

Motion till riksdagen 2021/22:3929

av **Per Åsling m.fl. (C)**

Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i nära samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över Inlandsbanans framtida funktion med svensk normalstandard integrerat med övriga anslutande järnvägsnät inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med fler jobb och tillväxt i inlandet, samt hur den akuta kapacitetsbristen i järnvägssystemet kan lösas och bidra till den globala klimatomställningen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Inlandsbanan byggdes mellan 1907 och 1937 och sträcker sig mellan Gällivare och Kristinehamn. Anledningen till att den byggdes var att man ville möjliggöra transporter av råvaror och persontrafik genom Norrlands och norra Svealands inland men samtidigt att den i krigstid skulle vara en viktig militär avlastningslinje för Norra stambanan. Järnvägen har ett strategiskt läge, inte minst med hänseende till all den skogsråvara och de metall- och mineraltillgångar som finns längs med järnvägen. I dag bedrivs på Inlandsbanan endast begränsad trafik eftersom det finns ett stort investerings- och underhållsbehov, vilket har lett till ett bristande förtroende bland tågoperatörerna. Om inget görs riskerar järnvägens lönsamhet att kraftigt försämrats. Styrelsen för Inlandsbanan AB, som på uppdrag av staten förvaltar Inlandsbanan, har i äskande till Trafikverket och Näringsdepartementet lyft fram stora investeringsbehov.

En upprustad inlandsbana skulle kunna spela en stor roll för effektiva transporter och därmed än mer konkurrenskraftiga priser. Att förstärka Inlandsbanan skulle kunna avlasta både en framtida bottnisk korridor och Stambanan genom övre Norrland som är enkelspårig och även den i behov av upprustning. Det skulle ge ett extra tredje spår som underlättar transporterna och samtidigt minskar sårbarheten vid eventuella störningar på stambanan, vilket berörs i ett av uppdragen som Sverigeförhandlingen har, men också möjligheter att helt avlasta stambanan för att effektivisera dess upprustning. Att prioritera godstrafik på järnväg och skapa bättre förutsättningar för en överflyttning av gods från väg till järnväg ger ökade möjligheter för att nå de transportpolitiska målen och de globala målen för hållbar utveckling. En satsning på Inlandsbanan kan starkt bidra till detta.

Även ur försvarssynpunkt kan Inlandsbanans strategiska läge ha en avgörande roll. Försvarsberedningen konstaterar i ett delbetänkande (Motståndskraft – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025) att planeringen för höjd beredskap ännu inte har nått en sådan mognadsgrad att den hittills har påverkat åtgärdsplaneringen vad gäller investeringar i väg och järnväg. Det finns således ett behov av att stärka kopplingen mellan åtgärdsplaneringen och planering för skydd och säkerhet, krisberedskap samt höjd beredskap. Beredningen bedömer att det framöver kommer att krävas investeringar för att möjliggöra både anpassning av existerande infrastruktur samt nybyggnationer i syfte att öka robustheten och beredskapen för krigsförhållanden.

För att skapa uthållighet under ett krig eller i en gråzonssituation där t.ex. sabotage genomförs är det vidare nödvändigt med en förmåga och beredskap att skyndsamt reparera viss infrastruktur för att möjliggöra en efter omständigheterna rimlig funktionalitet.

För att öka robustheten och skapa redundans i järnvägsnätet krävs investeringar i infrastrukturen. Inlandsbanan är en befintlig transportsystemtillgång som redan i dag används av försvaret, nu senast vid Natos stora övning Trident Juncture då närmare 100 fullt lastade vagnar med militära fordon kördes på Inlandsbanan från Sveg till Mora.

Redan i dag har Inlandsbanan betydelse för gruvnäringen, bland annat för transporter av insatsvaror som kalk. Men på senare år har också den växande nationella och internationella efterfrågan på klimatneutral och förnybar energi i form av biobränsle ökat banans strategiska läge ytterligare. En tredjedel av svensk skogsareal finns längs Inlandsbanan, sju mil väster och fem mil öster om banan. Förutom att främja jobb och tillväxt kan järnvägen bli en viktig bricka i klimatomställningen och bidra till att Sverige år 2045 når målet om en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Inlandsbanan AB:s koncern har i sina affärsmål att vara helt fossilfri redan 2020.

Det är av stor vikt och ett nationellt intresse att det skapas förutsättningar för Inlandsbanan att bli den pulsåder genom inlandet som den har potential att bli för såväl persontrafik som godstransport. Persontrafiken på Inlandsbanan har tillsammans med besöksnäringen längs med banan ökat kraftigt de senaste åren och det rullar sedan vintern 2012–2013 kommersiell nattågstrafik på Inlandsbanan. Just ett hållbart resande till inlandets destinationer är en överlevnadsfråga för många turistsatsningar i inlandet. Inlandsbanan AB har som ett av affärsmålen att den reguljära kollektivtrafik som upphörde på banan 1993 återigen ska trafikera Inlandsbanan med moderna motorvagnar som rullar på fossilfria drivmedel; se rapporten Framtidens kollektivtrafik, publicerad i juni 2017.

Ett annat av uppdragen i Sverigeförhandlingen är bostadsbyggandet i våra tre största städer. För att bostadsbyggandet och för all del både höghastighetsjärnväg och övriga satsningar på infrastruktur ska kunna förverkligas krävs stora mängder makadam ”grå berg”. Gruvnäringen i norr har naturligt stora mängder makadam som restprodukt, och Inlandsbanan kan på ett effektivt sätt erbjuda transportlösningar där makadam fraktas söderut och kalk norrut, vilket också avlastar kalkuttaget på Gotland.

Nu när den tidigare regeringen har tillsatt förhandlingspersoner för infrastruktursatsningar i norra Sverige finns alla möjligheter att rusta upp banan i fråga. Det är vidare angeläget att det nu tas ett samlat grepp, eftersom ansvaret i dag ligger på flera myndigheter och Inlandsbanan AB. Genom en ordentlig upprustning med grundförstärkning så att banan klarar minst en bärighet på 22,5 ton, och genom att tvärbanor öppnas för trafik, kan mycket gods flyttas från landsväg till järnväg, vilket också framgår av Skogforsks rapport Transportsystemet Inlandsbanan, daterad 2016-05-12, Swecos rapport Inlandsbanan – dragkraften som utvecklar inlandet, daterad 2016-11-30 samt ÅF:s kompletterande rapport för Mora–Kristinehamn Råvarulänken – marknad och kapacitet, daterad 2017-05-05.

Vi anser att regeringen bör ge Trafikverket samma ansvar för upprustning och nyinvestering i Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor som Trafikverket redan har för andra stambanor. Dessa investeringar kan ske i form av en OPS-satsning.

Per Åsling (C)

Helena Lindahl (C)

Linda Modig (C)