



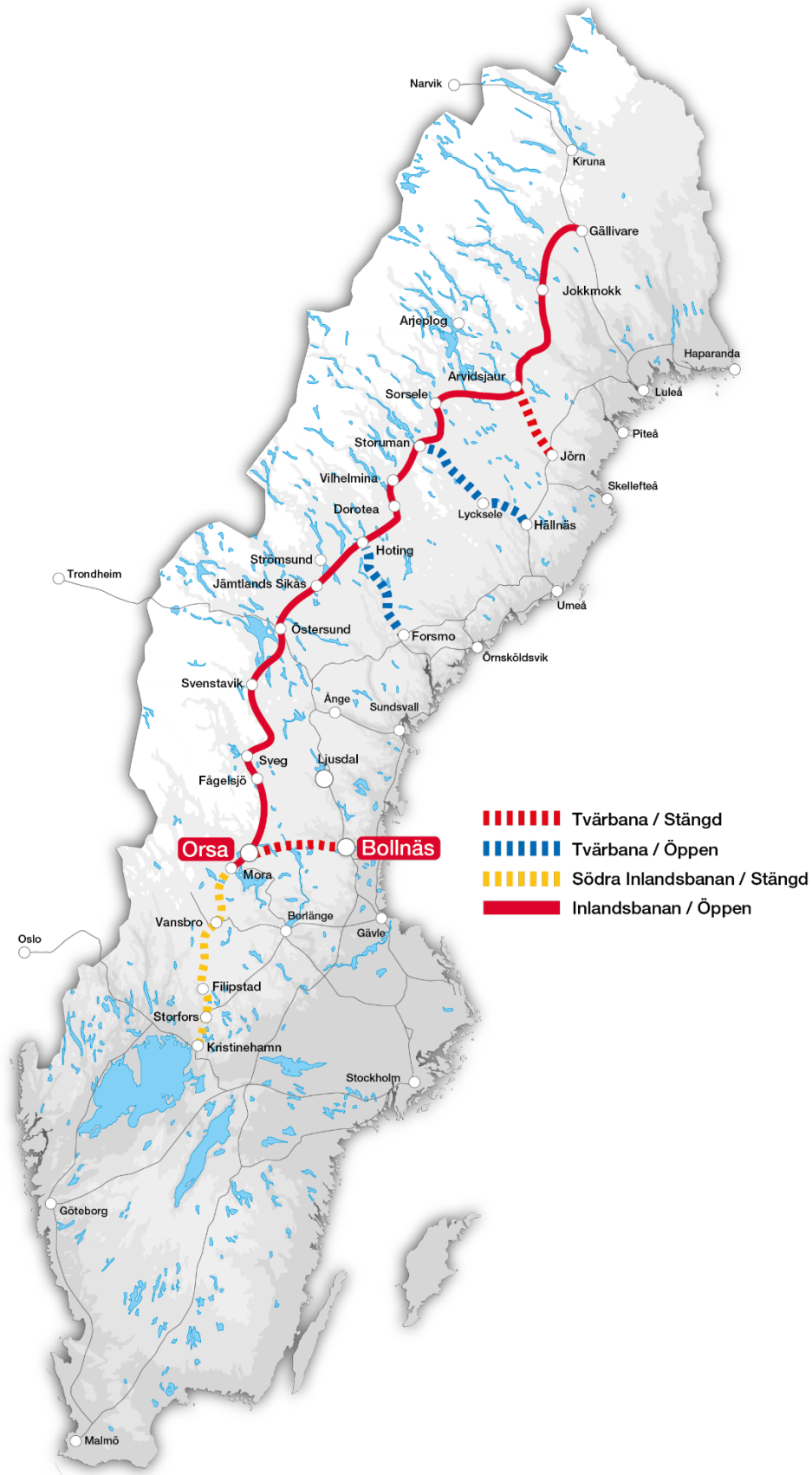
Orsa-Bollnäsbanan

SLUTRAPPORT

HANNA FALKESTRÖM OCH KARIN FALKESTRÖM

Innehåll

Inledning.....	3
Definitioner	3
1. Förutsättningarna för ett återöppnande	4
1.1 Nuläge och önskat läge	4
1.2 Banans roll för det regionala näringslivets utveckling.....	5
1.3 Banans roll i Sveriges infrastruktur.....	5
1.4 Styrningen och finansieringen av svensk infrastruktur	8
2. Kostnadsbedömning av upprustning till godstrafikstandard.....	11
3. Kapacitetsbedömning för Orsa-Bollnäsbanan.....	12
4. Slutsatser och rekommendationer för det fortsatta arbetet.....	13
4.1 Hinder på grund av bristande underlag	13
4.2 Parallella utredningar pågår om värdet av Sveriges järnvägsnät	13
4.3 Alternativa finansieringsmöjligheter	14
4.4 Effektiv förvaltning	14
4.5 Aktörssamverkan för ökad handlingskraft	15
4.6 Vässade argument för småskaliga lösningar	15
4.7 Omvärldsbevakning för att vara relevant	15
4.8 Framdrift kräver struktur, strategi och samarbetskultur	15
Bilaga 1	17



Inlandsbanan Mora-Gällivare med tvärbanor och södra del.

Bild: Inlandsbanan AB

Inledning

I denna sista av förstudiens fyra rapporter sammanfattar vi de insikter som analysen av förutsättningarna att återöppna Orsa-Bollnäsbanan har gett. Vi ger också förslag kring vägval framåt. Vårt uppdrag har varit att ta fram ett faktabaserat underlag som kan användas i samband med planering och beslut av insatser som bidrar till medborgarnas och samhällets nytta.

