

Motion till riksdagen 2017/18:3427

av **Lars-Axel Nordell och Désirée Pethrus (båda KD)**

Alternativ finansiering av Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av avlastnings- och omlidningsmöjligheter 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 i det nationella transportsystemet och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket uppdraget att tillsammans med Inlandsbanan AB utreda alternativ finansiering för en nödvändig framtidsinvestering av Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är ett vidsträckt land där infrastrukturen med framförallt vägar och järnvägar har avgörande betydelse för att hela Sverige ska leva.

En viktig pulsåder för inlandet har under de senaste hundra åren varit Inlandsbanan som i sin fulla längd sträcker sig från Gällivare i norr till Kristinehamn vid Väneren. Idag äger 19 kommuner längs banans ursprungliga sträckning Inlandsbanan AB (Ibab) som sedan 1993 har statens uppdrag av förvalta inlandsbanan för den 110 mil långa sträckan Gällivare–Mora.

Inlandsbanan har ett strategiskt läge både för den reguljära persontrafiken, turismen och för godstrafiken i Norrlands inland. Sedan några år tillbaka trafikeras under vintersäsongen sträckan Malmö–Östersund av ”Snötäget” som via Röjan och Vemdalsfjällen tar vinterturister upp till fjällvärlden.

Investeringar för att öka bärigheten är gjorda längs banan och idag klarar 70 procent av Inlandsbanan 22,5 ton STAX, som är den europeiska standarden för största tillåtna axellast. Återstående sträcka Gällivare–Arvidsjaur klarar 20 ton STAX.

I och med Inlandsbanans ökade bärighet har också Inlandsbanan kunnat användas för omlidning av godstrafik. Bland annat har den s.k. Stålpilen kunnat gå via

Inlandsbanan när det blivit ett längre stopp på Norra stambanan. Den viktiga gruvnäringen i vårt land, framför allt i norra Sverige, kommer att kräva utökad kapacitet av järnvägsnätet med hög bärighet, ökad teknisk standard och vid behov möjligheter till omledning.

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

För att öka Inlandsbanans kapacitet behöver större investeringar göras både vad gäller banans skick där viss räls behöver bytas ut, men man behöver även kunna erbjuda snabbare godstransporter och en modern kollektivtrafik. En upprustning av Inlandsbanan skulle förutom snabbare godstransporter förbättra förutsättningarna att erbjuda jobb och samhällsservice i hela inlandet. Både besöksnäring och möjligheter till modern kollektivtrafik skulle få ett ordentligt lyft av en modernisering.

Inlandsbanan är idag inte elektrifierad men Inlandsbanan AB har som mål att deras egen verksamhet skall vara helt koldioxidneutral till år 2020. En elektrifiering av Inlandsbanan bör utredas som alternativ till att driva tågen med bioenergi.

Privata intressenter är beredda att tillsammans med den offentliga sektorn och kommunerna göra miljardinvesteringar i Inlandsbanan, vilket skulle betyda mycket för mer person- och godstrafik och även vara vitalt för råvarunäringarna i Norrland som skogs-, stål- och gruvindustrin.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Inlandsbanan AB utreda och hitta former för alternativ finansieringslösning för att finansiera en nödvändig framtidsinvestering i Inlandsbanan.

Lars-Axel Nordell (KD)

Désirée Pethrus (KD)