

Inledning

Inlandsbanan AB har under 2021 tillsammans med sina dotterbolag hamnat i en situation med likviditetsproblem. Problemen kan främst hänföras till Inlandsbanans två dotterbolag Inlandståg AB (ITÅG) och Destination Inlandsbanan AB (DIAB). Orsakerna till den uppkomna situationen är främst effekter av Corona-pandemin, inköp av nya motorvagnståg samt svag lönsamhet i dotterbolagen. I detta dokument beskrivs hur Inlandsbanan AB arbetar för att uppfylla ägarnas krav och förväntningar som anges i nu gällande ägardirektiv. Dokumentet beskriver även hur den problematiska likviditetssituationen löses.

Inlandsbanan AB:s uppdrag

Inlandsbanan är en koncern som består av moderbolaget Inlandsbanan AB samt dotterbolagen Destination Inlandsbanan AB och Inlandståg AB. Inlandsbanan AB ägs av 19 kommuner längs banan från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr. Dotterbolagen Destination Inlandsbanan och Inlandståg AB ägs till 100 % av moderbolaget. På uppdrag av staten förvaltar Inlandsbanan AB infrastrukturen för järnvägsanläggningen mellan Gällivare och Mora.

Inlandsbanan AB:s huvuduppdrag är att förvalta järnvägen. Detta innebär att bolaget ansvarar för underhåll av infrastrukturen samt trafikledning och får för att täcka kostnaderna ett driftsbidrag på 150 mnkr per år. Vårt uppdrag från våra ägare är att driva en verksamhet som ger stöd för tillväxtarbetet efter hela Inlandsbanans sträckning och vi utgår från ägardirektivet när vi utformar mål och strategier.

Koncernen ska aktivt arbeta för att:

Öka transportvolymerna av gods på Inlandsbanan

Att frakta gods på tåg har många fördelar både ur ett företagsekonomiskt, miljömässigt och samhällsekonomiskt perspektiv. Näringslivet i kommunerna längs Inlandsbanan domineras av skogs- och gruvnäring, branscher där effektiva transportsystem är en viktig faktor för tillväxten. För dessa näringar är en fungerande infrastruktur och pålitliga transporter en grundförutsättning för att bedriva verksamheterna. Med den pågående utvecklingen vi ser inom den gröna omställningen och utifrån industrins behov så kan Inlandsbanan ha en avgörande roll. I samarbetet med ledande företag inom gruv- och stålindustrin och olika energiföretag konstateras att en moderniserad Inlandsbana med anslutande tvärbanor utgör ett viktigt kapacitetstillskott med nödvändiga avlastande effekter för att få ett fungerande transportsystem i norra Sverige. Järnmalm, kalk, timmer, livsmedel, avfall och vätgas är exempel på gods som behöver få nytt utrymme jämfört med vad systemet kan erbjuda i dag.

Pågående aktiviteter: För att möta industrins ökade behov har Inlandsbanan AB börjat teckna kapacitetsavtal med industriföretag som behöver försäkra sig om tillgång till gröna transporter i stora volymer och under lång tid. Avtalen är villkorade av att Inlandsbanan upprustas för att uppnå erforderlig kapacitet och miljövinster. Även med dagens bana är potentialen till ökade godstransportaffärer god, där vi redan nu ser att bruttotonkilometer gods ökar på banan.

Medverka till att återuppta den reguljära kollektivtrafiken på Inlandsbanan i dialog med trafikhuvudmännen

En hållbar infrastruktur skapar även tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla, där människor oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, etnicitet, ursprung, religion, ekonomisk eller annan ställning, blir inkluderade. Vi ser goda möjligheter till en återupprättad persontrafik som bidrar till såväl regionförstoring med arbetspendling som hållbara resor till gagn för besöksnäringen i Norrlands inland och fjälltrakter. Även med dagens bana kan med relativt enkla åtgärder till viss del högre hastighet erhållas vilket skapar förutsättningar för en interregional spårbunden kollektivtrafik. Vid en större upprustning och standardhöjning kan denna trafik bli ännu mer attraktiv utifrån förkortade restider.

