



Inlandsbanans tid är nu

Om en avgörande länk i Klimatomställningen



Text: Björn Forsberg och Arne Müller 2021

Förord

Under 2020 inledde vi båda ett samarbete där vi i olika former belyst dels klimat- och fossilomställningen, dels svensk landsbygds politik – och då inte minst förutsättningarna för glesbygds länen. När vi summerade våra insatser under året insåg vi att vi ofta återkommit till Inlandsbanans strategiska roll i klimatomställningen.

Detta fick oss att i januari 2021 kontakta Inlandskommunernas Ekonomiska Förening och Inlandsbanan AB med förslag om en fokuserad opinionsbildningsinsats för upprustning av Inlandsbanan. Initiativet kan knappast ligga mer rätt i tiden.

Inlandsbanans framtid ligger i vågskålen. Den nya nationella infrastrukturplanen, som lägger fast riktlinjer till 2037, håller på att fastställas. Ska upprustning av Inlandsbanan ha utsikter att komma med i planen måste krafterna för detta mobiliseras nu, skyndsamt. Särskilt som Trafikverket, myndigheten med det samlade ansvaret för den nationella trafik- och transportplaneringen, hittills inte signalerat vilja att satsa på någon genomgripande upprustning av banan. I värsta fall riskerar banan försätta förfalla, till en punkt där dålig banstandard kommer tas till intäkt för att lägga ner trafiken längs stora delar av banans sträckning. Tvärt emot den offensiva järnvägspolitik som klimatomställningen kräver.

I denna rapport argumenterar vi för att Varje Meter Räls kommer behövas i klimatomställningen. Och att det med målet om en Fossilfri Framtid tillkommit nya tunga argument för Inlandsbanan. Argument som ännu inte på allvar förts fram i debatten vare sig lokalt eller nationellt, och som framförallt inte erkänts av Trafikverket.

Inlandsbanans tid är nu.

Bursiljum och Umeå i maj 2021

Björn Forsberg och Arne Müller

Fossilomställningen av transporterna – en bakgrund

Transporterna i världen drivs till mer än 95 procent med fossil energi, det vill säga nästan helt och hållet. Det ger en skarp bakgrundsbild till hur stor utmaningen att fasa ut det fossila ur våra transportsystem faktiskt är. Sverige har som mål att de inrikes transporterna ska vara "fossiloberoende" till 2030.¹ Alltså om i nuläget 9 år. (Utsläppen av CO₂ från inrikes transporter ska även reduceras med minst 70 procent till 2030, räknat från år 2010.)

I boken *Fartrusiga – Om en gränslöst massmobil tid och vår fossilfria morgondag* (Ord&Visor, 2020) visar Björn Forsberg på flera avgörande problem för att ställa om från fossilt till förnybart – och samtidigt upprätthålla en mobilitet motsvarande dagens. Ändå bygger den svenska politiken på utgångspunkten att det faktiskt är möjligt att med biodrivmedel och elektrifiering av transportsystemen hålla igång samma omfattning av mobilitet som den som nu huvudsakligen drivs fossilt. Ja, Trafikverket prognosticerar rent av en fortsatt kraftig ökning av transportvolymerna under kommande decennier. Problemen med detta tänkande är många, låt oss bara peka på ett par:

(1) Svårigheten att skala upp biodrivmedlen samt att möta de elbehov som en omfattande elektrifieringsstrategi innebär. Flera svenska forskningsstudier visar på svårigheterna att öka produktionen av biodrivmedel till ens någonting i närheten av de ambitioner som finns i samhället. Råvaran räcker helt enkelt inte. Då är ändå Sverige ett land med god tillgång till både skogs- och odlingsmark, i förhållande till vår befolkningens mängd.¹

Ett motsvarande problem tornar nu även upp sig vad gäller elektrifieringsambitionerna. I teorin skulle t ex personbilstrafiken kunna elektrifieras fullt ut, vilket beräknas ta i anspråk cirka 7 procent av Sveriges nuvarande elproduktion. Men ska även den tunga trafiken för att inte tala om sjöfarten också elektrifieras ställer sig saken betydligt svårare. Senare tids debatt visar även på de stora förhoppningar som finns på elektrifieringen inom en rad andra samhällsområden, såsom den kraftigt energiintensiva stålproduktionen.

