

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1523

av Lars-Axel Nordell (KD)

Utred Inlandsbanan som en strategisk resurs

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av fler avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet och då inte minst analysera Inlandsbanans strategiska betydelse och behov av ökad kapacitet.

Motivering

Inlandsbanan som i sin fulla längd sträcker sig närmare 130 mil från Gällivare i norr till Kristinehamn i söder har haft avgörande regionalpolitisk betydelse för utvecklingen av Norrlands inland.

Sedan 21 år tillbaka har Inlandsbanan AB statens uppdrag att förvalta banan sträckan Mora - Gällivare. Uppdraget innebär att bibehålla och utveckla Inlandsbanan. Ett driftsbidrag från staten utgår för att täcka kostnaderna för drift och underhåll av anläggningen.

Det finns ett brett politiskt stöd för att hela Sverige ska leva. Inlandsbanan har en avgörande strategisk betydelse i förverkligandet av denna ambition för Norrlands inland. Den är viktig för infrastrukturen både för person- och godstrafiken.

Persontrafiken har ökat de senaste åren genom dagliga turer sträckan Mora–Östersund. Dessutom har det de senaste åren under vintersäsongen gått veckovisa nattåg sträckan Malmö–Mora–Östersund via Röjan och Vemdalsfjällen.

För att göra det svenska järnvägsnätet mer effektivt och mindre sårbart behöver möjligheterna till omledning av järnvägstrafiken bättre tas till vara. Inlandsbanan utgör i det sammanhanget en allt viktigare resurs, som ett tredje spår genom landet för att komplettera stambana och kustbana.

Den expanderade gruvnäringen i vårt land, framför allt i norra Sverige, kräver utökad kapacitet av järnvägsnätet med hög bärighet och ökad teknisk standard. I Kapacitetsutredningen från 2012 pekar Trafikverket på att Inlandsbanans funktion i det nationella transportsystemet och dess roll som godsbanan och omledningsbana bör utredas.

Europeisk standard för största tillåtna axellast (STAX) är 22,5 ton. Idag håller 60 procent av Inlandsbanan sträckan Mora–Gällivare den standarden. Övriga 40 procent av sträckan har 20 ton STAX. Den lägre bärigheten innebär begränsningar när det gäller kapacitet och hastighet för tunga transporter. En höjning av bärigheten skulle ge större möjlighet att vid behov använda Inlandsbanan utan restriktioner för avlastning och omledning av tunga godstransporter. Därmed underlättas även integreringen till det nationella järnvägsnätet.

De senaste åren har Inlandsbanan tagits i anspråk vid några tillfällen i samband med urspårningar på Norra stambanan. Den s.k. Stålpilen har kunnat gå sträckan Gällivare–Borlänge via Inlandsbanan.

En utredning, som kommunerna längs Inlandsbanan beställt om transportbehov och marknadsförutsättningar, tydliggör möjligheten till betydande fördelar med att etablera Inlandsbanan med flera tvärbanor som ett strategiskt tredje spår för att komplettera Norra stambanan och de upprustade kustbanorna. Bl.a. skulle det betyda mycket att kunna öppna upp sträckan Arvidsjaur – Jörn för transport av skogsråvara till Piteå. Det finns också ett betydande intresse att väcka liv i den ca 16 mil långa sträckningen Kristinehamn – Mora som varit nedlagd sedan 1969.

Regeringen bör utreda framtida behov av att öka flexibiliteten och göra det möjligt att vid behov leda om tågtrafiken och då inte minst analysera Inlandsbanans betydelse och behov av ökad kapacitet.

Lars-Axel Nordell (KD)