Pågående aktiviteter: Vi arbetar aktivt med att skapa förutsättningar för en modern och attraktiv spårbunden interregional kollektivtrafik. Förutsättningarna för detta är mer gynnsamma nu än någonsin tidigare genom inköpet av fem nya tåg (Y41) som möjliggör tillgängliga och bekväma resor. Vi söker nu samarbete med samtliga sex berörda regioner för att ta ett samlat grepp för att utveckla kollektivtrafiken i inlandet.

Minimera de miljömässiga konsekvenserna av bolagets aktiviteter

I ett steg för att kunna erbjuda fossilfria transporter så har en uppbyggnad av tankstationer för fossilfri diesel, HVO skett. Vi är därmed först ut i järnvägsbranschen att i stor skala tanka våra järnvägsfordon med biodrivmedlet HVO, som minskar CO₂-utsläppen med 90 %.

Pågående aktiviteter: I svenska inlandet finns troligen Europas bästa förutsättningar för produktion av förnyelsebar el och grön vätgas. Inlandsbanan AB utreder tillsammans med samarbetspartners infrastruktur och logistik för vätgasproduktion i inlandet samt konvertering till vätgasdrift för befintliga dieseldrivna järnvägsfordon. Satsningen följer Inlandsbanans ambition om att skapa en prioriterad helt grön godskorridor utan koldioxidutsläpp och är därmed ett viktigt steg för att tillförse industriaktörer hållbara och effektiva transporter. Det finns starka indikationer på att energitillgången inte kommer att vara tillräcklig för de stora industrietableringarna i norr. Tillverkning av vätgas i Norrlands inland och transport av ca 200 000 ton vätgas på Inlandsbanan skulle kunna vara en snabb lösning för att lagra och överföra energi till områden som saknar motsvarande förutsättningar.

Kontinuerligt höja banstandarden

Att investera i infrastrukturen är viktigt för en hållbar utveckling. Det är även en förutsättning för att skapa tillgängliga, säkra och hållbara transporter på Inlandsbanan. En normalstandard innebär effektivare trafik på hela banan och skapar möjligheter att lyfta över trafik från väg till järnväg vilket är fördelaktigt ur klimatsynpunkt. Det möjliggör också en omfördelning av kapacitet med övrigt järnvägsnät som bidrar till att exempelvis stambanan kan avlastas. För att Inlandsbanan ska vara attraktiv i framtiden för att transportera stora kontinuerliga godsvolymer krävs att banan rustas till minst svensk normalstandard avseende bärighet och hastighet. Rustningen medger också en avsevärd hastighetshöjning vilket ökar tågkapaciteten radikalt jämfört med vad dagens lägre hastigheter medger. Denna standard innebär också att godståg med höga punktlasters såsom till exempel Stålpendeln kan trafikera anläggningen. En rustning kan ske etappvis utifrån hur kommande trafikala behov utvecklas.

Dagens Inlandsbana har dels en stor underhållsskuld föranlett av otillräckliga statliga drift- och underhållsbidrag under lång tid, dels ett kraftigt växande antal säkerhetsfel vilket leder till

hastighetsnedsättningar även över tid. Eftersom dagens bidrag är otillräckligt för att åtgärda samtliga dessa fel kan Inlandsbanan AB komma att bli tvungna att nedprioritera delar av banan som då inte kommer att vara trafikerbara.

För att kunna genomföra nödvändigt drift och underhåll med målet att kunna vidmakthålla dagens standard enligt marknadens krav behöver drift- och underhållsbidraget höjas till den nivå för kostnader som motsvarar samma typ av spåranläggning förvaltd av Trafikverket.