Förstudiens fokus har varit att kartlägga förutsättningarna för att upprusta banan till en standard som möter varuägares, infrastrukturhållares och Försvarsmaktens behov och förväntningar. I kartläggningen har vi intervjuat representanter från näringslivet, branschorganisationer och Försvarsmakten. Vi har också tagit hjälp av Inlandsbanan AB (IBAB) för att göra en kostnadsuppskattning av en upprustad bana. Dessa underlag, tillsammans med en analys av möjligheter och hinder kopplade till svensk infrastruktur, ligger till grund för våra rekommendationer om vägval framåt.

De överenskomna frågeställningarna som förstudien besvarar är:

1. Hur ser förutsättningar ut för ett återöppnande av banan mellan Orsa och Bollnäs?
2. Vad skulle kostnaden bli för ett återöppnande?
3. Vilken kapacitet skulle finnas för gods vid ett återöppnande?
4. Vilket är förslaget för det fortsatta arbetet?

Förstudien består av följande rapporter:

- Nulägesanalys
- Näringslivets vilja och behov
- Kostnadsanalys
- Slutrapport

Delrapporterna finns att tillgå genom att maila anneli.wallin@orsa.se

Definitioner

Här redogör vi för nyckelbegrepp som vi använder i rapporten.

IBAB: Inlandsbanan AB, ägs av de 19 kommunerna längs Inlandsbanans originalsträcka Gällivare – Kristinehamn.

Inlandsbanan: Järnvägssträckan Inlandsbanan sträcker sig mellan Gällivare och Kristinehamn. Inlandsbanan AB förvaltar sträckan Gällivare – Mora medan Trafikverket förvaltar sträckan Mora – Kristinehamn.

STAX: Största tillåtna axellast

STH: Största tillåtna hastighet

Tvärbana: Järnvägssträckor som går i öst-västlig riktning från Inlandsbanan

1. Förutsättningarna för ett återöppnande

1.1 Nuläge och önskat läge

Orsa-Bollnäsbanan var en fullt fungerande trafikerad bana ända till dess att Trafikverket fattade beslut om att sluta underhålla den 2015. Sedan dess har flera utredningar¹ genomförts för att ta fram underlag om kostnaden för eventuell upprustning. Eftersom utredningarna har utgått från olika förutsättningar och enbart genomfört delvisa okulära besiktningar, saknas det idag ett med verkligheten överensstämmande kostnadsunderlag.

Någon fullständig kapacitetsutredning har inte heller gjorts. Orsakerna är oklarheter kring bland annat ban- och anläggningsförhållanden, möjliga logistiklösningar inklusive terminaler och uppläggningsplatser samt uppgifter om potentiella varuägares nuvarande och prognostiserade transportvolymmer.

Ansvar för att förvalta den 118 km långa bandelen ligger idag på Trafikverket. Undantaget är sträckan Furudal–Orsa, 32 km, som Inlandsbanan AB (IBAB) förvaltar och bedriver begränsad trafik på. I december 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera nuvarande avtalspartsförhållande och gränssnitt mellan staten och IBAB.

I rapporten som Trafikverket presenterade i april 2024, och som nu är ute på remiss, rekommenderar myndigheten att ingen ändring i nuvarande gränssnitt görs utom möjligen att Trafikverket tar över IBAB:s telekomutrustning². Ett övertagande av telekomutrustningen skulle ge Trafikverket en enhetlig och mer effektiv förvaltning av MobiSIR-anläggningen (Trafikverkets egenutvecklade mobiltelefoninät). Såväl IBAB som Försvarsmakten ställer sig bakom Trafikverkets rekommendation. Försvarsmakten förespråkar en lösning där Inlandsbanan förvaltas av IBAB och där även södra delen av Inlandsbanan mellan Mora och Kristinehamn samt alla fyra tvärbanor ingår.

Utifrån detta ser vi IBAB som en naturlig förvaltare av hela järnvägssträckan Orsa-Bollnäs.

Uppdragsgivande kommuners önskade läge är en återöppnad bana som möjliggör:

- transportlösningar som gynnar såväl näringslivet som medborgarna i regionerna Dalarna och Gävleborg
- kostnadseffektiva och miljömässigt hållbara transporter av råvaror och färdiga produkter
- en hållbar utveckling av den svenska järnvägsinfrastrukturen som står rustad för att möta framtida transportbehov och som gynnar hela landet
- alternativa transportmöjligheter vid trafikstörningar i järnvägssystemet
- ökad tillgänglighet till områden belägna i närheten av banan

¹ Järnvägen Bollnäs-Orsa, den felande länken, Inlandsbanan 2015. Järnvägen Orsa-Bollnäs, sammanfattning av möjliga transporter, förslag på omlastningsplats Furudal, Föreningen Dala-Hälsinglands järnväg. Slutrapport av förstudien järnvägstrafik Orsa-Bollnäs, Näringslivskontoret Orsa kommun, 2008. Banverket 2002-11-08, Beslut stoppad trafik mellan Edsbyn–Furudal, 02-933/TR25. Trafikverket 2015-05-20, Förstag till beslut om upphörande av underhåll av järnvägen (Bollnäs)–Edsbyn (Furudal bandel 251), TRV 2014/21300. Trafikverket, Möjlighetsstudie Järnväg, Kjell Holmqvist, 2022.

² <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/45e7e443c9194cd4bf308c3f36839229/ru-ibab-240412.pdf>

1.2 Banans roll för det regionala näringslivets utveckling

Inom ramen för vårt uppdrag har uppdragsgivaren pekat ut ett antal näringslivsrepresentanter som vi har intervjuat. Vi har också genomfört intervjuer med branschföreträdare, Försvarsmakten och företrädare för hamnarna i Gävle och Söderhamn. Resultatet av intervjuerna och vår omvärldsanalys ger en samstämmig bild av hindrande och främjande faktorer för ett ökat nyttjande av Sveriges järnvägsnät i allmänhet och Orsa-Bollnäsbanan i synnerhet.

