

# Inlandsbanan 2010

## Allmänt

Verksamheten vid Inlandsbanan AB, IBAB, under 2010 har framförallt varit att verka för en fortsatt ökning av trafiken på banan. Våra verktyg har varit våra dotterbolag Grand Nordic AB, som säljer resor, samt Inlandståget AB, som säljer tågtjänster på och i anslutning till Inlandsbanan. Resultatet blev glädjande, både gods- och persontrafiken har ökat, men skall den ökningen fortsätta så måste underhållet och investeringarna följa med. Vi ser att vi väldigt fort får fullt på banan. Under sommaren 2010 hade vi perioder då det inte fanns plats för nya tåg, vilket talar för en modernisering av trafikledningssystemet. I takt med marknadsfördringar för underhållet ser vi också att vi närmar oss en gräns där risk finns för nedsättningar av hastigheter och axeltrycksbelastningar. Underhåll och reinvesteringar måste alltså öka i takt med trafikökningen.

## Trafiken

Utvecklingen av trafikarbetet i bruttotonkilometer de senaste fem åren framgår av figur 1.

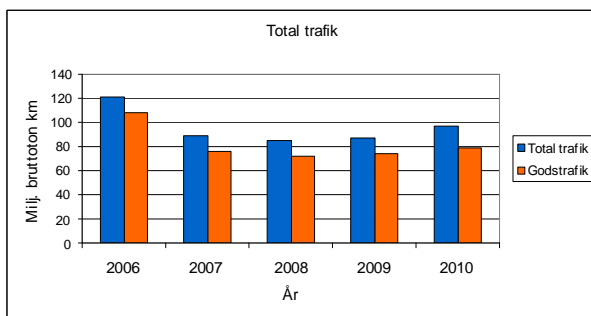


Fig 1.

Ett mått på totala trafiken är också fakturerade banavgifter. De senaste fem årens fakturerade banavgifter framgår av figur 2.

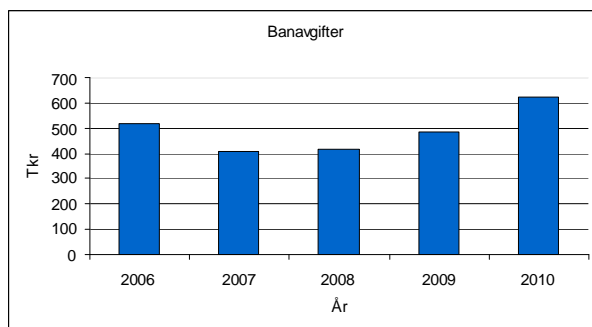


Fig 2.

## Godstrafik

Trafikarbetet avseende gods ökade under 2010 från 74,3 till 79,1 milj. bruttotonkilometer. Se figur 1. Tillkommande trafik har varit transporter av massaved och timmer inom området Östersund - Storuman samt motsvarande produkter i södra delen Brunflo - Mora. Under hösten öppnades utlastning i Lomselenäs, vilket innebar godstrafik norr om Storuman för första gången sedan slutet av 1990-talet. Störande för utvecklingen av godstrafik har varit nya trafikledningssystemet på Botniabanan eftersom de flesta tillkommande mottagningsplatser ligger längs denna bana och tillgången på lok med godkänd ombordutrustning för nya trafikledningssystemet ERTMS är begränsad. Under hösten 2010 varslade Green Cargo om att lägga ned all vagnslasttrafik på järnväg till och från Östersund, vilket skulle drabba kunder i framförallt Jämtland. I slutet av året nåddes en uppgörelse mellan Green Cargo och Inlandståget AB som säkrade trafikens fortbestånd samt skapade förutsättningar för utveckling i stället för avveckling.

## Persontrafik

Persontrafiken har framförallt varit turisttrafik juni - augusti men även ett antal vinterturistiska resor. Under fem veckor i juni - juli utökades sommartrafiken med ytterligare en avgång mellan Mora - Storuman. Den upphandlade helgtrafiken mellan Östersund och Sveg har under hösten 2010 utökats med avgång från Mora på söndagar. Persontrafikens utveckling de senaste fem åren framgår av figur 3.

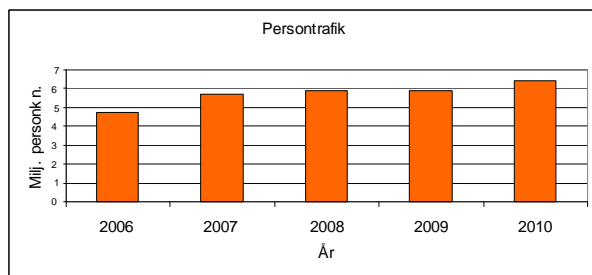


Fig 3.

Försäljningen av turistresor de senaste fem åren hos dotterbolaget Grand Nordic framgår av figur 4. Glädjande är att vår satsning på resepaket i anslutning till Inlandsbanan inneburit en rejäl ökning.

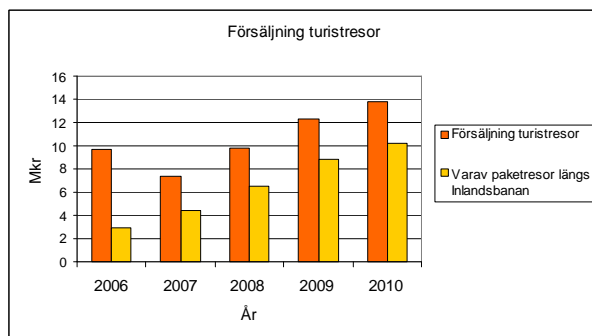


Fig 4.

