

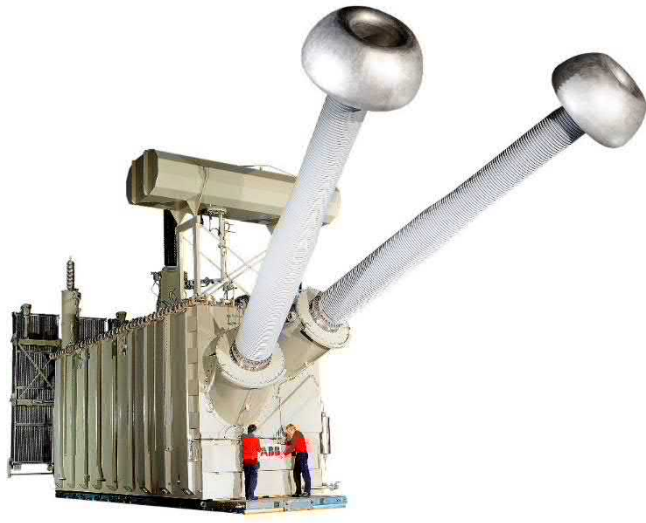
REGION DALARNA

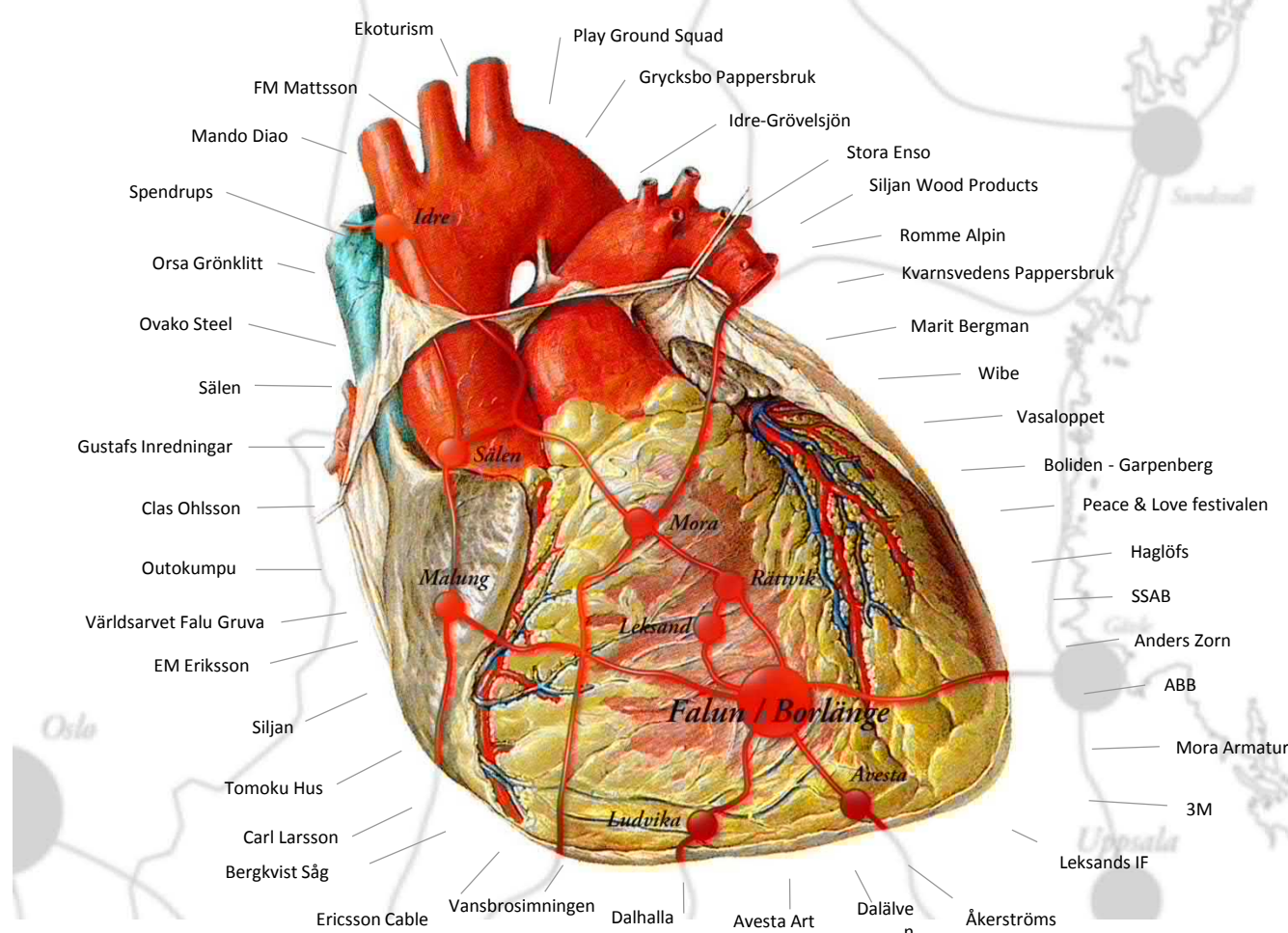
Nationell dialog om nationell plan 2018-2029

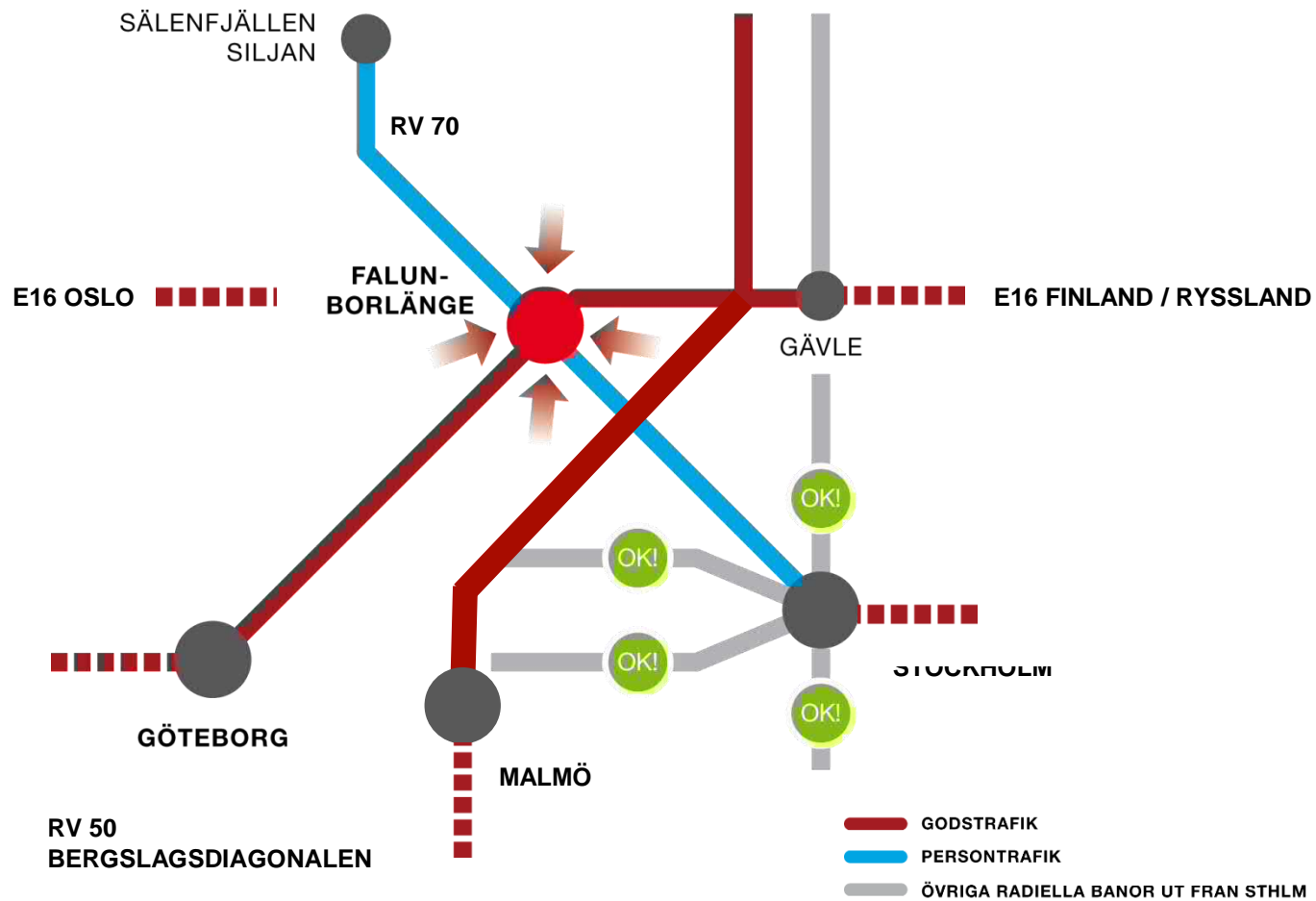
170214

”Dalarna bidrar på ett tydligt och mycket positivt sätt till Sveriges ekonomiska utveckling.”

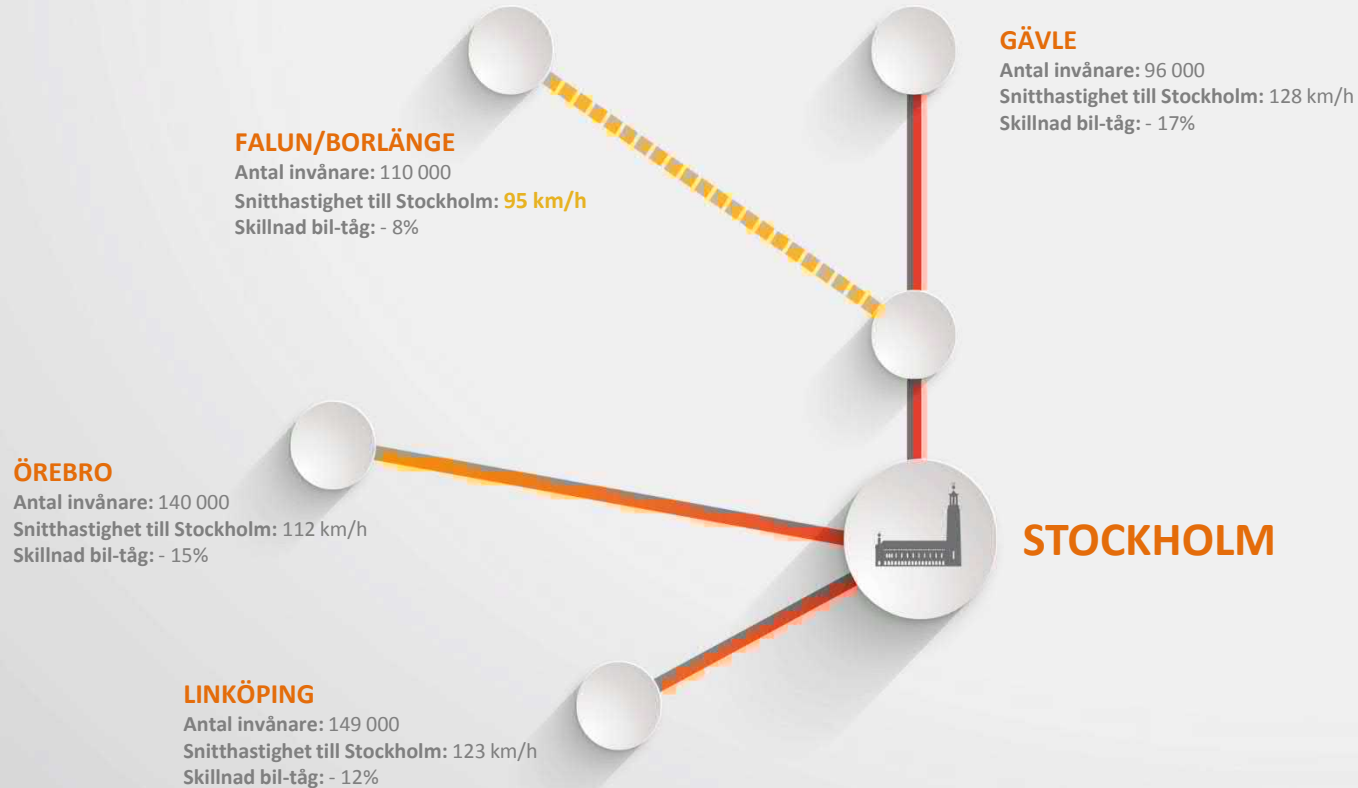
ur Region Dalarnas systemanalys för bättre infrastruktur



