den enskilt största användaren av Malmbanan och varje avbrott i järnvägstrafiken har en omedelbar och kraftig ekonomisk påverkan. Under ett stopp 2024 förlorade LKAB 100 miljoner kronor i intäkter om dagen.

På grund av järnvägens begränsningar har LKAB sedan dess tvingats begränsa sin produktion med cirka 1 miljon ton per år. För planperioden har LKAB behövt planera för utökade begränsningar, med intäktsförluster på totalt tiotals miljarder kronor under periodens 12 år. Det är intäkter som är viktiga för att möjliggöra de investeringar som krävs för att expandera och bygga ett konkurrenskraftigt LKAB för generationer framåt som ställer om till fossilfria produkter och processer.

Malmbanan/Ofotbanan är inte bara nödvändig för dagens drift utan också för att kunna säkra den framtida gruvdriften. Lönsam utvinning av den stora malmfyndigheten Per Geijer i Kiruna förutsätter brytning av större volymer. Detta förutsätter i sin tur att Malmbanan får större kapacitet, högre tillförlitlighet och högre motståndskraft mot störningar oavsett orsak. Om en expansion inte kan inledas, hotas lönsamheten och vi står på sikt inför en avveckling av verksamheten.

Per Geijer innehåller dessutom omfattande tillgångar av fosfor och sällsynta jordartsmetaller. Idag finns kontrollen över dessa strategiska mineraler och metaller hos ett fåtal länder, bland annat Kina, vilket skapar allvarliga geopolitiska beroenden för svensk och europeisk industri.

Malmbanans säkerhetspolitiska betydelse behöver också beaktas i den nationella planen. Som en av få öst-västliga järnvägsförbindelser i norra Skandinavien spelar den en nyckelroll för försörjningsberedskapen och den

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

militära mobiliteten, både för EU, Sverige och dess allierade inom NATO. Vid händelse av kris eller krig är Malmбанan avgörande för att förflytta försvarsmateriel och personal.

På längre sikt är dubbelspår en grundförutsättning för att skapa den robusthet som krävs för såväl gods- som persontransporter. Utan det kan vi inte heller säkerställa att totalförsvaret och järnmalsproduktionen fungerar parallellt i kris- eller krigstid. Ett dubbelspår ger dessutom den flexibilitet som behövs för att LKAB ska kunna dirigera om flödet både norrut och söderut.

Vår bedömning är att kapaciteten tills dess att de planerade åtgärderna genomförts kommer att vara så ansträngd så att det under perioder kommer att behöva prioriteras mellan gods- och persontrafik vilket ytterligare talar för tidigareläggningar.

På kort sikt kräver kapacitetsbristerna och den höga sårbarheten i det enkelspåriga systemet att planerade åtgärder tidigareläggs och kompletteras.

I väntan på ett robust system med dubbelspår så prioriterar vi dessa områden för att öka kapaciteten i närtid:

- (1)** STAX 32,5 inklusive tre förlängda driftplatser klar i tid eller tidigare,
- (2)** partiella dubbelspår med start Kiruna–Bergfors (~38 km) ger ökad kapacitet, minskar stillestånd och förbättrar flödet nära transportnoder,
- (3)** längre mötesstationer uppåt 3–4 km för att möjliggöra möte i högre hastigheter,
- (4)** återtag och förebyggande underhåll för att öka banans robusthet
- (5)** ERTMS och digitalisering för ökad kapacitet, säkerhet och interoperabilitet.
- (6) dubbelspår Boden-Luleå.**

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

LKAB:s nuläge och strategi

- LKAB står för betydande delar av svensk BNP och är central för gruv- och stålvärdekedjor i Sverige och EU.
- LKAB har genom intensiv prospektering identifierat stora mineraltillgångar, inklusive fyndigheten Per Geijer, med potential att öka produktionen i Kiruna med ~50 %.
- Infrastrukturen måste leverera hög tillgänglighet, robusthet och kapacitet, inklusive snabb återställning vid störningar.

