



Inlandsbanan finns inte med i Trafikverkets åtgärdsplan de kommande 10 åren. FOTO: SIMON GUNNHOLT
LEDARE | INLANDSBANAN

Väck upp Inlandsbanan ur sin törnrosasömn

En landsända mitt i en spännande tillväxtresa, drivet av den gröna omställningen. Ett tågräls som leder dit. Idéer om vätgasproducerande vindkraftsparker längs banan, som en svensk motsvarighet till Nord Stream för vätgas.

En ekonomiskt mycket lågt hängande frukt om man jämför med de hundratals miljarder som ska läggas på höghastighetståg i söder. Och så 19 svenska kommuner som önskar utveckla tågrälsen mer.

Nog har vi en slumrande skatt i Inlandsbanan, alltid. En upprustning skulle enligt ägarna själva kräva omkring 9 miljarder kronor, varav den statliga finansieringen skulle uppgå till 2 miljarder kronor. En bonus i sammanhanget skulle vara arbetstillfällen, en förbättrad persontrafik och bättre förutsättningar för arbetspendling i hela inlandet, en landsända som knappast har överösts med infrastruktuursatsningar på sistone.

Synd bara att tjänstemännen på Trafikverket – och i förlängningen svenska politiker – helt missat detta. I den senaste åtgärdsplanen från Trafikverket, som sträcker sig fram till 2033, är Inlandsbanan varken först eller sist på prioritetsordningen. Den är helt enkelt inte prioriterad alls. Trafikverket konstaterar själva att svenska vägar och regionala järnvägar ofrånkomligt kommer att försämrats under planperioden.

Boven i dramat är i grunden regeringen, då anslaget till Trafikverket i sig är otillräckligt. Men Trafikverket hade också kunnat prioritera annorlunda i sin åtgärdsplan. 2 miljarder kronor i statliga satsningar på Inlandsbanan är förvisso inte lite, men det är knappast mycket i jämförelse med den totala planen om närmare 800 miljarder kronor som ska beslutas under året.

Inlandsbanan må vara lågtrafikerad idag, men den finns faktiskt redan – till skillnad från den svindyra stambanan för höghastighetståg som nu ska byggas. Med tanke på vad som väntar norra Sverige under de kommande decennierna är det en lågoddsare att Inlandsbanan skulle kunna bli långt mer trafikerad än idag med en upprustning.

Men enligt Trafikverket måste en splitterny och svindyr stambana för höghastighetståg i södra Sverige prioriteras före. Den prioriteras faktiskt före det mesta. Inte minst med tanke på att de prioriterade norrlandssatsningarna på exempelvis Norrbottenbanan får göras med upplånade medel, medan den nya stambanan gröper ur lejonparten av regeringens anslag.

Infrastrukturplaner är ett nollsummespel med få vinnare och alltför många förlorare. En stilla önskan vore politiker och tjänstemän som kunde se en högst trolig potential i Inlandsbanan – annars riskerar vi att yrvaket undra år 2033 varför det inte gjordes år 2022. Alla tecknen fanns ju i skyn.

Karin Källström