



Orsa mars 2008

Slutrapport av förstudien järnvägstrafik Orsa-Bollnäs





| | |
|--|-----------|
| 1. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS..... | 3 |
| 2. BAKGRUND/ALLMÄNT..... | 3 |
| 2.1 BAKGRUND..... | 3 |
| 2.2 GODSTRANSPORTERNAS UTVECKLING I SVERIGE..... | 4 |
| 2.3 DET EUROPEISKA PERSPEKTIVET..... | 4 |
| 2.4 HUVUDMAN..... | 5 |
| 2.5 FINANSIERING..... | 6 |
| 2.6 TIDPLAN..... | 6 |
| 2.7 GENOMFÖRANDE & ORGANISATION..... | 6 |
| 3. PROJEKTBESKRIVNING | 6 |
| 3.1 SYFTE..... | 6 |
| 3.2 MÅL..... | 6 |
| 3.3 MÅLGRUPP | 6 |
| 3.4 BESKRIVNING AV AKTIVITETER/VERKSAMHET SOM SKA GENOMFÖRAS I PROJEKTET | 7 |
| 4. PROJEKTETS RESULTAT..... | 7 |
| 4.1 BESKRIVA DEN AKTUELLA SITUATIONEN. | 7 |
| 4.2 INVENTERING AV POTENTIELL GODSMÄNGD. | 8 |
| 4.3 VILKA HANDLINGSMÖJLIGHETER FINNS FÖR ATT ÅTERUPPTA TRAFIK PÅ BANAN..... | 9 |
| 4.4 EN EKONOMISK BEDÖMNING AV ÅTERUPPTAGEN TRAFIK I RELATION TILL FORTSATT TRAFIKSTOPP.. | 9 |
| 4.5 SLUTSATS | 11 |
| 4.6 FÖR OCH NACKDELAR MED ÖPPNANDET AV BANAN | 12 |
| 5. BILAGOR..... | 13 |
| 6. RESULTATSPRIDNING SAMT SKYLTNING | 13 |
| 7. KARTA | 14 |



Rapport av förstudien på ”järnvägstrafik Orsa-Bollnäs”

1. Sammanfattning och slutsats

Utifrån de intervjuer som är genomförda kan konstateras att av de 31 intervjuade företagen har 30 uttryckt sig positiva till en ev. framtida möjlighet att kunna trafikera gods på tvärbanan den sk. Orsa-Bollnäsbanan.

*Nedan framgår företagens samlade svar på intervjuerna.

I intervjuerna har det framkommit att även om det ekonomiska väger tyngst när företag skall fatta sina beslut om vilket transportsätt de ska välja/anlita, så har klimatfrågan fått ett allt större inflytande i besluten och får en större plats i den slutliga bedömningen vid val av transport.

Resultatet av denna förstudie visar att näringen i de berörda regionerna är synnerligen intresserade av att i framtiden kunna transportera gods på järnväg, under förutsättning att den blir konkurrenskraftig i förhållande till annat transportsätt.

Med anledning av detta bör de berörda kommunerna överväga om en gemensam EU-ansökan för att möjliggöra öppnandet av järnvägsförbindelsen mellan Orsa- Bollnäs. Detta skall ge näringslivet klart ökade möjligheter till miljövänliga transporter med ökade export -och import, som skulle bidra till de berörda regioners utveckling .

*

- ✚ Av de 31 intervjuade företagen har 30 st (97%) uttalat sig positivt till att transportera gods på järnväg och 1 (en) har varit emot.
- ✚ 13 st (42%) har uttalat sig att de inom 1-3 år kommer att öka produktionen med 15-25%.
- ✚ 4 st (13%) har sagt att de planerar utveckla/tillverka nya produkter och några med större volymer.
- ✚ 11 st (35%) har sagt att de har tillgång till användbart stickspår.
- ✚ 8 st (26%) sagt att de har behov av terminal eller omlastningsplats.

Mer information finns under punkten 4.2

2. Bakgrund/allmänt

2.1 Bakgrund

Järnvägen mellan Orsa och Bollnäs kan för närvarande inte användas på grund av bristande bärighet. Detta innebär att infrastrukturen beträffande tunga transporter blir begränsad. Konsekvenserna blir att järnvägstransporter tvingas gå via Dalabanan genom Borlänge och därmed läggs ytterligare trafik till den befintliga. Detta i sin tur medför en form av konkurrensbegränsning för operatörerna inom järnvägstrafiken.