LKAB kommunicerade sin nuvarande strategi i november 2020 som innebar att man går mot en hållbar gruvdrift och att man senast 2045 har utvecklat fossilfria produkter och processer – ett viktigt bidrag till Sveriges klimatmål. LKAB står själva idag för drygt 0,5 % av svensk BNP och är avgörande för en stor del av den ekonomiska aktiviteten i Norrbotten, inte minst i Malmfälten. LKAB, som bryter 80% av den järnmalm som bryts i EU, är med sin högkvalitativa malm också en avgörande del i en rad industriella värdekedjor och av stor betydelse för svensk och europeisk stålindustris möjligheter att ställa om.

Samtidigt har LKAB:s tillgångar på sällsynta jordartsmetaller lett till att bolagets planer för brytning och vidareförädling utsetts till strategiska projekt inom EU för att öka graden av självförsörjning och minska de allvarliga beroenden som europeisk industri lever under givet att värdekedjorna för strategiska mineraler och metaller idag i hög grad kontrolleras av Kina.

LKAB:s framgångsrika prospektering under de senaste åren har lett till att bolaget idag har mineralreserver och -tillgångar uppgående till runt 6 miljarder ton, ungefär tre gånger så mycket som bolaget brutit sedan starten 1890. Det innebär att bolaget ser stora möjligheter att expandera verksamheten på såväl norra som södra omloppet. Bolaget arbetar med flera scenarion för detta med en rad beroenden som tillstånd, järnväg, hamnkapacitet och effekttillgång.

För norra omloppet (Kiruna-Narvik) är detta extra angeläget, eftersom bolaget där vill kunna öka produktionen väsentligt, inte minst kopplat till den nya fyndigheten Per Geijer som också utsetts till strategiskt projekt av EU. LKAB ser möjligheter att med en framtida brytning av Per Geijer och

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

Kirunagruvan på djupet öka produktionen av järnmalm i Kiruna med 50 %. En kraftig ökning av produktionen är också en förutsättning för att få fram stora volymer av sällsynta jordartsmetaller och fosfor som biprodukter samt för att kunna finansiellt rättfärdiga de massiva investeringar som krävs för att gå djupare och skapa förutsättningar för fortsatt verksamhet. Det bedöms idag inte som lönsamt att genomföra de stora investeringar som krävs om inte volymerna och därmed intäkterna kan ökas.

Allt detta kräver en väl fungerande järnväg som i tid möter en förväntad efterfrågan med tillräcklig kapacitet, hög tillförlitlighet och hög motståndskraft för störningar oavsett orsak.

Tyvärr finns enligt vår bedömning av föreslagen transportplan en eftersläpning av åtgärderna. De ligger alltför sent i förhållande till behoven och måste därför både tidigareläggas och utvidgas för att inte LKAB ska förlora intäkter och riskera sin expansion och omställning. Betydelsen av Malmbanan kan inte underskattas.

Konsekvenser av det allvarliga transportunderskottet

- Bestående produktionsbegränsningar (~2 Mt/år i snitt) under planperioden med betydande intäktsbortfall.
- Försvårad expansion, inklusive djupare nivåer i Kiruna och brytning av Per Geijer, samt ökad risk för avveckling på sikt.
- Förlorade samhällsekonomiska vinster: klimat, försörjningssäkerhet, regional utveckling och EU:s strategiska mål för råmaterial.

Redan idag finns affärsmöjligheter som bromsas på grund av brister i infrastrukturen. Sedan 2024 har LKAB tvingats begränsa sin produktion med cirka 1 miljon ton per år på grund av de begränsningar som järnvägen nu innebär. För planperioden så har LKAB i sina prognoser sett sig tvungen att utöka begränsningen i nuvarande produktionsstruktur till i genomsnitt närmare 2 miljoner ton per år om inte aviserade åtgärder genomförs, men framför allt om några av dessa åtgärder inte kan tidigareläggas.

