

Trafikverket
781 89 Borlänge

Registrator, trafikverket@trafikverket.se
Kenneth.natanaelsson@trafikverket.se

Utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet, TRV 2012-10-25 – synpunkter från Branschföreningen Tågoperatörerna

Det bör slås fast att utveckling av Inlandsbananätets kvalitet och kapacitet inför framtiden i första hand bör inriktas på funktioner för godstrafikens behov. Det innebär fokus på följande teknikområden

- Bärighet
- Största tillåten hastighet för loktåg
- Trafikledning

Marknaden för järnvägstransport från Inlandsbanans upptagningsområde utgörs nu och med hög sannolikhet även i framtiden av konjunkturkänsliga råvaror och insatsvaror med relativt låg förädlingsgrad. Tilltransporterna är av liten omfattning och utgörs av industriförnödenheter och konsumtionsvaror. Nya transportgenererande projekt av någon omfattning kräver oftast jämförelsevis stora baninvesteringar och avser marknader med betydande konjunktursvängningar, då i första hand skogs- och gruvnäringen torde komma i fråga. Det ligger i saken att transportprognoser med precision på längre sikt är svåra att göra, i synnerhet i ett nuläge som präglas av svag och oviss konjunktur.

På kort sikt har transporter av bioenergi störst förutsättningar för väsentligt ökade volymer. En mycket stor del av Sveriges skogsråvaror återfinns inom Inlandsbanans upptagningsområde. Mycket intressant långsiktigt är regelbundna kalktransporter från Orsa till Malmfälten. Leveranssäkerhet och god ekonomi för dessa transporter kräver dock högre lägsta bärighet än för närvarande och ett kvalitetssäkrat förebyggande underhåll.

Befintliga torvtransporter från Sveg till Uppsala bedöms som långsiktiga och kan antas fortsatt dominera trafiken i det södra avsnittet.

Som rapporten konstaterar är transportmönstren relativt statiska när det gäller de godsslag som genereras inom inlandsbanenätet. Då Inlandsbanans godsslag är känsliga för transportkostnader skulle dock ökad bärighet och höjd hastighet öka den marknadsmässiga aktionsradien för berörda transporter avsevärt.

Omfattande investeringar för besöksnäringen i Vemdalsområdet planeras. Provtransporter av nattågsresenärer har genomförts med gott resultat via Röjan för vidaretransport med buss till Vemdalen. Det är naturligtvis en organisatorisk utmaning att genomföra trafik med komfort och attraktiva restider från storstadsområdena via Röjan i större skala. Fullföljs aviserade utbyggnader i Vemdalen med option att även Funäsdalen och Klövsjö kan inkluderas i upptagningsområdet för tågen blir detta emellertid en turistmarknad att räkna med och berörda bedömer potentialen för långväga tågresor till omkring 10 000 tur- och returesor per vintersäsong.

Åtgärder

Sträckan Sveg-Brunflo bör uppgraderas till stax 22,5 t.

Strategiskt intressant från beredskapssynpunkt vore satsning på de tre ovan nämnda teknikområdena när det gäller sträckan Gällivare-Storuman-Hällnäs men även för "hela" Inlandsbanan Gällivare-Mora, för att öka omledningsmöjligheterna för godståg vid trafikavbrott på Stambanan genom övre Norrland respektive Norra stambanan. Det tar viss tid att koncentrera personal och dragkraft för större omledningsinsatser trots beredskapsplaner, men allvarligast för näringslivet är de relativt fåtaliga *längre* trafikavbrott som tyvärr förekommer varför en reell omledningsmöjlighet är av stor betydelse. Så länge det råder osäkerhet om och när en Norrbotniabana kan stå klar bör inte en avvägd satsning på Inlandsbanan för omledningsändamål påverkas av Norrbotniabanan.

De tvärbanor som långsiktigt är viktigast att kvalitetssäkra är *Storuman-Lycksele-Hällnäs* och *Hoting-Forsmo*. Av betydelse vore även att Trafikverket i samråd med marknadsintressenter utreder förutsättningarna för transport i större skala av bioenergi(flis) till industrier och kommuner vid kusten genom att den jämförelsevis korta tvärbanan *Arvidsjaur-Jörn* åter öppnades för trafik.

Storuman-Lycksele-Hällnäs är idag nära gränsen för överbelastning. Orsaken är att regional persontrafik har fått fått möjlighet att etableras trots att infrastrukturen inte anpassats, här som på andra ställen i landet. Godstrafiken har fått anpassa sig i stället, till det sämre för godstrafiken. En omedelbar förbättringsåtgärd vore att den östra infartssignalen vid Lycksele flyttas så att timmerterminalen kommer att omfattas av Lycksele stationsområde.

Jämförelser mellan E45 och Inlandsbanan kan i och för sig göras, men man bör se upp med tankemönstret att vägar "alltid" tycks klara marginella trafikökningar medan järnvägar för motsvarande volymer kräver förändrat underhåll eller nyinvesteringar. Järnvägens kostnader är nästan alltid lättare att göra synliga.

Påståenden om att järnvägstrafik är underprissatt och att detta lett till överkonsumtion är ett alltför ofta återkommande argument. Liksom att "marknaden" måste få ta ansvar för utvecklingen. Så även i denna utredning. Vi skulle uppskatta en djupare analys av begreppet marknad, jämförelser med andra "dysfunktionella" marknader med stora inslag av statligt ägande och påverkan. Vi skulle även förordna en särskild analys av transportkostnadsutvecklingen för väg/järnväg i Sverige och i Danmark, Tyskland, som ingår i godsstråket. Konsumtionen av järnvägstjänster borde enligt EU:s vitbok dessutom öka än mer för att bidra till lösningen klimatsmarta transporter.

Med hänsyn till den tekniska standard som tillhandahålls med nuvarande anslagsnivå för Inlandsbanan, jämfört med E45, kan man till och med hävda att järnvägstransporter är överprissatta i hänseende till sina banavgifter.

Med vänlig hälsning



Christel Wiman

VD Branschföreningen Tågoperatörerna