

Till: Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet

För kännedom
Näringsdepartementet

Handläggare
Mats Portinson
070-3245011

Datum
2022-02-25

Vår beteckning
DIA11625

Inlandsbanan AB yttrande för Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

1. Inledande bakgrund

Förslaget till nationell plan sammanfaller med att regeringen har lagt fram proposition 2021/22:83 varigenom det s k fjärde järnvägspaketet införlivas i svensk rätt. Detta yttrande ska läsas mot bakgrund av förslaget till ny järnvägsmarknadslag som föreslås träda i kraft 1 juli 2022, och särskilt de regler som ska säkerställa en infrastrukturförvaltares oberoende.

Trafikverket har på uppdrag av regeringen genomfört en bristanalys för Inlandsbanan vilken var klar i maj 2021. Inlandsbanan AB har genom projektet Inlandslänken genomfört en mängd tekniska utredningar samt en fördjupad samhällsekonomisk analys (SEB) vilken också har överlämnats i maj 2021 till Infrastrukturdepartementet. IBAB har sedan tidigare lämnat en mängd handlingar enligt bilageförteckningen till departementet som också utgör en del av detta yttrande.

Trafikverket och IBAB är överens om att dagens undermåliga status och med accelererande brister för Inlandsbanan nu kräver ett ställningstagande av ägaren svenska staten avseende Inlandsbanans framtida status och roll i transportsystemet.

Trafikverket och IBAB är också överens om att det inte är Trafikverkets sak att föreslå åtgärder i en annan infrastrukturförvaltares järnvägsanläggning. Detta är förklaringen till att det i det föreliggande förslaget till nationell plan för infrastrukturplanen inte föreligger några förslag till åtgärder för Inlandsbanan eller justering av föreliggande drift- och underhållsbidrag. Det är infrastrukturförvaltaren IBAB som enligt avtalet med svenska staten ska föreslå sådana åtgärder och så har även skett vilket upprepas i detta remissyttrande.



2. Ökat drift- och underhållsbidrag

Yttrande

IBAB hemställer att nuvarande årliga drift- och underhållsbidrag på 150 mnkr höjs till 225 mnkr från och med 2022 och att dessa medel hanteras inom ramen för beslutet av den nationella planen för infrastruktur. IBAB hemställer också om att bidraget härvid framgent årligen indexuppräknas med KPI-KS och utifrån prisläge 2021.

Dagens Inlandsbana har dels en stor underhållsskuld (se underbilaga 5) föranlett av otillräckliga statliga drift- och underhållsbidrag under lång tid, dels ett kraftigt växande antal säkerhetsfel vilket leder till hastighetsnedsättningar även över tid. Eftersom dagens bidrag är otillräckligt för att åtgärda samtliga dessa fel kan IBAB komma att bli tvungna att nedprioritera delar av banan som då inte kommer att vara trafikerbara.

För att kunna genomföra erforderligt drift och underhåll med målet att kunna vidmakthålla dagens standard enligt de användarorienterade prestandamålen anser IBAB att drift- och underhållsbidraget ska höjas till den nivå för kostnader som föreligger enligt ASEK 7 och motsvarande bantyp 5 som Trafikverket förvaltar. Denna nivå tillämpad på Inlandsbanans längd ger summan 225 mnkr.

För att värdesäkra drift- och underhållsbidraget över planperioden anser IBAB att bidraget också årligen ska indexuppräknas för att undvika dagens situation där värdet av drift- och underhållsbidraget årligen urholkas genom inflation och indexuppräkning inom ramen för gällande entreprenadkontrakt. Index KPI-KS ska härvid användas för uppräkning av IBAB drift- och underhållsanslag i likhet med den princip som staten använder för uppräkning av Trafikverkets underhållsanslag. Index KPI-KS ger en uppräkning med ca 2 % per år vilket ska jämföras med det irrelevanta index för utvecklingsanslaget som staten använt för budgetåret 2022 vilket gav IBAB en uppräkning med ca 0,5 % av det årliga bidraget.