Samstämmigheten bland transportköparna i såväl de intervjuer som vi har genomfört som i de rapporter som vi har tagit del av är stor – totalkostnaden för transporten trumfar alla andra faktorer vid val av transportlösning. Det gäller inte minst för lågvärdiga produkter som exempelvis kalk. Idag transporterar intervjuade respondenter kalken med lastbil. De säger samtidigt att järnvägstransporter med fungerande logistiklösningar skulle öppna upp för större marknader, bland annat till stora industriprojekt i norra Sverige.

En viktig parameter för intervjuade transportköpare är möjligheten att enkelt och snabbt få fram ett pris på transporten. Den möjligheten motiverar transportköparna att välja redan upparbetade transportlösningar på väg. Upplevelsen är att lastbilstransporter ger lägre totalkostnad, enklare logistik samt större flexibilitet, pålitlighet och förutsägbarhet än järnvägstransporter.

Vi har respekt för att intervjuade respondenter har svårt att ta ställning till fördelarna med Orsa-Bollnäsbanan då förutsättningarna för terminallösningar inte finns på plats. Även om intervjuade respondenter uttrycker en vilja om att öka andelen järnvägstransporter, inte minst av klimatskäl, betraktar de inte Orsa-Bollnäsbanan som ett konkurrenskraftigt transportalternativ, framför allt inte när det är kritiskt att godset kommer fram i tid. Trots Trafikverkets nya planeringssystem, marknadsanpassad planering av kapacitet (MPK), upplever transportköparna svårigheter med att planera transporter på grund av sena körplaner och omfattande väntetider på mötesstationer. För att järnvägstransporter ska vara ett alternativ förväntar de sig bättre tillförlitlighet, bättre kapacitet, bättre geografisk tillgänglighet och bättre möjligheter att boka ibland tillfälligt uppkomna behov av transporter.

Intervjuade respondenter ser både möjligheter och utmaningar med trafikslagsövergripande, multimodala, transportlösningar. En utmaning är dagens bristande tillgång till planerbara och flexibla logistiklösningar på strategiska noder/hubbar där godset kan lastas av/på/om. Enligt intervjuade branschföreträdare krävs det digitala plattformar som underlättar spårning och planering av transporter för att uppnå smidiga övergångar mellan olika trafikslag.

Vi befarar att transportköparnas incitament att välja järnväg framför väg dessutom har minskat sedan det blev tillåtet att köra 34,5 meter långa lastbilar i Sverige. Med längre lastbilar ökar lastbilstransporternas stordriftsfördelar samtidigt som utsläppen av växthusgaser minskar.

1.3 Banans roll i Sveriges infrastruktur

Underhållet av svenska vägar och järnvägar är eftersatt. Enligt Svenskt Näringsliv kommer underhållsskulden på väg och järnväg att öka till 113 miljarder kronor vid slutet av 2033. Det

är en fördubbling från 2015³. Konsekvenserna av eftersatt underhåll genererar nya kostnader och problem orsakade av bland annat skador, förseningar, hastighets- och bärighetsbegränsningar och omvägar på grund av bristande framkomlighet.

Sveriges transportsystem är alltså redan idag känsligt för störningar, inte minst på grund av bristande underhåll. Klimatförändringar med extremväder som följd kommer att ställa transportsystemet inför ytterligare påfrestningar. Sannolikt kommer totalstoppen i såväl väg- som järnvägsnätet fortsätta att öka till följd av omfattande underhållsåtgärder.

Utvecklingen av Sveriges transportsystem påverkas bland annat av EU:s lagstiftning inom ramen för klimatpaketet Fit for 55⁴. Målet är att minska utsläppen av växthusgaser från transporter med 60 procent till 2050 jämfört med 1990 års nivåer. Exempel på åtgärder för att nå målet är att köra hälften av alla godstransporter över 30 mil med tåg och båt i stället för med lastbil och att köra majoriteten av alla medellånga transporter med tåg⁵.

Idag körs majoriteten av allt gods inom Europa med lastbil⁶. Mer än hälften av alla lastbilstransporter är kortare än 50 kilometer. På Sveriges vägar transporteras varje år 470 miljoner ton gods på lastbilar. Det totala svenska transportarbetet uppgick under år 2022 till 106 miljarder tonkilometer, fördelat på vägtrafik, järnväg, sjöfart och luftfart

Europeiska kommissionen har pekat ut infrastrukturen som en av nio drivkrafter för att utveckla EU:s långsiktiga konkurrenskraft⁷. Det europeiska partnerskapet för järnvägsforskning och innovation, Europe's Rail, strävar efter att leverera ett flexibelt, multimodalt och pålitligt europeiskt järnvägsnät med hög kapacitet baserat på ett gränsöverskridande integrerat system. Strategin för att förbättra kapacitet och säkerhet är längre och tyngre tåg, digitala automatkoppel (i stället för skruvkoppel) samt ökad automatisering och digitalisering. I dagsläget förhindras kombinationslösningar av godstrafik av både kapacitetsbrist på spåren och tekniska och administrativa hinder för de gränsöverskridande transporterna.

För att främja multimodala transportupplägg och överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart testar Sveriges regering ekonomiska incitament i form av miljökompensationer. Ett exempel är möjligheten för redare att ansöka om ”Ekobonus” (2018-2022)⁸. Ytterligare ett exempel är den statliga miljökompensationen till järnvägsföretag som omfattar 550 miljoner kronor per år under perioden 2021-2025⁹. För att effektivisera hantering och omlastning av gods mellan trafikslag satsar regeringen 199 miljoner kronor i investeringsstöd under 2025¹⁰. Stöden går till företag som är en del av den intermodala transportkedjan, exempelvis järnvägsföretag, åkerier, speditörer, hamnar och terminaler.