Pågående aktiviteter: Trafikverket och Inlandsbanan AB är överens om att dagens undermåliga status och med accelererande brister för Inlandsbanan nu kräver ett ställningstagande av ägaren svenska staten avseende Inlandsbanans framtida status och roll i transportsystemet. Inlandsbanan AB har genom djupgående analyser av data kunnat visa på en positiv samhällsekonomisk bärkraft i ett projekt för en total upprustning av Inlandsbanan, vilket vi redovisat till staten. I vårt remissyttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan hemställer vi om att drift- och underhållsbidraget höjas från 150 mnkr till 225 mnkr från och med 2022, samt indexuppräknas och hanteras inom ramen för beslutet av den nationella planen.

Bidra till destinationsutveckling genom att öka persontrafiken på Inlandsbanan hela året med både dag- och nattåg

Besöksnäringen är den snabbast växande näringen i Sverige. Längs Inlandsbanan finns flera stora destinationer med verksamhet året om. Snabba, bekväma och hållbara persontransporter är en faktor som mycket starkt bidrar till den svenska närings konkurrenskraft.

Intresset för friluftsliv, naturturism och miljö ökar konstant. Intresset för tågsemester har ökat stort, liksom viljan att besöka det natursköna inlandet och den arktiska regionen. I norra Sverige finns mycket som tas för givet av lokalbefolkningen, t ex midnattssol, norrsken, polcirkeln, fantastiska naturupplevelser, samisk kultur och kulinariska delikatesser. Lägg därtill rent vatten och luft, en glesbefolkad region, allemansrätten och säkerhet, så är en resa i detta område svårslagen.

Pågående aktiviteter: Det pågår ett samarbete med Snälltåget som expanderar sin nattågstrafik över året, till Vemdalen samt sedan 2019 även till Västerbotten. Trafiken har sedan den startade för 10 år sedan haft god tillväxt.

För närvarande bedrivs turisttrafik under sommaren längs hela banan samt Snötåget vintertid mellan Mora och Östersund. Inför sommaren 2022 är bokningsläget mycket gynnsamt och den ökning vi såg 2019, innan pandemin, ser ut att ha tagit fart igen. Inlandsbanan AB:s dotterbolag har även lanserat nya produkter såsom tex Vildmarkståget som hade premiär förra året. Resan sker i historiska förstaklassvagnar i toppskick och restaurangvagn med vita dukar och riktigt porslin. Intresset för resan överstiger antal tillgängliga platser med ca 100 %. Vi ser detta som en framtidsprodukt.

Med en fungerande interregional kollektivtrafik på Inlandsbanan skulle besöksnäringen få flera dagliga relationer med övriga landet.

Tvärbanorna öppnas för trafik

Den tvärbana som har störst affärspotential är Arvidsjaur – Jörn. En återöppning av bandelen skulle underlätta för såväl planerade som akuta omledningar och skulle även innebära flera positiva effekter för både det nationella järnvägsnätet och för näringslivet i inlandsregionen.

Återöppnandet av tvärbanan skulle även leda till en förbättrad järnvägskoppling mellan kustens industrier och resten av landet. Det skulle också möjliggöra för effektiv godstrafik längs hela Inlandsbanan och underlätta en integrering med det nationella järnvägsnätet.

Pågående aktiviteter: Vi har anmält intresse till Trafikverket och regeringen att få in denna tvärbana i inlandsbanesystemet. Dock finns andra intressenter som planerar verksamhet för testtrafik för tåg. Vi för nu en konstruktiv dialog med bolaget RTN AB för hur vi kan jobba vidare tillsammans och hur ett samutnyttjande kan se ut.

Hela sträckan fram till Kristinehamn öppnas för spårbunden trafik för att kopplas ihop med det södra transportsystemet. Koncernen ska aktivt arbeta för att nå den övergripande målbilden "Inlandsbanan skapar utveckling för ägarna i Inlandet, året runt".