Detta motsvarar intäktsförluster på tiotals miljarder kronor under planperiodens 12 år och då har ändå inte annan ökande trafik beaktats, som ökad export av sjömat från Norge, nyöppnade gruvor i närområdet och ökade behov av arbetspendling för att klara kompetensförsörjningen.

2025-12-29

Your date:

Your reference:

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

Intäkterna är viktiga för att kunna säkerställa det finansiella utrymme som krävs för att kunna realisera LKAB:s expansion och omställning.

Prioriterade åtgärder i den nationella planen

För att inte begränsa framtida produktionsökningar är partiella dubbelspårsutbyggnader en nödvändighet. På sikt skulle dessa åtgärder kunna leda till ett sammanhängande dubbelspår längs hela stråket, särskilt mellan Kiruna och Narvik. Som ett första steg kan dock partiell utbyggnad kombinerat med bärighetsåtgärder ge betydande förbättringar under planperioden.

Trafikverket måste därför i ett första steg bygga för en robust och hög tillgänglighet. Detta arbete bör bestå av följande delar:

- **Höjd gräns för STAX.** STAX 32,5 (största tillåtna axellast), inklusive tre förlängda stationer mellan Kiruna och Narvik, är den enskilt viktigaste åtgärden som ger omkring 10 % extra transportkapacitet på Malmbanan/Ofotbanan för LKAB. Vi har i kontakt med Trafikverket fått besked om att det skulle kunna vara klart 2031, vilket vi ser positivt på. Samtidigt vill vi understryka att en tidigareläggning är önskvärd.
- **Partiella dubbelspår.** För att inte begränsa produktionsupplägg som medför betydande volymökningar krävs ökad kapacitet och robusthet, vilket kan uppnås genom partiella dubbelspår som byggs ut stegvis – särskilt mellan Kiruna och Narvik. På kort sikt kan dock längre mötes- och driftplatser samt bärighetsåtgärder ge viktiga förbättringar som ett första steg mot en fullständig dubbelspårsutbyggnad. Till exempel skulle ett partiellt dubbelspår på den 38 km långa sträckan Peuravaara-Bergfors ge en stor kapacitetshöjande effekt, dessutom nära transportnoder. Bergfors utgör samtidigt gränsen till fjällmiljön, vilket gör utbyggnaden billigare.
- **Förbered Malmbanan för kristider.** De sju utgångspunkterna för totalförsvaret påverkar alla direkt eller indirekt LKAB:s leveransförmåga i händelse av kriser, beredskap eller ytterst krig. Planen bör tydliggöra på vilket sätt som Malmbanan och intilliggande banor ska förberedas för dessa scenarier. LKAB bedömer att sannolika åtgärder redan i fredstid bör kunna ge högre

2025-12-29

Your date:

Your reference:

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

kapacitet, motståndskraft och snabbare återhämtning efter störningar.

- **Tydligare ansvar.** LKAB har länge efterfrågat ett systemövergripande ansvar för Malmбанan. Det är därför positivt att planen nu lyfter fram en årlig samordning – ”Nordisk samplanering av infrastruktur” och NTPC – som inkluderar gränsöverskridande studier. Vi ser det som värdefullt att omfattande systemanalyser genomförs i samarbete, så att kapacitetshöjande åtgärder kan synkroniseras på båda sidor av gränsen. Samtidigt vill vi betona vikten av att detta samarbete sker på alla nivåer, exempelvis vid planering av banunderhåll, och att det följs upp kontinuerligt för att säkerställa största möjliga nytta och effekt.
- **Ökad digitalisering.** Införandet av ERTMS är en strategiskt viktig satsning för att modernisera järnvägsinfrastrukturen. Systemet har stor potential att vidareutvecklas för att stärka både säkerheten och kapaciteten på banan. Det är en lösning för att ersätta ATC – ett föråldrat system med begränsad funktionalitet. Det är därför viktigt att utvecklingen av ERTMS fortgår för att låsa upp dess fulla potential.
- **Fler mötesstopp.** Genom att möjliggöra tågmöten i reducerad hastighet – exempelvis med mötesstationer på minst 1 250 meter – men gärna 3-4 kilometer för att kunna mötas i hastighet – för våra 750 meter långa tåg – kan den befintliga kapaciteten utnyttjas betydligt mer effektivt.