3. Rustning av Inlandsbanan

Yttrande

Om Inlandsbanan ska ha en framtida funktion i transportsystemet krävs avsevärda reinvesteringar och ägaren staten bör ta ställning i denna fråga under 2022 och kommunicera ett ställningstagande till IBAB och bolagets 19 ägarkommuner. När staten tagit ställning emotser IBAB en snar dialog med vår avtalspart svenska staten i denna fråga.

Hur en rustning av Inlandsbanan ska finansieras är en statlig fråga. Härvid föreligger följande alternativ som IBAB ser det:

- A. Finansiering genom anslag/reinvesteringsbidrag inom den nationella planens ekonomiska ram.
- B. Lånefinansiering och höjda trafikavgifter enligt TRV:s förslag för finansiering av nya åtgärder på Malmbanan. En finansiering utanför den nationella planens ekonomiska ram.
- C. Projektfinansiering enligt IBAB finansieringsmodell med villkorlån från staten, vissa mindre anslag/bidrag inom den nationella planens ekonomiska ram, och resterande genom IBAB banklån.

45

För att klara nuvarande regional trafik på Inlandsbanan och banans nuvarande roll för omledning i norra Sverige krävs att dagens stora underhållsskuld för sliprar åtgärdas liksom att spårbyte sker av 220 spårkm med för klena 34 kg räler. Ett framtida förhöjt drift- och underhållsbidrag är inte tillräckligt för att åtgärda dessa brister utan särskilda medel – reinvesteringsbidrag – krävs, dock är det tveksamt att en större nytta erhålls utöver att dagens funktion vidmakthålls över tid.

För att Inlandsbanan ska vara attraktiv i framtiden för att transportera stora kontinuerliga godsvolymer krävs att banan totalrustas till svensk normalstandard (Stax 22,5 ton 8 tonmeter = D4) med helsvetsad räl på betongslipers samt förlängning av nuvarande mötesstationer med mötesspår som klarar minst 750 m långa tåg. Rustningen medger också en avsevärd hastighetshöjning (Sth 100 för lokdragna tåg och Sth 140 för motorvagnar) vilket ökar tågkapaciteten radikalt jämfört med vad dagens låga hastigheter medger. Standarden D4 innebär också att godståg med höga punktlaster såsom till exempel Stålpendeln kan trafikera anläggningen. En rustning kan ske etappvis utifrån hur kommande trafikala behov utvecklas.

En satsning på framtida godstrafik på Inlandsbanan skapar också goda möjligheter till en återupprättad persontrafik som bidrar till såväl regionförstoring med arbetspendling som hållbara resor till gagn för besöksnäringen i Norrlands inland och fjälltrakter.

IBAB projekt för att rusta Inlandsbanan (Mora-Gällivare) är ett moget projekt genom de omfattande förberedelser och tekniska utredningar som IBAB låtit göra liksom den bristanalys som Trafikverket utfört på uppdrag av regeringen. IBAB samhällsekonomiska analys visar på en stor positiv samhällsnytta för investeringen som beräknas till 9 500 mnkr i prisläge 2021.

Inga särskilda miljötillstånd krävs eftersom åtgärderna är att betrakta som åtgärdande av eftersatt underhåll för återställande av banans tekniska status. Projektet bygger på känd teknik och är inte tekniskt avancerat utan utmaningen är den logistik som krävs för att producera och transportera oerhört stora materialmängder in och ut från banan.

Mot ovanstående bakgrund är IBAB uppfattning att en rustning kan komma till stånd snabbt efter ett beslut samt genomföras kostnadseffektivt eftersom banan avses stängas för tidtabellstrafik under byggtiden. Ett tidsmässigt exempel är att ett beslut om start 2022 följs av förberedande arbeten och därefter ban- och signalarbeten med trafikstart 2027 och efterarbeten med miljöåtgärder fram till 2029. IBAB ser inget annat järnvägsprojekt i Sverige som kan leverera kapacitet så snabbt och som tidsmässigt harmonierar så väl med industrins utveckling i norr och de behov i det samlade transportsystemet som denna utveckling har skapat.



