

Motion till riksdagen 2008/09:T554

av **Lennart Sacrédeus (kd)**

Upprustning av Inlandsbanan och dess tvärbanor

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att upprusta Inlandsbanan och dess tvärbanor till kusten.

Motivering

EU har genom sina vitböcker om en strategi för vitalisering av gemenskapens järnvägar och den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 pekat ut vikten av att utveckla järnvägstransporterna i Europa. I dag sker endast en knapp tiondel av alla godstransporter via järnväg i Europa, medan järnvägarna i USA står för cirka fyra av tio transporter. Vägtransporterna står i Europa för nästan fem gånger mer godstransporter än järnvägarna, trots att järnvägs-transporter är avsevärt mycket miljövänligare. Potentialen för en positiv utveckling i Sverige och Europa är således stor.

Den ursprungligen 130 mil långa Inlandsbanan byggdes under åren 1907 till 1937 från Kristinehamn till Gällivare, och har således under 2007 firat 70-årsjubileum. I dag sträcker sig Inlandsbanan mellan Mora och Gällivare, är 110 mil lång och utgör ca 10 procent av vårt nationella järnvägsnät. Sedan 1993 drivs trafiken på Inlandsbanan genom ett aktiebolag som ägs av de 15 kommunerna längs med Inlandsbanan, från Mora i söder till Gällivare i norr. Inlandsbanan AB har enligt avtal med svenska staten till uppgift att driva, förvalta och utveckla Inlandsbanan som gods- och persontrafikled på sträckan Mora–Gällivare, och medel tillförs bolaget i särskilt ordning. Uppdraget gäller även anslutande järnvägar.

Inlandsbanan byggdes en gång i tiden för att förbinda övre Norrland med hamnarna ut mot Nordsjön och Atlanten i Värmland (Vänern) och Bohuslän, med den viktiga utgångspunkten att bidra till en positiv utveckling av Norrlands inland. Genom Inlandsbanan finns även i dag en reell möjlighet för

Fel! Okänt namn på

inlandets kommuner att utveckla infrastrukturen så att det gagnar såväl kommunerna som näringslivet. Som EU har påpekat bidrar järnvägen inte bara till den samhälls- och företagsekonomiska utvecklingen, utan också till en för miljön och framtida generationer hållbar utveckling. Ett långsiktigt mål för Inlandsbanan AB:s verksamhet enligt avtalet med staten är att återuppta såväl person- som godstrafik på hela den gamla sträckningen av Inlandsbanan, det vill säga från Kristinehamn till Gällivare.

Att Inlandsbanan utvecklas, som en av många viktiga järnvägsleder i Sverige, är av stort värde ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Cirka 20 procent av Sveriges skogsråvara återfinns i de 15 kommunerna längs Inlandsbanan. I dag förädlas denna skogsråvara till möbler och hus, och kraftproduktion av skogsråvaran har också påbörjats längs med banan. Ytterligare en viktig råvara som kan transporteras på Inlandsbanan är malm. Sverige är i dag ledande inom EU i gruvbrytning, och nya brott har tagits upp under senare år i kommuner längs Inlandsbanans område. Mellan Mora och Gällivare har godsmängden ökat stadigt det senaste decenniet, och sträckan är nu en betydande och intressant transportled.

Till detta kommer det värde Inlandsbanan har som turistattraktion i sig och för att transportera turister ut till Europas största vildmark.

För att kunna uppnå de mål som ingår i avtalet mellan Inlandsbanan AB och svenska staten är det angeläget att banan får del i det som utlovats i järnvägsinvesteringar. Flera delar av Inlandsbanan utgör i dag flaskhalsar som på ett olyckligt sätt försvårar en utveckling av järnvägstrafiken på hela sträckan. Detta gäller bland annat sträckorna Mora–Filipstad, Kristinehamn–Persberg, Persberg–Mora samt Sveg–Brunflo, där det för någon av sträckorna sedan tidigare finns beslut om upprustning som senarelagts. För att få en fullt utbyggd effekt av Inlandsbanan är det också angeläget att anslutningslinjerna rustas upp, till exempel den mellan Furudal och Edsbyn. Det kan också vara en viktig insats att öka kapacitet genom att förbättra ledningssystemet på banan.

En upprustad inlandsbana mellan Kristinehamn och Gällivare skulle åter förbinda Norrlands inland med Väneren. Inlandsbanan skulle även förbindas med Bergslagsbanan. Den relativt korta nedlagda sträckan mellan Persberg och Mora är en felande länk i det nationella järnvägsstråk som Inlandsbanan utgör. I dag finns en stor potential för godstrafik på Inlandsbanan. Det ger i sin tur en resurs för utvecklingen av inlandets näringsliv. Godsvolymerna på Väneren skulle öka påtagligt, vilket skulle vara bra för hela regionen.

Den totala sträcka som måste upprustas är endast 16,7 mil. Den sydligaste delen, Persberg–Kristinehamn, används för trafik och finns med som länsjärnväg i länsstrafikprogrammet för Värmland.

En komplett upprustad inlandsbana i hela sin ursprungliga längd kan utgöra en stor resurs vid utvecklingen av inlandets näringsliv. Hela 80 procent av godsmängden på banan i dag går på export. Stor utvecklingspotential finns på godssidan. Extra viktigt är att tvärbanorna mellan kusten och inlandet också rustas upp, för att ge alternativa rutter för godsflödet. Därmed ökar den totala godskapaciteten i landet.

Detta bör ges regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 7 oktober 2008

Lennart Sacrédeus (kd)