En annan konsekvens är att transporter tvingas över till lastbilar vilket leder till både högre kostnader och sämre miljö.

Sammantaget utgör bristen på tågtransporter längs Orsa-Bollnäs ett hinder för utvecklingen av de viktiga industrierna inom framför allt mineralbrytningen och skogs- och träbranschen. Längs med spåret har det senaste halvåret bara i Orsa kommun



påbörjats två större industriutvecklingsprojekt (tung framtidsinriktad industri), där båda initiativtagarna har stort intresse av en östlig tågförbindelse. Dessutom skulle större konkurrensmöjligheter, på grund av bättre infrastruktur, när det gäller skogsråvara fungera som ett kraftigt incitament för utvecklingen inom området

2.2 Godstransporternas utveckling i Sverige

Eftersom BNP-tillväxten varit snabbare än långtidsutredningens bedömning har också tillväxten av godstrafiken blivit större; den nivå som beräknades för 2020 uppnåddes i princip redan 2005.

En viktig anledning till denna utveckling är att utrikeshandeln har ökat snabbare än vad som förutsågs. Exempelvis har handeln med andra länder ökat med 17 procent de senaste fem åren (2000–2004), vilket ska jämföras med en tillväxt på totalt 55 procent de senaste 25 åren.

Den snabbare ökningen beror i sin tur på den stora internationella efterfrågan på traditionella svenska exportvaror som malm, stålprodukter, papper och massa.

Transportarbetet på den svenska godstransportmarknaden har ökat med 143 procent under perioden 1959–2004. Vägtrafiken står för den största delen av ökningen, både i relativa och absoluta termer.

År 2005 stod vägtrafiken för 39,4 procent av det totala godstransportarbetet i Sverige, järnvägen för 21,8 procent och sjöfarten för 37,6 procent. Resterande dryga 1 procent bestod av flygfrakt.

Utvecklingen av intermodala* transporter kan i någon mån påverkas av politiska interventioner, exempelvis kilometerskatt på tunga fordon. Bland annat har skatten på tunga fordonstransporter i Tyskland haft betydelse, där marknadsbedömare har sett en utveckling mot att godsflöden mellan Medelhavsområdet och Nordeuropa nu väljer sjövägen i stället för landvägen, eftersom kostnaden har ökat för landtransporten och börjar bli för stor i förhållande till värdet på den tidsvinst som görs.

* Blandade/kombinerade transportsätt.

Godstransportsystemet bör vara marknadsstyrt.

Behoven hos aktörer som har varor att förflytta – de s.k. varuägarna är centrala.

Statens roll bör vara att skapa förutsättningar.

De transportpolitiska målen bör vara styrande.

På en öppen transportmarknad har staten ett särskilt ansvar att främja svenska företags internationella konkurrenskraft.

(Källa SOU 2007:59)

När det gäller kommande containermarknad är ett möjligt nästa steg att logistikföretag som i dag har sin huvudsakliga verksamhet inom lastbilstransporter förvärvar feederoperatörer* för att få bättre kontroll över hela transportkedjan. (enl. rapporten Sjöfartens utveckling 2006)

* Större fartyg, delas upp i mindre vid de stora hamnarna (till mindre fartyg om mindre hamnar/Gävle) och vidare ut till de olika destinationerna i landet, genom annat transportnät.

2.3 Det europeiska perspektivet

Tar man det europeiska perspektivet har godstrafikvolymerna i Europa ökat i takt med den ekonomiska tillväxten som i genomsnitt var 2,3 procent per år eller totalt 18 procent under perioden 1995–2004.

