

## Motion till riksdagen 2009/10:T387

av **Dan Kihlström och Lars-Axel Nordell (kd)**

# Inlandsbanan

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Inlandsbanan ska betraktas som ett nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.

## Motivering

Inlandsbanan sträcker sig idag mellan Mora och Gällivare, en sträcka på 110 mil som utgör cirka 10 procent av vårt nationella järnvägsnät. För att kunna nyttja Inlandsbanan i hela dess ursprungliga sträckning, från Gällivare till Kristinehamn och vidare till Vänerhamn samt skapa järnvägsförbindelse med Västsverige, krävs att Inlandsbanan rustas upp innan det är för sent. Vissa sträckor är fortfarande i relativt gott skick.

Nyligen presenterades ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2010–2021. Det är regionförbund och län som tillsammans med Vägverket, Banverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket haft regeringens uppdrag att ta fram en gemensam nationell plan. I den planen saknas dock förslag för en upprustning av Inlandsbanan. Det enda som föreslås är att tåggradiosystem (GSM-R) införs på Inlandsbanan, vilket ger ökad trafiksäkerhet.

Inlandsbanan byggdes en gång i tiden för att förbinda Bohuslän i söder med Lappland i norr, och kallas inte sällan för det norrländska inlandets ryggrad. Inlandsbanan skulle bidra till en positiv utveckling av Norrlands inland och utgöra en viktig del i ett nationellt och sammanhållet järnvägssystem. En resa på Inlandsbanan är en annorlunda resa, en resa med mycket historia och tradition. Under 30 år färdigställdes banan som sträcker sig mellan Kristinehamn och Gällivare, mer än 130 mil. Inlandsbanan är en del av vårt kulturarv och utgör ett nationellt stråk.

Turistresandet på Inlandsbanan ökar för tredje året i rad – enligt uppgifter från Inlandsbanans dotterbolag Grand Nordic. Hittills i år har resandet ökat

**Fel! Okänt namn på**

med 20 procent jämfört med samma tid förra året. Inlandsbanan är även en viktig förutsättning för industrin. Inlandsbanans möjligheter att svara för skogstransporter efterfrågas allt mer. Den mäns gods som fraktas på Inlandsbanan ökar för varje år. Det visar på sträckans betydelse som transportled. Med de allvarliga miljöproblem som vi står inför idag är det viktigt att vi använder oss av den kapacitet som finns. Ett diesellok drar lika mycket gods som 25 lastbilar och ger betydligt mindre utsläpp per fraktat ton.

Inlandsbanan har i stort sett samma standard vad gäller axeltryck som det övriga nationella järnvägsnätet, det vill säga 22,5 ton STAX (största tillåtna axeltryck). Däremot har sträckan Brunflo–Sveg lägre bärighet (20 ton STAX). Det gör att möjligheterna till ökning av godstrafik på denna del begränsas. Denna sträcka utgör en mycket viktig del av Inlandsbanan, och investeringar för höjd bärighet är därför avgörande för att inte behöva ställa om trafiken.

En upprustad inlandsbana mellan Kristinehamn och Gällivare skulle förbinda Norrlands inland med Väneren igen som det en gång var tänkt. Detta skulle även innebära att Bergslagen knyts till Inlandsbanans väg. Den relativt korta nedlagda sträckan mellan Persberg och Mora är en felande länk i det nationella järnvägsstråk som Inlandsbanan utgör. Idag finns en stor potential för ökad godstrafik på Inlandsbanan. Det ger i sin tur en resurs för utvecklingen av inlandets näringsliv. Godsvolymer på Väneren skulle öka påtagligt, vilket skulle vara bra för hela regionen.

Den sträcka som måste upprustas är endast 16,7 mil. Den sydligaste delen, Persberg – Kristinehamn, används för trafik och finns med som länsjärnväg i länstrafikprogrammet i Värmland. Kommunerna Mora, Vansbro, Filipstad, Storfors och Kristinehamn har tillsammans skapat ett samarbete för att åter skapa den nedlagda delen. Detta visar på den stora viljan och tron som finns i området på att en intakt inlandsbana skulle bidra med stor utveckling.

En komplett upprustad inlandsbana i hela sin ursprungliga längd kan utgöra en stor resurs för utvecklingen av inlandets näringsliv samtidigt som vi minskar påfrestningen som godstrafik på vägarna innebär på miljön. Stor utvecklingspotential finns både på godssidan och inom turismnäringen. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 28 september 2009

*Dan Kihlström (kd)*

*Lars-Axel Nordell (kd)*