

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:2778

av Lars-Axel Nordell (KD)

Inlandsbanan som strategisk resurs

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av fler avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska betydelse och dess behov av ökad kapacitet och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Inlandsbanan AB har sedan 1993 statens uppdrag att bibehålla och utveckla banan för sträckan Mora – Gällivare. Staten betalar ett driftsbidrag för att täcka kostnaderna för drift och underhåll av anläggningen.

Inlandsbanan har, för Norrlands inland, en avgörande strategisk betydelse i förverkligandet av ambitionen att hela Sverige ska leva. Den är viktig för såväl person- som godstrafiken. Persontrafiken har ökat de senaste åren genom dagliga turer sträckan Östersund–Mora med anslutning till Stockholm. Dessutom har det de senaste åren under vintersäsongen gått veckovisa nattåg sträckan Malmö–Mora–Östersund via Röjan och Vemdalsfjällen.

För att göra det svenska järnvägsnätet mer robust och med större redundans behöver vissa kapacitetshöjande åtgärder komma till stånd samt ökade möjligheter till omledning av järnvägstrafiken. Inlandsbanan utgör en allt viktigare resurs, som ett tredje spår genom landet för att komplettera stambana och kustbana.

Idag har 70 procent av Inlandsbanan sträckan Mora–Gällivare 22,5 ton STAX, som är den europeiska standarden för största tillåtna axellast. Övriga 30 procent av sträckan har 20 ton STAX.

Den lägre kapaciteten på 2,5 ton STAX innebär 20 procents lägre lastkapacitet på tåget samtidigt som det innebär att tåget får framföras med begränsad hastighet på de aktuella sträckorna. En höjning av bärigheten för den sträcka som återstår mellan Gällivare och Arvidsjaur skulle ge större möjlighet att vid behov använda Inlandsbanan utan restriktioner för omledning och avlastning av tunga godstransporter. Därmed underlättas även integreringen till det nationella järnvägsnätet.

Den expanderade gruvnäringen i vårt land kräver inte minst i norra Sverige utökad kapacitet av järnvägsnätet med hög bärighet och ökad teknisk standard. De senaste åren har Inlandsbanan använts för omledningstrafik vid några tillfällen i samband med urspårningar på Norra stambanan. Den s.k. stålpilen har kunnat gå sträckan Gällivare–Borlänge via Inlandsbanan.

En 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. Det skulle bl.a. betyda mycket att kunna öppna upp sträckan Arvidsjaur–Jörn för transport av skogsråvara till Piteå. Det finns också ett betydande intresse att väcka liv i den ca 16 mil långa sträckningen Kristinehamn–Mora som varit nedlagd sedan 1969.

Regeringen bör utreda framtida behov av att öka flexibiliteten och göra det möjligt att vid behov leda om tågtrafiken och då inte minst analysera Inlandsbanans strategiska betydelse och behov av ökad axellastkapacitet.

Lars-Axel Nordell (KD)