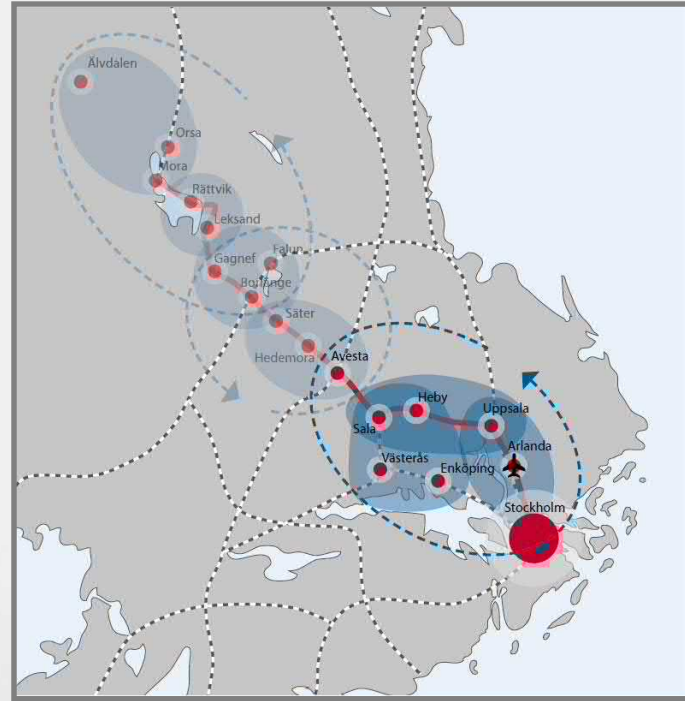
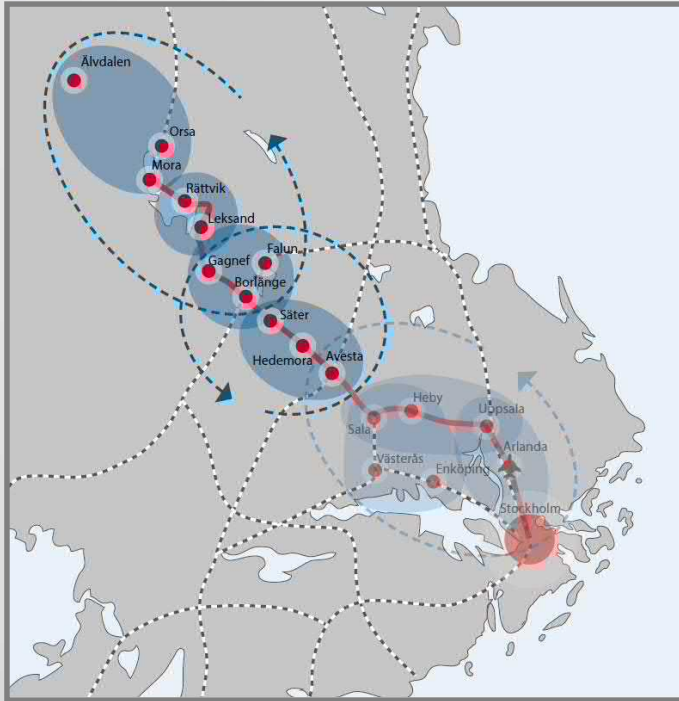




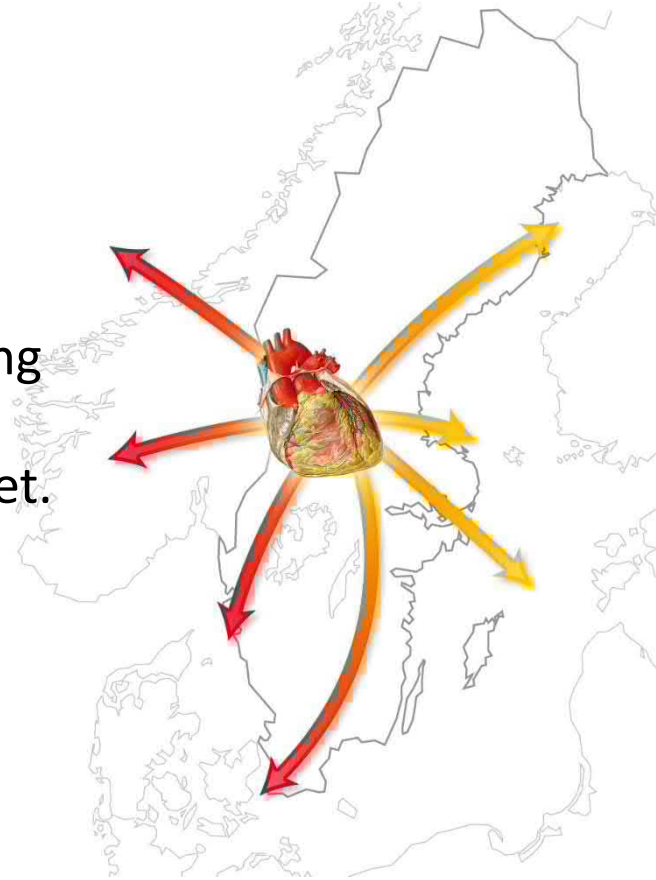
Infrastrukturen sätter förutsättningarna



Starkare tillväxt



- Dalarna bidrar tydligt till Sveriges ekonomiska utveckling
- Stråken som viktigaste prioritet.
- Våra prioriteringar.



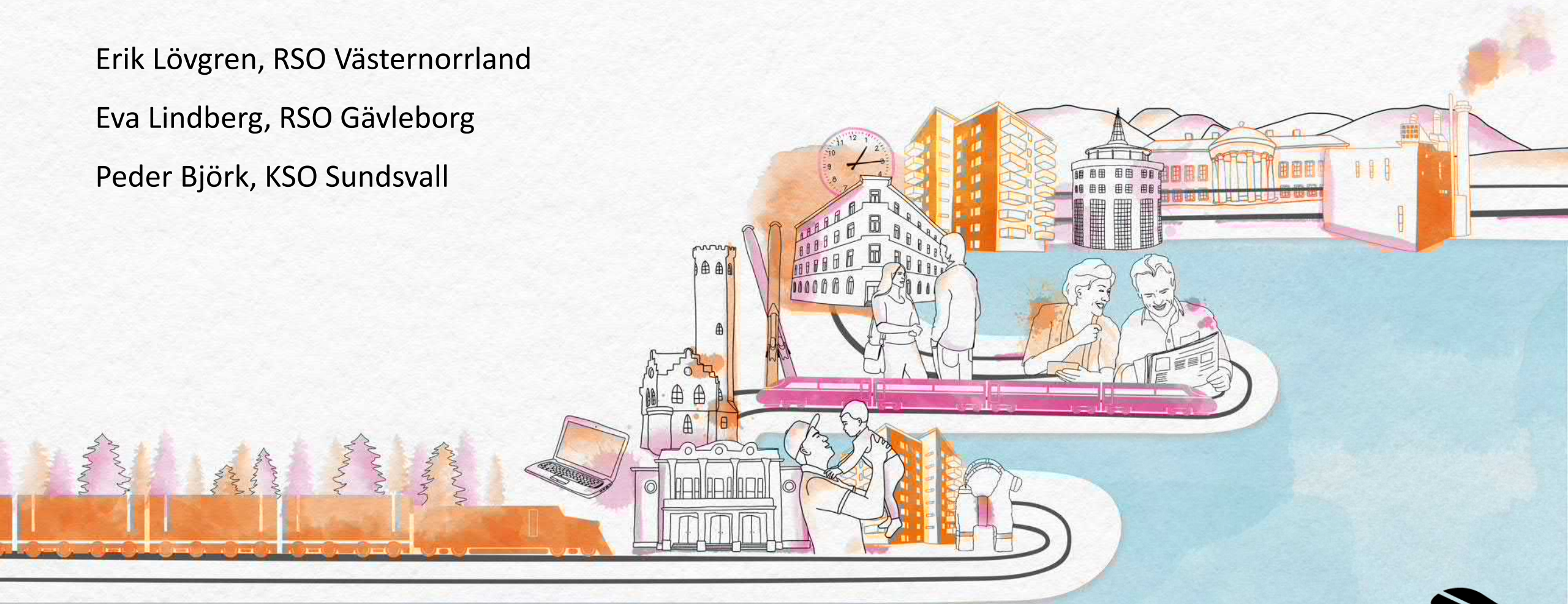


Dubbelspår Gävle – Sundsvall – Härnösand

Erik Lövgren, RSO Västernorrland

Eva Lindberg, RSO Gävleborg

Peder Björk, KSO Sundsvall



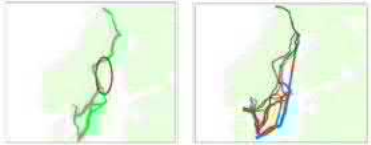
Vilka står bakom bolaget Nya Ostkustbanan?





Ostkustbanan en otillräcklig länk

I Figur 14 beskrivs Värts, VT1 et al (2012) godsföden på järnväg i den vänstra kartan och större godsföden i landet i den högra. I den högra kartan är gröna streck järnvägstransporter och röda streck är lastbilstransporter. Det framgår med all tydlighet av figuren att Adatsbanan och Ostkustbanan i dagligt är en otillräcklig länk i järnvägsnätet för godstransporter.



Figur 14. I den vänstra kartan visas godsföden i järnvägsnätet. I den högra kartan visas befintliga godsföden. Gröna streck är järnväg, röda streck vägtrafik och blå streck. Källa och bild: VT1 (2012)

Östergrens, KTH (2014) konstaterar samma sak i en analys av vilka områden som godståg förtjänar till beroende på olika begränsningar i järnvägsnätet. Detta återkommer senare i avsnittet.

