

## NYHETER

Infrastruktur.

# Interna siffror visar: Över 40 procent av Malmbanans räls är för gammal

Över 40 procent av Malmbanans räls är mer än 30 år gammal och därmed utsliten. Detta enligt Trafikverkets interna siffror som DN tagit del av och analyserat.

Det har skett nio större urspårningar de senaste fem åren och LKAB pressas allt mer.

– Vi överväger om vi måste stänga ett av våra pelletsverk, säger LKAB:s presschef Anders Lindberg.

● Malmbanan är en av Sveriges viktigaste järnvägssträckor. Halften av allt gods som transporteras mellan Norge och Sverige går här. Den 50 mil långa pulsådern mellan Luleå och Narvik är också LKAB:s enda sätt att transportera sin malm. Tio långa malmtåg om dagen går från Kiruna till Narvik och fyra tåg från MalMBERGET till Luleå hamn.

Det har skett nio allvarliga urspårningar de senaste fem åren. Det får dramatiska konsekvenser. Efter vinterns två stora urspårningar halverades det statligt ägda gruvbolaget LKAB:s omsättning och vinsten föll över 70 procent första kvartalet.

Att tågen spårar ur beror bland annat på utsliten räls där det bildas sprickor. DN kan nu avslöja att så mycket som 40 procent av Malmbanans tågräls är mer än 30 år gammal. Den har därmed nått sin ekonomiska livslängd.

**Per Corshammar, järnvägsexpert** med förflutet på Banverket och konsultbolagen Ramböll och Atkins, är kritisk.

– Det hugger till i magen på mig när jag hör de siffrorna. Det är rent farligt. Tumregeln är att räls är byttsmogen efter 30 år, men Malmbanan är så hårt trafikerad att rälsen borde ha bytts för länge sedan.

Det handlar konkret om drygt 20 mil av Malmbanans totalt 50 mil. Detta enligt data från Trafikverkets eget underhållssystem (som kallas baninformationssystem – bis) som DN tagit del av och analyserat.

– När rälsen blivit så gammal och sliten blir det sprickor och vi får tyvärr vänta oss fler incidenter, säger Per Corshammar.

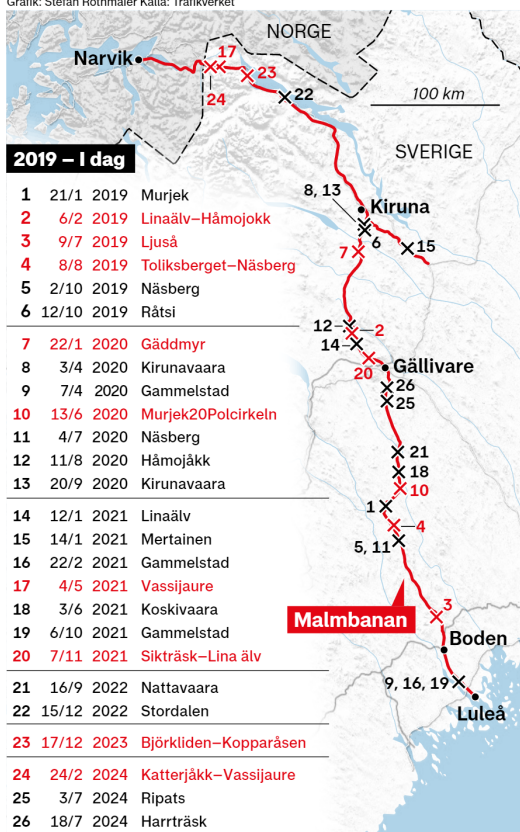
Malmbanans 40 procent ska jämföras med Trafikverkets officiella siffror för hela landet där cirka 14 procent av rälsen uppnått sin livslängd.

Jonas Larsson är enhetschef på Trafikverket och ansvarar för banornas tillgångsförvaltning.

## Urspårningar på Malmbanan sedan 2019

- Allvarlig urspårning under färd
- Övriga urspårningar har skett i samband med växling på bangårdar eller har involverat arbetsfordon.

Grafik: Stefan Rothmaier Källa: Trafikverket



### 2019 – 1 dag

1	21/1	2019	Murjek
2	6/2	2019	Linaälv–Håmojokk
3	9/7	2019	Ljuså
4	8/8	2019	Toliksberget–Näsberg
5	2/10	2019	Näsberg
6	12/10	2019	Råtsi
7	22/1	2020	Gäddmyr
8	3/4	2020	Kirunavaara
9	7/4	2020	Gammelstad
10	13/6	2020	Murjek20Polcirkeln
11	4/7	2020	Näsberg
12	11/8	2020	Håmojokk
13	20/9	2020	Kirunavaara
14	12/1	2021	Linaälv
15	14/1	2021	Mertainen
16	22/2	2021	Gammelstad
17	4/5	2021	Vassijaure
18	3/6	2021	Koskivaara
19	6/10	2021	Gammelstad
20	7/11	2021	Sikträsk–Lina älv
21	16/9	2022	Nattavaara
22	15/12	2022	Stordalen
23	17/12	2023	Björkliden–Kopparåsen
24	24/2	2024	Katterjäkk–Vassijaure
25	3/7	2024	Ripats
26	18/7	2024	Harrträsk

### Fakta. Sveriges tyngst trafikerade järnväg

● Malmbanan trafikeras av malmtåg, persontåg, och godståg den 50 mil långa sträckan mellan Boden och Riksgränsen. Järnvägen fortsätter sedan till Narvik.