Den sydligaste delen av Inlandsbanan mellan Mora och Kristinehamn har sedan 1970-talet etappvis slutat att trafikerats med tåg. I dag är sträckan mellan Kristinehamn och Nykroppa elektrifierad och trafikerats med tåg. Sporadisk godstrafik förekommer på sträckan Nykroppa-Persberg i Värmland. Från Persberg till Mora går banan inte att trafikera då den är gravt förfallen och delvis överväxt av vegetation. Den positiva utvecklingen som bedöms inträffa på sträckan norr om Mora kommer kräva högre kapacitet för att ansluta till det övriga nationella järnvägsnätet. Från Mora måste tågen idag gå vidare på Dalabanen för att via Borlänge nå naturliga slutpunkter som Gävle, Mälardalen och Bergslagen. Dalabanen är redan i dag välutnyttjad och används flitigt för gods- och persontrafik. När denna kapacitet är utnyttjad till fullo skulle en upprustning av sträckan Mora-Kristinehamn vara ett bra alternativ för att skapa mer kapacitet ut från Dalarna mot Bergslagen och Västsverige. Denna sträcka förvaltas i dag av Trafikverket.

Infrastruktur som möjliggör omställningen

Näringslivet investerar över 1 000 miljarder i den gröna omställningen det närmaste decenniet, ögonen är riktade mot norra Sverige och den utveckling som nu sker. En historiskt kraftig ökning av godstrafiken inom samtliga transportslag till 2040 förväntas ske enligt Trafikverket.

Trafikverket har bekräftat att konsekvenserna för järnvägstransportsystemet av kommande industrietableringar i norra Sverige inte beaktats i förslaget till nationell plan för infrastruktur. Utöver kommande välkända industrisatsningar i Norrbotten finns också planer för etableringar i anslutning till Inlandsbanan. Till exempel innebär ett framtida brytningstillstånd för Kallakgruvan i Jokkmokk att mycket stora volymer järnmalmsprodukter årligen ska transporteras på Inlandsbanan och vidare till avnämare.

För att möjliggöra den viktiga omställningen så behövs hållbar infrastruktur och varenda kilometer järnväg är avgörande. Inlandsbanan är en befintlig 105 mil lång järnvägsanläggning som löper genom Norrlands inland. Behovet av järnvägskapacitet har aldrig varit större, vilket gör Inlandsbanan till en outnyttjad resurs som på kort tid kraftigt kan öka kapaciteten i svenskt transportsystem.

Begäran om aktieägartillskott till Inlandsbanan AB

De två sista åren har koncernen Inlandsbanan drabbats hårt av pandemin, främst våra dotterbolag genom att persontrafiken påverkats kraftigt vilket lett till minskade externa intäkter. DIABs verksamhet avstannade helt 2020 då sommartrafiken inte kunde genomföras i överhuvudtaget. Under 2021 genomfördes sommartrafiken men med delvis begränsat kapacitetsutnyttjande på grund av gällande restriktioner. Detta drabbade även i viss mån ITÅG som normalt är leverantör av tågorningen.

ITÅG har även drabbats av ekonomiska problem på grund av försenade leveranser av de nya motorvagnstågen till följd av pandemin. Renoveringen har dragit ut på tiden på grund av svårighet att flytta fordonen mellan länder samt svårigheter i att få fram komponenter för upprustning och revidering. Förseningen har då även påverkat finansieringsmodellen, vilket gör att moderbolaget Inlandsbanan AB blivit tvingade att hjälpa sitt dotterbolag med likviditet.

Detta har i sin tur medfört att nu Inlandsbanan AB har svåra likviditetsproblem, det finns i dagsläget inga ekonomiska reserver hos moderbolaget.

Inlandsbanan AB har skickat ett koncernbidrag till DIAB under 2021 för att återställa det egna kapitalet hos dotterbolaget. Under föregående år har dotterbolaget upprättat kontrollbalansräkning då bolagets egna kapital har understigit hälften av det registrerade aktiekapitalet. Vidare har bolaget genomfört kontrollstämma.