I dagligt är lastbilstrafiken i kombination cirka 1 500 till 2 000 fordon per årsmedelräkning (se Figur 15. Lastbilstrafiken, fordon per årsmedelräkning. Källa: Trafikverket, Vägtrafikförhållanden, utdrag april 2016).¹⁹



¹⁹ Värts, et al (2012), Kartläggning av godstransporter i Sverige 2016.
²⁰ Trafikverket, Vägtrafikförhållanden, Uttag april 2016.



Figur 11. Botniska korridoren och dess kopplingar till Norrlands Älva och Norrlands Trångström. Källa: Ostkustbanan 2015 AB.

Utöver att vara en viktig led för godstransporter har Botniska korridoren stor betydelse för persontransporter. Betydelsen kommer att öka med Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan. I dag finns flera lokala arbetsmarknader som inte överlagras varandra på grund av de långa resorna men med de två förbättringarna kommer arbetsmarknadsregionerna att växa och bli mer eller mindre gemensam. Kortare resor ökar möjligheterna för människor att pendla och nå fler arbetsplatser.



Figur 11. Botniska korridoren och dess kopplingar till Norrlands Älva och Norrlands Trångström. Källa: Ostkustbanan 2015 AB.



Figur 12. Åre (2016) och Gäddede - G.



3.3 Multiplikatoreffekt på järnväg

Nya Ostkustbanan omfattar ett fåtals konkurrenssträta. Dessa beskrivs i multiplikatoreffekt som ytterligare järnvägs- och sammanlagt gör effekten producerar av transporter och led (Figur 13).



NYTTOANALYS AV PROJEKTET NYA OSTKUSTBANAN



OSTKUSTBANAN 2015 AB
Underlag till Sverigeförhandlingen

UPPDRAGSNUMMER 7001346000



Snabbtåget mellan Stockholm och Umeå lämnar Sundsvall på Ostkustbanans enkelspår.
Foto: Markus Tellerup, 2015



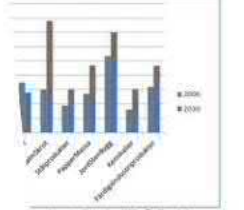
Figur 16. Nya Ostkustbanan år 2030. I en subregioner betecknas rikt på 800 km respektive trafikering enligt Nya ställen är betecknad enligt Stor-Öst.



Figur 17. Nya Ostkustbanan bedöms få en betydande ökning av godsvolymer i förbindelse med andra stora stambanan. Källa: Trafikverket (2016). Prognos för godstransporter 2030. Rapport 2014-066.



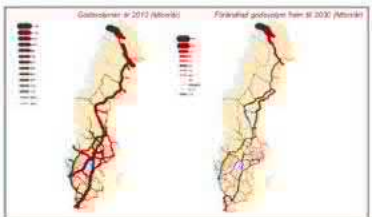
Figur för sammanlagt nationell transportplan redovisar en transportplan för järnvägs transporterna bedöms 030. Varuslagerna med snogvarerna och, så förväntas stå för en stor del av tillväxten i volymer år som normalt har en stor andel transporter på järnväg.



Figur 5. Med Nya Ostkustbanan ökar den begränsade godsföden i led och ångkraft. År 2030 är det en ny utmaning för Adatsbanan kan branta stigningar undvikas, vilket innebär att godstågen kan köra både sniga laster och vara sniga. Dubbelspåret mellan Gävle och Sundsvall innebär att godstågen kan rulla utan stopp för mellan.



Figur 5. Med Nya Ostkustbanan ökar den begränsade godsföden i led och ångkraft. År 2030 är det en ny utmaning för Adatsbanan kan branta stigningar undvikas, vilket innebär att godstågen kan köra både sniga laster och vara sniga. Dubbelspåret mellan Gävle och Sundsvall innebär att godstågen kan rulla utan stopp för mellan.



Figur 17. Nya Ostkustbanan bedöms få en betydande ökning av godsvolymer i förbindelse med andra stora stambanan. Källa: Trafikverket (2016). Prognos för godstransporter 2030. Rapport 2014-066.

Tillväxten utmed Ostkustbanan blir de absolut högsta i landet under perioden 2010-2030. På sträckan Söderhamn-Hudiksvall-Sundsvall ökar godsvolymer 3,7 gånger.

I ett av Trafikverkets alternativa infrastrukturscenarier för kommande infrastrukturproposition och åtgärdsplanering för perioden 2018-2029 (det så kallade UA2) ingår nya stambanan i södra Sverige, Norrbottenbanan samt dubbelspår på Ostkustbanan. Överingen av antal låg lastbil baserat bedöms begränsad, väst framgår av Tabell 6.11.

Bekräftar UA2 har dock inte gräns med modellen Samgods och därför saknas uppgifter om godsvolymer. Samgods har emellertid använts för att beräkna ett annat scenario, där dubbelspår på Ostkustbanan är utbyggt och klass nya stambanan för högfrekvent i södra Sverige. Bakgrunden är Norrbottenbanan nya utbyggt i detta scenario är trafikeringen jämfört med baserats betydligt större räknat som antal godståg per dag. Volymeringen uppskattas till 50 procent mellan Gävle och Söderhamn, drygt 40 procent mellan Söderhamn och Hudiksvall och 20 procent mellan Hudiksvall och Sundsvall.

Figur 17. Nya Ostkustbanan bedöms få en betydande ökning av godsvolymer i förbindelse med andra stora stambanan. Källa: Trafikverket (2016). Prognos för godstransporter 2030. Rapport 2014-066.



Figur för sammanlagt nationell transportplan redovisar en transportplan för järnvägs transporterna bedöms 030. Varuslagerna med snogvarerna och, så förväntas stå för en stor del av tillväxten i volymer år som normalt har en stor andel transporter på järnväg.



Figur 5. Med Nya Ostkustbanan ökar den begränsade godsföden i led och ångkraft. År 2030 är det en ny utmaning för Adatsbanan kan branta stigningar undvikas, vilket innebär att godstågen kan köra både sniga laster och vara sniga. Dubbelspåret mellan Gävle och Sundsvall innebär att godstågen kan rulla utan stopp för mellan.



Tabell 6.1. Sammanställning av samhällsökonomska värdet av godstransporter med ökad tillförlitlighet

	Trafikverket (2010) Förutsatt alternativt tillförlitlighet	Trafikverket (2010) Förutsatt alternativt tillförlitlighet	Trafikverket (2015) Till Sverige-konventionen om godstransporter i UA2
Resultat över 60 år, huvudsakligen till tiden för analysen	Ca 3,9 mrd kr	Ca 1,1 mrd kr	Omkr 2,1 mrd kr
Resultat med hänsyn till ökad tillförlitlighet	Ca 7,8 mrd kr	Ca 2,2 mrd kr	Ca 4,2 mrd kr
Hänsyn till effekter av ökad tillförlitlighet	Ja	Ja	Ja
Hänsyn till multiplikatoreffekter för godstrafiken	Delvis	Nej	Nej
Hänsyn till begränsad kapacitet i JA	Ja	Nej	Nej
Stråka	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall	Gävle-Sundsvall-Härnösand

Figur 1 visar att det finns bråter i de samhällsökonomska modeller som använts. Trots att såväl transportörer som transportföretag anger att det är en viktigaste parametrarna när det gäller godstransporter, så är det gånger kalkylerade.

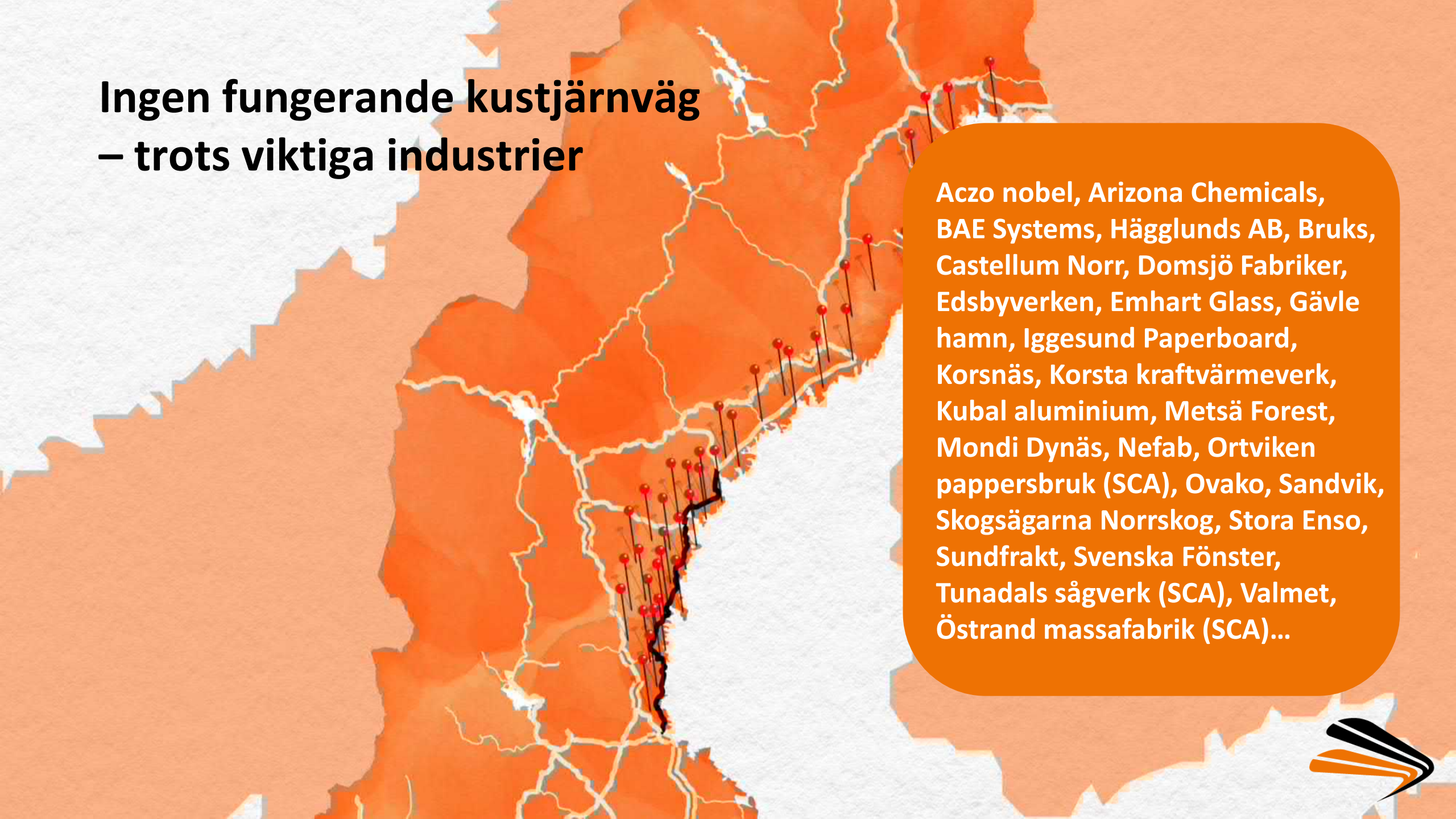


Figur 1. Sammanställning av samhällsökonomska värdet av godstransporter med ökad tillförlitlighet.

