

Motion till riksdagen 2012/13:T507

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 se 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 leveranstrygghet krävs stora investeringar i järnvägen. Detta 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 inland 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 då sträckan mellan Persberg, utanför Filipstad, och 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 framförallt 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 järnväg 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. Till exempel inträffade i januari 2011 en tågurspårning 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 den färsk rapporten ”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.

De lågtrafikerade banorna är viktiga för 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. Vi är oroad för dagens utveckling, där banorna tillåts förfalla. IBAB får inte tillräckligt med medel från staten för att behålla dagens standard på Inlands-

¹ Vectura, Inlandsbanan – Tredje spåret 2012.

banan. Vi anser att Inlandsbanan och andra lågtrafikerade banor bör ses som en del av det nordiska järnvägsnätet och rustas upp.

Öppnandet av sträckan Mora–Filipstad (Persberg)

För att kunna nyttja Inlandsbanan i hela dess ursprungliga sträckning krävs att sträckan Mora–Filipstad rustas upp och öppnas. IBAB gjorde för några år sedan en kostnadsberäkning för att kunna öppna spåren igen som hamnade på cirka 600 miljoner kronor². Det finns stort intresse från olika företag och privata skogsägare mellan Filipstad och Vansbro längs sträckan att börja köra gods på tåg istället för lastbil. Jag anser att sträckan Mora–Filipstad, med början Filipstad–Vansbro 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 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.

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 Rämnen. Förslaget innebär att halva sträckan utnyttja en gammal banvall och halva sträckan bygga ny banvall till Rämnen. Det skulle enligt utredning (ur vilken även uppgifterna ovan är hämtade) kosta 500–600 miljoner kronor inklusive upprustning av Inlandsbanan mellan Persberg och Rämnen.

² Utvecklingsplan Inlandsbanan 2009.

Fel! Okänt namn på

Vi anser att förslaget att knyta ihop Hagfors med Inlandsbanan är en bra satsning för framtiden.

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 järnväg mellan Malmbanan och den nya gruvan i Pajala eller 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 5 oktober 2012

Stina Bergström (MP)

Jan Lindholm (MP)

Tina Ehn (MP)

³ Riksrevisionens rapport "Medfinansiering av statlig infrastruktur, RV 2011:28".