Enligt det elektrifieringsscenario Energimyndigheten redovisar i en nyutkommen rapport² väntas den svenska elförbrukningen öka kraftigt under de närmaste 30 åren, från 140 TWh till 234 TWh. Rapporten missar dock att inkludera elförbrukningen från de på senare tid lanserade satsningarna på järnsvamp och fossilfritt stål av LKAB och H2 Green Steel. Enbart dessa satsningar beräknas "teckna in" 67 TWh. Räknar man med även dessa projekt landar den förväntade elanvändningen år 2050 på 300 TWh, d v s mer än en fördubbling jämfört med idag.

¹ Några exempel på forskningsstudier som uppmärksammar begränsningarna med biodrivmedel: Tomas Lundmark, 2020, *Skogen räcker inte – hur ska vi prioritera?*, SLU, Future Forest Rapportserie 2020:4; Rickard Lundin m.fl. 2013, *Biodrivmedel – nu och i framtiden*, Kungl. Vetenskapsakademien; Hillevi Helmfrid & Andrew Haden, 2006, *Efter oljetoppen – hur bygger vi beredskap när framtidsbilderna går isär?*, SLU och KSLA.

² "Scenarier över Sveriges energisystem 2050", Energimyndigheten, 2021:06; se även Prop. 2008/09:162; SOU 2013:84

Även om Sverige för närvarande har en överproduktion av el är det mycket svårt att se hur utbyggnaden av förnybar el, främst från vindkraft, ska kunna möta denna enorma efterfrågeökning. Också med tanke på att kärnkraften på sikt ska avvecklas. Det går helt enkelt inte ihop. (Se vidare Forsberg 2020)

(2) *En bristande insikt i politik och samhällsdebatt om den fossila energins unika egenskaper, som möjliggjort hela vår mobilitetskultur.* Det är kraftfullheten i den fossila energin, främst oljan, som möjliggjort vårt massmobila samhälle. Som gjort det möjligt för människan att på knappt tvåhundra år fullständigt revolutionera all vår mobilitet. Energibehållningen från förnybara energilösningar som sol och vind är radikalt mycket lägre, de kan helt enkelt inte driva samma slags energiintensiva samhälle som fossileran möjliggjort. Vad som sällan uppmärksammas eller erkänns i diskussionen är dessutom den fossila energins fortsatt avgörande roll i många indirekta led av energiomställningen. Allt från mineralbrytning vid produktion av elbilsbatterier till att bygga vägar och vindkraftparker kräver väldiga mängder fossil energi. Ska även detta ske fossilfritt så inskräpper det bara slutsatsen att vi går mot en framtid där vår mobilitet på många sätt kommer begränsas. (Se vidare Forsberg 2020)

Trots de stora förhoppningarna om att vi med tekniklösningar och bränsleskiften ska kunna bibehålla samma slags mobilitet som den som nu drivs fossilt, visar även regeringens och riksdagens egna utredningar på problemen. Ett aktuellt exempel är regeringsuppdraget att analysera utsikterna att elektrifiera trafikflyget, redovisat i rapporten *Elflyg – början på en spännande resa* (Trafikanalys Rapport 2020:12). Trots titelns positiva anslag tvingas utredarna till slutsatsen att potentialen för ett framtida elflyg är ytterst begränsad, och att elflyg på sin höjd kan bli en nischmarknad för korta transporter med mycket få passagerare. Alltså inget som ersätter konventionella trafikflygningar på längre distanser än 20-30 mil.