Sveriges längsta flaskhals




Ingen fungerande kustjärnväg – trots viktiga industrier

A map of the Swedish coastline, colored in shades of orange and white. Numerous red pins are placed along the coast, indicating the locations of various industrial facilities. The pins are most densely clustered in the southern and central parts of the coast.

Aczo nobel, Arizona Chemicals, BAE Systems, Hägglunds AB, Bruks, Castellum Norr, Domsjö Fabriker, Edsbyverken, Emhart Glass, Gävle hamn, Iggesund Paperboard, Korsnäs, Korsta kraftvärmeverk, Kubal aluminium, Metsä Forest, Mondi Dynäs, Nefab, Ortviken pappersbruk (SCA), Ovako, Sandvik, Skogsägarna Norrskog, Stora Enso, Sundfrakt, Svenska Fönster, Tunadals sågverk (SCA), Valmet, Östrand massafabrik (SCA)...

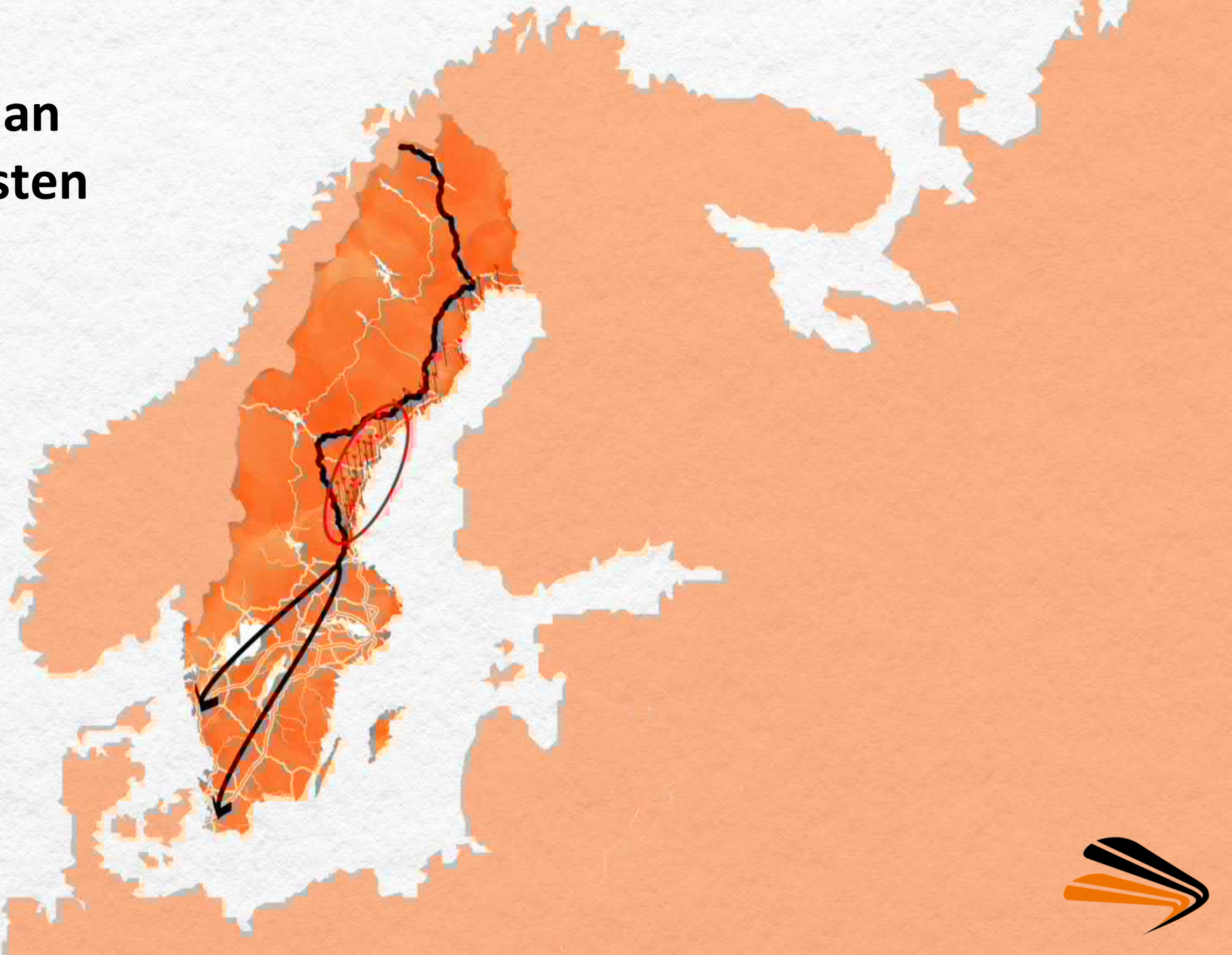


A stylized map of Sweden is shown in shades of orange and white. A thick black line traces a path along the eastern coast of the country. Numerous red pushpins are placed along this path, indicating the locations of various industrial and commercial entities. The background of the map is a textured orange color.

Aczo nobel, Arizona Chemicals, BAE Systems, Hägglunds AB, Bruks, Castellum Norr, Domsjö Fabriker, Edsbyverken, Emhart Glass, Gävle hamn, Iggesund Paperboard, Korsnäs, Korsta kraftvärmeverk, Kubal aluminium, Metsä Forest, Mondi Dynäs, Nefab, Ortviken pappersbruk (SCA), Ovako, Sandvik, Skogsägarna Norrskog, Stora Enso, Sundfrakt, Svenska Fönster, Tunadals sågverk (SCA), Valmet, Östrand massafabrik (SCA)...



**Norra stambanan
– långt från kusten**



Nya Ostkustbanan bra för klimatet

- Varje dag går 2 000 lastbilar i långväga trafik längst med Norrlandskusten
- Varje år åker 1,8 miljoner passagerare från Umeå, Östersund och Sundsvallsområdet med flyg till Stockholm
- Med halverade restider och fyrdubblad kapacitet kan Ostkustbanan avlasta både flyg och väg!



Stora fördelar med nya Ostkustbanan

- Kortare transportsträcka (9 – 12 mil),
- Kortare transporttid genom dubbelspår (1 – 3 timmar),
- Ökad kapacitet,
- Tyngre tåg (högre axellast, mindre lutningar),
- Mindre störningskänslighet ökar tillförlitligheten.



Regionala tillväxtcentra

Umeå
150 000

Sundsvall
150 000

Gävle
162 000



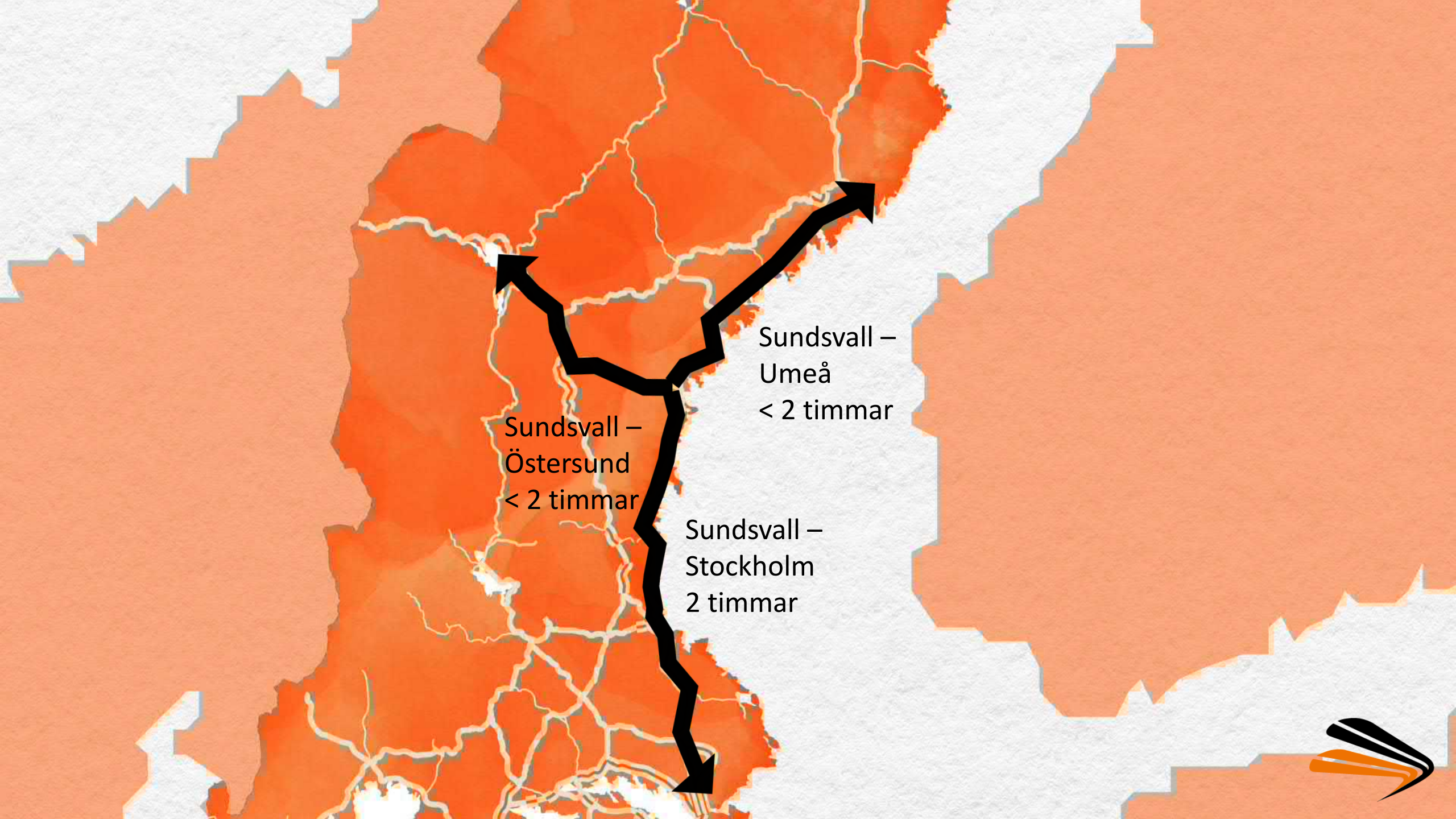
Regionala tillväxtcentra med Nya Ostkustbanan