I dag svarar godstransporterna på väg för 44 procent av de totala transportvolymerna och mellan 1995 och 2004 ökade vägtransporterna i Europa med 35 procent. Järnvägen



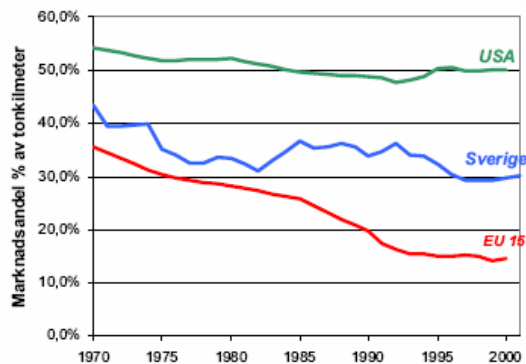
har sedan 1970 till i dag minskat sin marknadsandel från 31 till 10 procent. Under perioden 1995–2004 ökade däremot järnvägstransporterna med 6 procent. Det långsiktiga tappet av marknadsandelar fortsätter för järnvägen, men volymerna är konstanta på Europeanivå.

Järnvägen är ett transportmedel som är ägnat för längre och medellånga distanser. Järnvägen som transportalternativ för gods är därför känslig för byråkratiska hinder och bristande samarbete mellan nationella järnvägsoperatörer.

Olika studier visar att genomsnittshastigheten för en järnvägstransport i Europa är 18 km/tim

(Källa SOU 2007:59/Europiska kommissionen)

Jämfört med situationen i Europa i övrigt är den svenska järnvägen framgångsrik. Även i Sverige har visserligen marknadsandelen för järnvägen sjunkit långsiktigt – från 43 procent 1970 till drygt 30 procent i dag – men Sverige har trots detta den järnväg som har störst marknadsandel i Europa (se figur nedan)



Mellan 2003 och 2020 förväntas de sjöburna volymerna att växa med 64 procent i Östersjöområdet.

Väg- och järnvägstrafiken förväntas under samma period öka med 27 procent.

Detta kan sannolikt leda till att behovet av att transportera mera god på järnväg från tex. Östersjön (Gävle hamn) och in mot mellansverige.

För att banan Orsa – Bollnäs, med delsträckan Furudal – Edsbyn, ska kunna bli framkomlig måste nödvändiga slipersbyten mm utföras så att godstrafik och turisttrafik kan återupptas.

En öppen järnvägslinjen Orsa – Bollnäs utgör en viktig kommunikationstekniskt länk mellan inlandet och kusten.

2.4 Huvudman

Huvudansvarig för projektet har varit Orsa kommun, som tillsatt projektledare (Olof Herko)



2.5 Finansiering

Finansieringen på en beräknad kostnad på 155 000 kr består av följande:

| | |
|-----------------------|----------------------------|
| Orsa kommun | 65 000 kr |
| Orsa Järnvägsförening | 30 000 kr (Ideellt arbete) |
| Region Dalarna | 60 000 kr |

2.6 Tidplan

Projektet startade i början av jan 2008 och avslutades den 30 mars 2008.

2.7 Genomförande & organisation

I projektets fanns en projektansvarig (Olof Herko) på en tid av 52,1 % av en heltid.

Syftet med förstudien har varit att karlägga de potentiella kunderna som kan tänka sig att transportera gods på järnväg i stället för på väg.

Förstudien har varit inriktad på bandelen mellan Orsa och Bollnäs.

Studien har genomförts genom intervjuer och företagsbesök. Företagen har bl.a. valts ut från respektive berörd kommun.

Företag som inte är direkt knuten till någon speciell kommun har intervjuats på grund av deras behov av järnvägstransporter i en tvärgående riktning på den sk. Orsa-Bollnäsbanan.

Genomförandet har skett tillsammans med kommunerna Orsa, Ovanåker och Härjedalen. I övrigt har även Älvdalen, Rättvik och Mora kommun bidragit i projektet.

3. Projektbeskrivning

3.1 syfte

Syftet med denna förstudie har varit att få fram ett underlag till en ev. kommande EU-ansökan med målet att åstadkomma tågtrafik på linjen Orsa-Bollnäs. Avsikten har varit att kartlägga vilka intressenter som finns, samt deras intresse att tågtrafik möjliggörs. Underlaget är tänkt att kunna ge beslutsfattare ett material för att kunna utveckla en realistisk plan för hur ett sådant projekt ska kunna genomföras framgångsrikt.

