

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:1012

av Isak From m.fl. (S)

Inlandsbanan som godstransportlinje

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att göra Inlandsbanan till ett fungerande transportalternativ för tunga godstransporter och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

De senaste vintrarna skedde flera tågurspärningar runt om i landet. Bland annat spårade ett godståg ur vid Grötingen på Norra stambanan, norr om Bräcke, i januari 2011 och sedan en stor urspärning 2013 nedanför Älvsbyn. Flera vagnar spårade ur och både räls och kontaktledning skadades allvarligt. Arbetet med att röja på olycksplatserna pågick i flera dagar, när tågtrafiken stod stilla. Detta fick omfattande konsekvenser, drift mässiga och ekonomiska konsekvenser framför allt för basindustrin, men också för tilltron till järnvägen från enskilda resenärer.

Det enda alternativet för gods i sådana lägen är lastbil, ett varken ekonomiskt eller miljömässigt bra sätt att transportera långväga gods.

Det dåliga skicket på Norra stambanan är ett stort hinder för den svenska basindustrin och störningarna drabbar industrier i hela Europa. Om Inlandsbanan hade varit ett fungerande alternativ så skulle konsekvenserna ha kunnat mildras.

Inlandsbanan går i dess ursprungliga sträckning från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr. Med anslutande tvärbanor Vansbro-Filipstad, Furudal-Bollnäs, Hoting-Forsmo, Storuman-Hällnäs och Arvidsjaur-Jörn kan Inlandsbanan bli en integrerad del i ett sammanhållet nationellt järnvägssystem. Nyttjandet av tvärbanorna skulle kunna möjliggöra förbi fart samt näringslivs utveckling i regionen. Under en längre tid har det

inte drivits någon järnvägstrafik på tvärbanan mellan Arvidsjaur och Jörn. Banan har dessutom vid några vägpassager tagits bort. Nu visar det sig att det finns ett stort intresse från skogsindustrin och biltestverksamheten i Arvidsjaur, Arjeplog med omnejd att kunna frakta gods på ett mer miljövänligt sätt. Då är järnvägen det man efterfrågar. Det spår som finns i dag mellan Inlandsbanan och Norra stambanan skulle då med fördel kunna sättas i stånd igen för att svara mot detta behov. För att nå upp till banans fulla potential som godsstråk behöver hela sträckan också finnas ner till Kristinehamn där en upprustad hamn för Vänersjöfart finns. Det skulle innebära att stora delar av landets skogsområden nås, för transport av bränsle, timmer och råvara.

Hittills har det tyngsta argumentet mot modernisering av banan varit att det blir för dyrt att elektrifiera den. Idag finns det ett miljömässigt acceptabelt alternativ till elektrifiering. Råvara från skogen blir förnybart fordonsbränsle. Statens eget bolag Sveaskog är delägare i Sun Pine AB som har startat en anläggning i Piteå för produktion av drivmedel från tallolja. Dieseln framställs av råttallolja och ”talldiesel” är en biprodukt från skogsindustrins massaprocess. Den räknas till andra generationens förnybara diesel och skulle kunna användas för godstransporter på Inlandsbanan. Men Inlandsbanans skick gör att den ändå idag inte är ett fungerande alternativ. På den godstransporterande delen av banan, d.v.s. Mora–Arvidsjaur, har standardförbättringar gjorts på vissa delar av sträckan, men ytterligare förbättringar behövs. På bandelen Sveg–Brunflo, som fortfarande har STAX 20 ton, behövs en bärighetshöjning. Sämst är bandelen Arvidsjaur–Jokkmokk som bara har bärigheten STAX 16 ton och 36 km återstår för att först höja bärigheten till minst STAX 22,5 ton.

Inlandsbanan är i dag i huvudsak en turistjärnväg, som har en potential att växa, men borde kunna nyttjas bättre Svenska fjäll kan och bör nyttjas av flera särskilt sommartid. Banan skulle kunna bli en fungerande transportlänk för den bioenergiproduktion som har startas upp på flera håll längs banan liksom för en del av de befintliga gruvorna i Norrbotten samt för de gruvor som planeras i Dalarna och i Norr- och Västerbotten. Vi anser att ett sammanhållet järnvägsstråk genom inlandet är av största betydelse för att skapa förutsättningar för tillväxt, då företagen behöver billiga, miljövänliga och pålitliga transporter. För att Inlandsbanan ska fungera som en integrerad och komplett del av det nationella järnvägsnätet krävs bl.a. investeringar för bärighetshöjande åtgärder samt medel till nya trafikstyrningssystem.

Isak From (S)

Anna-Caren Sätherberg (S)

Emilia Töyrä (S)

Hans Unander (S)

Kalle Olsson (S)

Maria Strömkvist (S)

Mikael Dahlgvist (S)

Patrik Engström (S)

Roza Güclü Hedin (S)