Umeå
150 000+

Sundsvall
230 000

Gävle
270 000





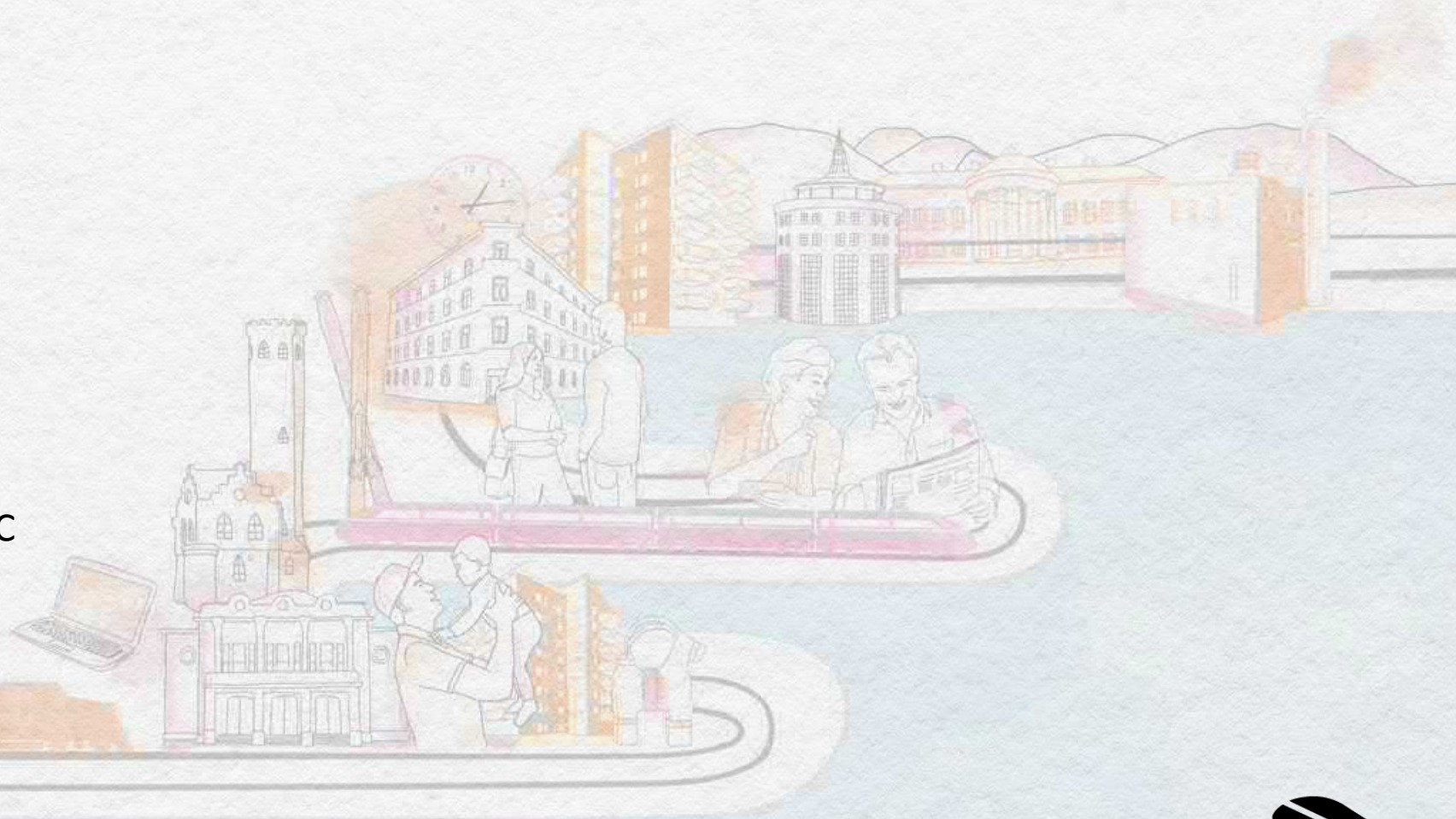
Sundsvall –
Östersund
< 2 timmar

Sundsvall –
Umeå
< 2 timmar

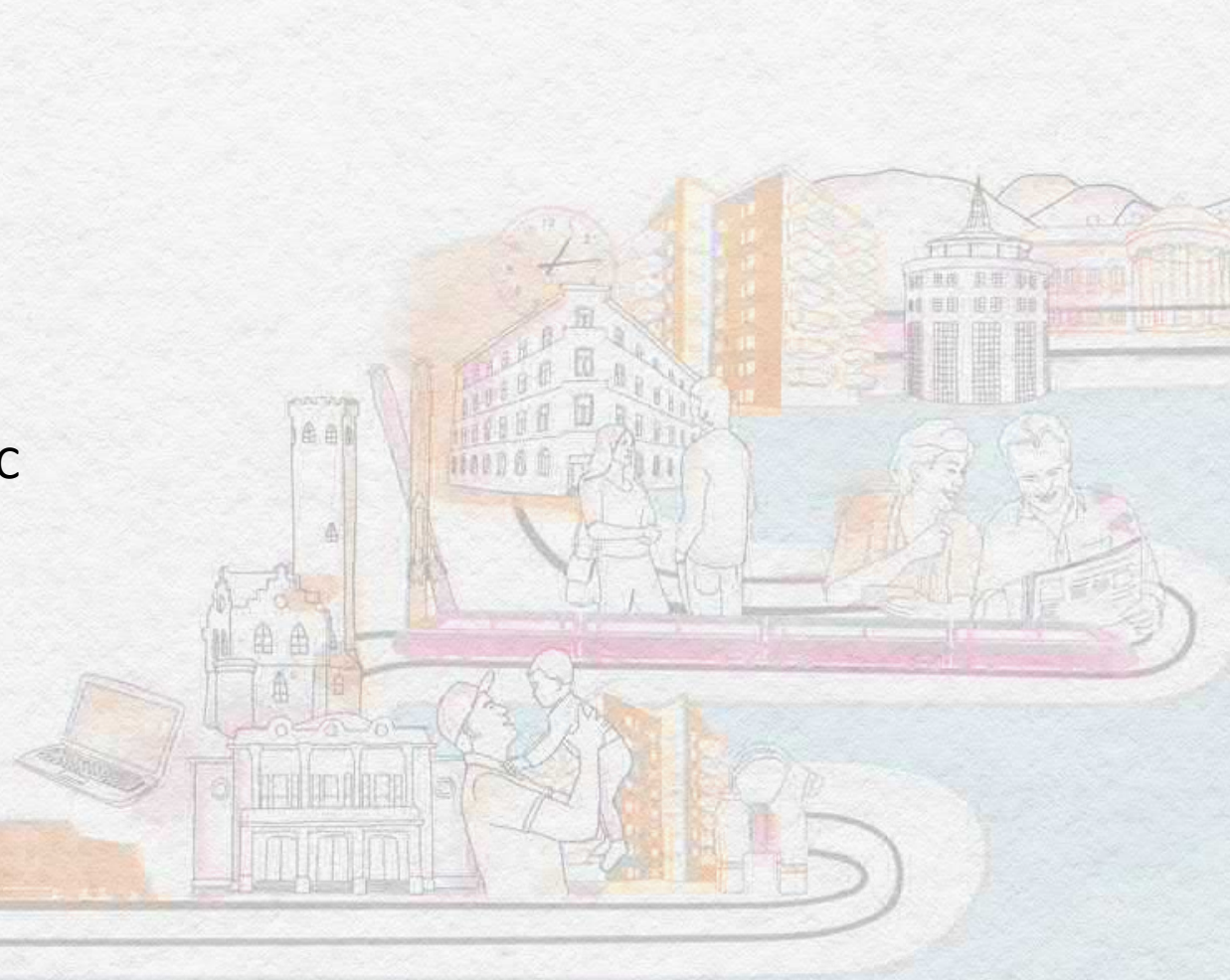
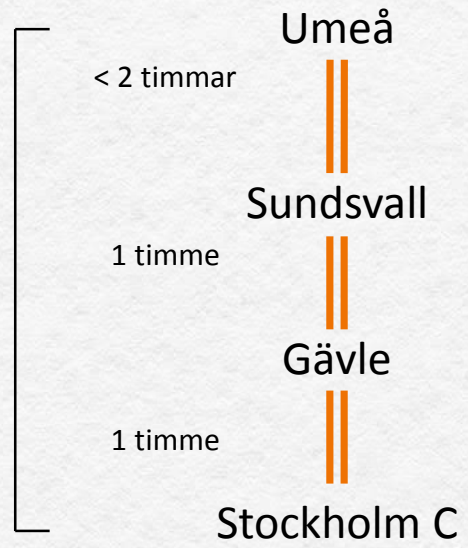
Sundsvall –
Stockholm
2 timmar



IDAG:
6,5 timmar



MED DUBBELSPÅR:
< 4 timmar



Vilka förbättringar är på gång?

Malandstriangeln, elektrifiering Tunadalsspåret m.m. Byggstart 2018, klar 2021.

Birsta – Timrå (norr om Sundsvall), möjliggör Malandstriangel, anslutning till Sundsvalls Logistikpark samt SCA:s pappermassafabrik i Östrand.

Bergsåkerstriangeln. Byggstart 2018 prel. klart 2021.

Sundsvall – Dingersjö. Byggstart 2023, klar 2027.

Dingersjö – Njurundabommen inklusive ny station. Byggstart 2018. Klart 2021.

Bäling – Tjärnvik (Gnarp), Ger stora restidvinster genom att man bl.a. bygger bort "Gnarpskurvan".

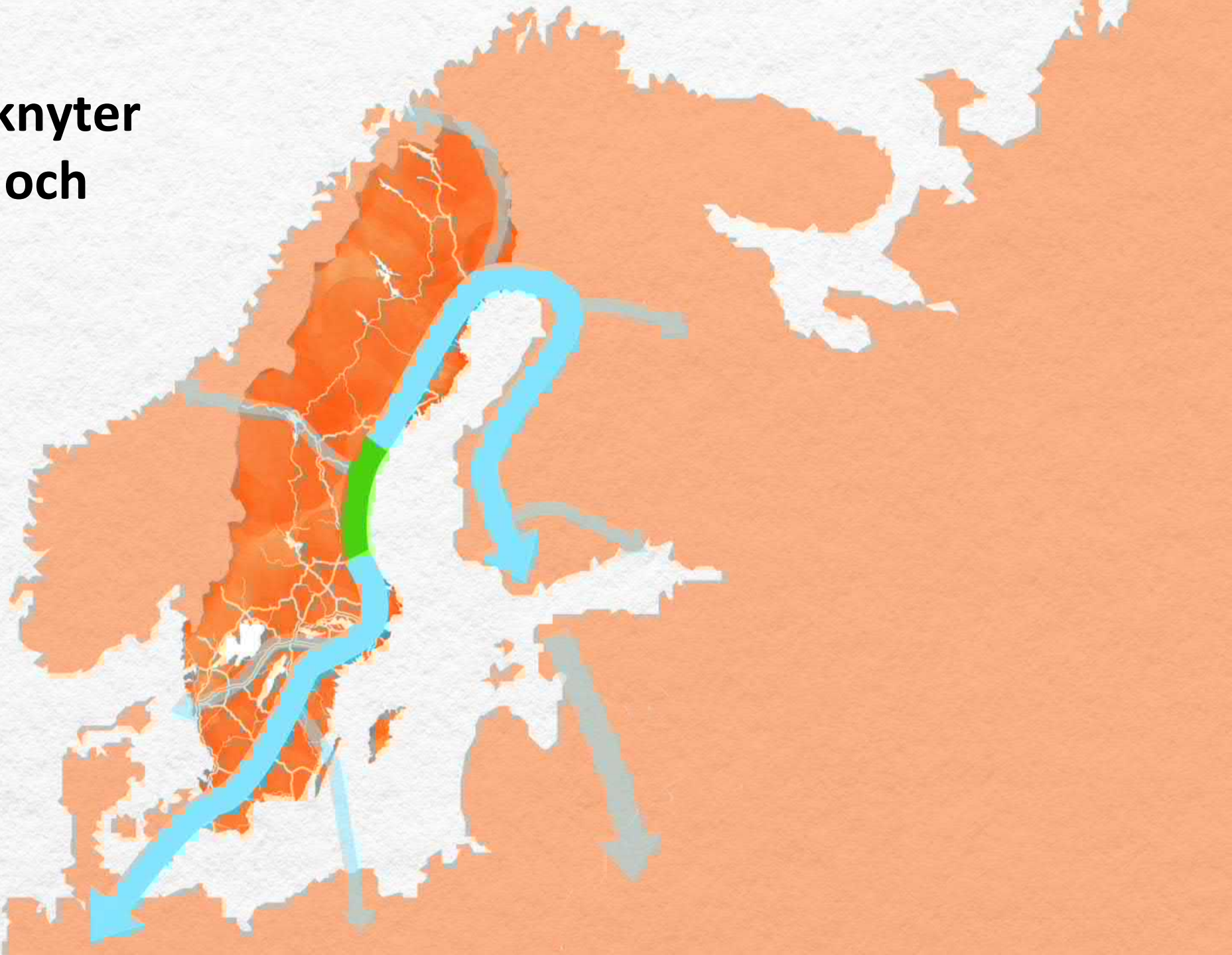
Idenor – Stegskogen (Hudiksvall), möjliggöra stora kapacitets- och restidvinster.