3.2 mål

Det konkreta målet för projektet är dedt utifrån underlaget skrivs en ansökan på ett projekt för fortsatt drift på linjen Orsa-Bollnäs. Den fortsatta driften syftar i sin tur till förbättrade utvecklingsmöjligheter för den framtidsinriktade industrin i regionen (regional utveckling), minskad risk för effekter av störningar i det nationella transportsystemet och ökade möjligheter att lyckas med den nationella omställningen från fossil och elintensiv till förnybar bränsleproduktion

3.3 målgrupp

Målgruppen har varit de som kan ha nytta av en fungerande järnväg mellan Inlandet, och kusten, där följande områden med dess näringar är berörda:

Härjedalen, Västra Dalarna, Norra Dalarna, Hälsingland och Gästrikland vidare ut till kusten och sedan vidare, norrut söderut och på export.



3.4 Beskrivning av aktiviteter/verksamhet som ska genomföras i projektet

1. Inventera vilka intressenter som finns beträffande banan Orsa-Bollnäs.
2. Beskriva den aktuella situationen för banan som underlag för ett kommande projekt.
3. Göra ekonomiska bedömningar av återupptagen trafik i relation till fortsatt trafikstopp.
4. Utveckla vilka handlingsmöjligheter som finns för att återuppta trafik på banan.
5. Utforma en ansökan om ett kommande projekt som syftar till återupptagen trafik på banan.

4. Projektets resultat

4.1 Beskriva den aktuella situationen.

- a. Järnvägen mellan Orsa och Bollnäs, som är 118 km lång, byggdes under de sista åren på 1800-talet främst för att medge transporter av skogsprodukter. Finansieringen gjordes till stor del av kommunerna utefter sträckan (även Söderhamns kommun deltog) tillsammans med privata intressenter. Banan ledde till en industrialisering av de berörda trakterna och till ett samhällsbyggande som vi kan se spår av än idag.
- b. Ingen trafik kan bedrivas idag, och det krävs en teknisk upprustning av banan för att kunna återuppta trafiken.

Trafik är inte tillåten på banan mellan Furudal och Edsbyn sedan hösten 2002 av tekniska skäl. För att trafiken skall återupptas krävs således en upprustning. Sträckan mellan Orsa och Furudal förvaltas av IBAB och är farbar samt i gott skick. På denna sträcka är största tillåtna axeltryck 22,5 ton, vilket är detsamma som gäller på den i Orsa anslutande Inlandsbanan. Sträckan mellan Furudal och Bollnäs förvaltas av Banverket, och denna sträcka har byggts för ett största tillåtna axeltryck på 20 ton.

Ett avgörande måste träffas angående banans framtid. Det är olyckligt med en situation där det finns en bana som potentiellt kan göra nytta som en del av infrastrukturen för tunga transporter, men där det inte träffas några avgörande beslut om banans framtid. Om inte banans framtid avgörs inom relativt kort tid innebär det i praktiken att den läggs ner. Alltså, ett uteblivet beslut egentligen är ett negativt sådant. Utvecklingen går snabbt och de intressenter som behöver banan kommer att ompröva sina ställningstaganden om banans framtid hamnar i en långt utdragen process.

- c. IBAB är villigt att ansvara för driften av banan om den nödvändiga upprustningen bekostas av andra aktörer.
Detta framgår av IBAB:s skrivelse till infrastrukturministern, se bilaga nedan. Innebörden är att vi redan nu vet att det finns en aktör som är villig att inte ansvara för upprustning av banan **och** att den önskade trafiken verkligen bedrivs. IBAB har i sin befintliga verksamhet redan tagit ansvar för att upprätthålla transporter när en trafikoperatör av olika skäl fallit bort. Så har exempelvis torvtransporterna från Sveg och söderut kunnat ske genom IBAB:s försorg även sedan det ursprungliga transportföretaget fallit ifrån. Detta är viktigt, eftersom det gör att en investering i upprustning av banan verkligen kan ge transportmöjligheter för presumtiva kunder, inte endast en tekniskt sett farbar bana.