LKAB bedömer att samtliga åtgärder i planen behöver genomföras, med beredskap för att tidigare lägga insatser där så är möjligt för att bättre matcha transportbehovet i närtid. Ytterligare åtgärder bedöms också behövas för att möjliggöra den ökning av volymer på norra omloppet Kiruna-Narvik om ungefär 50 % som LKAB vill kunna planera för. LKAB ser att en sådan kapacitetsökning successivt behöver komma på plats under planperioden.

Återtaget underhåll på järnväg bedöms i underlagsrapporten ”Vidmakthållande Järnväg” vara i relativt bättre fas på Malmбанan än nationellt. Däremot är det otydligt vilken status Malmбанan har i nuläget och hur stor del av underhållet som faktiskt planeras att återtå. LKAB efterfrågar därför tydliga siffror på nuvarande läge samt en prognos framåt.

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

Underhåll och kostnadseffektivitet

Industrins behov av godstransporter måste få större genomslag i tågplaneringen vid underhåll, samt vid expansionsinvesteringar. Alltför mycket optimeras idag utifrån det enskilda projektet istället för samhällsekonomin i stort. Idag värderas restidsvinster för persontrafik högt, medan framkomlighet för gods underskattas – trots att störningar ger stora samhällsekonomiska förluster.

- Underhållsfönster nyttjas inte effektivt och dagens störningsnivå gör att vi bokar ~20 % fler tåglägen än det nominella behovet för att inte tappa leveranser.
- Styr mer resurser till förebyggande underhåll för att minska akuta insatser och trafikstörningar.
- Planera underhållsfönster effektivare tillsammans med operatörerna. Målet är kortare genomförandetider och bättre kapacitetsutnyttjande.
- En höjd näringslivspott välkomnas för kapacitetsökande åtgärder.

Resurserna kan användas långt mer effektivt om de styrs mot förebyggande underhåll så att akuta underhållsinsatser kan minimeras. Samtidigt måste planeringen av underhållsinsatser moderniseras och effektiviseras så att trafikstörningarna minimeras och genomförandetiden förkortas.

Ett stort problem i sammanhanget är att de fönster för underhåll som läggs in i tågplanerna inte nyttjas fullt ut vilket leder till sämre nyttjande av anläggningen. En aktiv dialog med operatörerna kan bidra till mer effektivt genomförande men också till innovativa och kostnadsbesparande lösningar. Dagens störningsnivå på infrastrukturen bidrar till att vi som operatör bokar upp cirka 20 % fler tåglägen än det nominella behovet. Det finns således stor potential i ett förbättrat genomförande av underhållet samt mer flexibla tågplaneringsprocesser.

ERTMS – Ett system som möjliggör en kapacitetsstark järnväg

- Ersätter ATC och skapar förutsättningar för kortare blocksträckor, mer flexibel tågplanering och förbättrad punktlighet.

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

- Möjliggör prediktivt underhåll och realtidsövervakning för ökad robusthet.
- Interoperabilitet Sverige–Norge är kritisk för Kiruna–Narvik-flödet.

Införandet av ERTMS är en viktig satsning för framtidens järnväg. Även om kapacitetshöjande effekter ännu inte har realiserats, bedömer vi att systemet har stor potential att utvecklas framöver. Att ersätta det föråldrade ATC-systemet, som idag har begränsad funktionalitet, är ett nödvändigt steg mot en modern och effektiv infrastruktur.

Vi ser mycket positivt på att ERTMS möjliggör ökad kapacitet på Malmbanan genom mer flexibel tågplanering, kortare blocksträckor och förbättrad punktlighet. Utöver detta skapar systemet förutsättningar för högre säkerhet, digitalisering och interoperabilitet mellan Sverige och Norge – en avgörande faktor för gränsöverskridande trafik.