Med erkännande av sådana realiteter ter det sig utomordentligt angeläget att samhället strategiskt satsar på transportslagen med bäst förutsättningar i omställningen från fossilt till förnybart. Framförallt innebär det satsning på energieffektiva före mer energiintensiva transportslag. Som tumregel är järnvägstransporter cirka tio gånger mer resurseffektiva än landsvägstransporter. Dessutom är det svenska järnvägsnätet till stora delar redan elektrifierat, vilket ska ställas mot de enorma utmaningar det innebär att elektrifiera vägtrafiken. En klok samhällsinriktning är därför att till spår flytta över all landsvägstrafik som överhuvudtaget är realistiskt möjlig.

De ursprungliga målen med Inlandsbanan och tiden av nedgång

Inlandsbanan har aldrig blivit den viktiga transportlänk för råvarunäringarna som var ursprungstanken; den samlande idé som drev fram bygget av banans alla deletapper under 1900-talets början. Med en bana som löpte genom hela inlandssverige, och med tänkt fortsättning till utskeppningshamnarna på Västkusten, såg man för sig att kunna öppna upp hittills svårtillgängliga delar av Sverige för skogsindustrin och andra näringar, samt utveckla

både gamla och nya samhällen längs banans sträckning. Med banan skulle även öppnas en alternativ korridor för gods- och persontransportflödet genom landet, en tanke som inte minst grundades i försvarspolitiska motiv. Här fanns också tanken om att Inlandsbanan skulle kunna få en viktig roll i gränshandeln gentemot Norge.

Många av dessa ursprungstankar känns förnyat aktuella när vi idag blickar framåt.

Skälen till att Inlandsbanan aldrig utvecklats på det sätt man en gång hoppades är förstås flera. Mest avgörande är ändå landsvägstrafikens revolutionering som tog fart efter kriget, alltså ganska nära i tiden efter Inlandsbanans färdigställande 1937. Nämnas kan även att Inlandsbanan inte alls på samma sätt som de tidigare stambanebyggena var ett sammanhållet projekt med enhetlig banstandard och höga krav på banans bärighet och annat. Tvärtom har delar av Inlandsbanan – främst i söder – mer haft karaktär av lapptäcke, där lokala provinsbanor hakat i varandra.



Sjöändans station norr om Kristinehamn, den äldsta bandelen av Inlandsbanan. Foto: Björn Forsberg

Bristande politisk vilja att satsa på Inlandsbanan under den svenska järnvägens långa nedgångsperiod (ca 1950-85) kom att försätta banan i nedgående spiral, där kostnaderna för att åtgärda det, särskilt på vissa sträckor, alltmer långtgående förfallet med tiden blev ett politiskt argument för att driva hela banan över stupkanten.

Statens beslut att upphöra med den reguljära persontrafiken längs banan 1991 blev på samma gång en vändpunkt. För med detta ställdes allt på sin spets. Riksdagen hade några år tidigare, 1988, gett klartecken till fortsatt persontrafik, men med den ekonomiska krisen i början av nittiotalet inledde regeringen en storstädning bland statens utgifter. Persontrafik på Inlandsbanan sågs inte som prioriterat, i tidens anda framställde kommunikationsministern Georg Andersson det som en god och rationell politik att föra över persontrafik från spår till landsväg – snarare än det omvända. Godstrafik skulle däremot fortsätta bedrivas i samma omfattning som tidigare, längs enskilda avsnitt av Inlandsbanan och via dess tvärbananor ut till stomnätet.