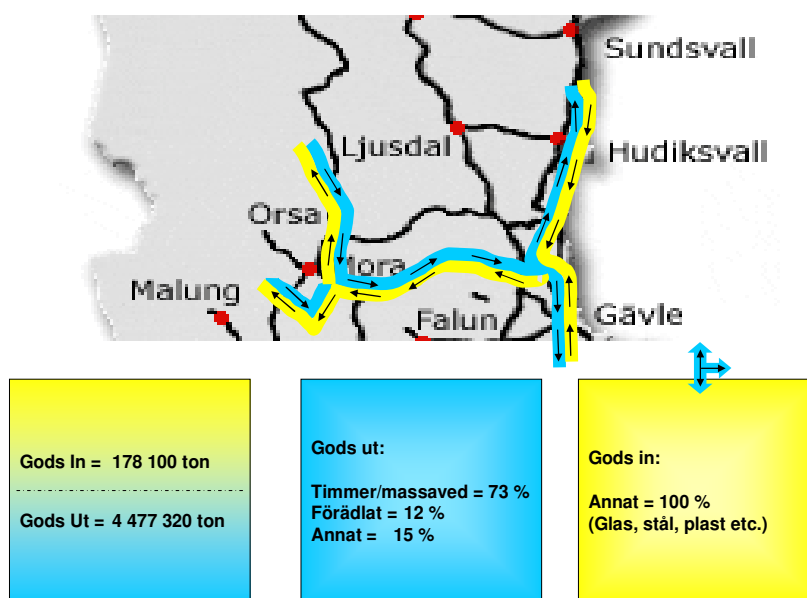


- d. Banan har stor betydelse för den fortsatta utvecklingen i den berörda regionen och för trafikeringen av Inlandsbanan.
Denna bedömning görs i en gemensam skrivelse till näringsdepartementet hösten 2007, se bilaga nedan, av företrädare för Bollnäs kommun, Ovanåkers kommun, Rättviks kommun, Orsa kommun, Härjedalens kommun, Härjedalens Miljöbränsle AB, Rottneros AB, Mellanskog, Sveaskog, Orsa Besparingsskog, Nordkalk AB och Inlandsbanan AB..

Det är viktigt att notera de snabba förändringar som sker i samhället för närvarande. Klimatproblematiken är numera en central samhällslig faktor som påverkar förutsättningarna för praktiskt taget all verksamhet på ett eller annat sätt. Energipriserna stiger snabbare än man tidigare förväntat och intresset för biomassa stiger. Detta leder till prisstegringar på skogsråvara och nya affärsmöjligheter med denna som grund. Den aktuella regionen har redan fått en ökande ekonomisk betydelse nu och med aviserade ändringar i skogspolitiken kanske än mer i framtiden.

- c. Det finns redan underlag för viss trafik på banan, och intressenter som är villiga att bedriva den.
Detta framgår av den ovan refererade skrivelsen och den undersökning som gjorts inom ramen för denna förstudie.

4.2 Inventering av potentiell godsmängd.



Från de geografiska områdena hanteras följande mängd gods hos de intervjuade:

| | |
|------------------------|------------------|
| Härjedalsområdet | ca 400 000 ton |
| Norra/Västerdalarna | ca 1 300 000 ton |
| Hälsingland/Gästikland | ca 3 000 000 ton |



| Vilket/vilka av följande frågor är viktiga för företagen, när man tar ställning till godstransporter | | | | | |
|--|----------------|---|----|----------------|----|
| Antal svar = 24 st | | | | | |
| | Mindre viktigt | | | Mycket viktigt | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Punktlighet/lev.säkerhet | 0 | 0 | 3 | 7 | 14 |
| Miljö | 0 | 0 | 9 | 10 | 5 |
| Pris | 1 | 0 | 0 | 11 | 12 |
| Hastighet/framkomlighet | 0 | 2 | 12 | 7 | 3 |
| Lastmöjlighet/kapacitet | 2 | 4 | 4 | 6 | 8 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| Fråga | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--------------------------|---|---|----|----|----|
| Punktlighet/lev.säkerhet | 0 | 0 | 3 | 7 | 14 |
| Miljö | 0 | 0 | 9 | 10 | 5 |
| Pris | 1 | 0 | 0 | 11 | 12 |
| Hastighet/framkomlighet | 0 | 2 | 12 | 7 | 3 |
| Lastmöjlighet/kapacitet | 2 | 4 | 4 | 6 | 8 |

4.3 Vilka handlingsmöjligheter finns för att återuppta trafik på banan.

Det finns givetvis flera olika möjligheter för att åstadkomma en upprustning av Bollnäsbanan och säkerställa en fortsatt drift av den. Samverkan mellan olika intressenter kan leda till handlingsalternativ som kanske är okonventionella men ändå i detta sammanhang ändamålsenliga. Följande principiella alternativ finns åtminstone.