Vi ser även stora möjligheter med att ERTMS kan leda till nya lösningar som prediktivt underhåll och realtidsövervakning, vilket ytterligare stärker robustheten och effektiviteten i järnvägsnätet.

Behov av längre mötesstationer

- Malmbanan är enkelspårig med hög störningskänslighet; varje stopp för lastat malmtåg medför långsam acceleration som försämrar banans totala kapacitet.
- Konkurrens om tåglägen mellan gods och persontrafik skapar väntetider och kräver fler tågset i trafik.

I dagsläget tvingas våra tåg ofta stå och vänta vid mötesplatser längs linjen, särskilt mellan Narvik och Kiruna. Trots dialog med Trafikverket och försök att optimera tågplanen kvarstår ett grundproblem: varje stopp för ett lastat malmtåg innebär inte bara lång tid för inbromsning, utan även för acceleration tillbaka till full hastighet. Detta leder till betydande kapacitetsförluster och gör det svårt att skapa en tågplan som fungerar både teoretiskt och praktiskt.

Varje störning får omfattande följeffekter i hela systemet. Ett enda stopp kan försena flera efterföljande tåglägen och gör linjen extremt känslig för störningar. När detta sker blir vår lok- och vagnpark stående längs linjen i

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

stället för att återvända till terminalerna för lossning, lastning och nya transporter mot hamn.

En lösning för att motverka detta är att förlänga mötesstationerna. Genom att möjliggöra tågmöten i reducerad hastighet – exempelvis med mötesstationer på minst 1 250 meter för våra 750 meter långa tåg – kan kapaciteten utnyttjas betydligt mer effektivt. Den planerade förlängningen i objekt JN2203 (Malmbanan–Riksgränsen STAX 32,5) till 900–1 150 meter är ett steg i rätt riktning, men ytterligare förlängningar krävs för att ge full effekt. För att malmtågen ska kunna passera varandra i hastigheter om 60–70 km/h behövs mötesstationer på cirka tre till fyra kilometer, vilket i praktiken närmar sig lösningar som partiella dubbelspår.

Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton, JN2203

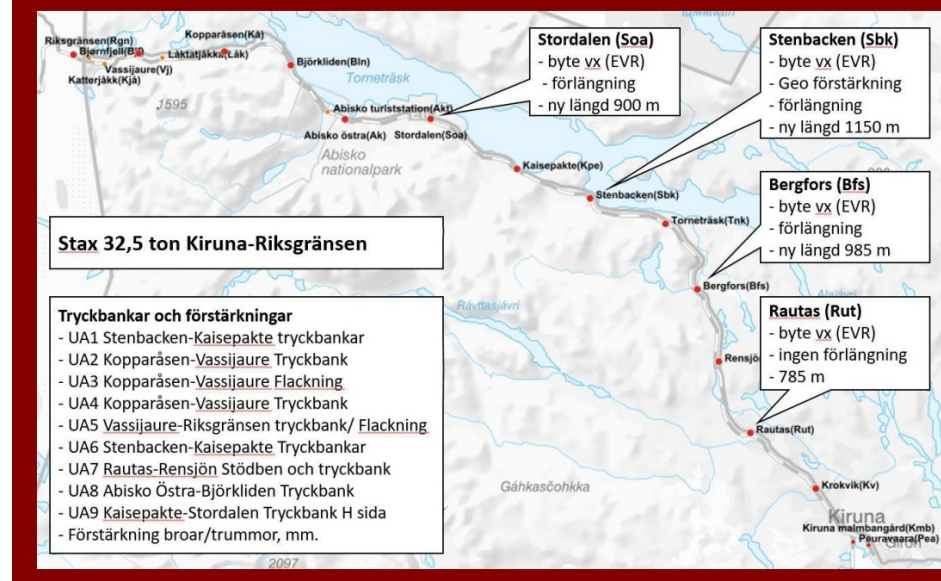


Bild 1. Bild på åtgärder som ligger i det namngivna objektet Kiruna-Riksgränsen STAX 32,5 ton.

