

Motion till riksdagen 2013/14:T239

av Stina Bergström m.fl. (MP)

Satsa på hela Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta Inlandsbanan som en del av det nordiska järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om näringslivets medfinansiering.

Inledning

För att kunna föra över mer gods på tåg och ge godskunderna större leverans-trygghet krävs stora investeringar i järnvägen. Det gäller stambanorna men även många av de så kallade ”lågtrafikerade” banorna som inte sällan har en ganska omfattande godstrafik ut till stambanorna. En viktig bana är Inlandsbanan.

När Inlandsbanan stod klar 1937 kunde man frakta gods från Norrlands in-land ända från Gällivare till Kristinehamn vidare ut på Vänerns vatten ner till västkustens hamnar. Det fanns då en fullständig transportlösning och transportväg. Den möjligheten finns inte längre, sträckan mellan Persberg, utanför Filipstad till Mora lades ner 1969.

Fel! Okänt namn

Inlandsbanan idag

Inlandsbanan AB (IBAB), som ägs av kommunerna längs järnvägen, förvaltar idag sträckan Gällivare–Östersund och Brunflo–Mora, sidobanorna Ulriksfors–Strömsund samt tvärbanan Orsa–Furudal. Trafikverket förvaltar sträckan Mora–Persberg samt Persberg–Kristinehamn.

Det är framför allt godstrafik som idag går på banan, men den är även viktig för persontrafik. Sommartid är den en del av en viktig och växande turistverksamhet och på vintern körs skidtåg. Skidtåg från Stockholm har funnits under flera år och den här vintersäsongen börjar IBAB även köra ”snötåg” från Malmö till Vemdalen.

Inlandsbanan i framtiden

I dag ökar intresset för transporter på järnväg. Fokus på vägtransporternas klimatutsläpp och nödvändigheten att flytta över gods från väg till järnvägen gör att alla våra järnvägar måste omvärderas. Inlandsbanan med sin sträckning från norr till söder kan bli ett viktigt komplement till Norra stambanan och kustbanorna, ”ett tredje spår”.

Inlandsbanan är redan idag ett viktigt omledningsspår. För SSAB är den t.ex. mycket viktig när kustbanan drabbas av olyckor. Man kan då hålla produktionen igång eftersom göten från Luleå kan köras ner till Borlänge via Inlandsbanan. Till exempel inträffade i januari 2011 en tågutspårning i Bräcke på stambanan. Det tog flera dagar innan rälsen var farbar igen och under tiden leddes ståltågen från Luleå om på Inlandsbanan.

Idag pågår många gruvprojekt i norra Sverige och i Bergslagen. Gruv- och stålneringen med sina tunga transporter är särskilt lämpad för kombinationen tåg- och båtfrakter, och mycket olämplig för vägtransporter. Även detta talar för att Inlandsbanan kommer att få en större betydelse i framtiden.

Vectura redogör i sin rapport ”Inlandsbanan – Tredje spåret”¹ för en del av alla de företag som utnyttjar och som skulle vilja utnyttja banan som transportled om den rustades upp och byggdes ut. Det är en diger och imponerande lista som även innefattar företag i vårt grannland Norge.

Rusta Inlandsbanan – den är en del av det nordiska järnvägsnätet

Miljöpartiet har i många år lyft fram betydelsen av de lågtrafikerade banorna, eller underutnyttjade banorna som egentligen vore en mer rättvis benämning.

¹ Vectura, Inlandsbanan-Tredje spåret 2012.

Vi är oroad för dagens utveckling då banorna får förfalla. IBAB får inte tillräckligt med medel från staten för att behålla dagens standard på Inlandsbanan. Vi anser att Inlandsbanan och andra lågtrafikerade banor bör ses som en del av det nordiska järnvägsnätet och rustas upp.

Öppna södra delen av Inlandsbanan

Inlandsbanan är idag öppen för tågstrafik från Mora och norröver. Söderut går gruvtågen på de redan hårt belastade järnvägarna i Dalarna, Bergslagen och Örebroregionen. Ökade godsvolymer riskerar att tränga undan pendeltåg för persontrafik i länstrafiken så att det blir allt svårare att yrkespendla. För att möta den utvecklingen är det viktigt att södra delen av inlandsbanan Mora–Filipstad (Persberg) rustas upp och öppnas som ett alternativ för godset som inte är lika känsligt för transporttider som pendlarna är.

Att rusta upp Inlandsbanans södra del behöver inte bli så dyrt eftersom godset inte behöver gå fram i så höga hastigheter. IBAB gjorde för några år sedan en kostnadsberäkning för att kunna öppna spåren igen som hamnade på cirka 600 miljoner kr². Det finns också ett stort intresse från olika företag och privata skogsägare mellan Filipstad och Vansbro längs sträckan att börja köra gods på tåg istället för lastbil.

Vi anser att sträckan Mora–Filipstad (Persberg) bör öppnas för godstrafik.

Hagfors – Europas enda stålverk utan järnväg eller hamn

Gruv- och stålindustrin blir allt viktigare i dagens globala värld. I Hagfors finns företaget Uddeholms AB som tillverkar verktygsstål. Med sina 900 anställda är Uddeholm den största privata arbetsgivaren i Hagfors kommun. Företagets avsättningsmarknader är främst Europa (52 procent), Asien och Fjärran Östern (24 procent) och Nordamerika (16 procent) och företaget räknar med en volymtillväxt på 40 procent till år 2015/2016.

Men det finns ingen järnväg till stålverket. Uddeholm i Hagfors har skrotbaserad produktion och det som transporteras till stålverket omfattar framför allt skrot, gasol/LNG och oljeprodukter. Transporterna omfattar 115 000–120 000 årston ton per år och allt går idag på väg.

Hagfors hade fram till år 1990 järnvägsförbindelse via Deje i form av en smalspårig järnväg. Beslut togs om nedläggning och sista tåget gick i september 1990. Banan revs därefter upp och banvallen förvandlades till cykelväg. Sett i backspegeln var det ett misstag.

² Utvecklingsplan Inlandsbanan 2009.

Fel! Okänt namn på

Under 2000-talet har ett flertal förslag kommit upp om att åter ansluta Hagfors till det svenska järnvägsnätverket. Det förslag som lyfts fram i Vecturas utredning är att knyta ihop Hagfors med en upprustad och öppnad Inlandsbana vid Rämmen. Förslaget innebär att halva sträckan utnyttja en gammal banvall och halva sträckan bygga ny banvall till Rämmen. Det skulle enligt utredning (ur vilken även uppgifterna ovan är hämtade) kosta 500–600 miljoner kronor inklusive upprustning av Inlandsbanan mellan Persberg och Rämmen.

Vi anser att Hagfors bör anslutas med järnväg till Inlandsbanan.

Näringslivets medfinansiering

Vi anser att infrastruktur är en statlig angelägenhet och är kritiska till regeringens politik att pressa kommuner att medfinansiera vägar och järnvägar. Det har inte heller lett till vare sig bättre eller billigare lösningar enligt Riksrevisionen³.

Men när det gäller spår som endast uppfyller en eller några företags behov, till exempel ett spår från stålverket i Hagfors till Inlandsbanan, anser vi att näringslivet ska ta en del av kostnaden. Det kan också gälla för upprustningen och öppnandet av Inlandsbanan mellan Vansbro och Persberg som i första hand kommer att vara ett rent godsspår.

Stockholm den 26 september 2013

Stina Bergström (MP)

Tina Ehn (MP)

Jonas Eriksson (MP)

Jan Lindholm (MP)