- Banverket upprustar banan och ansvarar för fortsatt drift
- Banverket upprustar banan och IBAB ansvarar för fortsatt drift
- IBAB får medel för upprustning och tar över ansvaret för driften
- Ett konsortium bildas där offentliga organ och kommersiella aktörer delar på kostnaderna för upprustning som genomförs av IBAB, som också tar över ansvaret för den fortsatta driften.

4.4 En ekonomisk bedömning av återupptagen trafik i relation till fortsatt trafikstopp.

Banan mellan Orsa och Bollnäs bör inte endast ses i ljuset av det intresse och behov av att använda banan som finns idag. Den bör bedömas utifrån den aktuella regionens utvecklingsmöjligheter och vad man kan förvänta sig av omvärldsförändringar i samhället i stort. Följande faktorer är väsentliga:

- energiprishöjningar och därmed ett ökat intresse för skogsråvaror,
- ökande krav från kunder om miljömässigt försvarbara transporter,
- ändrade förutsättningar för konkurrensen mellan väg- och järnvägstransporter



beroende på ökade bränslepriser, successiv övergång till biobränslen och högre kostnaderna för vägunderhåll samt

- banans betydelse som en del av en förbättrad anslutning av Inlandsbanan till det nationella järnvägsnätet.

Om man utgår från det transportbehov som finns idag, är det möjligt att uppskatta banans lägsta ekonomiska betydelse om man jämför ett utnyttjande av banan med andra befintliga alternativ, dvs. transporter på väg. Om man utgår från den aktuella regionens potentiella utvecklingsmöjligheter kan banans maximala ekonomiska betydelse grovt uppskattas. Men banan är ju i sig själv en viktig del av områdets utvecklingsmöjligheter och återupptagen trafik på banan ger ytterligare utvecklingspotential. Därmed hamnar vi i ett läge där banans ekonomiska betydelse inte kan bedömas isolerat. Frågan gäller därmed hur man ser på regionens utveckling i stort och vilka ambitioner som finns. Därmed bör fortsatt drift av banan ses som en del i en större fråga, den om vilken infrastruktur som ska finnas i regionen på sikt. Därmed får frågan om Bollnäsbanans framtid strategisk karaktär och kan inte reduceras till att handla om förvaltning av en potentiell resurs i ett relativt kort perspektiv.

En av de strategiska aspekterna rör särskilt möjligheterna för transportmässig valfrihet för områdets skogsnäring. En hyfsad valfrihet främjar konkurrensen mellan virkesköpare, och är därmed av stor betydelse för den ekonomiska utvecklingen inom området, som ju domineras av skoglig produktion. I likhet med tidigare perioder i historien är en väl fungerande transportmässig infrastruktur avgörande för vilket värde som skogsproduktionen har. Med en ökande diversifiering av inriktningen på skogsproduktionen (inte endast sågtimmer och massaved, utan också biobränslen och längre fram även råvara för kemisk industri i takt med att oljan blir allt dyrare) krävs en infrastruktur som tar hänsyn till att det kan finnas en större mängd potentiella kunder och fler inriktningar i produktionen än idag. Det är också viktigt att inse att regionen karaktäriseras av ett mycket spritt skogligt ägande, jämfört med exempelvis de nordliga delarna av Sverige. Detta påverkar de infrastrukturella övervägandena liksom de möjliga lösningarna.