EU:s klimatpaket innebär justeringar i svensk transportpolitik då lagarna gäller alla EU-länder. Bland annat kommer fler transportslag inom kort att omfattas av EU:s system för

3

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/mdqzmi_rapport_underha_llskuld_webbpdf_1196605.html/Rapport_Underha_llskuld_webb.pdf

⁴ <https://www.consilium.europa.eu/sv/policies/fit-for-55/>

⁵ https://commission.europa.eu/topics/transport_sv

⁶ <https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/transportfakta/utveckling/>

⁷ https://commission.europa.eu/system/files/2023-03/Communication_Long-term-competitiveness.pdf

⁸ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>

⁹ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-godstransporter-pa-jarnvag/>

¹⁰ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/investeringsstod-for-overflyttning-av-gods/>

utsläppshandel¹¹. Ländernas transportsystem ska också integreras i syfte att skapa ett europeiskt järnvägsnät för ett konkurrenskraftigt godstransport- och logistiksystem som är sömlöst, säkert, hållbart och kompatibelt. För att skynda på omställningen pågår forsknings- och utvecklingsprojekt kopplade till delelektrifiering. Syftet med projekten är att utreda möjligheterna med partiell kontaktledning och fordon med bi- och trimodala egenskaper för användning av exempelvis biodiesel, batteri och vätgas.

Idag är nästan 85 procent av det statliga järnvägsnätet elektrifierat med kontaktledning. Trafikverket har på uppdrag av regeringen undersökt förutsättningarna för delelektrifiering på delar av Sveriges oelektrifierade banor¹². I återrapporteringen av uppdraget konstaterar myndigheten att de flesta oelektrifierade banorna har stora underhållsbehov i kombination med låg trafikmängd. Undantagen är Gårdsjö-Håkantorp (Kinnekullebanan) och Kil-Torsby (Fryksdalsbanan) som myndigheten föreslår ska utgöra pilotprojekt för delelektrifiering. Trafikverkets motiv till att inte utreda möjligheten att delelektrifiera fler banor är att det saknas tillräckliga utredningar, att banorna har andra prioriterade behov, att de har för låga trafikmängder eller att det finns lokala organisationer som kan driva fram nya marknader och möjligheter. Trafikverket lyfter även att det är riskfyllt att låsa sig vid ett teknikval mot bakgrund av den snabba teknikutvecklingen.

Såväl politiska beslutsfattare som företrädare för näringslivet har tydliga ambitioner att överföra gods från väg till järnväg och sjöfart. Ett exempel är svensk skogsindustri, som är världens tredje största exportör av skogsindustriprodukter. Skogsindustrins mål är att inte ha några fossila utsläpp 2040. Vägen dit består av förnybara drivmedel, elektrifierade fordon och fler transporter på järnväg¹³. Även andra branscher har liknande ambitioner. För att gå från ord till handling har 23 olika branscher tagit fram färdplaner kring hur de kan stärka sin konkurrenskraft genom att bli fossilfria eller klimatneutrala¹⁴. Detta inom ramen för regeringens initiativ Fossilfritt Sverige.

Trots uttalade politiska ambitioner och statliga stödåtgärder för att överföra gods från väg till järnväg och sjöfart finns det ännu inga dokumenterade effekter¹⁵.

Respondenterna i Omtag svensk järnvägs senaste rapport är överens om att Sveriges handelsberoende kräver ett fungerande transportsystem¹⁶. De är också överens om att regeringens investeringsfokus bör ligga på underhåll snarare än på nybyggnation.

I ett läge där Sveriges och Europas tillväxt, konkurrenskraft och välfärd behöver stärkas spelar en väl fungerande integrerad transportmarknad en nyckelroll. För att säkerställa att det svenska järnvägssystemet kan bidra till den integrerade transportmarknaden behövs det åtgärder inom fyra områden¹⁷:

Underhåll: En satsning på reinvesteringar som eliminerar underhållsskulden inom tio år, samt effektivare underhåll, snabbt genomförande, optimerad omledning av trafik och att låg trafikpåverkan prioriteras.

¹¹ <https://www.transportforetagen.se/prioriterade-fragor/fit-for-55/>

¹² <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1850342/FULLTEXT01.pdf>

¹³ <https://www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/vad-gor-skogsindustrin/transporter/>

¹⁴ <https://fossilfritt Sverige.se/fardplaner/>

¹⁵ <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1721162/FULLTEXT01.pdf>

¹⁶ https://omtag Svenskjarnvag.se/wp-content/uploads/2024/10/klart_spar_final.pdf

¹⁷ https://omtag Svenskjarnvag.se/wp-content/uploads/2024/10/klart_spar_final.pdf

Kapacitet: Investeringar i ökad kapacitet i högt belastade stråk.

Trimningsåtgärder: Ett omfattande program med trimningsåtgärder (åtgärder som bidrar till att användningen av befintligt transportsystem blir mer effektiv, säker och hållbar) som ger effekt på kort och medellång sikt.

Effektivisering: Översyn av järnvägens reglering, planering och administration.

Orsa-Bollnäsbanan förbinder Inlandsbanan med Norra stambanan och är sedan 1927 en del av stadsbanenätet. Historiskt har banan i huvudsak använts för transport av trävaror och andra industriella produkter liksom för persontrafik. Sedan Trafikverkets beslut om att inte längre underhålla banan 2015, betraktas den inte som ett reellt alternativ för vare sig gods- eller persontrafik.