Det gick prestige i Inlandsbanans öde, detta visade med all önskvärdhet debatten som följde på regeringsbeslutet 1991. De ledande partierna S och M hade låst sig vid positionen att persontrafiken till varje pris – ja, helst hela banan – skulle läggas ned. Politiken som förts fram till nu hade ytterst medvetet gått ut på att försvåra banans utsikter, bland annat genom att lägga ner persontrafiken på de tillflödande tvärbanorna. "Så fick man granen att krokna genom att kapa grenarna", noterar Bengt Sandhammar lakoniskt i boken *Inlandsbanan* (DAUS, 2014 s244).³

Genom riksdagens försorg genomfördes inte regeringsbeslutet omedelbart. Turisttrafiken sommartid gavs tillfällig respit, och en process vidtog med att hitta alternativa huvudmän till både bandriften och persontrafiken än staten, i form av Banverket och SJ. Samtidigt växte det regionala motståndet i inlandssverige mot vad som uppfattades som en tondöv statlig politik, som varken såg eller erkände glesbygdens behov. Inlandsbanans framtidsöde blev en symbolfråga.

I december 1992 beslöt så riksdagen att ge kommunerna längs Inlandsbanan nyttjanderätten till banan. Året därpå bildade 15 av kommunerna längs banan – genom samarbetsorganet *Inlandskommunernas Ekonomiska Förening* (IEF) – bolaget *Inlandsbanan AB*, som sedan dess ansvarat för banans drift och underhåll.⁴ För turisttrafiken bildades *Inlandståg AB*. Med de nya huvudmännen skulle framförallt långsiktigheten i allt som rör Inlandsbanan stärkas, man ville bort från en trafikplanering som länge stångats mellan provisoriska lösningar, akuta hot och nödaktioner.

Det nya huvudmannskapet innebar en vändpunkt, de mest akuta hoten mot Inlandsbanan hade avvärjts. Nya utredningar genomfördes som visade på Inlandsbanans möjligheter, inte bara dess problem. Under nittiotalet inleddes även upprustningar på vissa banavsnitt för att klara ett högre axeltryck från godstrafiken. Satsningar på turisttrafiken har med tiden utökats och en lång rad andra initiativ genomförts som på olika sätt uttrycker en tro på Inlandsbanan, varav vissa nämns på annat håll i denna rapport.

Men ännu trettio år efter 1991 års absoluta nollpunkt saknas garantier för Inlandsbanans långsiktiga överlevnad såsom en sammanhållen baninfrastruktur. För att nu inte tala om möjligheter att kunna utveckla de oerhörda potentialer Inlandsbanan öppnar i klimatomställningen. Ty utöver de argument som räddade Inlandsbanan på 1990-talet har alltså sedan dess tillkommit nya tunga.

³ På sidorna 243-251 i denna bok ger Bengt Sandhammar en bra inblick i turerna kring beslutet att lägga ner persontrafiken. På SVT:s Öppet arkiv finns även dokumentären *Inlandsbanan – De som tog tåget från 1991*, som väl fångar de politiska låsningarna och heta känslorna i inlandskommunerna i samband med nedläggningsbeslutet.

⁴ Idag (2021) ägs Inlandsbanan AB av 19 kommuner. Kommunerna längs Inlandsbanan söder om Mora deltog inte ursprungligen i samarbetet. Även Arjeplog och Ljusdal, vars centralorter inte passeras av Inlandsbanan, är delägare.



Underhållsbehoven är stora. Inlandsbanan vid Porjus. Foto Björn Forsberg

Viljan att återupprätta Inlandsbanan är stark bland kommunerna längs med banan. Vad som hittills bromsat mer långtgående satsningar på såväl gods- som persontrafik är att de statliga medlen för banans underhåll knappt ens möjliggör att upprätthålla banans befintliga låga standard, än mindre de upprustningar som krävs för att till fullo kunna utveckla banans potential.

Stor omställning av transportsektorn krävs

Klimatomställningen är den största kursändringen för samhällsutvecklingen på mycket lång tid. Under mer än 100 år har en stadigt växande tillgång på billig fossil energi präglat samhället. Nu är uppgiften att på kortast möjliga tid helt lämna denna energikälla i alla led av produktionen.

