

Motion till riksdagen 2024/25:1583

av Isak From och Björn Wiechel (båda S)

Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om Inlandsbanans betydelse och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Inlandsbanan byggdes mellan 1907 och 1937 och sträcker sig mellan Gällivare och Kristinehamn. Anledningen till att den byggdes var att 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 en nyckelroll i ett grönt och hållbart transportsystem. Det gäller både för person- och godstransporter.

Trots detta har underhållet av befintlig järnväg länge varit alltför bristfälligt och tillräckliga insatser har inte gjorts för att utveckla järnvägen. För att förändra detta behöver vi se järnvägens potential i hela Sverige och bättre ta vara på befintliga anläggningar. Det gäller inte minst Inlandsbanan.

Redan idag så fyller Inlandsbanan en viktig funktion i det svenska järnvägsnätet för framförallt godstransporter men också för en växande hållbar turismnäring. Banan har dock stor potential att utvecklas och blir allt viktigare även ur ett nationellt perspektiv.

Det skärpta säkerhetsläget, upprustningen av försvaret och Natoanslutningen kan få stor betydelse för lokalsamhällen och infrastruktur. Plötsligt verkar upprustning av Inlandsbanan och fast förbindelse över Kvarken inte längre som osannolika önskedrömmar. Det är välkommet och glädjande.

Att driva på för nödvändiga järnvägsinvesteringar i inlandet är att hålla ihop landet och värna en större helhet.

Att binda ihop kust och inland och att rusta upp befintlig järnväg, är också centralt. Inte minst ur klimatsynpunkt. Omlastningscentralen i Storuman är redan byggd och skogsindustrin satsar vid kusten. Starka skäl för upprustning kvarstår.

År 2026 ska den nationella planen revideras och inför det beslutet gäller det att alla delar tas med. Trafikverket har signalerat att det fattas 150 miljarder för att kunna bibehålla infrastrukturens funktionalitet och genomföra de befintliga investeringarna i planerad takt. Tvärbanan finns i dag inte med i den planen överhuvud taget och som det nu framstår finns det inga garantier om att ens Norrbottenbanan kommer att kunna färdigställas.

I ett sådant sammanhang finns det en uppförsbacke för inlandet, men desto större anledning att påtala behoven.

En upprustning av Inlandsbanan skulle ge ett extra tredje spår som underlättar transporterna och underlätta för gränsöverskridande transporter i östvästlig riktning.

Samtidigt kan sårbarheten vid eventuella störningar på stambanan minska och den skulle till och med skapa möjligheter att helt avlasta stambanan så att den kunde upprustas effektivt.

Även om inlandsbanan formellt ägs av staten så förvaltas den och drivs av 19 kommuner längs sträckningen. De tillsammans tar stort ansvar för banan ur ett regionalt perspektiv men nu växer även det nationella intresset för banan.

Både de växande industrisatsningarna i norra Sverige samt det kommande Nato-inträdet gör banan högst relevant när framtida järnvägssatsningar diskuteras. Det argument som gällde vid byggandet av Inlandsbanan där banan utpekades som en viktig militär avlastningslinje för Norra stambanan har åter ökat i aktualitet i och med den ökade oron i omvärlden. Ökade godstransporter och persontransporter ger den därutöver ökad redundans för näringslivets transporter.

Banan behöver dock rustas upp för att möta de nya behoven. Banan har potential att bidra till mer klimatsmarta transporter för gods och personer, men har en särskild betydelse för skogsindustrin. Ett arbete med detta behöver inledas som involverar såväl Trafikverket, Försvarsmakten, näringslivet och Inlandsbanan AB.

Då banan drivs i bolagsform finns möjligheter till finansiering utanför nationell plan och i annan form än traditionell anslagsfinansiering.

Möjligheterna att söka EU-medel för en upprustning och utveckling av banan bör också undersökas. Att investera i infrastruktur är en viktig del för att skapa en hållbar utveckling och det är även en förutsättning för att skapa tillgängliga, säkra och hållbara transporter.

En normalstandard innebär effektivare trafik på hela banan och skapar möjligheter att lyfta över trafik från väg till järnväg vilket är fördelaktigt ur klimatsynpunkt.

Det möjliggör också en omfördelning av kapacitet från övrigt järnvägsnät som bidrar till att exempelvis stambanan kan avlastas. I Sverige, liksom i övriga Europa.

Vi lever i en ny tid där säkerhetsfrågor hamnat högt upp på allas agendor. Östvästliga transportstråk är viktigt för att möjliggöra fler alternativa transportstråk, både för försvarets del men också för godstransporter. Försvarsberedningen arbetar nu även med infrastrukturfrågan.

Inlandsbanan är betydelsefull då den knyter ihop olika tvärstråk vilket ger fler alternativ för transporter i Sverige. En upprustning av Inlandsbanan och en höjning av bärigheten till 22,5 ton skulle möjliggöra effektiv godstrafik på hela banan.

Höjningen skulle också underlätta integreringen till det nationella järnvägsnätet.