Försvarmakten understryker vikten av att bevara och utveckla Inlandsbanans originalsträckning med tillhörande tvär- och bibanor. En fungerande svensk infrastruktur för transport av bland annat ammunition, soldater, stridsmateriel och fordon kommer att vara avgörande för att Natoländerna ska kunna försvara sina gränser. Banorna med dess nuvarande manuella trafikeringsystem är en fundamental förutsättning under både grundberedskap och höjd beredskap. Försvarmakten lyfter att myndigheten önskar ett större och tydligare inflytande kopplat till Inlandsbanans infrastrukturutveckling¹⁸.

Mot bakgrund av de utmaningar som Sveriges transportsystem har och står inför, ser vi att en upprustad och öppen bana skulle fylla rollen som:

- omlednings- och avlastningsbana, bland annat i samband med störningar på grund av olyckor/avvikelser i planerad trafik på andra banor eller vid planerade upprustningsåtgärder på andra banor
- möjliggörare för sömlösa transportlösningar då banan håller samma standard som övriga europeiska banor
- möjliggörare för att stärka Sveriges rådighet i kris och krig, bland annat tack vare möjligheten att frakta förnödenheter i väst-östlig riktning utan tillgång till elektricitet. Låg teknikgrad och manuell tågklarerung är något som Försvarmakten lyfter som en styrka i situationer med allvarligt störda vitala samhällsfunktioner
- pilotinfrastrukturobjekt när det gäller att testa alternativa finansierings- och organisationsformer av samhällsviktig infrastruktur, bland annat på grund av den relativt låga investeringskostnaden för att upprusta banan.

1.4 Styrningen och finansieringen av svensk infrastruktur

Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av infrastruktur som har en nationell funktion. I ansvaret ingår byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Myndighetens huvuduppdrag är att säkerställa ett transportsystem som fungerar tillförlitligt, säkert och med minimal klimat- och miljöpåverkan. För att analysera och planera trafik och transporter använder Trafikverket sin etablerade fyrstegsprincip för att säkerställa resurseffektivitet¹⁹.

¹⁸ <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/45e7e443c9194cd4bf308c3f36839229/ru-ibab-240412.pdf>

¹⁹ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/>

Aktörer på regional och kommunal nivå ansvarar för infrastruktur som inte har en direkt nationell transportfunktion utan som främst är avsedd att stärka den lokala eller regionala tillgängligheten. Som nationell aktör har Trafikverket ett intresse av att följa utvecklingen av infrastrukturobjekt där ägandet ligger hos annan part.

En intressant, och möjligen filosofisk, fråga är var gränsen går mellan lokala och nationella nyttor när det kommer till finansiering av infrastruktursatsningar. En lägesspecifik investering som initieras för att gynna regional utveckling skulle samtidigt kunna bidra till ekonomisk tillväxt och stärkt konkurrenskraft för Sverige som helhet²⁰. Effekter av investeringen i form av förbättrade möjligheter till gods- och persontransporter kan leda till vidgade produkt- och arbetsmarknader som i sin tur kan öka såväl marknadsmöjligheter som kunskaps spridning och bättre matchningar av arbetskraften.

Hur statens begränsade resurser ska användas och vilka parametrar som ska väga tyngst i finansieringsbesluten är därför en ständig knäckfråga. Inte minst när det gäller infrastruktursatsningar som binder kostnader över lång tid. Vilka investeringsobjekt som ska prioriteras i den nationella transportplanen bedöms utifrån nyttokostnadsanalyser av objektens samhällsekonomiska effekter.

Trafikverket bedömer att det finns ett uppdämt behov av reinvestering och att kostnaderna för att hantera det eftersatta underhållet överstiger gällande driftbidrag²¹. Trafikanalys, som har uppdraget att granska och följa upp Trafikverkets kostnadskontroll, konstaterar att det finns brister i Trafikverkets rutiner och arbetssätt. Det leder till svårigheter att göra kostnadskontroller. Risken är att myndigheten fattar beslut om prioriteringar och åtgärder utan tillräckliga faktaunderlag.

I december 2024 röstade riksdagen ja till regeringens infrastrukturproposition²². Nu fortsätter arbetet med att ta fram den nya nationella planen för transportinfrastruktur som ska gälla 2026–2037. Regeringens infrastrukturproposition föreslår att den ekonomiska ramen höjs med 200 miljarder kronor till 1 171 miljarder kronor. Anslagen till järnvägsunderhåll föreslås öka med 18 procent och till vägunderhåll med 53 procent. Regeringen öppnar för alternativa finansieringsmodeller av samhällsviktig infrastruktur som ett sätt att uppnå bättre kostnadskontroll och ökad produktivitet.

Det ekonomiska nyckeltalet som används för att räkna ut de samhällsekonomiska effekterna är nettoyttokostnadskvot (NNK). Det mäter nuvärdet av nytta minus kostnad per investeringskrona. Att bedöma nyttan av infrastrukturinvesteringar i glesbefolkade områden med jämförelsevis låg ekonomisk aktivitet är minst sagt en utmaning. Planeringen av den svenska transportinfrastrukturen görs i tolvårsplaner som regeringen fastställer.

