

## Motion till riksdagen 2010/11:T211

av Tina Ehn och Jan Lindholm (MP)

# Inlandsbanan

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om Inlandsbanans underhållsbehov och om en översyn av finansieringssystemet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se Inlandsbanan som en integrerad del av det nordiska järnvägsnätet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tillsammans med ägarkommunerna ge Inlandsbanan de möjligheter som krävs för att utveckla tåg och lok som drivs med alternativa bränslen eller el.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ge förutsättningar för att utveckla Inlandsbanan enligt den utvecklings- och handlingsplan som finns framtagen för Inlandsbanan.

## Inledning

En gång i tiden sågs Inlandsbanan som den stora möjligheten att bebo Sveriges inland och en stor möjlighet att kunna forsla naturrikedomarna vidare genom landet, till bland annat utskepningshamnar i Bohuslän.

När Inlandsbanan stod klar 1937 kunde man frakta gods från Norrlands inland till Kristinehamn vidare på Vänern till västkustens hamnar.

Det fanns då en fullständig transportlösning och transportväg. Den möjligheten finns inte längre.

Men Inlandsbanan är och kan bli en allt viktigare länk för smarta transportlösningar, inte minst för transporter från skogsbruket.

I dag ökar intresset för transporter på järnväg. Fokus på vägtransporternas bidrag till utsläpp av växthusgaser och påtryckningar om att flytta över myck-

**Fel! Okänt namn på**

et av gods till järnvägen gör att alla våra järnvägsspår och rälsar är än mer intressanta, inte minst Inlandsbanan som i ensam majestät bidrar till möjligheter att transportera människor och gods från norr till syd i Sveriges inland. Inlandsbanan är på det viset mer än en lokal bana, den är ett nationellt intresse. Banan är i hela sin längd 1 100 km lång. Inlandsbanan är även en stor och viktig järnväg för persontrafik, då den sommartid är en del av viktig turistverksamhet.

## Underhållsbehovet

Sedan 1993 har Inlandsbanan AB (IBAB) statens uppdrag att förvalta Inlandsbanan från Mora i söder till Gällivare i norr. IBAB:s förvaltnings- och underhållsansvar grundas på avtal mellan staten och IBAB. Inlandsbanans mest akuta behov är underhållsbehov. Dels behövs byte av slipers, dels behövs åtgärder vid ”flaskhalsen” Arvidsjaur och Jokkmokk för att möjliggöra godstrafik för att möta skogsbrukets behov. Även säkerhet vid övergångsanläggningar utefter järnvägen behöver åtgärdas. Dagens finansieringssystem innebär att man får mindre för pengarna och detta leder till brister i möjligheten till tillräckligt underhåll av Inlandsbanan.

## En integrering av det nordiska järnvägsnätet

Framtiden behöver säkra och miljömässigt hållbara godstransporter, med Inlandsbanans unikt strategiska läge är denna en viktig del av vårt nationella och nordiska järnvägsnät.

För att det ska vara så även i verkligheten behöver förbättringar göras i norr och i södra delen Mora–Persberg samt tvärbanorna Arvidsjaur–Jörn och Orsa (Furudal)–Bollnäs behöver rustas och åter tas i bruk.

## Alternativa och förnybara bränslen

I dag trafikeras Inlandsbanan främst av dieseldrivna tåg och lok eftersom banan inte är en elektrifierad bana, men det har också visat sig finnas en poäng med att inte all svensk järnvägstrafik är eldriven då det vid tillfällen, olyckshändelser med elavbrott av andra järnvägsnät fortsatt gått att utnyttja just Inlandsbanan som inte drabbats av elavbrott, vilket visar på en minskad sårbarhet att kunna ha alternativ till elektrifierade tåg. Självklart är eldrivna tåg ett bättre klimatalternativ men möjligheten finns att Inlandsbanan kan trafikeras av lok drivna med alternativa, förnybara drivmedel, såsom biogasdrivna tåg och lok. En liten del av banan blir under 2010 elektrifierad. Det är

den södra delen av Inlandsbanan, sträckan Kristinehamn–Nykroppa. Detta arbete pågår nu.

## En handlingsplan

Inlandsbanan sträcker sig genom en stor del av ett landskap med skog och vegetation.

Alltmer av skogsprodukter som transporteras på järnväg är intressant och viktigt ur flera aspekter såsom minskat slitage på vägar och miljösämare transportsystem, speciellt om diesellok byts ut till lok som drivs med alternativa bränslen. Inlandsbanan har en stor potential för transporter av skogsråvara då banan går genom en fjärdedel av landets skogsmarker.

För att utvecklingen ska bli positiv och utvecklas för Inlandsbanan behövs en handlingsplan för utveckling. En sådan handlingsplan är framtagen av Inlandsbanan AB (IBAB), och där ingår de 15 ägarkommunerna som finns utmed Inlandsbanan. Handlingsplanen är framtagen för att stärka Inlandsbanans nationella värde. I handlingsplanen finns en prioriteringslista där steg ett är ett nytt trafikledningssystem till en kostnad av 150 miljoner kronor. Enligt gällande nationella banhållningsplan skulle detta projekt ha påbörjats redan år 2007. En sådan investering skulle enligt beräkningarna kraftigt höja kapaciteten på Inlandsbanan.

Inlandsbanan har, kan man nog påstå, en nyckelroll i framtidens förutsättningar för företagande och utveckling i Norrlands inland.

Stockholm den 21 oktober 2010

*Tina Ehn (MP)*

*Jan Lindholm (MP)*