

Motion till riksdagen 2005/06:T548

av **Ulrik Lindgren m.fl. (kd)**

Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om bandelen Mora–Kristinehamn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om möjligheter till en utvecklad vänerhamn i Kristinehamn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om bandelen Arvidsjaur–Jörn.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att noggrant beakta Inlandsbanans behov enligt framlagd banhållningsplan.

Motivering

Inlandsbanan är en utvecklingslänk för hela det svenska inlandet.

Sveriges inland från Väner till Kiruna utgör en stor del av Sveriges totala yta. Förutsättningarna för att skapa tillväxt i denna region är svåra, men inte omöjliga. De företag som finns där har oftast sin huvudsakliga omsättning relaterad till naturresurser i regionen. Relaterat till företag i sydligare regioner har företagen i norra Sveriges inland överlag sämre utgångsläge. Förutom tidigare väl kända faktorer som klimat och långa transportavstånd, visar utredningar att ohälsotalet är sämst och att sjukskrivningar är mest frekvent i denna del. Med det försvinner också en positiv framtidstro. Förutsättningarna förbättras inte för inlandet genom att mycket stora infrastrukturinvesteringar prioriteras till kustregionerna.

Inlandet – en region med möjligheter

Möjligheterna för företagen i inlandsregionen att i framtiden kunna utvecklas och bidra till att skapa tillväxt är i högsta grad beroende av att transporterna

Fel! Okänt namn på

fungerar. De ska dessutom ha en kostnadsbild som är fördelaktigare än de alternativ som dominerar marknaden. Järnvägstransporter uppfyller kraven på en fördelaktig kostnadsbild, i synnerhet på längre avstånd, men framför allt uppfyller järnvägstransporter de allt strängare miljökraven. Det järnvägsalternativ som finns i inlandet är Inlandsbanan. Den förvaltas av Inlandsbanan AB (IBAB) genom ett avtal med staten som gäller minst till år 2013, där ekonomiska medel för underhåll regleras.

IBAB är ett regionalt banverk med de 15 kommunerna från Mora till Gällivare som huvudmän. Önskan är att även överta ansvaret för resterande del av den ursprungliga Inlandsbanan, från Mora till Kristinehamn. På det viset kommer Inlandsbanan åter att utgöra ett sammanhållet stråk genom hela inlandet, 130 mil.

Tillväxtskapande stråk baserad på god miljö

Ett sammanhållande järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättningar för tillväxt. Företagen behöver billiga och miljöriktiga transporter, i synnerhet i denna region. Inlandsbanan som stråk ska ses som en del i det nätverk som banan tillsammans med övriga statliga järnvägar skapar. Inlandsbanan utgör redan i dag den enda möjligheten för omledning av trafik i händelse av översvämningar och olyckor på de norra stambanorna.

De nya och starkare miljökrav som konsumenterna ställer på produkter, tillverkning och transporter är viktiga för företagen att kunna svara upp emot. Genom nyanläggning av längre industrispår i Bergs kommun kommer minst två företag att kunna uppfylla miljökraven och utveckla sin verksamhet till två heltåg per dag. Om förutsättningarna för miljöriktiga transporter inte skapas i Sveriges inland försämras konkurrensneutraliteten gentemot företag i andra regioner. Det är statens ansvar att skapa förutsättningar för att tågoperatörer ska kunna vara verksamma även i denna region på minst samma villkor som i övriga Sverige. Överföring av gods från lastbil till järnväg kräver egentligen ett eget kapitel, men IBAB:s strategi har visat att man på ett mycket positivt sätt kan öka transporterna på järnväg i ett nära samarbete med lastbilstransportföretag. Genom detta minskar också olycksrisken tack vare att långtradartrafiken minskar längs t.ex. riksväg 45. Genom ett målmedvetet långsiktigt arbete kan man därför bidra till att man kan närma sig Vägverkets nollvision.

Nuvarande status på Inlandsbanan mellan Mora och Arvidsjaur håller i stort samma standard vad gäller axeltryck som det övriga järnvägsnätet, 22,5 ton STAX. Den svagaste delen är avsnittet norr om Arvidsjaur till Jokkmokk med 16 ton STAX och delen Jokkmokk till Gällivare med 20 ton STAX. Transittrafiken skulle nyttja denna del om standarden var 22,5 ton STAX. Samtidigt är tvärbanan Arvidsjaur – Jörn en mycket viktig länk för omledningstrafiken för bl.a. norra Sveriges tyngsta industrier som SSAB Luleå med transporter till SSAB Tunnpåls i Borlänge. I dag är denna del tagen ur trafik och förvaltas av Banverket.

De senaste fem åren har avbrott i trafiken längs kustbanorna varat mellan en vecka och en månad–varje år. Inlandsbanan syd, Mora–Kristinehamn är en mycket viktig del för att binda ihop järnvägssystemen i norra Sverige och Region väst. Inlandssågverken med flera industrier kan därigenom billigare och snabbare nå hamnar i Vänern och på Västkusten.

Banhållningsplan

IBAB:s önskan att åtgärda de problem som fortfarande kvarstår för att lyfta hela Inlandsbanan i hela sin längd, 130 mil från Kristinehamn till Gällivare, till samma standard som övriga bannätet är väl motiverad med tanke på de framtida möjligheter som föreligger när det gäller dels pågående gruvprospekteringar i norr, dels de planer som finns för utbyggnad av Vänerhamnen i Kristinehamn.

Detta ger ett alternativ med bra miljövänliga och kostnadsoptimala gods-transporter för hela inlandet, från Vänern till Kiruna. Det öppnar möjligheter för transittrafik, omledningstrafik vid behov och det skapar nya möjligheter för att förflytta mer gods från landsväg till järnväg. Företag i regionen som i dag kör enbart på lastbil har ett uttalat behov av att övergå till järnvägstransporter. Den samhällsekonomiska nyttan av dessa satsningar visar på positivt resultat.

Utöver detta prövas från och med innevarande år utökad turistriktad persontrafik under sommarmånaderna som skapar tillväxt inom besöksnäringen i regionen. Utan den skulle ett flertal företag inte kunna fortsätta sin verksamhet. Det är därför av stor vikt att den tidsplan som föreslås i Inlandsbanans banhållningsplan kan genomföras.

Det är således mycket angeläget att turisttrafiken och planerad transittrafik på den nordligaste delen mellan Arvidsjaur och Gällivare garanteras för framtiden. Samtidigt är det ur miljösynpunkt angeläget att mer gods från den tungt trafikerade riksväg 45 överförs från landsväg till järnväg. Detta gäller även riksväg 26 och södra bandelen Mora–Kristinehamn där framtida potentialer överförda från väg till järnväg kan utgöra en stor bas för en utbyggd vänerhamn i Kristinehamn.

Stockholm den 29 september 2005

Ulrik Lindgren (kd)

Dan Kihlström (kd)

Gunilla Tjernberg (kd)

Lars Lindén (kd)

Erling Wälivaara (kd)