

#Inlandsbanan





- 11 % av järnvägen i Sverige, ägs av staten
- 107 mil Mora – Gällivare, ej elektrificerad
- Förvaltas sedan 1993 av Inlandsbanan AB (IBAB)
- IBAB ägs av alla 19 kommuner från Gällivare ner till Kristinehamn
- Ägardirektiv
 - tillväxt i inlandet
 - bidra till att nå uppsatta miljömål

- 11 % av järnvägen i Sverige, ägs av staten
- 107 mil Mora – Gällivare, ej elektrificerad
- Förvaltas sedan 1993 av Inlandsbanan AB (IBAB)
- IBAB ägs av alla 19 kommuner från Gällivare ner till Kristinehamn
- Ägardirektiv
 - tillväxt i inlandet
 - bidra till att nå uppsatta miljömål

Det er fullt på jernbanen gjennom Sverige



SvD NÄRINGS LIV

Nyheter Näringsliv Kultur Ledare Debatt Tidningen

Trafikverkets chef: Får säga nej till fler tåg 2020



Lena Erixon, generaldirektör för Trafikverket, kan få sätta stopp för nya tåg. Foto: Tomas Oneborg

Ingen plats kvar på spåren – oväntat dyra samt försenade infrastrukturprojekt. Detta innebär att Trafikverket kommer få säga nej till fler tåg nästa år, varnar myndighetschefen Lena Erixon.

Tågresandet har ökat snabbt. Från millennieskiftet handlar det närmast om en fördubbling. Framför allt är det de lokala och regionala tågresorna som ökar. Och här väger pendeltågen i Stockholm, Pågatågen i Skåne, Västtrafiken och Östgötatrafiken tungt.

– Det är inte trångt i hela systemet. Men vid vissa tider och på vissa platser har vi svårt att tillgodose behovet. Vi kan inte släppa på fler tåg helt enkelt, säger Lena Erixon, generaldirektör för Trafikverket.

Problemen finns framför allt kring de tre storstäderna men även på linjerna mellan dem. För godstrafiken är Hallsberg en flaskhals.

Trycket lär knappast minska framöver heller. För det köps in fler regionaltåg som behöver få plats samtidigt som SJ beställt nya tåg och nya bolag som Flixtain kommer in.

– Fortsätter ökningen under 2021 kommer kapacitetsbristen att slå bredare, säger Lena Erixon.

Uppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala transporter

Mats Åkerfeldt och Anna Kruttsen



Operatörssidan säger

”Allt gods som går att lägga i en container, bil och släp eller på en trailer går att flytta till järnvägen om rätt förutsättningar finns.

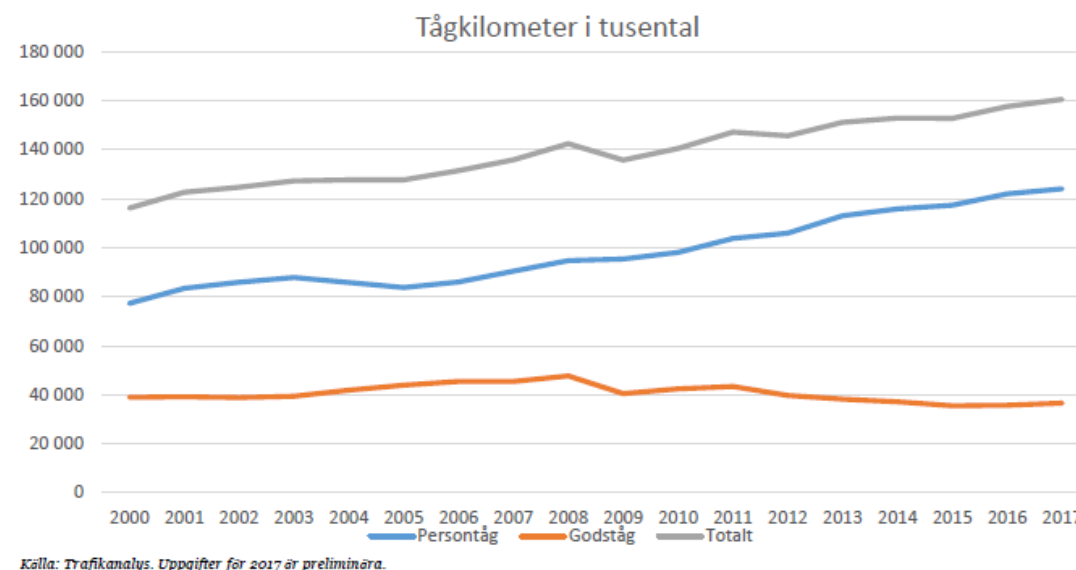
EU-trailrar som oftast har komplett last till samma ställe är till sin konstruktion ganska standardiserade och alla kan i princip ställas på en järnvägsvagn.