● Mellan Kiruna och Narvik går i dag cirka 24 malmtåg per dygn i båda riktningarna och mellan MalMBERGET och Luleå cirka 8

malmtåg per dygn i bägge riktningarna. På sträckan Boden-Kiruna går tio persontåg per dygn och på sträckan Kiruna-Riksgränsen går 4 persontåg per dygn.

● Eftersom den är enkelspårig är den extra känslig för störningar, som urspårningar.

● Den 17 december spårade ett tåg ur mellan Kiruna och Narvik.

Kostnaden för vagnarna och infrastrukturen beräknas till cirka 25 miljoner kronor, men de ekonomiska konsekvenserna för näringsliv och turism är betydligt större.

● Den 24 februari spårade ytterligare ett malmtåg ur på ungefär samma plats.

Källa: Trafikverket, Statens haverikommission

Där ingår att prioritera spårbyten. Han säger att Malmbanan, Södra stambanan och Västra stambanan har högsta underhållsprioritering i Sverige i dag.

– Rälsen har passerat sin ekonomiska livslängd – så vi borde ha bytt den. Men vi hanterar risker genom att bland annat göra extra mycket riktning och slipning. Vi övervakar spårarna mycket noga kontinuerligt med tekniskt avancerad utrustning och lägger överlägset mest pengar på underhåll på Malmbanan.

**Borde ni inte bytta rälsen tidigare?**

– Ja, i ett drömläge. Men vi har ju en stor underhållsskuld som vi måste hantera.

**Men varför är rälsen inte bytt?**

– Om vi ska vara självkritiska har vi inte varit duktiga att beskriva konsekvenser för våra politiker. Jag var med när det var väldigt snålt med pengar. Under de åren byggdes underhållsskulden upp.

**Sträckan mellan Gällivare och Kiruna har enligt DN:s analys störst andel uttjänt räls: hela 8 mil av drygt 12 mil räls är i huvudsak byggd 1983 och därmed över 40 år gammal. Där skedde också en stor urspårning 2021 då 39 av 68 tungt lastade vagnar på ett malmtåg mellan Kiruna och Gällivare skenade ner i grusvallen. Anledningen var slitna spår.**

**Varför är inte ens de spårn bytta tidigare?**

– Ja, då är vi tillbaka till den stora politiska frågan om underhållsskulden. Hade vi vetat att det skulle spåra ur hade den blivit hårdare prioriterad. Nu prioriterades en annan del. Men den rälsen ska bytas i närtid.

– Underhållsskulden har tagit decennier att bygga upp och det tar decennier att få bort.

**Kan det vara farligt att köra på Malmbanan när rälsen är så gammal?**

– Nej.

På LKAB är Linda Bjurholt logistikchef:

– Att så mycket som 40 procent av rälsen är uttjänt är allvarligt. Just rälsbrott på grund av dålig räls har varit ett problem som fått enorma konsekvenser.

– Den dåliga rälsen där gör att vi bara kan lasta 80 procent av maxvikten mellan Gällivare och Kiruna. Nu finns ett spårbyte planerat där

och det är bra, säger Linda Bjurholt.

LKAB lider ännu stort av vinterns två stora urspårningar nära norska gränsen. Tågtrafiken på Malmbanan stod still i totalt 76 dygn under nära tre månader. Urspårningens orsak är ännu inte klarlagd och Haverikommissionen kommer med sin rapport i höst. LKAB byggde upp ett lager på 4 miljoner ton malmpelletts i flera stora högar utanför Kiruna.

**Den hårt belastade Malmbanan** har bara ett enkelspår och när Trafikverket nu jobbar med underhåll i spåret stryps möjligheterna för LKAB att skeppa sin malm.

– Det mesta av malmen ligger därför kvar i högar. Vi kommer under åratall knappt att kunna skeppa ut den malm vi producerar på grund av att man tar tag i underhållet så sent. Det gör systemet väldigt känsligt.

– Vi har tittat på att köra malmen med lastbil, men då skulle vi behöva köra en lastbil varannan minut. Det går inte.

Linda Bjurholt betonar att samarbetet med Trafikverket är bra och att de delar problembild.

– Jag skulle vilja att regeringen prioriterar Malmbanan ytterligare. Får vi inte ut våra produkter klarar vi inte av den gröna omställningen.

**Jonas Fröberg**

jonas.froberg@dn.se

### Fakta. Så har DN räknat

● Trafikverket delar sin interna data med vissa aktörer i branschen. Det interna systemet kallas baninformationssystemet – "bis". DN har via en källa i branschen fått ut rälsinformationen på Malmbanan på excelblad. Den är nedbruten i korta sträckor.

Där framgår vilka är rälsen är ditsatt på varje kort sträcka. **DN har sedan räknat ihop alla små sträckor som är äldre än 30 år.** DN har inte räknat sidospår på stationer. Sannolikheten för sprickbildning i rälsen ökar exponentiellt efter 15 års trafikering. Därför ökar risken för urspårning med tiden.

● Problemen rör fem delsträckor. Listan nedan visar antal mil där minst en av rälsarna är mer än 30 år.

1	Notkiven–Boden C	ca 3 mil
2	Boden C–Murjek	ca 6,1 mil
3	Murjek–Gällivare	ca 4,5 mil
4	Gällivare–Kiruna	ca 8 mil
5	Kiruna–Riksgränsen	ca 0,8 mil
<b>Totalt:</b>		cirka 22,4 mil av cirka 50 mil

## EXPERTER PÅ MAZDA

Försäljning | Verkstad | Tillbehör | Reservdelar



Björnövägen 15, Norrtälje | 017-6174 30 | mbil.se

**MM** Mobility Motors  
GROUP