



Inlandsbanan var det sista stora rullarprojektet. Nu rustas banan upp igen.
Foto: Kai Uwe

Inlandsbanan sista stora rullarprojektet – rustas nu upp igen efter 70 år

▼ Inlandsbanan var det sista riktigt stora rullarprojektet i Sverige. Den 6 augusti 1937 kunde kronprins Gustav Adolf inviga den 110 mil långa banan mellan Kristinehamn vid Vänerns nordspets och Gällivare i norr.

40 år av svett och möda tog det att anlägga banan som kom att gå genom eländig terräng, över myrar och berg.

Syftet var främst att transportera värdefulla råvaror från Norrland ner mot de södra delarna av landet. Men även persontrafiken kom att få stor betydelse under några decennier.

Men banan blev med tiden omödan. Och den långa rälsen klarade bara de långa motorvagnarna och var inte alls anpassade för tunga godstransporter.

Nu 70 år senare håller dock Inlands-

banan säkra på att rustas upp för att klara den moderna tidens råvarafik.

Banverket har under hösten rivit upp en del av den räls, som utgjort den största flaskhalsen för banans utveckling. Det handlar om sträckan mellan Arvidsjaur och Moskestel. Rälsen köptes av IndustriSpår AB.

– Trots att det är gammal räls är det inget annat fel på den annat än att den är för klen, säger Mia Nilsson på IndustriSpår AB. Den är bara på 27 kilo och klarar inte dagens tyngre trafik.

– Däremot passar det alldeles utmärkt som byggriäl.

500 ton har därför tagits upp fraktsats ner till spårarbetaget Ystad för vidare försäljning. En del har redan sålts vidare

till Tyskland, som arbetar vid tunnelarbeten.

Upprustningen av Inlandsbanan görs i dag av samma skäl som när den byggdes. Det handlar om att kunna transportera råvaror söderut.

– Behovet av säkra, lönsamma och miljömässiga hållbara godstransporter har ökat, säger Ulf Eliasson, vd för

– Behovet av säkra, lönsamma och miljömässiga hållbara godstransporter har ökat, säger Ulf Eliasson, vd för Inlandsbanan AB.



► Inlandsbanan

ÄGARE INLANDSBANAN

Inlandsbanan AB ägs av de 15 kommuner som finns utmed banan:

- Gällivare
- Jokkmokk
- Arjeplog
- Arvidsjaur
- Sorsele
- Storuman
- Vilhelmina
- Dorotea
- Strömsund
- Östersund
- Berg
- Härjedalen
- Ljusdal
- Orsa
- Mora

Inlandsbanan AB, som ägs av 15 norrlandskommuner.

Under sommarhalvåret handlar det också om att kunna hålla igång den populära turisttrafiken, eftersom Inlandsbanan också går genom unik och orörd natur med otroliga vyer.

Från statens sida anser man också att banan numera är en viktig del av det nationella järnvägsnätet. Förutom ett årligt anslag för underhåll och upprustning har man även ansatt 70 miljoner kronor på ett nytt signalsystem.

Men trots de årliga anslagen går upprustningen av Inlandsbanan trögt.

– Pengarna har räcker till ungefär fem kilometer om året, säger Ulf Eliasson. Fast i somras blev det faktiskt ytterligare 15 kilometer.

Men just nu tycks det vara stopp.

– Vi har 35 kilometer kvar att åtgärda, säger Ulf Eliasson. Men några pengar är inte avseende. Det skulle behövas 40 miljoner kronor till.

Men eftersom Inlandsbanan är en viktig försäkring för industri och turism i inre Norrland lär säkert även den sista etappen upp till Gällivare finansieras på något sätt så småningom.

I den utvecklingsplan som ägar kommunerna tagit fram ingår även att man öppnar banan mellan Furudal och Bollnäs.

– Det skulle innebära att 400 000 ton gods årligen skulle kunna flyttas från lastbil till järnväg samtidigt som man får en avlastning på Dalabanan, säger Ulf Eliasson. Lika mycket skulle kunna flyttas över till järnväg om Jönbanan öppnades.

Ulf Eliasson betonar också Inlandsbanans betydelse i ett internationellt perspektiv.

– Så goet som allt gods som transporteras på banan har destinationer i andra delar av landet eller utomlands. Inlandsbanans värde uppskattas i dag till cirka 12 miljarder kronor. ■