Inrikestrafiken är lite mer komplex. Rena linjeåkare kan klara att konvertera sitt gods till järnväg, vilket det finns fler exempel på. Dock måste långsiktigheten och kvaliteten möta det behov som finns, annars lämnar ytterst varuägarna den intermodala järnvägslösningen”

Godstrafiken trängs undan av persontrafiken



- Överflyttning av gods från väg till järnväg är en nödvändig del av klimatpolitiken.
- Passagerartrafik är prioriterad, en kraftig ökning väntar. Vad händer med inrikesflyget post Corona?
- Punktlighet: Gods på järnväg försenade 26,8 % av leveranserna.
- Sårbarhet: För stora delar av norra Sverige finns bara ett spår.
- Överflyttningen av gods sker i verkligheten från järnväg till väg.
- Ökade CO2-utsläpp från transportsektorn. Fler trafikolyckor till följd av ökad lastbilstrafik.



och det blir ännu sämre...



Kapacitetsbegränsningar Bas 2040

- Citybanan och norra delen av Grödingebanan
- Göteborg – Kungsbacka och stor del Göteborg – Laxå
- Södra Skåne inkl bron och Kristianstad – Hässleholm
- Värmlandsbanan och Norge/Vänerbanan Öxnered – Kil.
- Södra stambanan Linköping – Mjölby och Alvesta – Hässleholm.
- I Bergslagen Gävle – Borlänge/Åvesta – Frövi
- Norrlandskusten Söderhamn – Sundsvall – Härnösand
- Luleå – Bastuträsk(Skellefteå)





Upprustning av Inlandsbanan till modern standard

- 113 mil bana Gällivare – Mora inkl tvärbanan Arvidsjaur – Jörn.
- Reinvestering 9,3 mdsek (inkl tvärbanan, löpande penningvärde).
- Inte nybyggnad. Upprustning av existerande bana. 100 års erfarenhet av sträckningen.
- 75 %: ny räls, nya slipers och makadam.
- 14 %: miljö, kommunikations och säkerhetsförbättring
- 8 %: 32 nya eller upprustade driftplatser (stationer)
- Inga nya tunnlar, broar eller markinlösen för banan
- Ny bana i drift 2026. Omfattande förberedelser är redan genomförda. Byggnationen startar Q3 2021.
- Inga störningar på nuvarande stambanor under byggnationstiden



Inlandsbanan - en prioriterad godskorridor utan utsläpp



Summan av olika nyttor motiverar en total upprustning av Inlandsbanan

- Skapar **kapacitet** för gods och persontrafik i transportsystemet – mycket järnväg för pengarna;
 - Nationellt
 - Skandinaviskt
 - Regionalt, inlandet
 - Regionalt, norrlandskusten
- **Redundans skapar robusthet** – attraherar **kapital**
 - Exportindustrin behöver tillförlitliga transporter, NU
 - Varuägarna investerar i trygga transportsystem
 - Riskminimering
- **Överflyttning** - förutsättning för **klimatmålen**
 - Lastbilstransporter till järnväg, både inlandet och E4
 - Energiöverskott ökar industrins konkurrenskraft
 - Modern miljöteknik – en miljönation i världsklass - permanent världsutställning



Skandinavisk godsnytt

- Transporterna mellan norra och södra Norge går på lastbil eller på svenska järnvägar via Stambanorna.
- Via Inlandsbanan går det snabbare! Flera timmar kortare körtid med långsiktigt säkrad kapacitet. Värdeinsparning på fisk motsvarar ca 30 mnsek per timme.
- Kraftig historisk ökning av transittrafik på järnväg genom Sverige tränger undan lokal godstrafik.
- 15 000 lastbilstransporter fisk genom Sverige idag. Potential för överflyttning.
- Norsk samhällsnytta mycket stor.



Inlandsbanan tillför erforderlig kapacitet



Kapacitetsutnyttjande 2017
maxperiod 2 timmar

- Högt
- Medel
- Lågt
- Banan avstängd för arbete



7 miljarder bruttotonkilometer

> prognosen för norskt godstransportarbete till 2030

Modern miljöteknik - världsutställning



- Fokus på bränsleceller – hydrogen för driften
- Lagom pilotprojekt för drift
- Hydrogen från överskottsenergi i förnyelsebarenergi, ie vindkraft och solkraft
- Modern sensorteknik för effektivt förebyggande underhåll och för att minska vilt och ren-olyckor



Inlandsbanan - en prioriterad godskorridor utan utsläpp



Statkraft satsar på grön vätgas – fokus industri och transport

Europa's största producent av förnyelsebar energi

Vätgas produkter kan **ersätta fossila bränslen** för färjor, längre marina oversea transporter, tunga transporter och bygg- och anläggningsplatser



Med **lagringskapacitet som är avsevärt högre än batterier**, kan vätgas spela en avgörande roll i det framtida energisystemet



Inom vissa industrisegment kan **vätgas ersätta kol, gasol, naturgas** och produceras **biobränslen, e-bränslen och gröna kemikalier**

