

Den 15 april 2024

Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet

Remissyttrande på Trafikverkets inriktningsplan för infrastrukturen 2026 - 2037

Inlandsbanan har under många år varit underfinansierad vilket medfört att nödvändiga underhållsåtgärder inte kunnat genomföras.

Det är ett förändrat allvarligt omvärldsläge med pågående krig i Europa. Det pågår en mycket omfattande expansion av industrin i landets norra delar med en tung industri som verkar inom den gröna omställningen. Sverige bygger igen upp sitt totalförsvaret och nu är landet även medlem i NATO. Alla dessa förändringar kommer att öka efterfrågan på transportlösningar på järnväg.

För att möta efterfrågan på mer järnvägskapacitet i Sverige och som dessutom är robust och resillient behöver följande åtgärder vidtagas på Inlandsbanan.

Det som nedan presenteras avser att förstärka underhållet, genomföra reinvesteringar och i ringa omfattning genomföra investeringar till nuvarande banstandard. IBAB har även en plan för en totalupprustning för hela sträckan Mora-Gällivare till en högre banstandard som benämns Inlandslänken. Den investeringen beräknas till 11,5 miljarder.

Åtgärder Mora-Gällivare

Inlandsbanans sträckning Mora-Gällivare sammanlagt 105 000, km.

Huvuddelen av Sveriges järnvägsnät tillåter en axellast om 22,5 ton, så även tvärbanorna som ansluter till Inlandsbanan. Axellasten på huvuddelen av Inlandsbanan är 22,5 ton bortsett från sträckan Arvidsjaur-Gällivare som endast har 20 ton. På sträckan Sveg-Brunflo råder 22,5 tons axellast men rälskvalitén är i huvudsak av en klen och mycket gammal årgång av typen SJ 34 kg/m. Den klena rälskvalitén gör att godstågen måste hålla en mycket låg hastighet. Konsekvenserna av den undermåliga rältypen är även att det inte längre går att få tag i reservdelar till räl av typen SJ 34. På Sträckan Brunflo-Sveg består 120 km spår av rälstypen SJ 34.

En annan stor brist är även slipersbeståndet på sträckan. IBAB bedömer att ca 500 000 träsliprar snarast behöver bytas på Inlandsbanan till en åtgärds kostnad på ca 500 miljoner kronor. Till det tillkommer även ballastkomplettering, spårriktning samt bro- och

trumåtgärder. Ett rälsbyte till nya skarvspår enligt gällande föreskrifter skulle innebära en åtgärds kostnad på cirka på ca 1 miljard kronor för hela banan, med tillämpning av Trafikverkets schablonvärden. Rälsbytet avser byte till modell SJ 50.

Utöver detta finns ett stort behov av utökade driftplatser med mötesmöjlighet för tåg upp mot 750 meter. Redan vid en måttlig trafikökning uppstår flaskhalsar då moderna godståg normalt har en längd av ca 630 meter. Det finns behov av minst 6 stycken förlängda driftplatser. Ombyggnaderna beräknas kosta ca 50 miljoner kronor styck.

Sammanfattning av åtgärder som behöver genomföras på kort sikt.

- För att vidmakthålla samt klara en ringa ökad trafik behöver räls bytas på 120 km av banan Brunflo-Sveg.
- 500 000 slipers behöver snarat bytas på Sträckan Mora-Gällivare.
- Trumåtgärder, ballastkomplettering och spårriktning Mora-Gällivare.
- 6 förlängda driftplatser (mötesstation) På sträckan Mora-Gällivare.

Sammanställning

Rälsbyte Brunflo-Sveg	425 miljoner kr
Slipersbyte Mora-Gällivare	500 miljoner kr
Förlängning driftplatser x 6	300 miljoner kr
Bärighetshöjning till 22,5 Största tillåtna	
Axellast Arvidsjaur-Gällivare	600 miljoner kr
Summa:	1 825 miljoner kr

Kostnaderna utgår från kostnadsläge 2020.

Med vänliga hälsningar

Otto Nilsson
Vd Inlandsbanan AB