I Sverige har riksdagen tagit målet att nettoutsläppen ska vara 85 procent lägre 2045 jämfört med 1990. Med kompletterande åtgärder ska nettoutsläppen då vara noll. När det gäller trafiken finns ett mer kortsiktigt mål. 2030 ska utsläppen minska med 70 procent jämfört med 2010.

Jämför man utsläppen från de olika transportslagen så blir det tydligt vilken central roll järnvägen spelar i omställningen.

Varenda meter järnväg behövs för att omställningen ska klaras

Skillnaderna är enorma när man jämför utsläppen från olika trafikslag. Trafikverket har gjort en analys av utsläppen per personkilometer för olika färdmedel. Att flygresandet orsakade de största utsläppen är knappast förvånande. Men analysen visade också att bilarna orsakade 185 gånger så stora utsläpp som tåget. Även med fler elbilar och lägre utsläpp från fossildrivna bilar väntas utsläppen fortfarande vara mer än 100 gånger högre för bilarna 2030.

När det gäller godstransporter är skillnaden i utsläpp per tonkilometer ”bara” 30 gånger högre 2030. Men detta innebär samtidigt att skillnaden mellan utsläppen från väg och järnvägstransporter väntas öka jämfört med 2014.

Trafikverkets underlag för åtgärdsplanering 2016 anger följande utsläpp i gram Co2 per personkilometer respektive per tonkilometer

Fordon	2014	2030
Bil	111	65
Flyg	143	137
Tåg	0,6	0,6
Lastbil	59	55
Tåg	2,2	1,8

Det kan finnas skäl att också titta på de totala utsläppen från de olika transportslagen. Här framgår med all önskvärd tydlighet att det är vägtrafiken som är det stora problemet, samtidigt som järnvägens utsläpp är försumbara.

Utsläpp från inrikes transporter 2019 (ton CO2)

Järnväg	45 000	0,3%
Inrikesflyg	477 000	2,9%
Sjöfart	706 000	4,3%
Personbilar/lastbilar	14 811 000	90,2%
Övrigt	389 000	2,4%
Totalt	16 428 000	100%

Källa: Naturvårdsverket

Som bekant sker insatser för att minska vägtrafikens och flygets utsläpp. Framförallt pågår en snabb övergång till eldrivna personbilar. Inblandningen av biobränslen i fossilt bränsle kommer också att öka. Det är bra, men det finns begränsningar för hur långt man kan komma när det gäller utsläppsminskningar.

Även om bilarna elektrifieras så orsakar de koldioxidutsläpp när de tillverkas och genom den el de använder. Elektrifieringen kräver också stora mängder av ändliga resurser. Tillgången på biobränsle är begränsad och biobränsleproduktion kan orsaka betydande utsläpp. Ska utsläppsminskningen klaras genom höjd beskattning krävs priser på 50 kronor litern eller mer.⁵

Det har gjorts en rad studier av elektrifieringens möjligheter och begränsningar under senare år. En färsk studie från Tekniska universitetet i Eindhoven, som ger ett gynnsamt utfall för elfordonen, kommer fram till att utsläppen från en eldriven VW Golf är ungefär hälften så stora som en fossildriven Toyota Prius, en bil med relativt små utsläpp. Elbilens utsläpp är 78 gram per kilometer, Toyotan släpper, enligt studien, ut 168 gram.⁶ För den tunga trafiken och flygtrafiken är vägen till minskade utsläpp betydligt längre och krokigare än för persontrafiken.

En grupp forskare från Miljöinstitutet IVL och KTK har nyligen gjort en beräkning att vägtrafiken måste minska med 15-35 procent fram till 2030 för att klimatmålet för trafiken ska gå att uppnå.⁷

Detta visar att en överflyttning av resande och transporter till järnväg är helt avgörande för att det ska vara möjligt att klara klimatmålen.