Gävle – Kringlan. Bättre kapacitet och anslutning till Gävle sjukhus, Gävle Högskola och Gävle hamn.

Grönt = i plan,
Svart = utreds just nu.



**Ostkustbanan knyter
samman norra och
södra Sverige**



nyaostkustbanan.se





Goda utsikter för ett livskraftigt Gävleborg

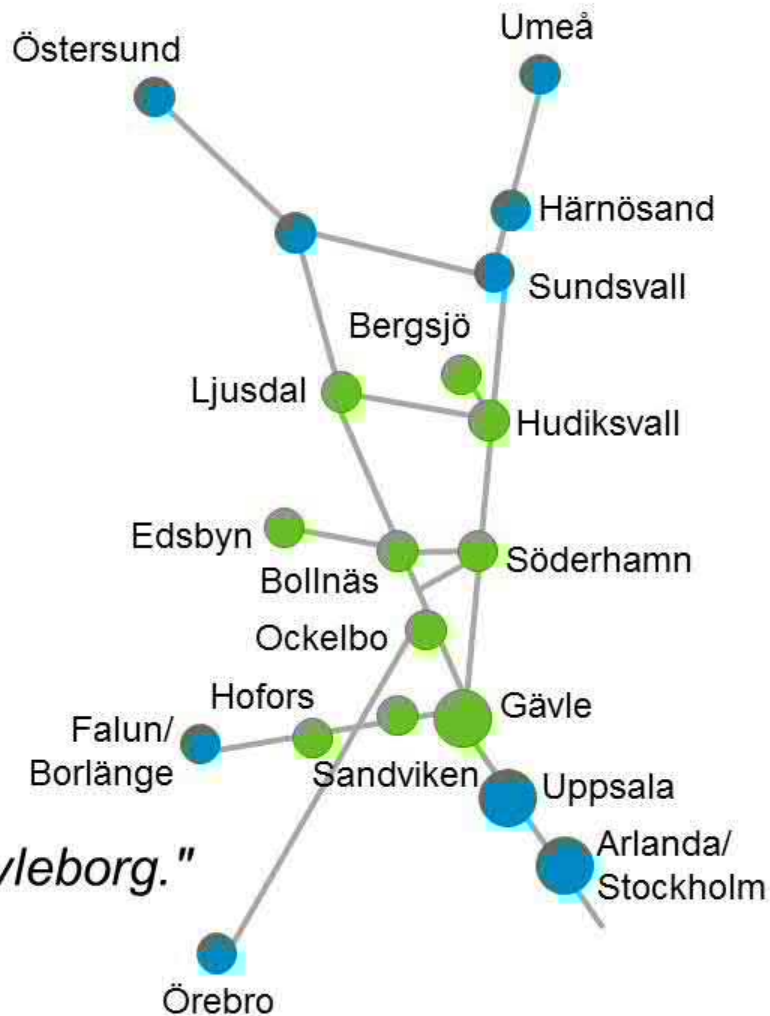


Strategiskt viktiga frågor

Infrastrukturprogram

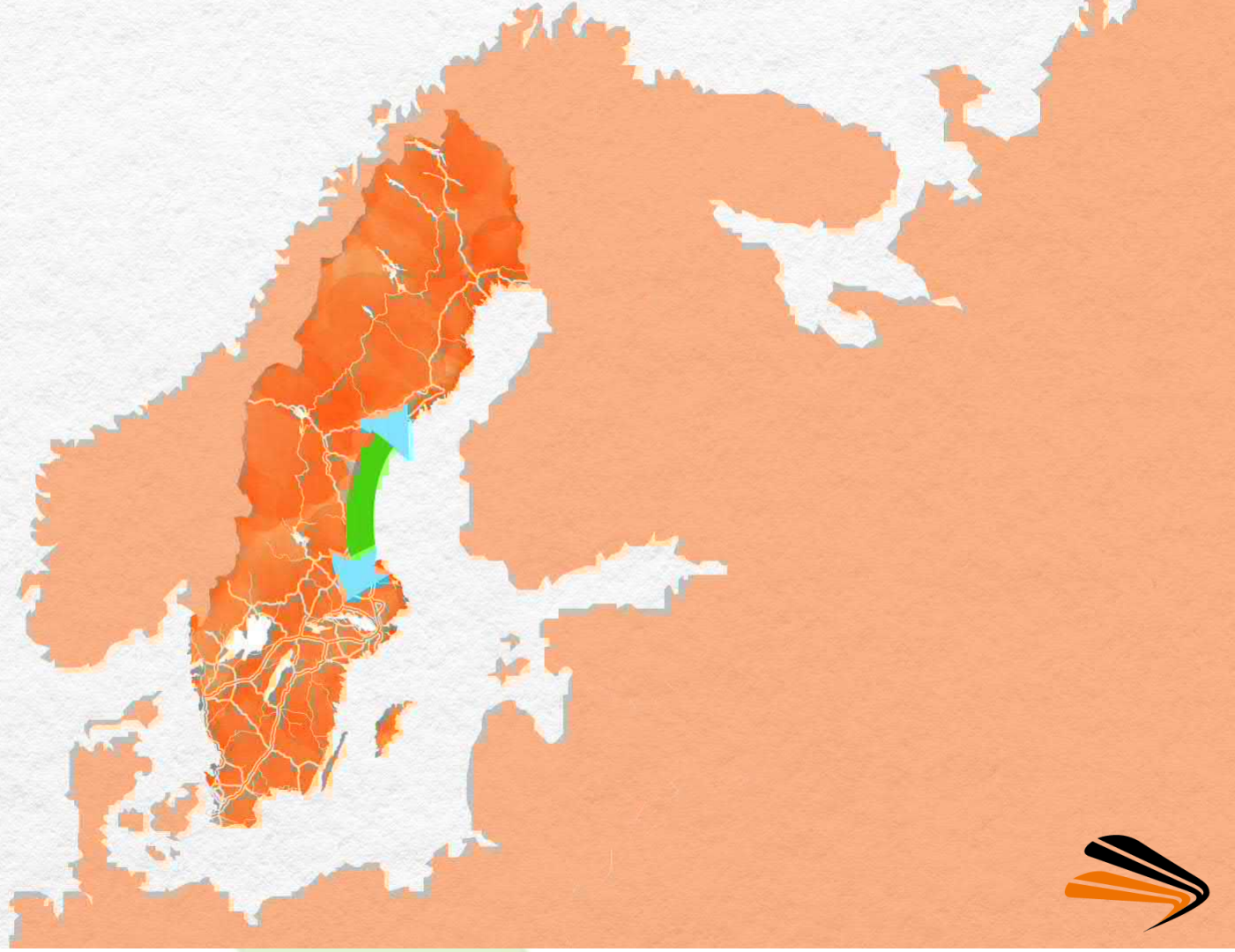
- Arbets- och studiependling
- Kompetensförsörjning
- Näringslivets transporter

"En väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för en hållbar utveckling i Gävleborg."



- Regional planupprättare
- Regional kollektivtrafikmyndighet
- Ostkuststråket
- Gävle-Dalastråket
- Norra stambanestråket







Regional dialog Nationell plan

Elise Ryder Wikén
14 Februari 2017

Det lyser i Mittnorden!

Kuststråket

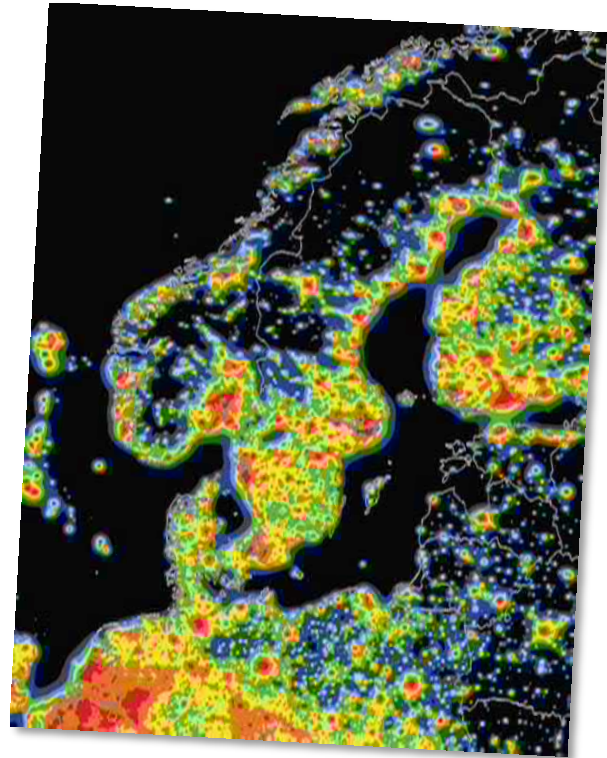
Gävle - Haparanda

85 mil, 677 000 invånare

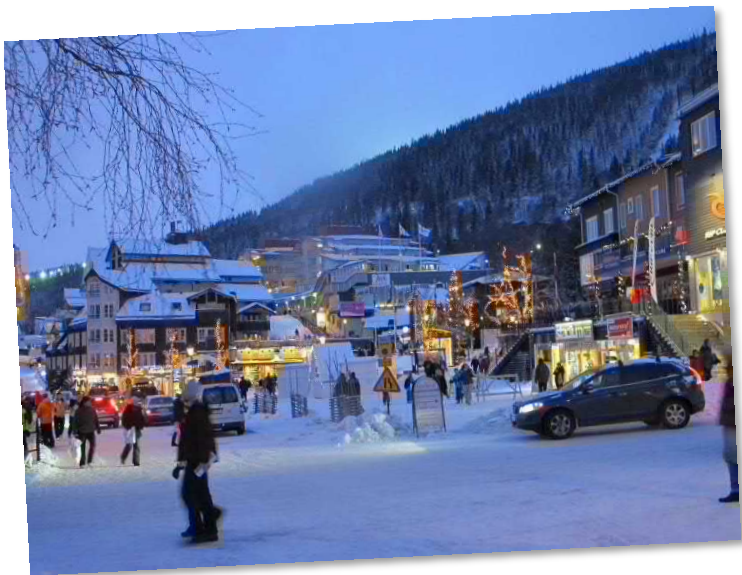
Mittnordiska stråket

Sundsvall - Trondheim

45 mil, 500 000 invånare



Skilj på folkbokförd befolkning och boende



- I Åre är cirka 1.300 personer folkbokförda
- I Åre bor det idag cirka 30 000 personer
- Dessa byts dessutom ut varje vecka!

