

**Kommunstyrelsens allmänna utskott**

2019-02-04

1

Plats och tid Kommunhuset, måndag 4 februari 2019, klockan 09.00–12.00

Beslutande Kjell Öjeryd (v)
Pia Sjöberg (s)
Inger Stenlund (v)
Ingemar Johansson (c)
Katarina Lövgren (s)Övriga deltagare Sara Grundström, kommunsekreterare
Caisa Abrahamsson, ordförande Inlandsbanan AB
Peter Ekholm, VD Inlandsbanan AB
Johnny Holmgren, styrelseledamot Inlandsbanan
Lage Byström, näringsliv, Sorsele kommun
Erika Hjukström, näringslivsutvecklare, Sorsele kommun

Utses att justera Pia Sjöberg

Underskrifter Sekreterare Paragrafer 17–17
Sara Grundström
Ordförande
Kjell Öjeryd
Justerande
Pia Sjöberg**BEVIS/ANSLAG**

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ **Kommunstyrelsens allmänna utskott**

Sammanträdesdatum 2019-02-04 Paragraf 17–17

Datum för anslagets uppsättande 2019-02-07 Anslaget tas ner efter 2019-03-01

Förvaringsplats för protokollet Stödverksamheten

Underskrift
Ann-Kristin Karlsson



Au § 17

Dnr 2019/49-532

Information från Inlandsbanan

Allmänna utskottets beslut

Informationen noteras.

Ärendebeskrivning

Ordförande Caisa Abrahamsson, VD Peter Ekholm och styrelseledamot Johnny Holmgren för Inlandsbanan AB informerar.

Inlandsbanan AB ägs av 19 kommuner från Gällivare ner till Kristinehamn och där finns två dotterbolag, Destination Inlandsbanan AB och Inlandståg AB. Banans längd är 107 mil från Gällivare till Mora. Det finns lokstall med kontor i Östersund och personal i Arvidsjaur, Storuman, Hoting, Östersund och Sveg.

En idé på modern reguljär kollektivtrafik finns. Kollektivtrafik med tåg i grunden som kompletteras med buss mellan Storuman och Gällivare. En framtida viktig koppling mellan Umeå och Östersund som regionens huvudstäder med fokus på universitetet och specialistsjukvård, betydande pendlingsvolymmer mellan Strömsund-Östersund och Storuman/Lycksele-Umeå. Mellan Mora-Östersund finns hög turtäthet med viktiga anslutningar till SJ, Norrtåg och Tåg i Bergslagen.

En upprustning av Inlandsbanan skulle skapa kapacitet i transportsystemet i Norrland, bidra till robustare järnvägssystem genom ökad redundans, prioritera godstrafiken, bidra till landsbygdsutveckling i Norrlands inland, bidra till näringslivsutveckling för besöksnäringen i inlandet och fjällen samt bidra till regionförstoring genom möjlighet till modern persontrafik.

Investeringar är gjorda från 2010 med nytt radiolänksystem, bärighetshöjning på vissa sträckor, räls- och slipersbyte. Mellan 2017-2020 ombyggnation av fjärrmanövrering av nio strategiska drifts- och mötesplatser. Det finns ett akut behov av reinvestering i slipersbyte mellan Arvidsjaur-Gällivare, 20 mil räls på två sträckor samt ommålning av ca 100 stålbroar.

Projekt ”Inlandslänken” innebär rustning av Gällivare-Mora 1050 km, Arvidsjaur-Jörn 75 km och Mora-Filipstad 180 km. Målet för rustning av Inlandsbanan är hastighetshöjning för godståg från idag 40-70 km/h till 100 km/h samt persontåg från idag 40-80 km/h till 140 km/h. Bärighetshöjning till Stax 22,5 ton mellan Mora-Arvidsjaur och Stax 25 ton mellan Gällivare-Arvidsjaur-Jörn. Trafikkapaciteten ökar till 30 tåg/dygn.

Forts.



Au § 17, forts.

Fram tills nu har det varit en mängd informations- och samordningsmöten, mätning, inventering och utredning av banan. Förfrågningsunderlag för upphandling har arbetats fram, olika förstudier har gjorts och en databas online är upprättad. Trafikverket fick i maj 2018 ett regeringsuppdrag att göra en funktionsutredning av Inlandsbanan.

Då det finns endast ett järnvägsspår, Stambanan genom övre Norrland och Malmbanan mellan Vännäs (Umeå) och Gällivare skulle Inlandsbanan skapa redundans. Det finns en kraftig kapacitetsbrist på stambanorna efter kusten. Inlandsbanan erbjuder snabbt en kostnadseffektiv kapacitetsökning som möjliggör snabb transittrafik. De viktigaste industrierna i inlandet är skogsbruk och gruvsdrift. Inlandsbanan ersätter 17 000 timmerbilar. Det nationella målet om fossilfria transporter kräver överföring av gods från väg till järnväg. Vägunderhåll för tunga fordon är också dyrt. Turism och besöksnäring är en viktig basnäring i inlandet och den snabbast växande näringen. En fortsatt god utveckling kräver konkurrenskraftiga transportalternativ. Flyget är viktigt men snabba järnvägstransporter med stora passagerarvolymmer är ännu viktigare för besöksnäringen. Upprustad Inlandsbana ger en halvering i restider. Ger större arbetsmarknadsregioner. Kommunerna tillsammans med Regionerna ansvarar för att tillhandahålla kollektivtrafik.

En finansieringsmodell beskrivs. Nu är det upp till ägarna vad man vill med Inlandsbanan.