För att kunna göra en bedömning av nettoyttokostnadskvoten för Orsa-Bollnäsbanan är vår bedömning att det krävs en analys av banans status med uppgifter om bland annat:

- ban- och anläggningskvalitet
- möjliga mötesplatser
- möjlig hastighet och belastning

²⁰ <https://fores.se/wp-content/uploads/2022/04/Lars-Hultkrantz-Infrastruktur-och-tillvaxt-Policy-2022.pdf>

²¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1556287/FULLTEXT01.pdf>

²² <https://www.regeringen.se/contentassets/0c8564476c464dadb711939c039829d9/vagen-till-en-palittlig-transportinfrastruktur--for-att-hela-sverige-ska-fungera-prop.-20242528>

- möjligheten att använda moderna trafikstyrningssystem för automatisering och digitalisering
- standard och kvalitet för signal- och säkerhetssystemen
- standard och kvalitet för broar och annan infrastruktur
- omlastningsmöjligheter
- möjligheten att optimera tidtabeller och använda kapacitetseffektiva tågset
- marknadens efterfrågan på järnvägstransporter
- möjligheterna att bedriva effektiva inspektioner och underhåll

2. Kostnadsbedömning av upprustning till godstrafikstandard

Orsa-Bollnäsbanan är 118 km lång med en ålderstigen ban- och anläggningsstandard. Inom ramen för det här uppdraget har det inte funnits möjlighet att genomföra en fullständig besiktning av ban- och anläggningsstandarden. I stället gav vi IBAB i uppdrag att göra en uppräknig till dagens penningvärde av den kostnadsbedömning som de genomförde 2015. Några kompletterande okulärbesiktningar har inte gjorts.

För att uppnå önskad godstrafikstandard, STAX 22,5 och STH 70 km/h, bedömer IBAB att det krävs ett totalt byte av räler, slipers och ballast. Utgångspunkten är att återanvändning av befintliga material inte är kostnadseffektivt då det skulle innebära omfattande underhållskostnader. Rådande brist på begagnat material på grund av Försvarmaktens uppbyggnad av beredskapslager är ytterligare en faktor som utmanar möjligheten att använda begagnat material.

IBAB:s kostnadsberäkning för en totalupprustning av banan med en uppgradering av räler från 34 kg till 50 kg landar på 746,6 miljoner kronor. Möjliga tillkommande kostnader är kopplade till bland annat upprustning av signalanläggningar och broar liksom till kostnader kopplade till Transportstyrelsens ökade säkerhetskrav vid exempelvis vägövergångar.

Som jämförelse gjorde Trafikverket en kostnadsbedömning 2022 för en upprustning av banan till STAX 22,5 och STH 40-70 km/h. Beräkningen gjordes utifrån att banan enbart skulle användas som beredskapsbana för militära transporter, inte kommersiell trafik. En beredskapsbana syftar till att i huvudsak användas i händelse av kris eller krig för att leda om trafik vid störningar i ordinarie infrastruktur och för att säkra transporter av militära material, personal och förnödenheter. I fredstid fyller beredskapsbanor en sekundär roll.

Prislappen i Trafikverkets kostnadsbedömning landar på 415 miljoner kronor där utgångspunkten är att återanvända delar av befintliga räler, slipers och ballast. Trafikverket bedömer att materialet har en återstående livslängd på 30-40 år.

I vår intervju med Försvarmaktens representant framkommer behovet att upprusta banan till minimum STAX 22,5 och STH 70 km/h.

3. Kapacitetsbedömning för Orsa-Bollnäsbanan

Som tidigare nämnts saknas underlag för att göra en bedömning av banans kapacitet. Inom ramen för vårt uppdrag lät vi intervjua näringslivsrepresentanter ange nuvarande och prognostiserade transportvolymerna via en enkät. Vi följde sedan upp svaren i intervjun. Osäkerheten i svaren i kombination med att vi enbart har intervjuat ett fåtal potentiella transportkunder, gör att vi inte har tillräckliga underlag för att göra en kapacitetsbedömning baserad på verkliga förhållanden. En möjlig orsak till att intervjua näringslivsrepresentanter inte klart uttrycker behovet av en återöppnad bana är de många osäkerhetsfaktorerna kopplade till möjliga lagrings- och omlastningsplatser och fungerade logistiklösningar. I samband med presentationen av förstudiens andra delrapport, fattade uppdragsgivande kommuner beslutet att inte arbeta vidare med kapacitetsbedömningen.

4. Slutsatser och rekommendationer för det fortsatta arbetet

Frågan om Orsa-Bollnäsbanans värde när det gäller att stärka den svenska infrastrukturen har varit uppe till diskussion ända sedan Trafikverket beslutade att avbryta underhållet av banan 2015. Olika aktörer har utrett möjligheterna och utmaningarna med att återöppna banan. Utredningarna har delvis resulterat i olika slutsatser och rekommendationer på grund av skiftande perspektiv, det vill säga att man har haft olika utgångspunkter.

Den slutsats vi drar av den här förstudien är att Orsa-Bollnäsbanan har kapacitet att fylla en väsentlig roll i det svenska transportsystemet. Det är en befintlig bana som med relativt låga investeringskostnader skulle kunna fungera som pilotinfrastrukturobjekt när det gäller att testa alternativa finansierings- och organisationsformer av samhällsviktig infrastruktur. En återöppnad bana kan bidra till att hantera de utmaningar som Sveriges transportsystem har, bland annat i rollen som omlednings- och avlastningsbana och som en förlängning av befintliga transporter på Inlandsbanan ut till kusten. Om banan upprustas till STAX 22,5 och STH 70 km/h kan den underlätta sömlösa transportlösningar eftersom banan håller samma standard som övriga europeiska banor. Tack vare sin låga teknikgrad och manuella tågklarering fyller den också en roll för att stärka Sveriges rådighet i kris och krig, bland annat tack vare möjligheten att frakta krigsmaterial och andra förnödenheter i väst-östlig riktning.

Vilken den mest samhälls- och företagsekonomiska investeringen är, återstår att utreda. En väsentlig fråga att reda ut är huruvida det är kostnadseffektivt att upprusta banan i flera steg, det vill säga om det är lönt att inledningsvis upprusta banan till beredskapsbana för att succesivt höja banstandarden för kommersiellt bruk.