DET ÄR INTE BARA DE FOLKBOKFÖRDA SOM GENERERAR RESBEHOV – DET ÄR ALLA DE MÄNNISKOR SOM VÄLJER ATT VISTAS OCH BO I VÅRT LÄN UNDER OLIKA TIDER

Meråkerbanan

- Meråkerbanan en ”missing link” i ett sammanhängande transportsystem.
- Elektrifiering behövs för;
- Stora överföringar av godstrafik från väg till järnväg
- Större utnyttjande av hamnarna i Trondheimsregionen
- Avlastning av hårt belastade trafikstråk söderut i våra länder och övriga Europa
- Minskad miljöbelastning
- Utveckling av persontrafiken mellan våra länder
- **Arbetet med elektrifiering påbörjat – klart 2023-01-01!**



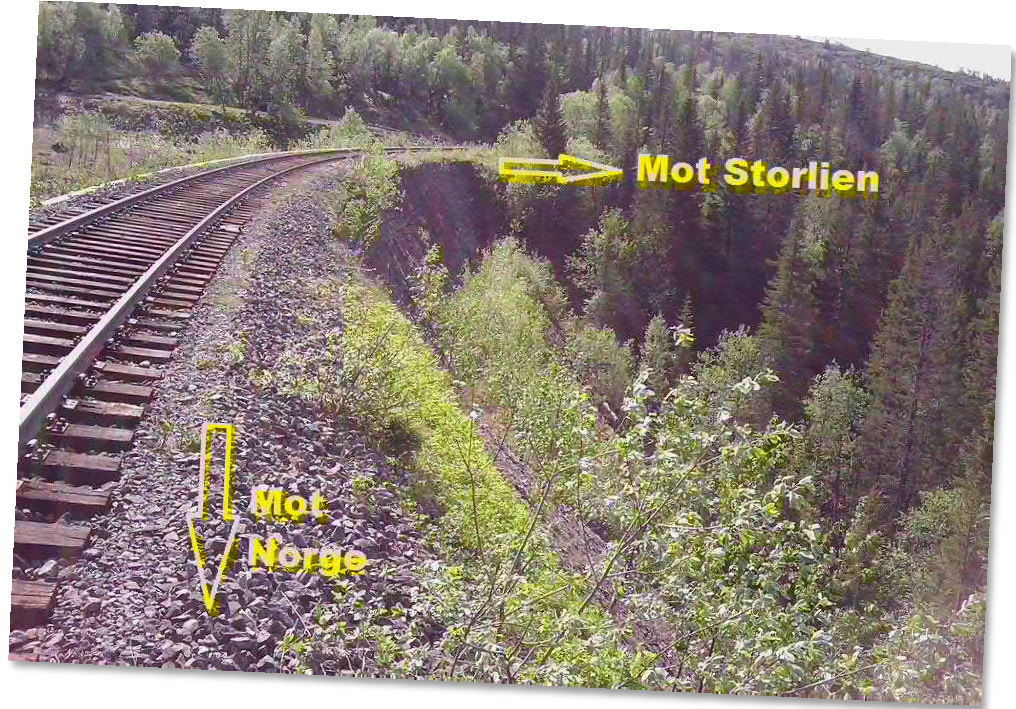
Meråkerbanan, delen mellan Hell och Storlien är inte elektrifierad, vilket begränsar möjligheterna för effektiva tågupplägg.

Stora Helvetet

Ny bro byggs

Klar till 2019

Snabba och bra insatser från
Trafikverket!



Mittbanan i framtiden

- Utökad regionaltågstrafik för en större arbets- och bostadsmarknad
- Utökad trafik till/från Norge (redan från 2019 en tredje dubbeltur)
- Mer gods på banan, bland annat utifrån elektrifieringen av Meråkerbanan
- Utökad interregional persontrafik

SJ samlar trafiken för framtida investeringar

- Sundsvall-Stockholm
 - Med dubbelspår
 - 250 km/h
 - Restid 2h
- Umeå-Stockholm
 - Restid 3,5h
 - Redan nu stor resandeökning, totalt sett på Botniabanan 20% per år
- Åre-Östersund-Stockholm
 - Rusta Mittbanan
 - Restid 3-3,5h



**1,8 miljoner flygresor kan göras med tåg
562,000 ton CO2 per år!
(Källa: Utsläppsrätt.se, flyg 60 mil)**

Restider på Mittbanan

- Dagens restider Östersund – Sundsvall är minst 2:08
(med regionaltåg 2:16 – 2:32)
- Målet på kort sikt är restider under två timmar
- Målet på lång sikt är 1,5 timme

Varför så långa restider på Mittbanan idag?

- Mellan Sundsvall och Storlien finns 298 plankorsningar, de flesta obevakade
- Låg standard på banan mellan Stöde och Sundsvall



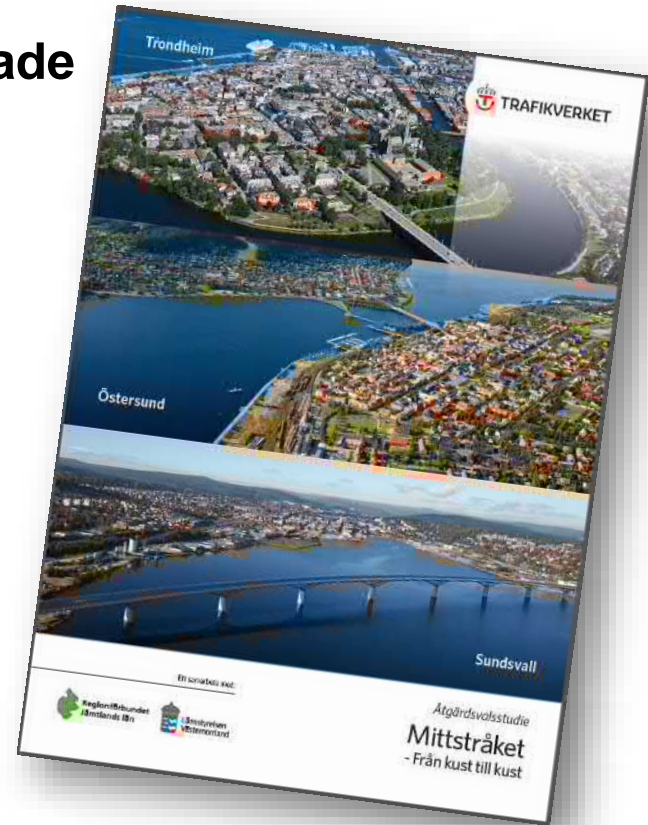
Minska antalet obevakade järnvägsövergångar

Trafikverket arbetar aktivt för att minska antalet obevakade jvg-övergångar

- Mellan Östersund och Storlien finns 149 stycken.
80 behöver åtgärdas.
- Medel finns för åtgärdande av 15 av dessa!
- Mellan Sundsvall och Östersund också 149 stycken, varav 103 mellan Sundsvall o Ånge.
- Viktigt med ytterligare medel till denna typ av åtgärder!

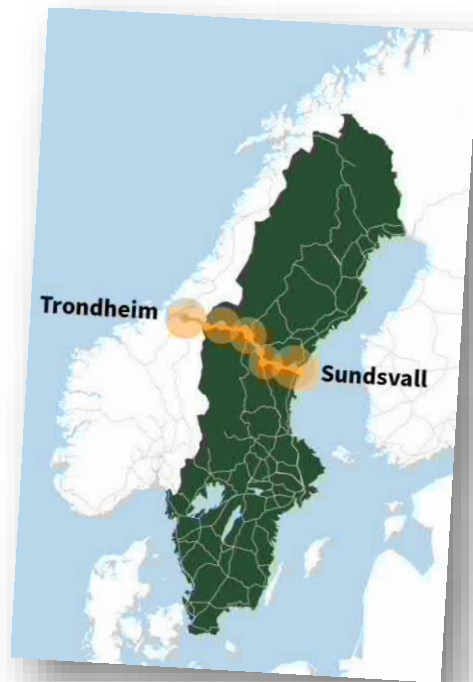
Regional prioritering och samverkan skapade Sveriges största regionalfondsprojekt

- Viktig utvecklingsfråga från kust till kust - tillväxtpotential
- Visade stora systembrister på både väg och järnväg
- Åtgärdsvalsstudie - många små insatser kan ge stora effekter
- Studie blev till verkstad



Projekt Mittstråket 2015-2020

- Stödmottagare är Länsstyrelsen Västernorrland.
- Samverkansparter är kommunerna i Åre, Östersund, Sundsvall och Trafikverket.
- Medfinansiärer är kommunerna Krokom, Bräcke, Ånge samt Region Jämtland Härjedalen och Landstinget Västernorrland samt Europeiska regionala utvecklingsfonden.



Vad mer kan göras?

- Ett antal minuter kan vinnas med åtgärder inom ramen för projektet "Mittstråket"
- Ytterligare minuter kan vinnas genom "paket" av ytterligare mindre insatser
 - Ta bort fler obevakade järnvägsövergångar
 - Trimma signalsystemen ytterligare
- För att korta restiderna mer krävs stora investeringar i nya bandelar mellan Stöde och Sundsvall

Vad vill vi?

- Se förbi landsgränsen och satsa på hela Mittstråket – från kust till kust
- Enas om gemensamma mål för Mittbanan
- ”Paket” med mindre åtgärder på Mittbanan
(ta bort fler obevakade järnvägsövergångar, trimma signalsystemen etc)
- Medel i nationella planen för planeringsarbete för nya linjesträckningar Stöde – Sundsvall

E 14 - en annan viktig del av Mittstråket

- E 14 bör ha skyltad hastighet om 100 km/h
- Förbifart Brunflo – Fullfölj planerna och bygg
- Fortsätt med nästa etapp - Brunflo – Pilgrimstad
- Vidtag åtgärder för 100 km/h också på andra sträckor

Våra viktiga stråk

- Mittstråket
(Mittbanan och E 14)
- Inlandsstråket
(E 45 och Inlandsbanan)



Det nord – sydliga stråket också viktigt

- Väg E 45 har stora brister
- Stora restidsvinster kan göras med ny sträckning av E 45 mellan Rengsjön och Älvros i Härjedalens kommun. Fullfölj planerna!
- Bristande standard E 45 mellan Ytterhogdal och Rätan – bygg om delar av denna sträcka!