Dotterbolaget ITÅG redovisar ett resultat på – 3,5 miljoner kronor för 2021. Med den förlusten uppgår det egna kapitalet till 5,2 miljoner kronor. Om ITÅG redovisar en förlust 2022 på 4,9 miljoner kronor eller mer innebär det att halva aktiekapitalet är förbrukat. Det finns därmed en risk att bolaget, enligt aktiebolagslagen, måste upprätta en kontrollbalansräkning 2022. ITÅG har också problem med hanteringen av likviditet. Renoveringen av motorvagnarna Y41 har tagit mycket tid och kraft i anspråk under 2021. På grund av problem med handelskommissionär och pandemi har renoveringen av tågen dragit ut på tiden. Vidare har pandemin försvårat åtkomst till reservdelar, brist på personal och problem med frakter. Vid årsskiftet uppgår ITÅG:s skuld till moderbolaget Inlandsbanan AB till 41 miljoner kronor. Värt att notera är att ITÅG har i februari 2022 ånyo upptagit ett lån hos moderbolaget på 14 miljoner kronor för att klara den dagliga driften.

Inlandsbanan AB måste skyddas från att själv inte kunna hantera sin likviditet. Vid årsskiftet uppgår likvida medel till 0 kr och i stället har bolaget en nyttjad checkkredit på 17,4 miljoner kronor. Bristen på kapital kan leda till svårigheter att genomföra drift- och underhåll på grund av att leverantörer kräver förskottsbetalning men även att trafiksäkerhetstillståndet riskeras samt avtalet med staten.

Koncernens likviditetsunderskott har under föregående år hanterats genom dialoger med leverantörer som skjutit fram förfallodatum på fakturor, dialog med banken om utökad checkkredit som resulterat i ett kortsiktigt lån per december 2021, översyn av kostnader för allmän besparing i budgetarbetet 2022 samt kostnadskontroll om vilka kostnader som kan skäras ned utan att den långsiktiga verksamheten påverkas, likviditetsbudgetar och likviditetsplaner har upprättats och dessa har uppdaterats löpande och i januari 2022 har dialog förts med Trafikverket om förskottsbetalning av anslag.

På ägarsamrådet i november 2021 uttrycktes ett samstämmigt uttalande från aktieägarna om en positiv attityd till utveckling av Inlandsbanan både på kort och lång sikt. Dessutom fanns en vilja bland ägarkommunerna att bidra till att lösa ekonomiska problem och att Inlandsbanan fick i uppdrag att skicka över tydliga underlag till dem.

Utifrån ovanstående begär styrelsen ett aktieägartillskott på 30 miljoner kronor av ägarkommunerna. Bifogat finns en lista över kommunerna och andelar i Inlandsbanan AB. Syftet är att dels ha tillräckligt med likvida medel för att säkerställa en långsiktig hantering av betalningar, dels undvika risken att behöva upprätta kontrollbalansräkning.

Med anledning därav föreslås att de 19 ägarkommunerna går in med ett ovillkorat aktieägartillskott på 30 miljoner kronor till Inlandsbanan AB för 2022. Med ett ovillkorat aktieägartillskott menas att det lämnas

kapital utan att sätta upp något villkor gentemot övriga aktieägare om att få pengarna tillbaka. Därför ses det som ett definitivt och bestående tillskott till aktiebolaget.

Aktieägartillskottet avser att hanteras som ett kapitaltillskott för att undvika likviditetsbrist i koncernen men också för att täcka dotterbolagets eventuella förlust 2022. I Inlandsbanan AB redovisas då aktieägartillskottet mot det egna kapitalet. Utbetalning av aktieägartillskottet föreslås ske i kontanta medel och senast den 1 augusti 2022.

Katarina Nyberg Finn

Ordförande Inlandsbanan AB

Otto Nilsson

Vd Inlandsbanan AB