



Vid Vassijaure järnvägsstation spårade ett tomt tåg ut i februari. Då hade Malmbanans knappt öppnat efter den förra urspårningen.  
Foto: Erik Simander

MALMBANAN.

## Tågstoppen orsakar ökade utsläpp och miljardförluster

**Narvik. Nio allvarliga urspårningar på fem år. Nu växer frustrationen mot Malmbanan när gruvor, fiskeindustri och turism drabbas.**

**I hamnen i Narvik ligger tomma fartyg och varor skickas med tusentals lastbilar i väntan på tågen.**

Ställföreträdande hamndirektör Øistein Kaarbø tittar ut över fjorden från sitt kontor på översta våningen i Narvik. En väderskyddad och isfri hamn i Nordnorge, 17 mil från Kiruna, som växt fram till en av Skandinavien största i sitt slag. Den är Norrbottens gruvors viktigaste länk till den globala järnmalmemarknaden i en region där turismen blomstrar och som väntas få ännu större betydelse när nya industrier växer fram i norra Sverige.

Ändå ser han bekymrad ut.

– Just nu har vi tre fartyg i hamnen som bara väntar på att lastas med järnmalm, men inget händer förrän tågtrafiken återupptas.

– Under tiden tickar taxametern, säger han.

Malmbanan är oundgänglig för transporter i nordligaste Sverige och Norge, men är enkelspårig och lider av kapacitetsbrister. Enligt data från Trafikverket, som DN tagit del av, har nio allvarliga urspårningar skett under färd på järnvägen de senaste fem åren.

I slutet av februari inträffade den senaste urspårningen mellan Kiruna och Narvik. Järnvägen hade då varit öppen i mindre än en vecka efter att ett tåg spårat ut i mitten av december.

Under de dagarna hann statliga LKAB bara skeppa ut motsvarande en tjugondel av malmlaget som byggts upp under tågstoppet. Ett lager som är värt flera miljarder, men som sannolikt inte kan fraktas till kunder under flera år på grund av begränsningar på järnvägen.

Och nu växer frustrationen.

– Det enda vi pratar om är dubbelspår på Malmbanan och vinsterna det innebär för samhället. Vi har tjatat oss hessa om det här, säger LKAB:s presschef Anders Lindberg när DN träffar honom vid den senaste olycksplatsen.

70 procent av LKAB:s export går via Narvik, men det finns andra gruvbolag i Norrbotten som också drabbas hårt.

– Vår exportmöjlighet är helt avklippt, förklarar Klas Dagertun, vd på Kaunis Iron i Pajala som transporterar all sin malm via Malmbanan västerut.

Bolaget har arbetat hårt för att hitta alternativ för att malmen ska kunna lagras i väntan på att tågtrafiken återupptas, men det är ingen långsiktig lösning, förtydligar han.

– Utan lagring måste vi stoppa anrikningsverket och då handlar det om förluster på tio miljoner kronor om dagen då verket aldrig kan köra ikapp.

I nuläget uppskattar Kaunis Iron att man är nära 150 miljoner kronor i direkta merkostnader till följd av problemen på järnvägen.

Men Malmbanan är inte bara viktig för gruvindustrin, som gjort den till Sveriges tyngst trafikerade järnväg. Den spelar också en nyckelroll för Norge, där den står för 60 procent av allt gods som transporteras på järnväg.

2022 fraktades fisk till ett värde av 25 miljarder kronor över Malmbanan. Bara inom den industrin får tågstoppen marknadsmässiga konsekvenser på motsvarande en miljard kronor per månad, enligt beräkningar från Narviks hamn.

Mat och andra förnödenheter till Nordnorge kommer också den här vägen, vilket ökar behovet av ett dubbelspår, menar ställföreträdande hamndirektör Øistein Kaarbø i Narvik.

– Det handlar till stor del om försörjningssäkerhet. Om det är stopp på det ena spåret hade vi kunnat använda det andra, säger han.

Volym och vikt på malmen från gruvorna gör att det i praktiken inte finns några bra alternativ till tågfrakterna. Däremot flyttas mycket annat gods över till vägtransporter när tågen står stilla.

– Men det handlar om 800 lastbilar i veckan för att hantera den volymen i Narvik. Det säger något om omfånget, säger Øistein Kaarbø.

Dessutom leder detta till ökade utsläpp – och stora merkostnader.

Exempelvis vill Cargonet, Norges största transportör av gods på järnväg, ha ersättning för "betydande inkomstbortfall" och ökade kostnader som uppstått i samband med tågstoppen. Det framgår i ett brev som bolaget skickat till svenska Trafikverket och som DN tagit del av. Ansvariga på Cargonet har inte gått att nå för en intervju, men i brevet framgår det att bolaget ska återkomma med en närmare specifikation när orsaken bakom den stora urspårningen i december har klarlagts.

Trafikverket planerar för att tågtrafiken på Malmbanan ska återupptas den 7 mars efter den senaste urspårningen, men det finns ännu ingen prognos för persontågen. I praktiken kan det handla om månader innan turister kan åka till populära fjällorter längs järnvägen.

Riksgränsen ligger exempelvis bara fyra mil från Narvik, där det nyligen byggdes en specialbyggd kaj för kryssningsfartyg som kan ta flera tusen turister som vill uppleva midnattssol, fjällnatur och norrskens på Nordkalotten. Och vinterns två stopp på Malmbanan påverkar även den svenska turistnäringen.

Enbart STF:s anläggning i Abisko har tappat 2 300 gästnätter till ett värde av 3,5 miljoner kronor, enligt Maria Persson, operativ fjällchef på STF.

– Vi vet att många vill resa medvetet och ta tåget, men risken är att de väljer andra transportslag och resmål om de inte kan lita på tåget.

Till detta har Narviks hamn återigen hamnat i blickfånget för säkerhetspolitiska intressen. I en norsk offentlig utredning från förra året pekas hamnen ut som en av de viktigaste platserna för att ta emot och stödja allierade. Den norska försvarschefen har också betonat att Malmbanan blir ännu viktigare när både Sverige och Finland är med i Nato.

Øistein Kaarbø drar upp kragen på varseljackan när vinden tilltar på godsbangården i Narviks hamn. En plats där det i vanliga fall råder febril aktivitet, förutsatt att tågtrafiken fungerar.

Nu är det helt lugnt.

Trafikverket medger att det finns problem med Malmbanan och har aviserat att den ska rustas upp under det kommande decenniet, men det innebär också att banan under den tiden inte kan belastas lika hårt.

Narviks hamn går för tillfället med underskott och riskerar röda tal på årsbasis vid fler långvariga stopp.

– Jag kan inte minnas att vi någonsin har haft det, säger Øistein Kaarbø.

Ändå är det inte ekonomin i närtid som han är mest orolig över.

– Allt handlar om förtroendet. Om det inte går att lita på att transportkedjan fungerar över tid kommer vi att få ännu större problem.

**Sven Björkland**

[sven.bjorkland@dn.se](mailto:sven.bjorkland@dn.se)

## Fakta. Trafiken går på endast ett spår

Malmbanan trafikeras av malmtåg, persontåg, och godståg den 50 mil långa sträckan mellan Boden och Riksgränsen. Järnvägen fortsätter sedan till Narvik och heter Ofotbanan på den norska sidan.

Den är hårt belastad och Trafikverket planerar en upprustning för att öka kapaciteten.

Eftersom banan 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