



Det finns en stor potential att öka godstransporterna på Inlandsbanan. Stora satsningar på upprustning av både bana och terminaler krävs, men det skulle öppna möjligheter till ökade uttag av skogsråvara och skogsbränsle i Norrlands inland. Det visar en ny utredning från Skogforsk.

Text: ANDERS THORÉN | Foto: SVERKER JOHANSSON/BITZER

UPPRUSTNING AV INLANDSBANAN KAN GE MER KLIMATSMART RÅVARA

– **Skogsråvara är idag** Inlandsbanans viktigaste godsslag. Att göra banan ännu mer attraktiv för skogsnäringen har varit en viktig del av utredningens målsättning, säger projektledaren Johanna Enström, forskare på Skogforsk.

En tredjedel av landets produktiva skogsmark är belägen inom 5–7 mil från Inlandsbanans sträckning, se kartan. Den årliga avverkningsbara kvantiteten är 20 miljoner ton mas-saved och timmer, samt hela en miljon ton grot, varav bara en mycket liten del tas tillvara.

Rapportens marknadsanalys ger en bild av vilka gods- och personflöden man kan förvänta sig på Inlandsbanan i framtiden. Den potential forskarna ser på godssidan, tillsammans med de planerade ökningarna av persontrafiken, innebär drygt 200 procents trafikökning till år 2020. Det betyder en ökning från 1600 till 4800 tåg årligen.

För att nå det målet krävs bland annat överföring av transporter från lastbil till tåg. Därför görs en särskild analys av nuvarande

transporter av timmer och massaved. Med en upprustning av tio terminaler bedöms en överflyttning till järnväg i storleksklassen 21 miljoner nettotonkilometer vara möjlig. Det krävs också en del andra investeringar, främst i fjärrstyrning.

På längre sikt kan upprustningen leda till avsevärt mycket större trafikökningar. Inlandsbanans egna planer, tillsammans med de godstrafikökningar som utredningen kan se på sikt, pekar på en åttafaldig ökning av person- och godstrafiken.

Näringslivet är uttalat positivt till att transporter flyttas över till järnväg. Men även i de fall då analyserna visar att tågtransporter är mer kostnadseffektiva, kan det vara svårt att få aktörerna att byta upplägg. Forskarnas intervjuer med representanter för skogsbolag och skogsägareföreningar visar en del hinder, se ruta.

Och för skogsbränsle är marknadssituationen ytterligare ett hinder. Transporterna står för nästan 30 procent av kostnaderna för att

hantera skogsbränsle fram till slutkund. Billigare transportsätt borde alltså vara lockande.

– Problemet är att skogsbränslepriserna just nu är så pressade att det är svårt att få en kalkyl för lägre transporter att gå ihop. Ska mer bränslen kunna tas ut från Norrlands inland, så förutsätter det stora volymer och långsiktiga kontrakt. Idag är det svårt att få till sådana upplägg, konstaterar Johanna Enström.

På längre sikt kommer klimatöverenskomsten i Paris och de mål som Sverige satt upp för fossilfrihet sannolikt att driva upp efterfrågan. Effektiva järnvägstransporter blir då nödvändiga för att göra skogsbränsleresurserna i hela landet tillgängliga. Då det handlar om stora volymer kan tåg redan idag vara ett mycket konkurrenskraftigt alternativ. Det visas inte minst av Fortums investering i Värtaverken.

– Inlandsbanans är strategiskt viktig för hela regionen och potentialen för mer gods är stor. Tas de möjligheterna tillvara skulle det betyda mycket för sysselsättning och regional utveckling, säger Johanna Enström.

Upplevda hinder

Utredningen har genom intervjuer med företrädare för skogsbolag och skogsägareföreningar kartlagt vad som upplevs som hinder för överflyttning av lastbilstransporter till tåg på Inlandsbanan, till exempel:

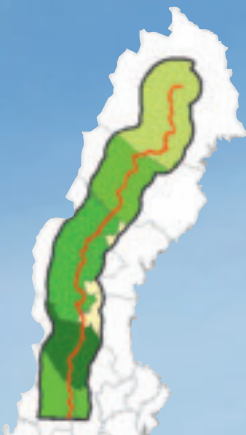
- Transporterna är generellt korta och den ekonomiska skillnaden mellan lastbil och tåg är därför relativt liten.
- Lastbilstransporter är mer flexibla
- Miljövinsten är inte lika stor som

om banan varit elektrifierad eller om loken använt förnybara drivmedel, nu går de på diesel.

- Möjlighet till virkesmätning saknas på de flesta lastplatser och lagringsytorna är små.

De två senare hindren kan dock undanröjas om Inlandsbanan premierar tågoperatörer som använder miljövänligare drivmedel samt om terminalerna rustas upp och ny teknik för kostnadseffektivt virkesmätning installeras, till exempel bildmätning.

” En kapacitetshöjning och upprustning av Inlandsbanan skulle innebära att mer skogsråvara från Norrlands inland kan transporteras på ett lönsamt och miljöriktigt sätt.



Avverkningsvolymen kring Inlandsbanan för perioden 2020-2030. Ju mörkare färg desto större total avverkningsvolym.