



LEDARE CENTERPARTISTISK

Karin Källström

Vallöftet om Inlandsbanan vittrar sönder

8 augusti 2025 06:59

Under förra valet lovade Moderaterna stora lån för att rusta upp Inlandsbanan. Nu står snart nästa val för dörren utan att något skett.

Detta är en opinionstext. Tidningens hållning är centerpartistisk.



Arkivbild. Tåg på Inlandsbanan på väg mot Östersund.

Bild: Katarina Cham Sjödén

Året var 2022. Riksdagsvalet närmade sig. I slutspurten presenterades en gottepåse till inlandet: vinner Moderaterna valet så skulle staten låna ut nio miljarder kronor för att rusta upp Inlandsbanan. Inte bara det; ”Relativt snabbt”, sa Moderaternas trafikpolitiska talesperson.

Över tre år har förflutit sedan löftet gavs och Moderaterna kan som största parti i regeringen inte begära så mycket mer makt över frågan. Den beräknade kostnaden för att rusta upp Inlandsbanan har svällt till närmare tolv miljarder. Än så länge tycks vägen fram till en upprustad Inlandsbana mer än lovligt snårig.

I början av förra året redovisade Trafikverket inriktningsunderlaget inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Kortfattat kan man säga att det som inte ingår i Trafikverkets nationella tioårsplaner på ett eller annat vis helt enkelt inte kommer att genomföras under kommande generation. Det tycks vara nog så svårt att ens genomföra det som ingår i planerna.

En upprustad Inlandsbana är en het kandidat till att föreslås.

Detta inriktningsunderlag innehöll inte någon rejäl upprustning av Inlandsbanan. Nu slutförs arbetet med att ta fram själva förslaget till nationell plan för perioden efter att riksdagen har fattat beslut om den ekonomiska ramen, vilket ska presenteras av Trafikverket senast den 30 september i år. Men även för de objekt som halkar ur planen finns det hopp: Trafikverket har fått i uppdrag att föreslå sju till femton objekt som är aktuella att byggas genom så kallad offentlig-privat samverkan (OPS). En av regeringen tillsatt utredare har fått i uppdrag att fram till december i år utvärdera dessa investeringsobjekt och därmed föreslå vilka som faktiskt ska projekteras och byggas.

En upprustad Inlandsbana är en het kandidat till att föreslås. Men under sommarens Almedalsvecka stod det klart att det finns många aktörer, med egna hjärtefrågor, som lägger stora resurser på att lobba hos Trafikverket och regeringens utredare. Däribland flera sträckor på Nya Ostkustsbanan längs norrlandskusten. Förstärkningar på Södra stambanan. Stockholm-Oslo.

Några saker kan komma att glida igenom nålsögat bara för att det är en ytterst lågt hängande frukt. Exempelvis Örnsköldsviks önskade förbifart på E4:an har fördelar i form av befintligt kommunalt ägande av marken, få äskade miljarder och begränsat med potentiella konfliktytor. Detta i jämförelse med Inlandsbanan med sina nitton ägarkommuner, däribland Strömsund, Östersund, Berg och Härjedalen, liksom otaliga potentiella konfliktytor då den löper genom renbetesland.

Men andra projekt kommer att glida igenom nålsögat för att det är viktigt. Det vore ett välkommet tillskott till landets, för att använda ett uttjat uttryck, resiliens, om Inlandsbanan kunde ta emot godstrafik. För det måste rälsen kunna tåla högre hastigheter och tyngre trafik. Att det samtidigt hade öppnat upp för personresor, inklusive pendling, på en över hundra mil lång sträcka i landet som knappast varit bortskämd i Trafikverkets planeringar under de senaste decennierna, är en positiv bieffekt.

Att det nu finns lite hopp för Inlandsbanan fråntar inte det faktum att Moderaterna lät ett vallöfte vittra sönder. Bakom oss har tre, snart fyra, ytterligare förlorade år för Inlandsbanan lagts till handlingarna. I sammanhanget, med de hundratals miljarder som staten har att spela med när det gäller trafikinfrastruktur, är de futtiga miljarder som Inlandsbanan hade behövt mycket begränsade. Moderaterna har helt enkelt ingenting att skylla på.



[Karin Källström](mailto:Karin.Källström@afirm.law)[karin@afirm.law](mailto:Karin.Källström@afirm.law)