



LEDARE CENTERPARTISTISK

Karin Källström

Inlandsbanan behandlas som en nödlösning

3 oktober 2025 07:17

Om inlandsbanan ska utvecklas då måste regeringen visa ledarskap. Trafikverket gör det inte.

i Detta är en opinionstext. Tidningens hållning är centerpartistisk.



Stödet till Inlandsbanan föreslås minska med 100 miljoner kronor om året.

Bild: Foto: Inlandsbanan

De jämtar, eller norrlänningar för den delen, som tittade på presskonferensen kring Trafikverkets nationella infrastrukturplan för åren 2026-2037 gjorde det med stigande irritation. Det nu föreslagna stoppet av bygget av ett dubbelspår mellan

Sundsvall och Njurunda, vilket skulle möjliggöra snabbtåg och en restid på två timmar mellan Sundsvall och Stockholm, kommer förstås påverka alla norrlänningar som snabbare vill kunna ta sig till, och kanske framför allt från, huvudstaden.

Visst, eftersom Jämtland alltid varit styvmoderligt behandlat på infrastrukturområdet behövde länet självt inte vara föremål för skrotning av en sedan tidigare planerad satsning i länet. Men någon ny storsatsning på väg eller järnväg i länet blir det – förstås – inte. Som en extra lavett föreslås stödet till Inlandsbanan minska med nästan 100 miljoner kronor per år.



Det var knappast förvånande att Trafikverkets plan innefattade den häpnadsväckande brist på musikalitet som bara Trafikverket brukar kunna uppvisa.

Moderaterna brukar förvisso skriva en replik varje gång denna ledarsida påminner om dess vallöfte om en upprustning av Inlandsbanan. Repliken brukar innehålla en påminnelse om att mandatperioden fortfarande löper och att vallöftet därför faktiskt inte är brutet ännu (!) samt att man faktiskt bara lovade att "agera för" en upprustning, inte att finansiera en. Med mindre än ett år kvar till valet kan man konstatera att tiden då man kunde hänvisa till Trafikverkets processer nu är förbi. Om något annat än vad som står i infrastrukturplanen ska bli verklighet under kommande mansålder är det en fråga för regeringen.

Det var knappast förvånande att Trafikverkets plan innefattade den häpnadsväckande brist på musikalitet som bara Trafikverket brukar kunna uppvisa. Sensommarens översvämningar i Västernorrland medförde ett akut behov att leda om trafik och godståg, inte sällan med betydande värden inuti. Med Inlandsbanan kunde trafiken till viss del hållas i gång. Med en upprustning och elektrifiering hade nyttan kunnat vara betydande.

Visst, myndigheten bygger sina slutsatser på kalkyler om vad som är ekonomiskt lönsamt och inte, men deras antaganden har inte tillräckligt att göra med exempelvis beredskap och robusthet i systemet. Eller ens förmåga

att klara mer eller mindre väntade förändringar, som kraftigt regn på kort tid.

Noteras kan att dessa förslag kommer från en myndighet som bara under den senaste mandatperioden mestadels kört i ett långdraget dike och inte på vägen. Man har bara just insett att det är dyrt att låta ett 40-tal konsulter och anställda arbeta fram ett nationellt tågledningssystem under femton år (dyrt som i en och en halv miljard) och att låta myndighetens anställda sitta i enorma och tidskrävande Skype-möten dagarna i ända (dyrt som i 600 miljoner om året). Man har talat i termer av att ”forma sin målbild”, arbeta ”nyfiket och framåtriktat” och fokusera på ”kundnytta”.

Detta samtidigt som Trafikverket har ett akut behov av att ”forma sin målbild” när det gäller planeringsprocessen. Enligt presentationen från myndighetens presskonferens brukar processen före byggstart bestå av en utredning på sju till tolv år, en förberedelsefas om fyra till sex år och en byggstartsfas om ett till tre år. Alltså ska det i kortaste laget ta tolv år och i längsta laget 21 år innan man ens sätter spaden i marken. Inte konstigt att kostnaderna för alla projekt sväller.

Man kan fråga sig om Trafikverket borde yxas ned, brytas itu eller bara skärpa sig. Oavsett vad vittnar det faktum att nästan alla Sveriges regioner hade anledning att vara besvikna efter veckans presentation av infrastrukturplanen om flera systemfel. I slutändan ankommer det på regeringen att tänka om och visa större ledarskap när det gäller hur infrastruktur planeras, finansieras och byggs. Annars kommer det aldrig finnas tid, pengar eller ens mentalt utrymme för en upprustad Inlandsbana.

[Dela artikeln](#)



Karin Källström
karin@afirm.law

Följ

Trafikverket

Följ
