

## Motion till riksdagen 2009/10:T389

av **Gunnar Sandberg och Berit Andnor (s)**

# Inlandsbanan Brunflo–Sveg

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Inlandsbanan i första hand på sträckan Brunflo–Sveg.

## Motivering

Nuvarande status på Inlandsbanan mellan Mora och Arvidsjaur håller i stort samma standard vad gäller axeltryck som det övriga nationella järnvägsnätet, 22,5 ton STAX (största tillåtna axeltryck).

Däremot innebär låg bärighet på sträckan Brunflo–Sveg (20 ton STAX) att möjligheterna till ökning av godstrafik på denna del begränsas. Eftersom detta avsnitt av Inlandsbanan utgör en mycket viktig del i hela systemet är investeringar för höjd bärighet av avgörande förutsättning för Inlandsbanan AB:s möjligheter att uppfylla förutsättningarna i avtalet med staten.

Låg bärighet på sträckan Brunflo–Sveg gör att Inlandsbanan inte kan nyttjas optimalt i det nationella järnvägssystemet. Därmed begränsas på ett avgörande sätt möjligheterna att leva upp till de regionalpolitiska målen.

Inlandsbanan skär genom en stor del av landets skogsråvarutillgångar som idag, och i framtiden, kommer att vara av stor betydelse för såväl skogsindustrins som energisektorns behov av förnybar råvara. Redan idag är den enskilt största godskunden på banan Härjedalens Miljöbränsle AB i Sveg. Planerna i Sveg innebär en kraftig investering för att producera briketter, pellets, elektrisk kraft, värme och etanol.

Ett sammanhållet järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättning för tillväxt. Samtidigt avlastar det den idag hårt belastade järnvägen efter kusten. Företagen behöver billiga och miljöinriktade transporter, i synnerhet i Jämtlands län.

**Fel! Okänt namn på**

För att Inlandsbanan skall fungera som en integrerad och komplett del av det nationella järnvägsnätet krävs, i det korta perspektivet, att investeringar för bärighetshöjande åtgärder samt medel för styrningssystem kan göras i första hand på sträckan Brunflo–Sveg.

Vi kan emellertid nu konstatera att upprustningen Brunflo–Sveg inte finns med i förslaget till nationell plan för 2010–2021. Det enda som har hänt är att Banverket själva anslagit 70 miljoner kronor för att påbörja införandet av nytt trafikledningssystem, vilket innebär en första finansiering avseende förtätning av master så att full kontakt kan fås längs banan. Det är en åtgärd av säkerhetskaraktär.

Men vad händer sedan? Det behövs ytterligare ca 80 miljoner kronor för att få till ett nytt trafikledningssystem, vilket inte kommer till stånd före 2021 enligt gällande plan. Detta är naturligtvis ohållbart.

Vi anser att Inlandsbanan är ett verktyg i landets energiomställning för att klara klimatproblemen. Därför skall banan ses som en viktig del i Sveriges nationella järnvägssystem. Banan täcker en tredjedel av svensk skogsmark vid tilltransporter på 50 km. Vi anser också att fortsatt införande av nytt trafikledningssystem under perioden fram till 2021 bör garanteras samt att medel till bärighetshöjningen mellan Brunflo–Sveg bör anvisas.

Stockholm den 2 oktober 2009

*Gunnar Sandberg (s)*

*Berit Andnor (s)*