



ledare socialdemokratisk [Tåg och järnväg i länet](#)

Liss Jonasson

Därför är tiden rätt att satsa på Inlandsbanan

23 maj 2025 06:00

**Detta är en opinionstext.** Tidningens hållning är oberoende socialdemokratisk.

Det är ju en viss charm med de gamla, skrangliga tågagnarna som trafikerat Inlandsbanan så länge jag kan minnas. Men samtidigt är det också svårt att låta bli att bli hoppfull om framtiden för Inlandsbanan när man i [SVT Nyheters reportage](#) får se ett nytt, glänsande rött tåg glida in på perrongen.

**Det är de** 19 kommunerna som tillsammans äger Inlandsbanan som har sett till att köpa in nya motorvagnar till persontågstrafiken på sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare. Som bekant ligger fyra av dessa kommuner – Härjedalen, Berg, Östersund och Strömsund – här i Jämtlands län.



Inlandsbanans ägarkommuner vill se en upprustning av järnvägssträckan.

Bild: Lars Ljungmark

Ägarkommunernas förhoppning är att satsningen på nya motorvagnar ska kunna leda till att regionala bussar på vissa delar av sträckan ska kunna ersättas med tåg.

**En utmaning** för Inlandsbanan är att den inte är elektrifierad. I dag körs tågen med diesellok, vilket förtar en del av de fördelar man annars skulle kunna se med tåget – även om Inlandsbanans tåg tankas till största del med HVO som är ett bättre alternativ ur klimatsynpunkt.

När det gäller Inlandsbanan är det alltså inte främst klimatperspektivet som fått ägarkommunerna att förespråka att tåget kan bli ett alternativ till bussarna i kollektivtrafiken.

”Vi tänker att Inlandsbanan ger möjligheter att flytta regioner närmare varandra, det ger också möjligheten att arbetspendla på ett bättre sätt inom inlandet”, [sammanfattar Gällivares kommunalråd Jenny Johansson Jänkenpää \(MP\) för SVT.](#)

**Det är ett** skäl lika gott som något att hoppas på en utveckling av kollektivtrafik på Inlandsbanan. I dag är Inlandsbanan närmast att betrakta som en turistattraktion under sommaren, när sträckan egentligen skulle kunna nyttjas mycket bättre.

Med bättre kommunikationer skulle arbetsmarknadsregionen kunna bli större – något som inte minst är relevant med tanke på att väldigt många av kommunerna längs sträckan delar utmaningar när det gäller kompetensförsörjning inom såväl välfärden som i näringslivet.

**Att ägarkommunerna** ser möjligheter att flytta fram sina positioner och satsa på nya tåg just nu är knappast en slump. Några som fått upp ögonen för Inlandsbanan är nämligen Försvarmakten.

Redan 2022, efter Rysslands invasion av Ukraina, blev Inlandsbanan kontaktade av Försvarmakten som börjat titta på hur organisationen kring järnvägstransporter såg ut. Efter Sveriges inträde i Nato har frågan blivit ännu mer aktuell.

Vissa kanske ser det som senkommet. ”Försvarmaktens intresse för oss har gjort att de övriga samhällsaktörerna, som inte riktigt har lyssnat på oss sedan 1993, har insett att Inlandsbanan kanske är viktig”, [sa till exempel Inlandsbanan AB:s vd Otto Nilsson till LT förra året](#) i vad som kan tolkas som en viss pik.

Att ägarkommunerna ser möjligheter att flytta fram sina positioner och satsa på nya tåg just nu är knappast en slump.

**Men just det** där intresset ger också ett fönster för ägarkommunerna att propagera för sin sak. Vill man flytta godstrafik från vägarna till järnvägen och få till en bra persontrafik längs sträckan krävs nämligen en upprustning. Och för att få till den upprustningen behövs 11,5 miljarder kronor, [berättar Inlandsbanan AB:s ordförande Maria Nerpin för SVT.](#)

Inga småpengar, direkt. Men det är ändå fullt rimligt av ägarkommunerna att ta tillfället i akt att lyfta framtiden för Inlandsbanan – både för försvarets och arbetsmarknadens skull.

Det är nämligen helt rätt tid att drömma om att kunna ta det nya, röda tåget genom inlandet.



**Liss Jonasson** [liss.jonasson@ltz.se](mailto:liss.jonasson@ltz.se) 063-155534