Skogen en resurs – inte bara för Jämtlands län

- 7 miljoner kubikmeter timmer avverkas årligen i Jämtlands län
- 75 % förädlas utanför länet
- Nödvändigt med bäriga vägar året om
- Bärighetsanslagen behövs



De lågtrafikerade banorna viktiga

- De lågtrafikerade järnvägarna är viktiga i ett sammanhållet transportsystem
- Både Inlandsbanan och järnvägen Forsmo – Hoting är mycket viktiga för skogsnäringen
- Finansieringen av insatser för Inlandsbanan behandlas i särskild ordning utanför den Nationella Transportplanen

Sammanfattning

- Satsa på Mittstråket där en halv miljon bor och verkar!
 - Korta restiderna på Mittbanan
 - Bygg förbifart Brunflo
 - Fortsätt med ombyggnad av E 14 mellan Brunflo och Pilgrimstad
- Det nordsydliga stråket
 - Bygg ny stäckning av E 45 mellan Rengsjön och Älvros i Härjedalen
 - Bygg bort flaskhalsarna på E 45 mellan Ytterhogdal och Rätan
- Restiderna viktiga i ett stort län med långa avstånd – inga sänkta hastigheter
- Bärighetsmedlen viktiga – särskilt för skogsnäringen
- Inlandsbanan och andra ”lågtrafikerade banor” viktiga

Handelskamrarna

14 februari

Oliver Dogo, VD Handelskammaren Mittsverige
Andreas Garp, VD Mellansvenska Handelskammaren



Infrastruktur för ett hållbart Sverige

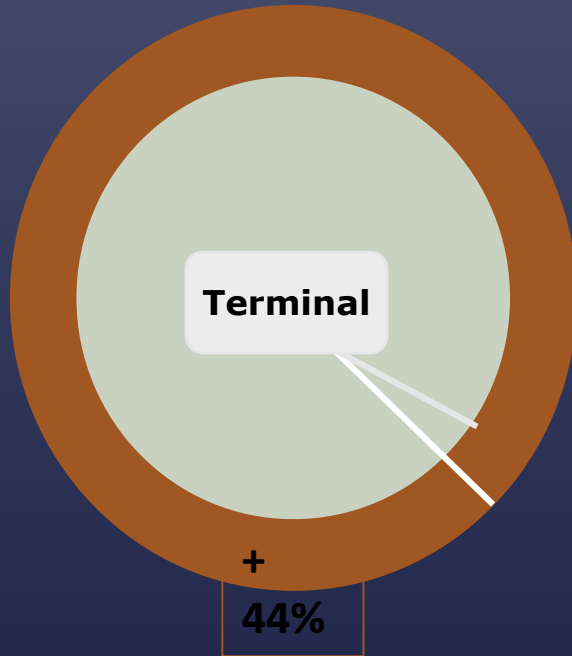
- Transportslagen kompletterar varandra – de konkurrerar inte med varandra!
- Stråk
 - Öst-västlig riktning
 - Nord-sydlig riktning
- Intermodala transporterna – tänk ej stuprör
 - Hur kopplar vi ihop investeringar
- Effektiv logistik är en förutsättning för konkurrenskraft

Infrastruktur för ett hållbart Sverige

- Sjöfart
 - Se sjöfartens potential
 - Infrastrukturinvesteringar är relativt billiga
 - Isbrytning är underhåll av sjöväg och ska anslagsfinansieras (sker ej idag)
 - Hamnar är viktiga

Infrastruktur för ett hållbart Sverige

- Väg
 - Bärighet viktig
 - 74 tons fordon minskar antalet fordon på vägarna
 - Hållbara transporter
 - Effektivare fordon gynnar basindustrin – Finlandsmodellen BK4
 - Enskilda vägar viktig del av vägnätet



20 % minskad transportkostnad



44 % ökat upptagningsområde



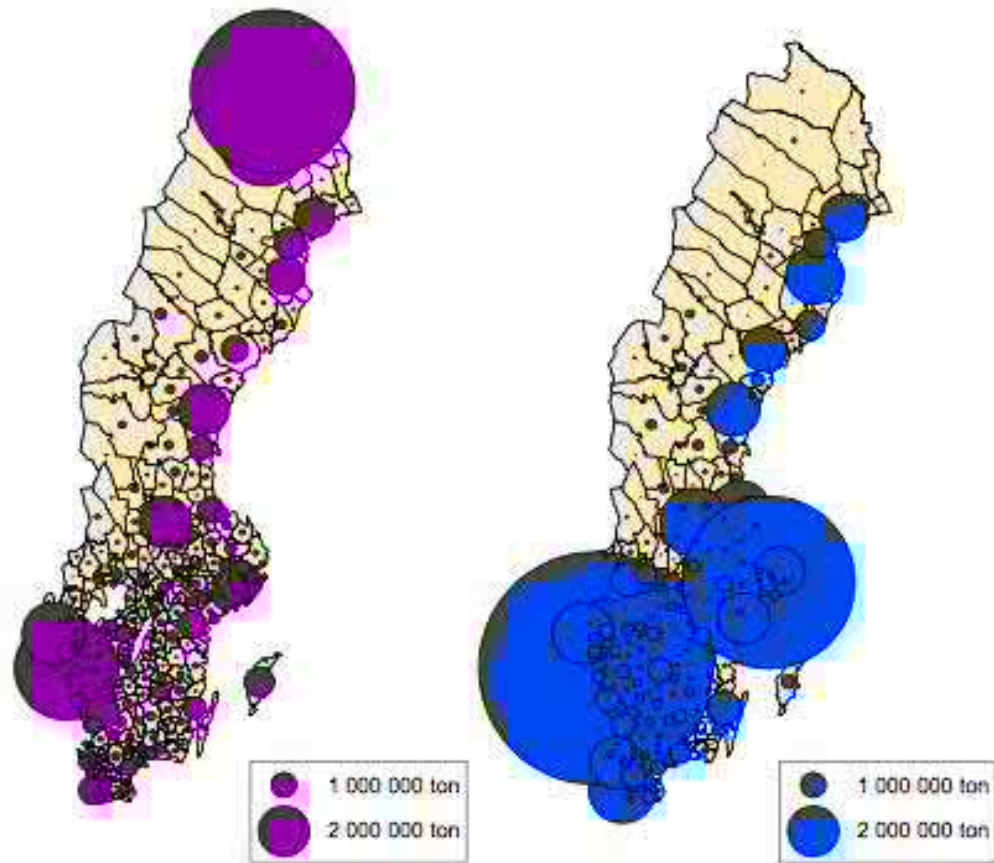
Infrastruktur för ett hållbart Sverige

- Järnväg – Hållbara transporter
 - Tillförlitlighet!
 - Järnvägen är ett system
 - Underhåll! Den viktigaste frågan för järnvägen är tillgänglighet och förtroende!
 - Längre och tyngre tåg
- Prioriteringar Centralort – Landsbygd



Infrastruktur för ett hållbart Sverige

- Järnväg – Hållbara transporter
 - Tillförlitlighet!
 - Järnvägen är ett system
 - Underhåll! Den viktigaste frågan för järnvägen är tillgänglighet och förtroende!
 - Längre och tyngre tåg
- Prioriteringar Centralort – Landsbygd



Figur 2.1: Geografisk fördelning av svensk produktion (vänster) och förbrukning (höger) av varor; ton 2006.
 Källa: Egen bearbetning, baserat på data från Trafikverkets Samgodsmo­dell, version 1.0 (Trafikanalys, 2016g).

Fokus på genomförandet

- Godsets utmaningar behöver prioriteras:
 - Uppdaterade samhällsekonomiska kalkylmodeller behövs som inte systematiskt undervärderar nyttor med gods
 - Fokus på robusthet, tillförlitlighet och redundans (samma banstandard)

Beräknad transportvolym i utvalda hamnar i Region Nord och Mitt

Hamn	Sjöfartsverket (miljoner ton 2012)	Samgods (miljoner ton 2012)	Differens i % (Samgods/Sjöfartsverket)
Luleå	7,5	5	-33%
Husum	2,1	0,2	-90%
Sundsvall	2,4	1,8	-25%
Gävle	2,8	5,5	96%
Stockholm (inkl Kapellskär)	6,6	8,9	35%
Göteborg	38,1	43,8	15%

Antal lastade/lossade miljoner ton per hamn (för några utvalda hamnar) i Sjöfartsverkets anlopstatistik och Samgods 2012

Har vi koll på vad det kostar?

Det finns ett antal pålagor som direkt motverkar konkurrenskraften för våra medlemmar/ företag:

-Pålagor

- Skatt på avstånd innebär mer biobränsle och skogsråvara kvar i skogen (Vägslitageskatt)
- Svaveldirektivet
- Höjda banavgifter
- Indexuppräknad drivmedelsskatt
- Farledsavgifter

-Lättnader

#Inlandsbaron

#Inlandsbanan



Dragkraft som utvecklar inlandet

#Inlandsbanan

Inlandsbanan

- 105 mil lång
- 11 % av järnvägen i Sverige
- Ägs av staten
- Förvaltas av Inlandsbanan AB
- Inlandsbanan AB ägs av 15 kommuner



#Inlandsbanan



Kapacitetshöjningar

- **2011-2012** Bärighetshöjning
Arvidsjaur-Gällivare Stax 20 ton
- **2014 & 2016** Bärighetshöjning
Sveg-Brunflo Stax 22,5 ton
- **2017-2018** Fjärrstyrning av nio strategiska drifts-/mötesplatser



Vidmakthålla status

- Drift & underhåll, prioriterade åtgärder 2018-2029, användarorienterade prestandamål (nätkapacitet och tågprestanda)
- 4% årlig uppräkningsentreprenadindex med start 2018, 153 250 kkr
- 2 300 Mkr i anslag för drift och underhåll fördelat på 2018-2029.

Eftersatt underhåll



Slipersskuld.

- Slipersbyte och slipersförtätning Arvidsjaur-Gällivare.
- 210 Mkr fördelat på 2018-2020
- Effektmål: Bärighetshöjning från Stax 20t till Stax 22,5t.



Brounderhåll

- Start ommålning broar Mora-Gällivare
- 120 Mkr fördelat på 2018-2029.
- Effektmål: Vidmakthålla broar

Reinvesteringar

Rälsbyte Sveg-Brunflo

- Utbyte 34kg räler till 50kg räler (12 mil)
- 300 Mkr fördelat på 2021-2023
- Effektmål: Hastighetshöjning lokdragna tåg från 40 km/h till 70 km/h

Rälsbyte Arvidsjaur-Gällivare

- Utbyte 34kg räler till 50 kg räler (8 mil)
- 200 Mkr fördelat på 2024-2025
- Effektmål: Hastighetshöjning lokdragna tåg från 40 km/h till 70 km/h



Reinvesteringar



GSMR

- Utbyte radiolänkantenner och basradio-stationer Mora-Gällivare.
- 36 Mkr fördelat på 2018-2020
- Effektmål: Vidmakthålla funktion



Rustning Arvidsjaur-Jörn

- Slipersbyte och rustning av plankorsningar och signalanläggningar
- 150 Mkr fördelat på 2019
- Effektmål: Kapacitetshöjning av Inlandsbanan.

Investeringar

ERTMS

- Införande av ERTMS Regional Mora-Gällivare
- 500 Mkr fördelat på 2026-2030.
- Effektmål: Vidmakthålla trafikledning

