

Motion till riksdagen 2005/06:T567

av **Dan Kihlström (kd)**

Inlandsbanan syd

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att Inlandsbanan skall betraktas som nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om behovet av upprustning av Inlandsbanan syd mellan Kristinehamn och Mora.

Motivering

För drygt tio år sedan räddades Inlandsbanan Mora–Gällivare. Sedan dess har godsmängden stadigt ökat och är nu en betydande och intressant transportled. Under sommartid bedrivs persontrafik i ett samarbete kring den ökande turistnäringen. Men Inlandsbanans sydligaste punkt är egentligen Kristinehamn. De fem kommunerna Kristinehamn, Storfors, Filipstad, Vansbro och Mora som omfattas av Inlandsbanan syd samarbetar i en arbetsgrupp kring visionen att återupprätta förbindelsen Mora–Kristinehamn. Därmed skulle en sammanhängande transportled skapas i inlandet med anslutning till Vänern och vidare ut i världen.

Inlandsbanan bör därför öppnas i hela sin sträckning mellan Kristinehamn och Gällivare. En upprustad inlandsbana förbinder inte bara Norrlands inland med Vänern utan också Inlandsbanan med Bergslagsbanan. Den relativt korta nedlagda sträckan mellan Persberg och Mora är en felande länk i det nationella järnvägsstråk som Inlandsbanan utgör. Det finns en stor potential för godstrafik på Inlandsbanan. Det ger i sin tur en resurs för utvecklingen av inlandets näringsliv. Godsvolymer på Vänern skulle öka påtagligt, vilket är bra för hela regionen.

Ursprungligen byggdes Inlandsbanan från Kristinehamn till Gällivare, 1910–1937, för att utveckla Sveriges inland. I likhet med andra järnvägar minskade trafiken på Inlandsbanan fram till 1992. Genom ett beslut i riksdagen överfördes ansvaret för Inlandsbanan mellan Mora och Gällivare till ett

Fel! Okänt namn på

förvaltningsbolag. Bolaget ägs av de 15 inlandskommuner som banan passerar och fungerar som ett banverk. Förhållandet mellan staten och bolaget regleras i ett avtal där bolaget ska sköta drift, underhåll, investeringar och utveckling av banan. Den 1 maj 1993 övertog Inlandsbanan AB (IBAB) ansvaret för banan. Från övertagandet har godstrafiken på Inlandsbanan ökat kraftigt. Inlandsbanan utgör ett nationellt stråk. Banan sträcker sig i dag mellan Mora och Gällivare. Den är 110 mil lång och utgör ca 10 % av vårt nationella järnvägsnät. Ekonomiska medel för drift, underhåll och tågledning tillförs bolaget i särskild ordning.

Den del av Inlandsbanan som i dag inte används för trafik, mellan Mora och Persberg, kan betraktas som en felande länk i det nationella stråk som Inlandsbanan utgör. Den totala sträckan som måste upprustas är endast 16,7 mil. Den sydligaste delen, Persberg–Kristinehamn, används för trafik och finns med som länsjärnväg i LTP för Värmland. En komplett upprustad inlandsbana i hela sin ursprungliga längd, ca 130 mil rakt igenom det svenska inlandet, från Gällivare till Vänerhamnen i Kristinehamn, kan utgöra en stor resurs vid utvecklingen av inlandets näringsliv. När Inlandsbanan kan användas i hela sin sträckning förbinder den hela Norrland i ett rakt stråk söderut till Vänerhamnarna och Bergslagsbanan och andra banor. Hela 80 % av godsmängden på banan i dag går på export. Stor utvecklingspotential finns på godssidan. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 26 september 2005

Dan Kihlström (kd)