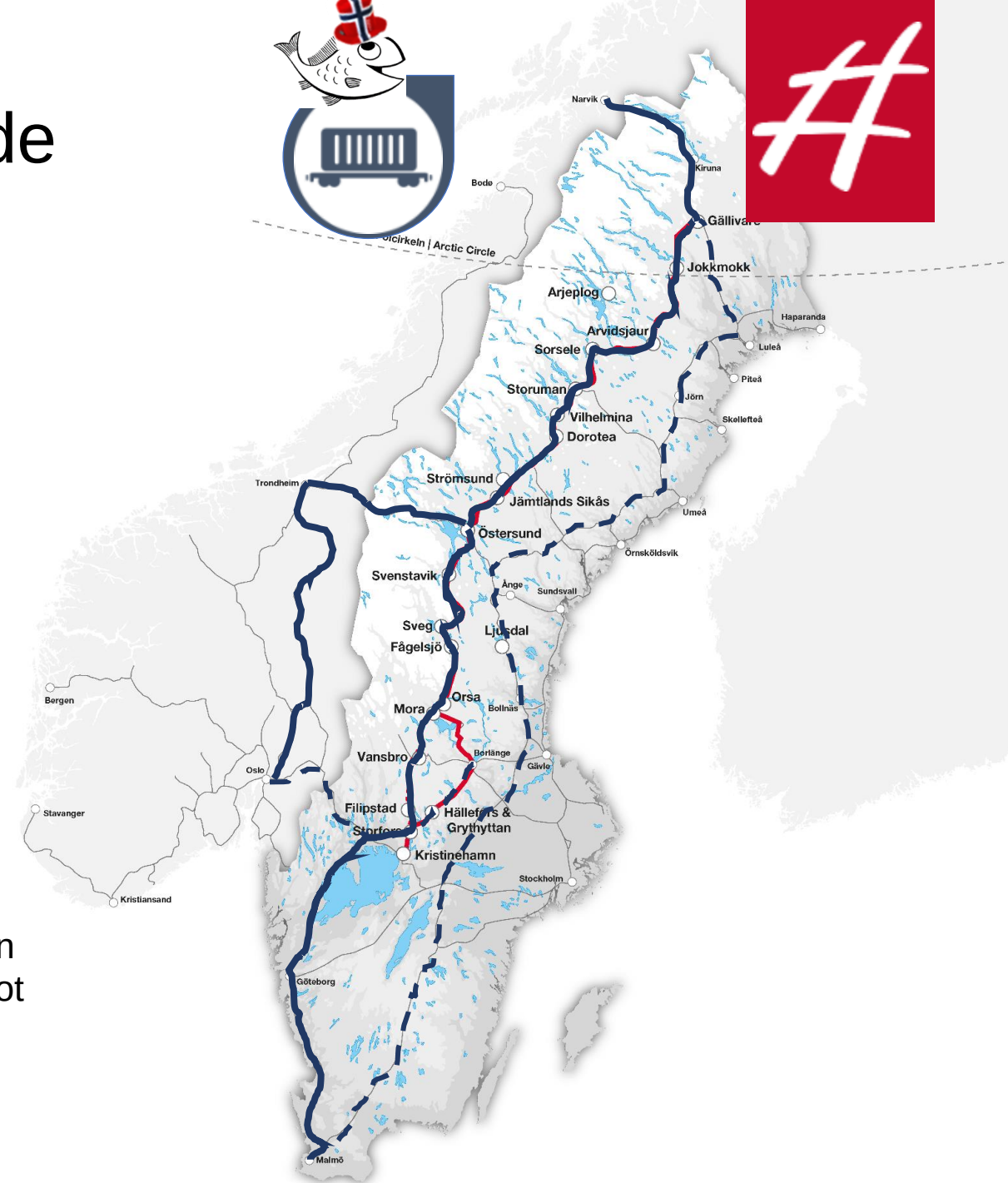


Inlandsbanans unika erbjudande

Till skillnad från den andre infrastrukturförvaltaren har Inlandsbanan möjlighet att erbjuda följande:

- Långa ramavtal 10-15 år
- Utformning av infrastruktur för att passa nyckelkunder
- Utformning av prioriteringsregler som gynnar godstransporter
- Överblickbar prismodell
- Minimal risk för överbelastad järnväg
- Minimalt behov av underhåll under lång tid
- Frånvaro av kontaktledning = minimal risk för störning
- Förståelse för godstransportkunders särskilda behov
- Robusthet i systemet – störningskänslighet minimal i dedikerad järnväg

Ovanstående gör det möjligt att skräddarsy infrastruktur för stora och störningskänsliga godskunders behov. Ingen annan infrastrukturförvaltare i Sverige har möjlighet att erbjuda något liknande.



Tack!



Inlandsbanan - en prioriterad godskorridor utan utsläpp