4. Påverkan av Inlandsbanan för transportsystemet

Yttrande

IBAB ser konsekvenser som motiverar en rustning av Inlandsbanan som bör beaktas av ägaren staten. Trafikverket har bekräftat att konsekvenserna för järnvägstransportsystemet av kommande industrietableringar i norr inte beaktats i förslaget till nationell plan för infrastruktur. Utöver kommande välkända industrisatsningar i Norrbotten finns också planer för etableringar i anslutning till Inlandsbanan. Till exempel innebär ett framtida brytningstillstånd för Kallakgruvan i Jokkmokk att upp till 4,2 miljoner ton järnmalmprodukter årligen ska transporteras på Inlandsbanan och vidare till avnämare. Likaså finns det starka indikationer på att energitillgången inte kommer att vara tillräcklig för de stora industrietableringarna. Tillverkning av vätgas i Norrlands inland och transport av ca 200 000 ton vätgas på Inlandsbanan skulle kunna vara en snabb lösning för att lagra och överföra energi till områden som saknar motsvarande förutsättningar.

Det finns en direkt koppling mellan tillgång till konkurrenskraftig energi och industrins utveckling i Sverige. Satta klimatmål övergår nu i konkreta investeringar för omställning med flera banbrytande exempel som bevis på en förnyad industriell utveckling i Sverige. Företag som LKAB, SSAB, Hybrit, H2GS, Northvolt, Volvo med flera visar vägen för en omställning med investeringsnivåer som saknar motstycke i modern tid. Behovet av effektiv infrastruktur för hållbara transporter av insatsvaror och färdiga produkter är stort och infrastrukturen behöver skyndsamt förstärkas för att inte stoppa den avgörande utvecklingen i kampen mot klockan för klimatet.

IBAB ser sig kunna ha en avgörande roll i industrins och transportsektorns omställning i Sverige. I samarbetet med ledande företag inom gruv- och stålindustrin och olika energiföretag konstateras att en moderniserad Inlandsbana med anslutande tvärbanor utgör ett viktigt kapacitetstillskott med nödvändiga avlastande effekter för att få ett fungerande transportsystem i norra Sverige. Järnmalm, kalk, timmer, livsmedel, avfall och vätgas är exempel på gods som behöver få nytt utrymme jämfört med vad systemet kan erbjuda i dag. För att möta industrins ökade behov har IBAB börjat teckna sk kapacitetsavtal med industriföretag som behöver försäkra sig om tillgång till gröna transporter i stora volymer och under lång tid. Avtalen är villkorade av att Inlandsbanan upprustas för att uppnå erforderlig kapacitet och miljövinster.

Trafikverket har i sitt förslag på nationell plan för kommande 12 åren konstaterat att utöver redan beslutade projekt finns ytterligare behov som dock inte ryms inom budgeten för planen. Nyetableringar inom gruvindustrin, fossilfri gödselproduktion och betydligt större transportbehov av sjömat från Nordnorge genom Sverige samt tidigareläggning av SSAB:s expansion är exempel på aktörer och behov som inte är analyserade och planerade för i Trafikverkets förslag till nationell plan. I det här sammanhanget är Inlandsbanan en outnyttjad resurs som staten kan välja att aktivera för att få ut full effekt i en redan befintlig anläggning och proaktivt möta upp det nu tillkommande behovet.

En upprustad Inlandsbana kommer inte bara bidra med ett avsevärt kapacitetstillskott utan här finns också möjlighet att utveckla en grön godskorridor. I svenska inlandet finns troligen Europas bästa förutsättningar för produktion av förnyelsebar el och grön vätgas.

Elbehovet är stort och växande inte bara i Norrland utan i hela Sverige och Europa samtidigt som vår överföringskapacitet är fortsatt begränsad under lång tid framåt. Inlandsbanan ansluter till vind- och vattenkraft och med hjälp av ett containerbaserat system kan större volymer vätgas lagras och fraktas kostnadseffektivt på järnvägen till och från brukare inom både industri och transporter. Med ett flexibelt system kan hela vårt land få tillgång till grön vätgas även på platser där elkapaciteten inte är tillräcklig för konkurrenskraftig vätgasproduktion. Järnvägen Inlandsbanan med angränsande tvärbanor är sammankopplad med vägnätet och våra hamnar vilket ger goda förutsättningar att distribuera kraften dit vi behöver den och när vi behöver den, såväl i Sverige som på export till andra länder.