## Infrastrukturen

IBAB har fortsatt underhållit banan, så att efter omständigheterna är banan i gott skick. Det är främst omfattande slipersbyten som utförs samt brounderhåll. Behovet av underhåll är dock större än vad resurserna medger. Förstärkt underhåll har även utförts inom den största flaskhalsen Arvidsjaur - Jokkmokk, dock ej i samma omfattning som 2009.

Det höga vattenflödet under våren 2010 förorsakade extra kostnader för skyddsåtgärder och reparationer. Nedlagda kostnader totalt direkt i banan, och totalt erhållet bidrag för drift och underhåll, framgår av figur 5.

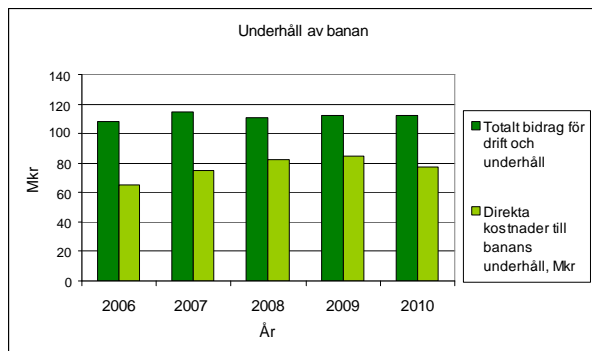


Fig 5.

Förutom underhåll av banan har IBAB även hållit trafikledning. Kostnaden för detta har ökat genom ökad trafik och kostnader för trafiksäkerhetshöjande installationer.

Den regionala och länsvisa planeringen av infrastruktur slutfördes under 2010. IBAB har varit aktiv och tillsammans med inlandskommunerna framfört behovet av ett regionalt sammanhållet järnvägssystem. Inom region Västerbotten har det inneburit att Inlandsbanan finns med i den så kallade Länstransportplanen med 15 mkr till terminalåtgärder längs banan inom länet. I Norrbottens län finns våra framförda frågor med så till vida att projektmedel kan anvisas för delfinansiering av upprustning av banan Jörn - Arvidsjaur. I Länstransportplanen för Jämtlands län finns inga medel anvisade men möjligheten till medel för terminalåtgärder bör finnas inom de så kallade pottorna. I systemanalyserna inom de fyra nordligaste länen, som är grunden för Länstransportplanerna finns Inlandsbanan med på ett positivt sätt.

Projektet med förtätning av master längs banan för full GSM täckning påbörjades under 2009 och har fortsatt under 2010. Projektet omsluter 70 mkr och beräknas vara slutför 2012. Entreprenör är Trafikverket ICT.

Under januari 2011 uppmärksammades Inlandsbanan genom att omledningstrafik kunde ske över Inlandsbanan i samband med stopp på stambanan norr om Bräcke i fyra dygn. När denna trafik startade, ett dygn onödigt försenat på grund av omständigheter utanför oss, gick 14 tåg i omledningstrafik, framförallt stålämnen från Luleå till Borlänge samt tomvagnsförsörjning norrut.

## Sammanfattning

Inlandsbanans roll som ett konkurrenskraftigt järnvägsalternativ för gods är odiskutabel. Framförallt fyller banan en stor funktion för miljövänlig omfördelning av tunga råvarutransporter från väg till järnväg. Inlandsbanans betydelse som alternativ bana vid olyckor/stopp på stambanan har också framkommit tydligt.

Turisttrafiken på banan, främst sommartid men även till viss del på vintern, innebär ett kraftfullt tillskott för näringslivet i kommunerna längs banan. Våra kundundersökningar visar att Inlandsbanan i sig är den största reseanledningen. Dvs. en stor del av denna turistström, i fjol över 18 000 avstigande resenärer, hade aldrig kommit utan Inlandsbanan.

Glädjande är också att vi för första gången kunnat genomföra så kallad upphandlad persontrafik mellan Mora och Östersund.

IBAB med dotterbolag har haft en god utveckling beträffande nettoomsättning exklusive erhållet bidrag, vilket framgår av fig 6.

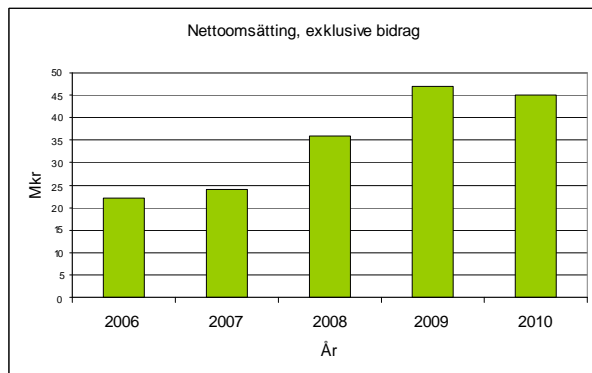


Fig 6.

Östersund i februari 2011

Ulf Eliasson  
VD Inlandsbanan AB