Åtgärder som gör skillnad – Partiella dubbelspår

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie från 2015 (Malmbanan Peuravaara–Rautas, XSN301a och Rautas–Bergfors, XSN301b) analyserade förutsättningarna för att öka volymerna på Malmbanan från 28 till 50 miljoner ton, med den

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

största ökningen på sträckan Kiruna–Narvik. Idag ser vi en prognos på en ökning från 20 till 30 miljoner ton på sträckan – en kapacitetsökning på 50 %. Utöver LKAB:s behov har Kaunis Iron uttryckt en ambition att dubbla sina volymer, och norska operatörer indikerar en tredubbling av sin trafik. Dessutom finns ett växande intresse från turistnäringen för persontåg Stockholm–Narvik.

Vid tidpunkten för studien var dessa volymökningar osäkra. Idag är kapacitetshöjande åtgärder en förutsättning för fortsatt gruvdrift och för att genomföra stora industrisatsningar i regionen.

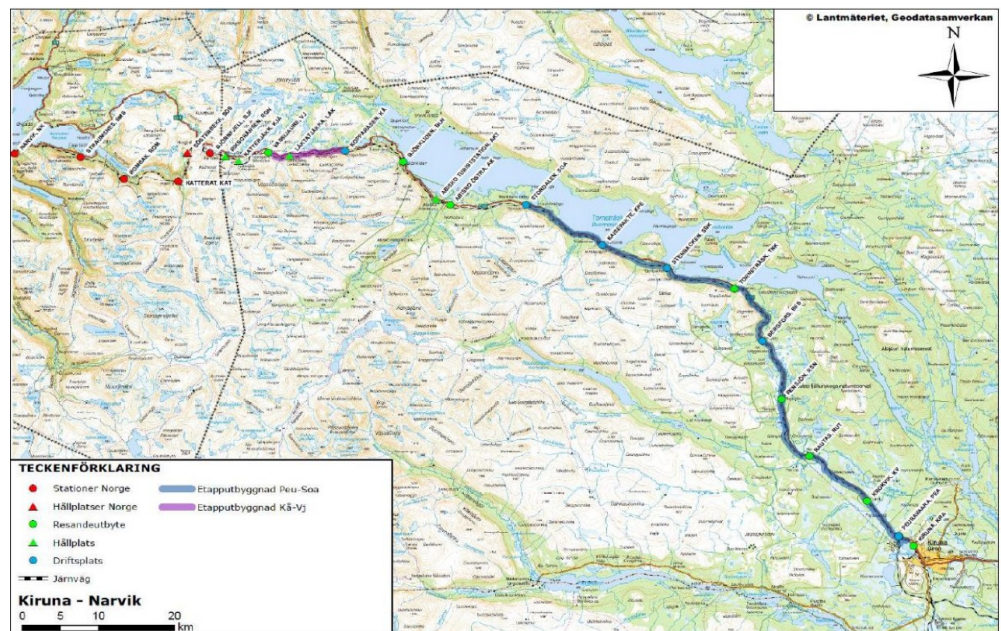


Bild 2. Karta över utbyggnadsplanen som togs fram i åtgärdsvalstudien XSN301b inför NTP 2018–2029.

Studien föreslog ett partiellt dubbelspår mellan Peuravaara och Bergfors (cirka 38 km) som första etapp. Denna åtgärd skulle minska behovet av stillastående olastade malmtåg och därmed öka flödet. Sträckan är dessutom relativt kostnadseffektiv att bygga tack vare gynnsam terräng. Kostnaden uppskattades 2015 till cirka 2 miljarder kronor, men lär ha ökat sedan dess.

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

Ytterligare förslag på kapacitetshöjande utbyggnader mellan Kiruna och Narvik

För att maximera kapaciteten är en utbyggnad på sträckan Björnfjäll–Vassijaure–Kopparåsen mycket effektiv. Den största nyttan uppnås om dubbelspåret förlängs in på den norska sidan och byggs helt i tunnel. Detta alternativ är dock mycket kostsamt och innebär att delar av sträckan inte kan trafikeras under byggtiden.