De ekonomiska konsekvenserna av ett fortsatt trafikstopp på Bollnäsbanan innebär således en begränsning i infrastrukturen som kan leda till minskad konkurrens mellan virkesköpare (som i sin tur innebär att en ekonomisk potential inte kan utnyttjas). Effekten av detta kan bli förstärkt av stigande transportkostnader och, av andra skäl, allmänt stigande priser på skogsråvara. Det är också så att delar av dagens industriella verksamhet riskerar att få ekonomiska svårigheter, om stigande transportkostnader och ökade krav på transportmässiga miljöhänsyn leder till ett, relativt konkurrenterna, alltför högt kostnadsläge. Dessa effekter rör befintliga förhållanden och kan bedömas som sannolika.

De uteblivna ekonomiska möjligheter som ett fortsatt trafikstopp leder till jämfört med återupptagen trafik innebär en jämförelse mellan faktiska förhållanden och en potentiell framtid. Sådana jämförelser kan inte ses som exakta och möjliga att räkna fram, utan handlar om vilken samhällsutveckling som anses önskvärd och vilka investeringar som bedöms rimliga för att förverkliga en önskad utveckling.

Om man endast betraktar järnvägsförbindelser ur ett snävt förvaltningsperspektiv hamnar man automatiskt i en successiv avveckling av



redan befintliga strukturer. Detta beror på att kostnader alltid kan hänföras till enskilda objekt – i detta fall järnvägssträckor. Intäkter däremot hänförs till en stor mängd aktörer i samhället, såväl offentliga som privata, och kan därför inte ses samlade i någon enkel ekonomisk redovisning. Av detta grundläggande skäl bör frågan om Bollnäsbanan, liksom andra infrastrukturella frågor, ses i det breda samhällsperspektiv som här angivits. Detta innebär också att de som kan ha nytta av banan för sitt företags eller sin kommuns utveckling kan avkrävas ett aktivt engagemang i banan och inte endast se den som en nyttighet där man betalar för de marginalkostnader som uppkommer vid trafikeringen, men ser den grundläggande investeringen som en given nyttighet.

Detta sätt att betrakta banan gör att finansieringen av en eventuell upprustning av den bör övervägas i ett brett samhällsperspektiv, och att investeringsviljan bör undersökas hos såväl offentliga som privata aktörer.

Det ekonomiska utfallet av en upprustning av banan måste ses i ljuset av vilka transportbehov som banan är tänkt att tillgodose i framtiden. En upprustning som medger trafik med relativt låg hastighet och med samma maximala axeltryck som på Inlandsbanan kan tillgodose dagens transportbehov, men möjligen inte de krav som kan komma att ställas längre fram. Dock kan ett sådant alternativ ändå vara försvarbart eftersom det skapar handlingsfrihet inför framtiden, samtidigt som avskrivningstiden blir kortare och det inte riskerar att bli en överinvestering som inte kommer att betala sig längre fram.

Vidare bör ett övervägande göras kring relationerna mellan en trafikduglig bana och trafikoperatörernas intresse av att faktiskt bedriva trafik. Det får inte uppstå en situation där det tekniskt går att bedriva trafik på banan, men att det inte finns operatörer som är villiga att bedriva trafiken. Bollnäsbanan kan inte ses som en självständig teknisk infrastruktur, utan vi måste ta hänsyn till de kommersiella strukturer som utgörs av trafikoperatörerna. En viktig faktor är, som nämnts, att IBAB inom sitt område har säkerställt att kunderna kunnat få sina transportbehov tillgodosedda trots att trafikoperatörer av skilda skäl fallit bort. Vidare bör Bollnäsbanan sättas in i ett nationellt perspektiv som en alternativ väg för transporter som normalt går andra vägar. Exempelvis kan den satsning som görs på ökat spårunderhåll på Banverkets nät komma att kortsiktigt leda till begränsningar i framkomligheten under ett antal år framöver. Om trafiken dessutom ökar kan detta leda till större behov av omledning av trafik. Här kan Bollnäsbanan / Inlandsbanan fylla en viktig funktion.

4.5 Slutsats

Den här förstudien var tänkt att resultera i en ansökan om strukturfondsmedel för ett projekt syftande till upprustning av banan och därmed återupptagen trafik. En förutsättning (eller kanske förutfattad mening) var att Banverket inte hade något intresse av banan. Under arbetets gång har det visat sig att Banverket gör en bedömning för egen del av banan och dess framtid. Det finns alltså en möjlighet att Banverket självt bedömer trafik på banan som angelägen och därmed säkerställer att banan tämligen skyndsamt rustas upp.