För att producera stora volymer grön vätgas krävs tillgång på konkurrenskraftig förnyelsebar el. Med hjälp av effektiv lagring och distribution via containers på Inlandsbanan med tvärbanor kan vindkraften balanseras och på så sätt motivera investeringar som annars inte går att få avsättning för. Inlandsbanan kan fungera som ett svenskt Nord Stream för grön vätgas med den skillnaden att vätgasen kan fraktas i alla väderstreck anpassat efter behov och efterfrågan. Klimatnyttan med en upprustad Inlandsbana är omfattande. Dels genom att tyngre vägtransporter flyttas över på en vätgasdriven Inlandsbanan med tvärbanor, dels som vätgasdistributör till andra brukare i Sverige som ersätter fossila bränslen i förbränningsmotorer och industriella processer. Den potential som Inlandsbanan kan bidra med att sänka Sveriges totala koldioxidutsläpp från dagens nivåer, är unik och fullt realistiskt att förverkliga i närtid.

4.1 Påverkan på möjligheten till snabb ökning av elproduktion i inlandet

I det norrländska inlandet finns troligen Europas bästa förutsättningar för en omfattande ökning av landbaserad produktion av förnybar el. Befintliga region och stamnät är emellertid primärt dimensionerade för överföring av vattenkraftbaserad el till konsumtionsområdena. En omfattande utbyggnad av vindkraft kräver därför kraftig utbyggnad av region och stamnät om kraften ska föras till avlägsna anläggningar för elektrolys och annan elförbrukning. Investeringarna är kapitalkrävande och tidskrävande. Många nät måste dimensioneras för max effekt medan medeleffekten är c:a 1/3 av den. Kostnaden för transformering, transitering och systembalansering av el från inlandet till andra förbrukningspunkter är hög.

Ett alternativ är att placera elektrolysörer i nära anslutning till vindparkerna. Anläggningarna får då en stabiliserande effekt på den nationella elbalansen och behovet av utbyggnad av nät för transitering minskas materiellt. För att transportera vätgasen och vidareförädlade produkter till marknaden krävs goda förutsättningar för transport. Inlandsbanan går genom många av de områden som har goda förutsättningar för vindkraft. Transportkostnaderna för vätgas på järnväg till t.ex. Mellansverige är mycket konkurrenskraftiga jämfört med kostnaderna för överföring av motsvarande mängd el.

Genom att vidareförädlingen av elen sker lokalt i inlandet gynnas utvecklingen av inlandskommunerna, vilket även kan påverka acceptansen för utbyggnad av vindkraften. Väsentliga besparingar kan göras på kostnad och markanvändning för nätutbyggnad.



Slutligen: Till skillnad från framtida kraftledningarna finns Inlandsbanan redan. Den behöver inte projekteras eller genomgå omfattande tillståndsprövning. Inlandsbanan behöver bara rustas till svensk normalstandard.

4.2 Påverkan på skandinaviska transportflöden

Det finns ingen nationell norsk järnvägsförbindelse mellan södra och norra Norge utan merparten av konsumentvaruförsörjningen för Nordnorge och sjömatproduktionen från Nordnorge går på hårt belastade järnvägar genom Sverige. Vidare så föreligger omfattande transittrafik med lastbil genom Sverige. Mot bakgrund av den uppenbara kapacitetsbristen på aktuella banor finns en omfattande osäkerhet bland norska transportörer om man kan våga utgå från att man kan få framtida tilldelning av järnvägskapacitet för transittrafik, eller om man ska förlita sig på lastbil genom Sverige.

En rustad Inlandsbana är ur ett samhällsekonomiskt och klimatmässigt perspektiv uppenbart överlägset alternativa transportalternativ. Detta framför allt för Norge men även för Skandinavien som helhet. Det tydliga hindret är landsgränsen och därmed följande ansvarsfördelning för infrastruktur. Det finns goda anledningar att, i enlighet med Nordiska rådets rekommendationer, beakta den skandinaviska nyttan av Inlandsbanan.

