

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:1676

av **Stina Bergström (MP)**

Inlandsbanan – en del av klimatlösningen

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det är glädjande att regeringen nu slagit fast att man vill bli en av världens första fossilfria nationer och att man vill styra över till klimatsmarta transportslag som tåg och sjöfart.

Men för att kunna föra över mer gods på tåg och ge godskunderna större leveranstrygghet krävs stora investeringar i järnvägen. Det gäller stambanorna men även många av de så kallade lågtrafikerade banorna som inte sällan har en ganska omfattande godstrafik ut till stambanorna. En viktig bana är Inlandsbanan.

När Inlandsbanan stod klar 1937 kunde man frakta gods från Norrlands inland ända från Gällivare till Kristinehamn vidare ut på Vänerens vatten ner till västkustens hamnar. Det fanns då en fullständig transportlösning och transportväg. Den möjligheten finns inte längre; sträckan mellan Persberg, utanför Filipstad till Mora lades ner 1969.

Inlandsbanan idag

Inlandsbanan AB (IBAB), som ägs av kommunerna längs järnvägen, förvaltar idag sträckan Gällivare–Östersund och Brunflo–Mora, sidobanorna Ulriksfors–Strömsund samt tvärbanan Orsa–Furudal. Trafikverket förvaltar sträckan Mora–Persberg samt Persberg–Kristinehamn.

Det är framförallt godstrafik som idag går på banan, men den är även viktig för persontrafik. Sommartid är den en del av en viktig och växande turistverksamhet och på vintern körs skidtåg.

Vectura redogör i sin rapport Inlandsbanan – Tredje spåret¹ för en del av alla de företag som utnyttjar och som skulle vilja utnyttja banan som transportled om den rustades upp och byggdes ut. Det är en diger och imponerande lista som även innefattar företag i vårt grannland Norge. Rapporten har nu några år på nacken. Behovet av att flytta över godstransporter från väg till järnväg har sedan klimatavtalet i Paris ökat och har, förhoppningsvis, gjort listan än längre.

Öppna södra delen av Inlandsbanan

Inlandsbanan är idag öppen för tågtrafik från Mora och norröver. Söderut går gruvtågen på de redan hårt belastade järnvägarna i Dalarna, Bergslagen och Örebroregionen. Ökade godsvolymer riskerar att tränga undan pendeltåg för persontrafik i länstrafiken så att det blir allt svårare att yrkespendla. För att möta den utvecklingen är det viktigt att södra delen av inlandsbanan Mora–Filipstad (Persberg) rustas upp och öppnas som ett alternativ för godset som inte är lika känsligt för transporttider som pendlarna är.

Att rusta upp Inlandsbanans södra del behöver inte bli så dyrt eftersom godset inte behöver gå fram i så höga hastigheter. IBAB gjorde för några år sedan en kostnadsberäkning för att kunna öppna spåren igen som hamnade på ca 600 miljoner kr.² Det finns också ett stort intresse från olika företag och privata skogsägare mellan Filipstad och Vansbro längs sträckan att börja köra gods på tåg istället för lastbil.

Sträckan Mora–Filipstad (Persberg) bör öppnas för godstrafik. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Hagfors – Europas enda stålverk utan järnväg eller hamn

Gruv- och stålindustrin blir allt viktigare i dagens globala värld. I Hagfors finns företaget Uddeholms AB som tillverkar verktygsstål. Med sina 850 anställda är Uddeholm den största privata arbetsgivaren i Hagfors kommun. Företagets avsättningsmarknader är bland annat Kina, USA och Italien.

Men det finns ingen järnväg till stålverket. Uddeholm i Hagfors har skrotbaserad produktion och det som transporteras till stålverket omfattar framför allt skrot, gasol/LNG och oljeprodukter. Transporterna omfattar 115–120 000 ton per år och allt går idag på väg.

Hagfors hade fram till år 1990 järnvägsförbindelse via Deje i form av en smalspårig järnväg. Beslut togs om nedläggning och sista tåget gick i september 1990. Banan revs därefter upp och banvallen förvandlades till cykelväg. Sett i backspegeln var det ett misstag.

Under 2000-talet har ett flertal förslag kommit upp om att åter ansluta Hagfors till det svenska järnvägsnätverket. Det förslag som lyfts fram i Vecturas utredning är att knyta ihop Hagfors med en upprustad och öppnad inlandsbana vid Rämmen. Förslaget innebär att halva sträckan utnyttja en gammal banvall och halva sträckan bygga ny

¹ Vectura, Inlandsbanan – Tredje spåret 2012.

² Utvecklingsplan Inlandsbanan 2009.

banvall till Rämmen. Det skulle enligt utredning (ur vilken även uppgifterna ovan är hämtade) kosta 500–600 mkr inklusive upprustning av Inlandsbanan mellan Persberg och Rämmen.

Hagfors bör anslutas med järnväg till Inlandsbanan. Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna som sin mening.

Stina Bergström (MP)