En fråga som har lyfts under arbetets gång är vad alternativet till en återöppnad bana är. I dess nuvarande form begränsar banan potentialen att nyttja marken. Vad en nedmontering av banan innebär och hur processen för det ser ut ligger utanför ramen för förstudiens uppdrag. Utifrån vår slutsats om att banan har kapacitet att fylla en väsentlig roll i det svenska transportsystemet, förespråkar vi inte en nedmontering.

Nedan redogör vi för våra rekommendationer rörande det fortsatta arbetet.

4.1 Hinder på grund av bristande underlag

Trafikverket återkommer i sina rapporter om att det saknas tillräckliga underlag för att kunna fatta beslut om Orsa-Bollnäsbanans framtid.

Vår rekommendation är att kontakta ansvarig tjänsteman på Trafikverket för att få detaljerade svar på vilka kompletteringar som krävs. Med det som underlag kan uppdragsgivande kommuner fatta beslut om nästa steg.

4.2 Parallella utredningar pågår om värdet av Sveriges järnvägsnät

I och med Sveriges Natomedlemskap och omvärldens geopolitiska oroligheter har upprustningen av banan åter aktualiserats. Försvarsmakten ska åiterrapportera sitt uppdrag om nationell plan för Sveriges militära rörlighet senast den 31 januari 2025.

Vår rekommendation är att bevaka resultatet av Försvarsmaktens rapport för att säkerställa att relevanta aktörer drar nytta av varandras processer för att undvika dubbelarbete eller att man motarbetar varandras intressen.

4.3 Alternativa finansieringsmöjligheter

I den här förstudien har IBAB tagit fram en uppräknad kostnadsbedömning av upprustningen. Eftersom banan inte trafikeras idag är det svårt att göra en beräkning av banans nyttokostnadskvot. För att kunna göra beräkningen skulle det behöva göras en kapacitetsutredning. Med en faktabaserad kapacitetsutredning på plats skulle det vara möjligt att kartlägga möjliga finansieringsalternativ. Exempel på möjliga medfinansieringsformer är Fonden för ett sammanlänkat Europa, Klimatklivet och Trafikverkets näringslivspott.

Vår rekommendation är att invänta resultatet av den RFI (request for information) som IBAB har annonserat som ett sätt att testa alternativa finansieringslösningar för en kapacitetshöjande totalupprustning av Inlandsbanan (sträckan Mora-Gällivare)²³. IBAB:s förhoppning är att under våren 2025 få inspel från företag som är intresserade av att projektera och anlägga upprustningen, finansieringsinstitut som är villiga att låna ut pengar och näringslivsaktörer som vill kunna använda banan för frakt av varor och arbetskraft. Upprustningen som beräknas kosta 11,5 miljarder kronor omfattar spårbyte på hela banan med betongsliprar och helsvetsade räler. Ambitionen är att förlänga mötesspårerna, öka den tillåtna axellasten till 22,5 ton på hela banan och göra det möjligt att köra med en hastighet på 140 km/h för persontåg och 100 km/h för godståg. Utgångspunkten är att driva trafiken med miljödiesel och om möjligt vätgas.

Vi rekommenderar vidare att inleda dialogen med Trafikverkets CEF-sekretariat (Connecting Europe Facility) under 2025. Detta i syfte att planera och förbereda för en ansökan om finansiering från ”Fonden för ett sammanlänkat Europa” inom ramen för den första utlysningen i nästa programperiod som påbörjas 2028.

4.4 Effektiv förvaltning

Ansvar för att förvalta den 118 km långa bandelen ligger idag på Trafikverket. Undantaget är sträckan Furudal–Orsa, 32 km, som Inlandsbanan AB (IBAB) förvaltar och bedriver begränsad trafik på. I december 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att analysera nuvarande avtalspartsförhållande och gränssnitt mellan staten och IBAB.

Slutsatsen är att behålla nuvarande avtalsförhållande. Försvarsmakten förespråkar en lösning där även södra delen av Inlandsbanan mellan Mora och Kristinehamn samt alla fyra tvärbanor ingår.

Vi rekommenderar att driva frågan om IBAB som förvaltare i enlighet med Försvarsmaktens förslag.

²³ [https://www.opic.com/upphandling/upgrade-of-inlandsbanan-\(inlandsbanan-ibab-aktiebolag-ostersund\)-aid785db2d4269e498a0a92db59bf0609b/?q=inlandsbanan&p=1](https://www.opic.com/upphandling/upgrade-of-inlandsbanan-(inlandsbanan-ibab-aktiebolag-ostersund)-aid785db2d4269e498a0a92db59bf0609b/?q=inlandsbanan&p=1)

4.5 Aktörssamverkan för ökad handlingskraft

Många samhällsaktörer talar sig varma om vikten av att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart. Vi ser att det finns en outnyttjad kraft i att aktörerna kommer överens om en övergripande idé om transportsystemets utveckling. Som Omtag Svensk Järnväg påpekar är underhåll, i form av reinvesteringar, ett av fyra prioriterade områden för att säkerställa att det svenska järnvägssystemet kan bidra till den integrerade transportmarknaden. I en rapport från Trafikverket som utreder förutsättningarna för en överflyttning av gods till järnväg och sjöfart i Region Mitt är ett av förslagen att uppdraga till Handelskammaren att göra en fallstudie av aktörssamverkan i relevanta infrastrukturprojekt, exempelvis sådana som syftar till utveckling av noder och transportnav för intermodala transporter²⁴.

Vår rekommendation är att undersöka och dra lärdom av vilka åtgärder som har vidtagits utifrån rapportens slutsatser och rekommendationer.

