

# Inlandsbanan måste rustas upp om man menar allvar med miljömålen

**DEBATT** När staten tog beslutet att anlägga Inlandsbanan för cirka 100 år sedan var det förutom försvarsstrategiska anledningar också tanken på att en inre stambana kunde skapa förutsättningar för- och stärka näringslivet i norra Sverige.

Problemet var bara att den förväntade industriboomen som skett i glesbygd i södra Sverige uteblev i norr, och följaktligen även då Inlandsbanans attraktionskraft. En viss gods- och passagerartrafik bedrevs men långt ifrån förväntade volymer.

**I slutet av 1980-talet** var staten inte längre intresserad av att förvalta banan och en nedläggning av rälsen var nära.

I och med avregleringen av järnvägstrafiken i början av 1990-talet möjliggjordes dock att kommunerna längs banan kunde rädda den från nedläggning. Man gick samman och bildade år 1993 Inlandsbanan AB (IBAB), ett helägt aktiebolag som ägs av 19 kommuner från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr. Ett förvaltningsavtal mellan Staten och IBAB upprättades som ger IBAB ett årligt anslag om cirka 150 miljoner kronor till förvaltning av banan.

Redan vid övertagandet från Banverket 1993 led Inlandsbanan av stora underhållsskulder, och anslaget från staten är långt ifrån tillräckligt för att nå den status som krävs för att bli den inre stambana som det var tänkt.

Banans beskaffenhet har urholkats år för år och lider av bärighetsutmaningar, och följaktligen trafiken av hastighetsnedsättningar.

Nu har Inlandsbanan på kort tid blivit mer relevant än någonsin tidigare. Investeringarna i förnybar produktion i basindustrin ökar dramatiskt och företagen och regionerna skriker efter arbetskraft.

**Gruvprospekten och** satsningar på vindkraftsparker för produktion av grön vätgas ploppar upp som svampar. Näringsminister Karl-Petter Thorwaldsson har aviserat stora behov av fler gruvor i regionen för att minska beroendet av exempelvis Kina när det kommer till mineraler, nödvändiga för klimatomställningen.

**Effekterna av den av** oss själva påtvingade miljöomställningen märks knappast mer någonstans än i norra Sverige. Denna region har nu ett enormt behov av en effektiv infrastruktur för godstrafik.

Utöver den ökade industrialiseringen och det ökade behovet av klimatsmart godstrafik i norra Sverige ser vi en ökning i intresset för turism i området. Förra näringsministern Ibrahim Baylan presenterade så sent som i oktober 2021 Strategin för hållbar turism och växande besöksnäring där Norrland pekas ut som ett viktigt område.

Frågan är hur befintlig infrastruktur och framtida investeringar svarar upp mot detta ökade behov. Analyserar man läget blir bilden en aning dyster. Ett redan hårt provat järnvägsnät förväntas svara upp mot en ökad efterfrågan.

Vidare sker det enligt forskningsinstitutet Etour cirka 4 miljoner fjällresor årligen med bil, vilket rimmar illa med statens nya strategi för hållbar turism. Det är hög tid att rusta upp Inlandsbanan om vi menar allvar med våra klimatmål. Alternativet till järnvägen blir annars mer tung transport på lastbil.

**Inlandsbanan AB har** räknat på vad en totalupprustning av banan skulle kosta samt hur lång tid en rustning skulle kunna ta. Enligt kalkylen skulle en totalupprustning landa någonstans runt 9 miljarder kronor och kunna genomföras på cirka fem år.

Det kan ställas i relation till budgeten i Trafikverkets nationella plan 2022–2033, där 799 miljarder är avsatt för åtgärder i transportinfrastruktur. Av dessa ska 165 miljarder avsättas till vidmakthållande av statliga järnvägar. Intressant är också att ytterligare cirka 107 miljarder är avsatta till de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg.

**Man måste fråga sig** om vi ur ett nationellt perspektiv får mest för våra pengar och stöttar klimatomställningsmålen på bästa sätt.

Regeringen har nu att välja mellan att fortsätta att årligen betala 150 miljoner i bidrag till Inlandsbanan AB och faktiskt inte få så mycket för pengarna, eller om man menar allvar med sina klimatmål finansiera en upprustning av Inlandsbanan och på så sätt stötta miljöömställningen.

**Björn Nilsson**

**vd Destination Inlandsbanan**