

## Projektet beräknas kosta 11,5 miljarder kronor

Passagerartrafiken är begränsad på Inlandsbanan, men godstrafiken går året runt.

FOTO: INLANDSBANAN



Den historiska Inlandsbanan går från Kristinehamn vid Vänern till Gällivare. Men den södra delen mellan Mora och Filipstad är delvis igenväxt och obrukbar även om spåren finns kvar. Inlandsbanan AB förvaltar sträckan mellan Mora och Gällivare.



Inlandsbanan är kanske mest känd bland allmänheten för sin turisttrafik på sommaren.

FOTO: INLANDSBANAN

Idag är Inlandsbanans bärighet 22,5 ton på sträckan Mora-Arvidsjaur men bara 20 ton på den nordligaste delen från Arvidsjaur till Gällivare. FOTO: INLANDSBANAN



Otto Nilsson berättade om planerna för Inlandsbanan vid ett föredrag på järnvägsmässan Train & Rail.

FOTO: ANDERS CARLSSON

begränsningar för den tyngsta godstrafiken. Men målet för Inlandsbanans uppradering är nu 25 ton på hela banan.

Man vill också förlänga mötesplatserna. Ett modernt godståg har i dag ofta en längd på 630 meter, men Inlandsbanans mötesstationer är ofta bara 400 meter.

Inlandsbanan har över 1000 planeringskorningar, och där vill man ha en förändring för att höja säkerheten och möjligheten för tågen att köra fortare.

– Vi vill också ha ett modernt signalsystem, men vill också kunna planera i förväg för att kunna återgå till manuell drift, för att få resiliens i systemet, säger Otto Nilsson.

Inlandsbanan AB skickade ut en förfrågan till branschen i början av november, och under två marknadsdagar i december bjöds intresserade in för möten och information.

– Vi fick ett jättegensvar måste jag säga. Det var företag och det fanns någon myndighet. Det var också många internationella aktörer som jobbar med det här. De kan hela processen, projektering, finansiering, bygge, och drift. Jag tror det var runt 30 organisationer som svarade, säger Otto Nilsson.

Idéerna och innovationerna som Inlandsbanan AB fått ta del av under processen öppnar också en möjlighet att upphandla en funktion i stället för att upprustningen bara sker enligt

beställarens exakta direktiv.

– Vi har också träffat finansiärer som säger, som vi uppfattar det, att man kan låna pengar ganska billigt, även utanför staten.

Men staten, som äger Inlandsbanan, kommer att få sista ordet om en process med alternativ finansiering ska genomföras.

– Om vi ponerar att alla var överens om att vi ska köra vidare med det här. Då måste man naturligtvis utifrån det här "business caset" specificera vad vi vill göra.

Och sedan ska man ta fram ett förfrågningsunderlag och till slut göra en upphandling. Det är en ganska stor process, säger Otto Nilsson. ■