Järnvägen finns och behövs i hela landet

Det svenska järnvägsnätet är omfattande, och särskilt sett till landets befolkningsstorlek. Trafikverket uppger att det totalt finns 15600 spårkilometer räls. I norra Sverige är järnvägsnätet relativt glest, men ändå mer finmaskigt än man kan tro. Järnväg finns idag i 37 av de 44 kommunerna i de fyra nordligaste länen. Siffran stiger till 38 när Norrbottenbanan når fram till Robertsfors. Detta är ett tecken på den potential som järnvägen har även i den glesast befolkade delen av landet.

Begränsningen för järnvägen är idag kapaciteten på spåren. Sedan år 2000 har persontrafiken på järnväg ökat med mer än 50 procent. Godstrafiken har bara ökat med några procent. Trängseln på spåren är en förklaring till detta.

Trafikverket räknar med att trängseln på spåren kommer att öka framöver. 2040 räknar myndigheten med att det kommer att finnas stora kapacitetsbegränsningar. I norra Sverige är det sträckorna Luleå-Boden, Boden-Bastuträsk och Umeå-Lycksele där kapaciteten kommer att utgöra en stor begränsning för trafiken. Även när Norrbottenbanan är färdig upp till Skellefteå väntas medelstora kapacitetsproblem på sträckan mellan Bastuträsk och Hällnäs.

5 "Elbilen och jakten på metallerna", Arne Müller, 2019, "Skogen räcker inte – hur ska vi prioritera?", Thomas Lundmark, SLU, "Klimatstyrmedel i infrastrukturpolitiken", Trafikverket, publikationsnummer 2020:221.

6 "Elbilar mycket miljövänligare än vad som tidigare antagits", Allt om elbil, 1.9.2020.

7 "Rekyleffekter motverkar minskade klimatutsläpp – men de kan undvikas", Aktuell hållbarhet, 7.4.2021.

Detsamma gäller för hela Malmbanan. Dessutom väntas det också bli trångt på spåren längre ned längs Norrlandskusten (Härnösand – Sundsvall och Gnarp-Söderhamn).⁸

Trafikverkets underlag räknar inte med en nämnvärd överflyttning av trafik från landsväg till järnväg. Tvärtom räknar verket med en snabb ökning av både persontrafik och godstrafik på landsväg. Vi återkommer till rimligheten i dessa prognoser längre fram.

Om man räknar med att klimatpolitiken och en större medvetenhet om klimatfrågan bland människor i allmänhet leder till en överflyttning från väg till järnväg så kommer kapacitetsproblemen att öka dramatiskt. Förklaringen till detta är att vägtrafiken idag står för den största delen av trafikarbetet. Idag utförs 78 procent av persontransporterna på landsväg och 12 procent på järnväg, även om den senare andelen ökat något under senare år. När det gäller godset dominerar landsvägstransporterna likaså. 51 procent av godstransporterna sker med lastbil, jämfört med 21 procent för järnvägen.⁹

Hur stor effekten redan av en mindre överflyttning från väg till spår blir går att visa med ett räkneexempel som bygger på de trafikprognoser som ligger till grund för Trafikverkets ”Inriktningsunderlag för trafikinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037”.

Prognosen pekar mot en ökning för både väg- och järnvägstrafik. Persontrafiken på järnväg väntas öka betydligt snabbare än vägtrafiken. När det gäller godstrafiken är ökningarna ungefär jämnstora för de båda trafikslagen.

Persontrafik	2017	2040	Procent
Mdr person Km			
Bil	106	135	27%
Tåg	14,4	22	53%
Gods			
Mdr ton Km			
Väg	50,3	73,2	46%
Järnväg	21,4	30,5	42%

Räkneexemplet nedan bygger på att styrmedel och ändrade attityder gör att det inte blir någon ökning av vägtrafiken under de kommande decennierna. Hälften av denna uteblivna ökning förklaras av att transportbehovet minskar och den andra hälften är en överflyttning till järnväg. Med dessa förutsättningar kommer godstransporterna med järnväg nästan att fördubblas. För persontrafiken blir det till och med mer än en fördubbling.

