

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:3033

av **Per Åsling m.fl. (C)**

Inlandsbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i samverkan med Inlandsbanan AB och näringslivet i uppdrag att se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor 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 genom Norrlands inland. Järnvägen har ett strategiskt läge, inte minst med hänseende till all den skogsråvara och de metall- och mineraltillgångar som finns belägna längs med järnvägen. Men på grund av en försämrad funktion bedrivs det idag på Inlandsbanan endast en begränsad trafik. Detta sedan det finns ett stort uppdämt underhållsbehov. Om inget görs riskerar järnvägens lönsamhet försämras. Styrelsen för Inlandsbanan AB, som på uppdrag från staten förvaltar Inlandsbanan, har i äskande till Näringsdepartementet lyft fram följande behov för perioden 2018–2030 som skulle innebära en ökning som mest av det årliga anslaget med 100 Mkr till 259 M kr/år.

- Eftersatt underhåll: slipersbyte/bärighetshöjning Arvidsjaur–Gällivare 2018–2020 210 Mkr
- Eftersatt underhåll: målning broar 2018–2030 150 Mkr
- Reinvestering: rälsbyte Sveg–Brunflo 2021–2023 300 Mkr, Arvidsjaur–Gällivare 2024–2025 200 Mkr
- Reinvestering radiosystem GSM-R 2018–2020 35 Mkr
- Investering trafikledningssystem GSM-R 2026–2030 250 Mkr

En upprustad Inlandsbana skulle kunna spela en stor roll för effektiva transporter och därmed än mer konkurrenskraftiga priser. Att förstärka Inlandsbanan skulle kunna avlasta både en framtida botnisk korridor och stambanan genom övre Norrland som är enkelspårig och även den i behov av upprustning. Det skulle ge ett extra 3:e spår som

underlättar transporter och samtidigt minska sårbarheten vid eventuella störningar på stambanan, vilket berörs i ett av uppdragen som Sverigeförhandlingen har, men också möjligheter att helt avlasta stambanan för att effektivisera dess upprustning.

Redan i dag har Inlandsbanan betydelse för gruvnäringen, bland annat för transporter av insatsvaror som kalk. Men på senare år har också den växande nationella och internationella efterfrågan på klimatneutral och förnybar energi i form av biobränsle ökat banans strategiska läge ytterligare. Förutom att främja jobb och tillväxt kan järnvägen bli en viktig bricka i klimatomställningen och bidra till att Sverige år 2050 når målet om en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Inlandsbanan AB:s koncern har i sina affärsmål att vara helt fossilfri redan 2020.

Det är av stor vikt och ett nationellt intresse att det skapas förutsättningar för Inlandsbanan att bli den pulsåder genom inlandet som den har potential att bli för såväl persontrafik som godstransport. Persontrafiken på Inlandsbanan, har tillsammans med besöksnäringen längs efter banan, ökat kraftigt de senaste åren och det rullar sedan vintern 12–13 kommersiell nattågstrafik på Inlandsbanan. Inlandsbanan AB har som ett av affärsmålen att den reguljära kollektivtrafik som upphörde på banan 1993, ska från dec. 2019 återigen trafikera Inlandsbanan med moderna motorvagnar som rullar på fossilfria drivmedel.

Ett annat av uppdragen i Sverigeförhandlingen är bostadsbyggandet i våra tre största städer. För att bostadsbyggandet och för all del både höghastighetsjärnväg och övriga satsningar på infrastruktur ska kunna förverkligas krävs stora mängder makadam ”grå berg”. Gruvnäringen i norr har naturligt stora mängder makadam som restprodukt och Inlandsbanan kan på ett effektivt sätt erbjuda transportlösningar där makadam fraktas söderut och kalk norrut vilket också avlastar kalkuttaget på Gotland.

Nu när den tidigare regeringen tillsatt förhandlingspersoner för infrastruktursatsningar i norra Sverige finns alla möjligheter att rusta upp banan ifråga. Det är vidare angeläget att ta ett samlat grepp, eftersom ansvaret idag ligger på flera myndigheter och Inlandsbanan AB. Genom en ordentlig upprustning med grundförstärkning så att banan klarar en bärighet på 22,5 ton, och genom att öppna tvärbanor för trafik, kan mycket gods flyttas från landsväg till järnväg, vilket också framgår av Skogforsks rapport ”Transportsystemet Inlandsbanan” daterad 2016-05-12.

Vi anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med näringslivet se över möjligheten att rusta upp Inlandsbanan inklusive samtliga tvärbanor och därmed skapa förutsättningar för nya och växande företag med jobb och tillväxt i Norrlands inland samt bidra till den globala klimatomställningen.

Detta bör ges regeringen tillkänna.

Per Åsling (C)

Helena Lindahl (C)

Peter Helander (C)