Den andra möjligheten är att Banverket bedömer banan som ointressant i dess eget perspektiv och med det uppdrag Banverket fått, vilket leder till att andra aktörer, utifrån andra bedömningar, kan överväga att rusta upp banan för återupptagen trafik.



Det finns därför två principiellt skilda inriktningar – en rent offentlig och en med samverkan mellan privata och offentliga aktörer. Strukturfondsmedel bör sökas oberoende av vilken eller vilka aktörer som engagerar sig i banan, eftersom strukturfonderna numera uttryckligen är avsedda för investeringar även i järnvägar och då för såväl ny- som ombyggnad av sådana.

Följande två alternativ finns således:

- a. Staten ser banan som infrastrukturellt så viktig att den ansvarar för en upprustning av banan till trafikdugligt skick.

Det naturliga är att Banverket först avgör sitt framtida engagemang i Bollnäsbanan. Detta avgörande är mycket angeläget eftersom Banverket i sitt inriktningsunderlag för 2010-2019 inte nämner det geografiska område som betjänas av Inlandsbanan, en bana som Bollnäsbanan har en naturlig trafikmässig anknytning till. Ytterst är ju frågan om Bollnäsbanan av strategisk natur och det kan krävas förtydligande politiska beslut på riksnivå i denna fråga.

Dock är det ytterst angeläget att Banverket ger besked förhållandevis snabbt. Det duger inte att frågan om banans framtid blir föremål för en utdragen process. Utvecklingen sker snabbt och ju längre tiden går, desto mer sannolikt blir det att potentiella kunder antingen hittar andra lösningar eller också helt avstår från att göra satsningar där transportmöjligheter på Bollnäsbanan är en av förutsättningarna.

Staten och berörda regioner och kommuner tillsammans med kommersiella intressenter gör en gemensamt åtagande i syfte att återupprätta trafik på banan.

Om Banverket inte skall ansvara för Bollnäsbanan i framtiden bör det prövas om det kan finnas ett tillräckligt lokalt och regionalt offentligt engagemang för banan. Det vore i så fall möjligt att pröva en lösning där staten och de berörda regionerna och kommunerna tillsammans med kommersiella intressenter åstadkommer ett särskilt samarbete för att säkerställa fortsatt drift av banan. Hur kostnader och ansvar för upprustningen och den fortsatta driften skall fördelas blir föremål för särskilda förhandlingar som bör utgå från en affärsmässig ekonomisk analys.

4.6 För och nackdelar med öppnandet av banan

Fördelar

- Mindre trängsel och slitage på vägarna.
- Effektivare energianvändning.
- Färre trafikolyckor.
- Lägre miljöpåverkan
- Pris?
- Flera möjliga företagsetableringar
- Omledning av trafik
- Banan bidrar till regionförstoring

**Nackdelar**

Lagerkostnader

Pris?

Tid

(Leveranssäkerhet beroende på godstyp)

Omlastningar

Inkurans (Värdeminskning på en vara på grund av att den blivit skadad)

5. Bilagor

1. Offert till Infrastrukturminister Åsa Torstensson från IBAB. Kan hämtas på adressen: http://www.inlandsbanan.se/sve/Asa_Torstensson.pdf
2. Brev till näringsdepartementet, från Orsa kommun m.fl.
3. Järnvägens bidrag till samhällsutvecklingen – inriktningsunderlag 2010-2019 Huvuddokument. Banverket 27 juni 2007
<http://banportalen.banverket.se/Banportalen/upload/2149/Huvudrapport-webb-x.pdf>

6. Resultatspridning samt skyltning

Skyltning med EU-dekalen har genomförts på de platser där projektet är verksamt. Rapporteringen i massmedia har skrivit om projektet som finns under fliken?? Där har artiklar skrivits om såväl projektet i sin helhet som ett antal angränsande projekt.

Det framarbetade materialet kommer att delges till Region Dalarna, alla berörda kommuner (enl ovan), Banverket, samt företag som önskar få underlaget.

Orsa den

För Orsa kommun
Olof Herko
Näringslivskontoret



7. Karta