Ett mer realistiskt alternativ är att bygga ut till tre-spårs-stationer vid Vassijaure och Kopparåsen (se den lila etappen i bild 2). Trots att denna lösning inte är jämförbar med en dubbelspårsutbyggnad mellan Björnfjäll och Kopparåsen, beräknas kostnaden ändå uppgå till cirka 1 miljard kronor.

Kapacitetshöjande åtgärder söderut

Vårt primära fokus är sträckan Kiruna–Narvik, där våra största volymer transporteras och där kapacitetsbrister begränsar produktionen. Samtidigt är sträckan Boden–Luleå en kritisk pulsåder för våra leveranser till SSAB och kunder i Östersjöområdet. Mycket talar idag för kraftigt ökad trafik på sträckan. Det blir ett systemproblem som kommer att få genomgripande påverkan på infrastrukturen.

För att stärka systemet på södra omloppet ser vi följande åtgärder som mest prioriterade:

- 1. Dubbelspår Boden-Luleå**
- 2. Partiellt dubbelspår Gällivare–Harrträsk–Ripats (ca 20 km)**
Denna etapp skulle ge betydande kapacitetshöjning.
- 3. Ny mötesstation mellan - eller dubbelspårsetapp Ljuså–Holmfors som klarar malmtåg**
En sådan investering skulle minska störningskänsligheten och skapa bättre flöden för både gods- och persontrafik.
- 4. Anpassa inlandsbanan** så att godstransporter kan gå på detta stråk för att avlasta Malmbanan mellan Gällivare och Boden och öka den totala godstågskapaciteten till och från södra Sverige.

2025-12-29

Your date:

Your reference:

Sender

Jan Moström

VD

Luossavaara Kiirunavaara AB

Alternativ finansiering

- Staten bör ta huvudansvar för finansiering för att undvika höga banavgifter och sämre konkurrenskraft.
- Pröva alternativa finansieringslösningar där det är lämpligt, särskilt gränsöverskridande satsningar (t.ex. TEN-T/CEF).

OPS kan vara ett alternativ, men fokus måste ligga på ett sammanhållet system som ger effektiva flöden. Fler ägare riskerar att skapa komplexitet. Vi är öppna för lösningar som förbättrar drift och kapacitet, men de bör ske inom ramen för statligt ansvar och finansiering – utan att höja banavgifterna kraftigt.

Alternativa finansieringsformer bör övervägas där det är lämpligt, särskilt för satsningar som ökar kapaciteten på Malmbanan mot Narvik. Eftersom det gäller ett TEN-T-nätverk kan till exempel medel från CEF sökas som täcker kostnader med 30-50 % eller mer om det gäller militär mobilitet. Grundprincipen är att staten finansierar infrastruktur, men gränsöverskridande projekt kan motivera flexibla lösningar.

Avslutande kommentarer

För att skapa ett resiliент och hållbart logistiksystem måste vi kunna styra flöden flexibelt mellan Narvik och Luleå. Idag saknas den möjligheten – enkelspåret gör oss sårbara och begränsar hela stråket. Partiella dubbelspår och bärighetsåtgärder är det som behövs här och nu, men ett dubbelspår är inte bara en kapacitetsfråga, det är en fråga om robusthet, försörjningstrygghet och framtida konkurrenskraft.

Utan denna investering riskerar Malmbanan att förbli en flaskhals som bromsar industrins omställning, försvårar strategiska satsningar och hindrar Sverige från att ta vara på sina unika råvarutillgångar. Dessutom utgör den begränsade kapaciteten ett allvarligt hinder för totalförsvaret – eftersom robust och redundanssäker infrastruktur är avgörande för att snabbt kunna förflytta resurser, materiel och personal vid höjd beredskap eller kris.

Vi uppmanar därför till ett tydligt åtagande: starta ett förutsättningslöst arbete för att skapa en dubbelspårsliknande kapacitet med hänsyn till robusthet och resiliens. Det är nyckeln till ett hållbart och framtidssäkrat transportsystem.