

Motion till riksdagen 2011/12:T330

av **Lars-Axel Nordell (KD)**

Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att Inlandsbanan ska betraktas som ett nationellt stråk med särskild betydelse för Sveriges inland.

Motivering

Inlandsbanan, som ibland kallats det norrländska inlandets ryggrad, sträcker sig idag mellan Mora och Gällivare, en sträcka på 110 mil, vilket utgör cirka 10 procent av vårt nationella järnvägsnät. Den byggdes 1907–1937 för att möjliggöra råvarutransporter genom Norrlands inland och förbinda Bohuslän i söder med Lappland i norr. I dess ursprungliga skick sträckte sig banan till Kristinehamn där den fortsatta utskleppningen kunde ske via Vänern och Trollhätte kanal. Inlandsbanan skulle bidra till en positiv utveckling av Norrlands inland och utgöra en viktig del i ett nationellt och sammanhållet järnvägssystem. Sedan 1993 har Inlandsbanan AB (IBAB) statens uppdrag att förvalta Inlandsbanan från Mora i söder till Gällivare i norr.

Inlandsbanan har med två undantag i samma standard vad gäller bärighet som det övriga nationella järnvägsnätet, det vill säga 22,5 ton STAX (största tillåtna axeltryck). Det är dock två sträckor som har en lägre bärighet, sträckorna Brunflo–Sveg och Arvidsjaur–Jöckmökk som har 20 ton STAX, respektive 16 ton STAX. Förutom bärighetshöjningarna behöver också säkerhet vid övergångsanläggningar utefter järnvägen åtgärdas.

I samband med en större tågurspärning på Norra stambanan, med ett röjningsarbete som pågick i flera dagar, blev det tydligt att Inlandsbanan kan ha en avgörande strategisk betydelse även för omledning av godstrafik på järnväg. Om hela Inlandsbanan hade haft bärighet med ett axeltryck på 22,5 ton hade den gångna vinterns tågurspärning vid Gröningen på Norra stambanan inte fått så stora konsekvenser. Även tvärbanorna Arvidsjaur–Jörn och Orsa

Fel! Okänt namn på

(Furudal)–Bollnäs skulle kunna ingå som en viktig del av Inlandsbanan. Att ta till vara Inlandsbanan för detta ändamål skapar en större stabilitet och gör stambanan mindre känslig vid störningar.

En fullt utvecklad inlandsbana mellan Kristinehamn och Gällivare skulle förbinda Norrlands inland med Vänerne igen som det en gång var tänkt. Detta skulle även innebära att Bergslagen knyts till Inlandsbanans väg. Den relativt korta nedlagda sträckan mellan Persberg och Mora är en ”felande länk” i det nationella järnvägsstråk som Inlandsbanan utgör. Den sträcka som måste upprustas är endast 16,7 mil. Den sydligaste delen, Persberg–Kristinehamn, används för trafik och finns med som länsjärnväg i länstrafikprogrammet i Värmland. Kommunerna Mora, Vansbro, Filipstad, Storfors och Kristinehamn har tillsammans skapat ett samarbete för att återskapa den nedlagda delen. Detta visar på den stora viljan och tron som finns i området på att en intakt inlandsbana skulle bidra med stor utveckling.

Den mängd gods som fraktas på Inlandsbanan ökar för varje år, vilket visar på sträckans betydelse som transportled. Med de allvarliga miljöproblem som vi står inför idag är det viktigt att vi använder oss av den kapacitet som finns. Huvuddelen av Inlandsbanan är inte elektrificerad varför diesellok används. Ett diesellok drar lika mycket gods som 25 lastbilar och ger betydligt mindre utsläpp per fraktat ton. En intressant möjlighet är att driva loken på Inlandsbanan med förnybara drivmedel, t.ex. som biogas.

Inlandsbanan är en del av vårt kulturarv och blir allt viktigare ur turism-synpunkt. En resa på Inlandsbanan är en annorlunda resa, en resa med mycket historia och tradition. Antalet resande turister ökar år från år.

Inlandsbanan har stor utvecklingspotential på godssidan, på persontrafiksidan, inom turistnäringen och som resurs för att minska sårbarheten i det svenska järnvägsnätet. Detta bör ges regeringen till känna.

Stockholm den 4 oktober 2011

Lars-Axel Nordell (KD)