

Motion till riksdagen 2012/13:T273

av **Lars-Axel Nordell och Per Åsling (KD, C)**

Godstransporter på Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska funktion i det nationella transportsystemet i ljuset av den expanderande gruvnäringen och dess ökade kapacitetsbehov och behov av stabila godstransporter.

Motivering

Det svenska järnvägsnätet består i dag av totalt drygt 18 000 kilometer tillståndspliktiga järnvägsspår, där huvuddelen är Trafikverkets. Övriga spårinnehavare är Inlandsbanan, Arlandabanan och Öresundsförbindelsen samt ett betydande antal museijärnvägar och industrispår.

Järnvägsnätet är i dag hårt belastat. Aldrig tidigare har så mycket gods fraktats på järnväg i vårt land som nu, och samma sak gäller för persontrafiken. Trafikverket anser att det krävs omfattande underhållsåtgärder för att de svenska järnvägarna ska kunna ta hand om den ökande tågtrafiken.

För att göra det svenska järnvägsnätet mer effektivt och mindre sårbart behöver även behovet av och möjligheterna till omledning av järnvägstrafiken analyseras. Det finns några gamla enkelspåriga banor runt om i landet som borde vara intressanta att ta till vara för att inte minst öka kapaciteten för godstrafiken.

Den expanderade gruvnäringen i vårt land, framför allt i norra Sverige, kommer att kräva utökad kapacitet av järnvägsnätet med hög bärighet, ökad teknisk standard och vid behov möjligheter till omledning.

I samband med en större tågurspårning på Norra stambanan i fjol, med ett röjningsarbete som pågick i flera dagar som följd, blev det tydligt att Inlands-

Fel! Okänt namn på

banan skulle kunna ha en avgörande strategisk betydelse för omledning av godstrafiken på järnväg. Inlandsbanan sträcker sig i sin fulla längd från Gällivare i norr till Kristinehamn vid Väneren. Sedan 1993 har Inlandsbanan AB (Ibab) statens uppdrag att förvalta Inlandsbanan från Mora till Gällivare.

Förutom för godstrafiken är Inlandsbanan viktig för persontrafiken i inlandet. Under vintersäsongen 2012–2013, med start i december månad, kommer nattåg att trafikera sträckan Malmö–Östersund via Röjan och Vemdalsfjällen.

Huvuddelen av sträckan Mora–Gällivare har samma bärighetsstandard som det övriga nationella järnvägsnätet, med andra ord klarar den ett axeltryck på max 22,5 ton. Bärighetshöjande insatser har nyligen gjorts, vilket innebär att de två sträckor på linjen som har sämre bärighet i dag når 20 ton Stax (Största tillåtna axellast). Med lägre hastigheter kan även dessa sträckor trafikeras av tåg med högre axeltryck. En höjning av bärigheten skulle dock ge möjlighet att vid behov använda Inlandsbanan utan restriktioner för avlastning och omledning av godstransporter.

En nyligen genomförd 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.

Av Kapacitetsutredningen från april 2012 framgår att det ur samhällsekonomisk synpunkt är svårt att motivera nybyggnation av separata banor för godstrafik. Däremot finns enstaka gamla enkelspåriga banor som skulle kunna tas till vara för att öka kapaciteten i godstrafiken. Trafikverket pekar i utredningen på att just Inlandsbanans funktion i det nationella transportsystemet och dess roll som gods bana och eventuell omledningsbana bör utredas. Man konstaterar också att en översiktlig analys bör göras, till exempel för att kartlägga bärighet och vilka åtgärder som krävs för att godstransporterna ska vara tillförlitliga.

Regeringen bör följa Trafikverkets uppmaning och utreda vilka behov som finns av att leda om godstrafik. Särskild vikt bör i en sådan analys ligga på Inlandsbanan och dess behov av ökad kapacitet.

Stockholm den 3 oktober 2012

Lars-Axel Nordell (KD)

Per Åsling (C)