4.3 Påverkan på dagens stambanor i norra Sverige

Trafikverkets kapacitetsutredningar har baserats på förhållandena före de omfattande nya investeringarna i Norr- och Västerbotten. Redan utan dessa investeringar är kapaciteten synnerligen ansträngd på många bandelar. Det är osannolikt att stambanornas kapacitet är tillräcklig för att möta efterfrågan, framför allt på de tider och med den säkerhet och kvalitet som transportörerna efterfrågar. Alternativet blir andra transportformer. Den förväntade godstrafikökningen medför även stora svårigheter att möjliggöra snabbare persontrafik. Dessutom saknas den redundans som är nödvändig för att kostnadseffektivt kunna genomföra underhåll och upprustning av dagens banor.

Med den avlastning Inlandsbanan medför förbättras med måttliga kostnader mycket kraftigt utrymmet för snabb persontrafik på dagens stambanor. Vidare kan underhåll och ombyggnad göras på stambanorna till lägre kostnad och minskad störning genom Inlandsbanans omledningsmöjlighet. En rustning av Inlandsbanan konkurrerar inte med rustning av de norrländska stambanorna utan möjliggör / underlättar sådan upprustning.

5. IBAB övriga synpunkter på förslaget till nationell plan för infrastruktur.

Yttrande

IBAB har i sig inga detaljsynpunkter på innehållet i förslaget till nationell plan för infrastruktur men konstaterar att en satsning på rustning av Inlandsbanan skapar nya ökade trafikflöden som förslaget idag inte beaktar. Exempelvis kommer åtgärder på Dalabanan och tvärbanorna Hoting-Forsmo och Storuman-Hällnäs att behöva analyseras och omvärderas av Trafikverket. Även tillgången till den nedlagda tvärbanan Arvidsjaur-Jörn kan komma att bli vital för nya kommande godstrafikflöden.



6. Sammanfattning

En utebliven satsning på Inlandsbanan i form av höjt drift- och underhållsbidrag och/eller rustning av Inlandsbanan kommer att på kort tid leda till att staten står med en järnvägsanläggning utan något större värde för staten, bolagets ägare, nuvarande eller framtida transportkunder.

En rustning av Inlandsbanan är enligt IBAB uppfattning inte en konkurrent till Trafikverkets projekt utan en möjliggörare för att snabba upp tidplanerna för åtgärder i Trafikverkets anläggning genom den kapacitet en rustad Inlandsbana kan tillföra på väldigt kort tid om erforderliga resurser tilldelas. Här bör även den skandinaviska nyttan av en rustad Inlandsbana beaktas.

IBAB har genom djupgående analyser av data kunnat visa på en positiv samhällsekonomisk bärkraft i ett projekt för en total upprustning av Inlandsbanan, vilket vi redovisat till staten. Med den modell för finansiering av denna upprustning som IBAB tagit fram blir svenska statens bidrag begränsat (under 2,7 miljarder SEK) och svenska staten erhåller som ägare hela värdet av en sådan upprustning.

Östersund 2020-02-25


Katarina Nyberg Finn
Styrelseordförande


Otto Nilsson
VD

Bilagor

- Inlandsbanan AB äskande om bidrag för drift- och underhåll, reinvestering och investering daterad 2021-12-01.
- Inlandsbanan AB komplettering till äskande om bidrag för drift- och underhåll, reinvestering och investering daterad 2021-12-10.

Underbilagor

- Bilaga 1 IBAB kostnader drift- och underhåll jämförelsealternativ (JA)
- Bilaga 2 IBAB pm finansiering reinvestering & investering totalrustning (UA)
- Bilaga 3 IBAB projektsammanfattning totalrustning 2019-02-15
- Bilaga 4 IBAB verksamhetsplan infrastruktur 2021-11-17
- Bilaga 5 IBAB pm eftersatt underhåll - underhållsskuld Inlandsbanan