4.6 Vässade argument för småskaliga lösningar

En rapport från VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, drar lärdomar när det gäller att flytta över virkestransporter från väg till järnväg efter stormen Gudruns framfart 2005. En slutsats är att samspelet mellan berörda aktörer var en framgångsfaktor för att snabbt lösa de uppkomna transportutmaningarna²⁵. Att Banverket ansvarade för den samlade järnvägsinfrastrukturen i hela landet lyfts som en fördel. Likaså att avregleringen av marknaden för godstransporter öppnade upp för nytänkande och flexibla företag med kreativa lösningar.

Vi har i en tidigare rapport lyft fram goda exempel på innovativa företag med ambitioner att minska såväl sina transportkostnader som sin klimatpåverkan. Sågverket Stenvalls Trä i Piteå är ett av dem. De investerade cirka 12 miljoner kronor på att rusta upp järnvägsspåret och bygga en containerterminal för vidare färd på järnväg till hamnen i Göteborg.

Vår rekommendation är att fortsätta spana efter och lyfta fram lyckade exempel som kan användas som inspiration i den fortsatta dialogen med relevanta aktörer.

4.7 Omvärldsbevakning för att vara relevant

Mot bakgrund av klimatutmaningarna och utmaningarna kopplade till den geopolitiska osäkerheten sker det förändringar på såväl den europeiska som den svenska transportmarknaden. Det blev tydligt under arbetet med vår första delrapport där vi gjorde en omvärldsanalys. Ett framgångsrikt opinionsarbete kräver kontinuerlig uppdatering om omvärldspåverkande faktorer.

Vår rekommendation är att utarbeta en struktur för att hålla sig uppdaterad om och delge varandra kunskap om utvecklingen av transportmarknaden på europeisk, nationell och regional nivå.

4.8 Framdrift kräver struktur, strategi och samarbetskultur

Initiativtagare till denna förstudie är representanter från kommunerna i anslutning till Orsa-Bollnäsbanan. Arbetet med förstudien har följt tidplanen tack vare att utsedda representanter

²⁴ <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1471527/FULLTEXT01.pdf>

²⁵ <https://www.vti.se/arkiv/nyhetsarkiv/nyheter/2022-11-22-stormen-gudrun-och-lardomar-om-att-flytta-over-virkestransporter-fran-vag-till-jarnvag>

har haft mandat och befogenheter att fatta beslut om vägval i de fyra stegen. Under arbetets gång har flera aktörer kontaktats och intervjuats.

Vid tidigare utredningar har journalister och representanter från intresseorganisationer uppmärksammat arbetet och resultaten. I den intressentanalys och risk- och konsekvensanalys som vi genomförde i förstudiens inledande workshop framkom att det finns aktörer med olika intressen i banans utveckling. Transparent och proaktiv kommunikation är framgångsrikt för att undvika ett polariserat och faktaresistent dialogklimat i frågan om värdet av ett återöppnande av banan. I de intervjuer som vi har genomfört har vi mött önskemål från näringslivsrepresentanterna om dialog inför kommunbeslut i stället för information om redan fattade beslut.

Vår rekommendation för att undvika att frågan om ett återöppnande hamnar mellan stolarna är att kommunrepresentanterna utarbetar ett förslag som definierar ramarna för det fortsatta arbetet. Med ramarna menar vi 1) en relevant och realistisk målbild, strategi och budget, 2) en struktur för genomförande och beslutsfattande och 3) en tidsatt handlingsplan som tydliggör aktiviteter, önskade resultat, uppföljningsstrategi, roller och ansvar.

Vi rekommenderar vidare att det fortsatta arbetet bedrivs i projektform och att tillsätta en person som får rollen som projektledare.

Ytterligare en rekommendation är att ta fram en kommunikationsstrategi och aktivitetsplan för att åstadkomma en proaktiv, transparent, faktabaserad och samarbetsinriktad dialog med relevanta intressenter.

Bilaga 1

Kostnadsberäkning

	Pris inkl arbetskostnad	
Banöverbyggnad		
Räl huvudtågspår, 116 114 spårmeter, 50kg	266 679 000 kr	
Räl avvikande huvudtågspår, 1 671 spårmeter	4 419 000 kr	
Passräler, 161 st	1 901 410 kr	
Sliper, 181 208 st	289 932 800 kr	
Ballast, 412 257 m ³	103 064 250 kr	
Spårväxlar, 25 st	26 000 000 kr	
Banunderbyggnad		
Skärning		Ej bedömt
Trumma		Ej bedömt
Bro		Ej bedömt
Dikning vardera sidor hela sträckan	6 386 270 kr	
Plankorsningar (ej signalanläggning)		
Storplan, 19 st	28 500 000 kr	
Förstärkta trälämmar mindre vägar, 105 st	1 050 000 kr	
Maskinella jobb		
Spårriktning, 88 085 spårmeter	6 606 375 kr	
Ballastplogning, 88 085 spårmeter	2 642 550 kr	
Vegetation trädsäkring		
Trädsäkring 15 m vardera sida	8 480 000 kr	
Vegetationsröjning	400 000 kr	
Besiktningar		
Säkerhetsbesiktning spår	500 000 kr	
Total kostnad	746 561 655 kr	

Kostnadsbedömningen utgår från

- STH 70 km/h
- STAX 22,5 ton
- priser angivna i Inlandsbanan ABs nuvarande drift- och underhållsavtal
- tidigare genomförd kostnadsberäkning (IBAB 2015)
- inget platsbesök gjort inför bedömningen
- ingen utredning eller beräkning är utförd på broarna, varken ekonomisk eller funktionell

Definitioner

Räl	Singular av räls
Sliper	En balk som fördelar lasten över banvallen samt säkerställer spårvidden, tillsammans med rälsbefästning och räls
Ballast	Det översta lagret av banvallen som järnvägssliprar vilar i. Kan bestå av grus eller makadam