

## Motion till riksdagen 2013/14:T249

av **Lars-Axel Nordell (KD)**

# Inlandsbanan en allt viktigare resurs

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att utreda behovet av avlastnings- och omledningsmöjligheter i det svenska järnvägsnätet.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att särskilt analysera Inlandsbanans strategiska funktion i det nationella transportsystemet i ljuset av den expanderande gruvnäringen och dess ökade kapacitetsbehov och behov av stabila godstransporter.

## Motivering

Det svenska järnvägsnätet är i dag hårt belastat. Aldrig tidigare har så mycket gods fraktats på järnväg i vårt land som nu, och samma sak gäller för persontrafiken. Trafikverket anser att det krävs omfattande underhållsåtgärder för att de svenska järnvägarna ska kunna ta hand om den ökande tågtrafiken. Det finns totalt drygt 18 000 kilometer tillståndspliktiga järnvägsspår, där huvuddelen är Trafikverkets. Övriga spårinnehavare är Inlandsbanan, Arlandabanan och Öresundsförbindelsen samt ett betydande antal museijärnvägar och industrispår.

För att göra det svenska järnvägsnätet mer effektivt och mindre sårbart behöver möjligheterna till omledning av järnvägstrafiken tas till vara. Det finns några gamla enkelspåriga banor runt om i landet som borde vara intressanta att ta till vara för att inte minst öka kapaciteten för godstrafiken. Den expanderade gruvnäringen i vårt land, framför allt i norra Sverige, kommer att kräva utökad kapacitet av järnvägsnätet med hög bärighet, ökad teknisk standard och vid behov möjligheter till omledning.

Inlandsbanan sträcker sig i sin fulla längd från Gällivare i norr till Kristinehamn vid Väneren. Sedan 1993 har Inlandsbanan AB (Ibab) statens uppdrag att förvalta Inlandsbanan från Mora till Gällivare. Den är viktig både för per-

## Fel! Okänt namn på

sontrafiken i inlandet och för godstrafiken. Persontrafiken har ökat de senaste åren genom dagliga turer sträckan Mora–Östersund. Dessutom inleddes under förra vintersäsongen veckovisa nattåg sträckan Malmö–Mora–Östersund via Röjan och Vemdalsfjällen, en satsning som kommer att fortsätta och utökas till en längre tidsperiod under 2014.

Trafikverket pekar i Kapacitetsutredningen från 2012 på att Inlandsbanans funktion i det nationella transportsystemet och dess roll som godsbanor och omledningsbanor bör utredas. Huvuddelen av sträckan Mora–Gällivare har idag samma bärighetsstandard som det övriga nationella järnvägsnätet, och klarar därmed ett axeltryck på max 22,5 ton. Två avsnitt av Inlandsbanan har en något lägre bärighetsstandard. Det är sträckorna Arvidsjaur–Gällivare samt Sveg–Brunflo som idag klarar ett axeltryck på 20 ton STAX (största tillåtna axellast).

Den något lägre bärigheten innebär att dessa sträckor måste trafikeras med en något lägre hastighet för tunga transporter. En höjning av bärigheten skulle ge möjlighet att vid behov använda Inlandsbanan utan restriktioner för avlastning och omledning av godstransporter. Av de beräkningar som gjorts framgår att en kapacitetsökning upp till 22,5 ton STAX för sträckan Arvidsjaur–Gällivare skulle kosta ca 200 mkr medan sträckan Sveg–Brunflo skulle kosta 350 mkr.

Under perioden maj–augusti i år skedde tre urspårningar på norra stambanan och en på Malmbanan, där Inlandsbanans kapacitet kunde tas i anspråk för omledning av tågtrafik. På så sätt gick den s.k. stålpendeln från Gällivare via Inlandsbanan till Borlänge. Dessa fyra incidenter under en relativt kort tid visar behovet av att också ta inlandsbanan i anspråk för omledning och avlastning av stambanan.

En utredning, som kommunerna längs Inlandsbanan beställt om transportbehov och marknadsförutsättningar, tydliggör möjligheten till betydande fördelar med att etablera Inlandsbanan med flera tvärbanor som ett strategiskt tredje spår för att komplettera Norra stambanan och de upprustade kustbanorna. Bl a skulle det betyda mycket att kunna öppna upp sträckan Arvidsjaur–Jörn för transport av skogsråvara till Piteå.

Regeringen bör utreda vilka behov som finns av att leda om godstrafik. Särskild vikt bör i en sådan analys ligga på Inlandsbanan och dess behov av ökad kapacitet.

Stockholm den 1 oktober 2013

*Lars-Axel Nordell (KD)*