

SVERIGE

Moderaterna lovade 9 miljarder till Inlandsbanan – gruvbolag kräver svar

Uppdaterad i går 16:56 Publicerad i går 12:40



Gruvbolaget Jokkmokk Iron vill starta en järnmalmgruva utanför Jokkmokk. För att transportera ut malmen vill bolaget använda Inlandsbanan. Foto: Utterström Photography/Alamy

Inför riksdagsvalet lovade Moderaterna nio miljarder kronor för att rusta upp Inlandsbanan, sedan dess har det varit tyst. Nu kräver Jokkmokk Iron svar på hur de ska transportera ut malmen från det omstridda gruvprojektet i Kallak.

– Det börjar bli bråttom för oss, säger Ulla Sandborgh, vd på Jokkmokk iron.



Jenny Kejerhag
Text



Emma Isberg
Text



Jokkmokk Iron är i full gång med sin ansökan till Mark- och miljödomstolen för att få öppna en järnmalmgruva i det omstridda området Kallak, på samiska Gallók, cirka fyra mil

utanför Jokkmokk. För att frakta ut malmen ser bolaget järnvägssträckan Inlandsbanan, som passerar genom Jokkmokk, som en lösning.

Men för att kunna transportera malmen på Inlandsbanan krävs upprustning, något som uteblivit menar Jokkmokk Irons vd Ulla Sandborgh.

– Det måste hända mer från Inlandsbanans sida. Vi önskar att de berättade för oss om hur planerna ser ut. Det börjar bli bråttom för oss och vi vill inte riskera en försening på grund av det här.



Området där Jokkmokk Iron vill etablera en gruva ligger i Kallak, fyra mil från centrala Jokkmokk. Foto: Erik Simander

Inlandsbanan är bolagets huvudplan för att transportera malmen till Malmbanan, för att därifrån komma vidare till hamnarna i Luleå och Narvik.

– Det är klart att vi känner oro. Vi behöver Inlandsbanan för att komma ut på malmbanan och det är många bolag som rör sig i regionen som behöver transporter via järnväg.

Ledningen på Inlandsbanan har i fem års tid jobbat med att försöka få till en upprustning av sträckan mellan Mora och Gällivare. 2018 gjordes en kalkyl som visade att det skulle kosta 9 miljarder, men det stämmer inte längre.

– Det är 2023 nu och alla vet att inflationen har påverkat priserna. Vi kommer att göra en revidering av kalkylen för det kommer bli dyrare än 9 miljarder, säger Otto Nilsson, vd för Inlandsbanan.

Hur stora kostnadsökningar handlar det om?

– Jag vet inte. Det vågar jag inte uttala mig om. Men det är bara att gå till affären och köpa ett paket Bregott så förstår man att det har hänt ganska mycket, säger han.

— Inlandsbanan



Inför riksdagsvalet i höstas lovade Moderaterna att staten skulle låna ut de nio miljarderna som då krävdes för att rusta upp Inlandsbanan. Ett år senare är det knäpptyst om finansieringen av upprustningen.

I februari i år hade Otto Nilsson ett möte med representanter för Moderaterna.

– Jag förväntade mig naturligtvis inte att de skulle säga att ”nu är det klart, vi skickar pengarna”. Utan de jobbar vidare med den frågan och förankrar det med sina samarbetspartners i regeringen, det lät väl väldigt positivt.

I dag går det i ytterst begränsad skala att köra godstrafik på Inlandsbanan. För att klara av Jokkmokk Irons tunga malmtransporter behöver järnvägen klara 22,5 ton.

– Mellan Arvidsjaur och Gällivare har vi bara bärighet för 20 ton. Man kan tycka att det inte är så mycket med 2,5 ton, men det utgör faktiskt 20 procent av det du kan lasta, förklarar Otto Nilsson.

Och det finns fler utmaningar. Järnvägen är enkelspårig och mötesplatserna är för korta för dagens godståg. Sträckan är inte elektrifierad utan körs på diesellok och maxhastigheten är för låg för både gods- och persontrafik.

**Det kan bli aktuellt med lastbilar
men vi tycker inte att det är lika**

hållbart och inte lika personsäkert. Vi menar allvar med grön omställning och då krävs det hållbara transportlösningar

Inlandsbanan ska nu upphandla en konsult för att göra om kalkylen. När den kan vara klar är det ingen som vet, men därefter krävs beslut om finansiering från staten. Totalt kommer det ta fem år att rusta upp hela sträckan från Mora till Gällivare.

Samtidigt planerar Jokkmokk Iron att ta Kallakgruvan i drift om tre år, förutsatt att alla tillstånd finns på plats.

För att få svar på transportfrågan bjuder nu gruvbolaget in alla ansvariga aktörer till samråd. Om de inte får tydliga besked angående Inlandsbanan kan det bli aktuellt med andra transportlösningar menar Ulla Sandborgh, vd på Jokkmokk iron.

– Det kan bli aktuellt med lastbilar men vi tycker inte att det är lika hållbart och inte lika personsäkert. Vi menar allvar med grön omställning och då krävs det hållbara transportlösningar.

Fakta. Striden om Kallak

- Bergsknallen Kallak utanför Jokkmokk visade sig 2013 bära på en stor järnmalmsfyndighet. Området har riksintresse för både samebyars rennäring och mineralnäring, dessutom ligger det nära världsarvet Laponia.
- I flera år har en konflikt pågått om gruvan. Vissa hävdar att den kommer få förödande konsekvenser för såväl miljön som den samiska kulturen. Andra tycker den är viktig för det lokala näringslivet och för att skapa arbetstillfällen.
- Den 22 mars 2022 sa dåvarande regering ja till en gruva i Kallak. Beslutet var avgörande för att gruvan ska kunna byggas men nu behöver den prövas enligt miljöbalken.
- Den 16 juni meddelade samebyn Jåhkågasska att de går till Högsta förvaltningsdomstolen för att pröva fallet.

Moderaternas gruppleddare i trafikutskottet Maria

Stockhaus var den som utlovade nio miljarder till inlandsbanan för ett år sedan. Nu har hon inget svar på när miljarderna kan vara på plats.

I en kommentar till DN skriver hon att regeringen hellre satsar på att "bygga vidare på den infrastruktur vi redan har på plats, istället för att satsa på fantasiprojekt som exempelvis höghastighetståg". Hon nämner även att förslaget om att lånefinansiera inlandsbanan med högre banavgifter, är ett "beslut som självklart måste utredas".

Fakta. Inlandsbanan

- Sedan 1993 förvaltar bolaget Inlandsbanan AB järnvägsanläggningen från Mora till Gällivare på uppdrag av staten. Uppdraget innebär att bibehålla och utveckla järnvägen Inlandsbanan. För detta får bolaget ett driftsbidrag på 1,8 miljarder för att täcka kostnaderna för drift och underhåll av anläggningen.
- I dag körs turisttrafiken under sommartid mellan Mora, Östersund och till Gällivare. Under en del av sommaren går det även att åka med en tåganknytning mellan Mora och Kristinehamn.
- Huvuddelen av godstransporterna består i dag främst av skogsråvaror och torv.

Text



Jenny Kejerhag

jenny.kejerhag@dn.se

Följ



Emma Isberg

emma.isberg@dn.se

Följ