

## Motion till riksdagen 2011/12:T371

av **Isak From m.fl. (S)**

# Inlandsbanan som ett fungerande transportalternativ

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ till och från norra Norrland.

## Motivering

Den gångna vintern har flera tågurspårningar skett runt om i landet. Bland annat spårade ett godståg ur vid Grötingen på Norra stambanan, norr om Bräcke, i januari 2011. Flera vagnar spårade ur och både räls och kontaktledningen skadades allvarligt. Arbetet med att röja på olycksplatsen pågick i flera dagar, och förseningar till följd av urspårningen fick konsekvenser under flera veckor för företag och enskilda.

Den enda alternativet i sådana lägen är lastbil, ett varken ekonomiskt eller miljömässigt bra sätt att transportera långväga gods.

Det dåliga skicket på Norra stambanan slår hårt mot den svenska basindustrin och drabbar industrier i hela Europa. Om Inlandsbanan hade varit ett fungerande alternativ så skulle konsekvenserna ha kunnat mildras. Inlandsbanan går i dess ursprungliga sträckning från Kristinehamn i Söder till Gällivare i norr, inklusive anslutande tvärbanor Furudal–Bollnäs.

Hoting–Forsmo, Storuman–Hällnäs och Arvidsjaur–Jörn kan bli en integrerad del i ett sammanhållet nationellt järnvägssystem.

Tidigare har det tyngsta argumentet varit att det blir för dyrt att elektrifiera banan.

Men det finns ett miljömässigt acceptabelt alternativ till elektrifiering. Råvara från skogen blir förnybart fordonsbränsle. Statens eget bolag Sveaskog är delägare i Sun Pine AB som har startat en anläggning i Piteå för produktion

**Fel! Okänt namn på**

av drivmedel från tallolja. Dieseln framställs av råttolja och ”taldiesel” är en biprodukt från skogsindustrins massaprocess. Den räknas till andra generationens förnybara diesel och skulle kunna användas för godstransporter på Inlandsbanan.

Men Inlandsbanans skick gör att den ändå idag inte är ett fungerande alternativ. På den godstransporterande delen av banan, d.v.s. Mora–Arvidsjaur, har standardförbättringar gjorts på vissa delar av sträckan men ytterligare förbättringar behövs. På bandelen Sveg–Brunflo, som fortfarande har STAX 20 ton, behövs en bärighetshöjning. Sämst är bandelen Arvidsjaur–Jokkmokk som bara har bärigheten STAX 16 ton och 36 km återstår för att först höja bärigheten till minst STAX 22,5 ton.

Inlandsbanan är i dag i huvudsak en turistjärnväg, med i sig växande potential, men borde kunna nyttjas bättre och bli en fungerande transportlänk för den bioenergiproduktion som startas upp på flera håll längs banan och för en del av de befintliga gruvorna i Norrbotten samt för de planerade gruvor som håller på att startas i bl.a. Storuman, Tärnaby och Stekenjock.

Vi anser att ett sammanhållet järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättningar för tillväxt, då företagen behöver billiga och miljövänliga transporter. För att Inlandsbanan ska fungera som en integrerad och komplett del av det nationella järnvägsnätet krävs bland annat investeringar för bärighetshöjande åtgärder samt medel till nya trafikstyrningssystem.

Stockholm den 3 oktober 2011

*Isak From (S)*

*Maria Stenberg (S)*

*Roza Güclü Hedin (S)*

*Gunnar Sandberg (S)*