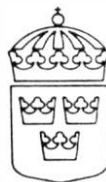


Motion till riksdagen

1988/89:T521

av Karin Israelsson och Stina Eliasson (båda c)

Inlandsbanan som nationaljärnväg



Mot.
1988/89
T521 – 527

Under de senaste fem åren har en intensiv och medveten marknadsföring av inlandsbanan visat att man kunnat popularisera och göra resandet attraktivt. Stora grupper av människor, som inte skulle ha besökt den del av landet som trafikeras av järnvägen, har på detta sätt genom resandet berikats av de fantastiska upplevelser denna resa inneburit.

Genom ett unikt samarbete mellan de kommuner inlandsbanan trafikerar, har tillsammans med utomstående landsbygdsutvecklandeorgan där tidning-
en Land har visat initiativrikedom, denna utveckling varit möjlig.

Åtskilliga gästnätter har tillkommit i de olika kommunerna. Ett ökat serviceunderlag har medfört att många av de affärer och företag, som ger service till genomresande och övernattande turister, har kunnat överleva.

Många initiativ har tagits när det gäller småskalig företagsamhet på turistbasis längs inlandsbanans sträckning. Utvecklingen har varit synnerligen positiv. Rälsbussarnas turtäthet har ökat under sommarmånaderna till fördel för dem som året runt bor i dessa trakter. De ljusa sommarnätterna, det stundtals odliga landskapet med ett exotiskt djurliv är fascinerande att uppleva. Den gemytliga stämningen ombord på rälsbussarna bidrar till den positiva stämningen.

I det trafikpolitiska beslutet som antogs av riksdagen 1988 gavs inlandsbanan en särskild ställning. Den infogades inte i stomjärnvägsnätet och överfördes inte heller till berörda länshuvudmän. Denna situation är inte tillfredsställande.

Vårt förslag är därför att inlandsbanan görs till en nationaljärnväg där staten ikläder sig banans kostnader.

Det finns många skäl för en sådan åtgärd. Inlandsbanan har stor försvarspolitisk betydelse och rätt utnyttjad kan den få stor betydelse för godstransporterna i mellersta och norra Sveriges inland. Särskild taxesättning borde möjliggöra att det blir attraktivt att frakta gods på banan, och att de tvärförbindelser som finns används för att nå kusten. Genom det redan dåliga vägunderhållet kommer annars landsvägsnätet att slitas ner i än högre takt än vad som sker idag.

Inlandsbanan är även en betydelsefull länk i ett nationellt järnvägsnät. I framtiden finns det skäl att överväga en förbindelse mot Mo i Rana i Norge från Storuman. Detta skulle ge alla Norrlandslän en isfri hamn under vinterhalvåret.

Byggandet av inlandsbanan var en så stor händelse ur lokaliseringsynpunkt att det vore ur kulturminnessynpunkt förödande att avhända sig denna

viktiga del ur inlandets historia. Byggandet skedde i ett tid när Sverige var ett fattigt land. Nu är Sverige ett av världens rikaste länder och borde ha råd att utnämna en viktig järnvägsförbindelse till ett nationalmonument. Mot. 1988/89 T521

Alla dessa skäl talar för att inlandsbanan utnämns till nationaljärnväg och att ansvaret för järnvägen läggs direkt på staten.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utnämning av inlandsbanan till nationaljärnväg.

Stockholm den 20 januari 1989

Karin Israelsson (c)

Stina Eliasson (c)