8 ”Tågtrafik i Basprognos 2040 utifrån fastställd plan, beskrivning av trafikeringen”, 2020-06-15, Publikationsnummer 2020:127.

9 Trafikanalys hemsida, statistik, transportarbete.

Räkneexempel: Nolltillväxt vägtrafik och hälften går över till tåg

Tåg persontrafik	31,5	119%
Järnväg, gods	41,9	96%

Detta är bara ett räkneexempel, men det anger en mycket rimlig färdriktning. Det är mycket svårt att se hur klimatmålen för trafiken ska klaras utan en överflyttning av trafik från väg till spår. Detta understryker vår slutsats att klimatomställningen gör att varenda meter av det svenska järnvägsnätet kommer att behövas och att spåren måste vara i ett skick som gör att de kan svälja snabbt växande trafikvolymer.

Forskarna Nils Brunsson och Per Lundin gjorde nyligen en intressant jämförelse med den period efter andra världskriget när de stora satsningarna på att bygga ut väginfrastrukturen genomfördes. Skulle en motsvarande satsning på järnvägen göras idag skulle det innebära att 2000 miljarder skulle satsas på att rusta upp och bygga ut järnvägen.¹⁰

Vad talar för en kraftfull upprustning av Inlandsbanan?

Det vi visat ovan är att överföring av resande och transporter från väg till järnväg är en helt nödvändig del av en framgångsrik klimatomställning av trafiken. Det är också tydligt att järnvägen även utan en överflyttning av trafik kommer att vara belastad till bristningsgräns inom något årtionde. Med en överflyttning kommer flaskhalsarna givetvis att bli än mer påtagliga. Nu är det dags att sätta in Inlandsbanan i detta sammanhang. Det finns framförallt fem starka skäl som talar för en kraftfull upprustning av Inlandsbanan.

1. Inlandsbanans roll som strategisk järnvägskorridor

Med en överflyttning av tunga transporter från väg till järnväg kommer trafiken på Botniabanan och norra Stambanan att nå kapacitetstaket. Inlandsbanan skulle med upprustningsinsatser längs hela bansträckningen öppna en avlastande korridor för godstransporter mellan norra och södra Sverige. Redan idag går även bland annat transporter av fisk med järnväg från Nordnorge till Osloområdet genom Sverige. Inlandsbanan skulle erbjuda den kortaste vägen för dessa transporter.

Vid urspårningar eller andra skador på Stambanan, Malmbanan eller Botniabanan ger Inlandsbanan en möjlighet till omledning av trafiken. Detta har skett vid några tillfällen under senare år.

10 "Hög tid för järnvägsinvesteringar!", Nils Brunsson, Per Lundin, Tidskriften Plan, 31.10.2020.

¹¹Trafikverket gör bedömningen att i princip hela Inlandsbanan kan bli aktuell för omledning, men att funktionen är viktigare där det saknas alternativa sträckningar. Den största potentialen finns därför på sträckan Storuman-Gällivare, eftersom det bara finns en enkelspårig förbindelse mellan Vännäs och Boden.¹²

I ett scenario där det sker en viss överflyttning av trafik från väg till järnväg kommer behovet av att en alternativ transportväg till Stambanan och Botniabanan att ytterligare öka.



Banområdet i Jokkmokk 2014. Foto: Björn Forsberg

2. De speciella förutsättningarna för tunga transporter i Norrlands inland

Timmer är en av de råvaror som transporteras i störst volymer. 2018 transporterades 71,5 miljoner ton skogsråvara i Sverige. Timmerbilar utgör tio procent av alla landsvägstransporter.¹³ En betydande del av den svenska skogen finns i ett stråk längs Inlandsbanan. Forskningsinstitutet Skogforsk har gjort en kartläggning där man tittat på en tolv mil bred korridor längs banan. Slutsatsen var att den årliga tillväxten i detta område är 25 miljoner m³sk.¹⁴ Detta motsvarar ungefär en fjärdedel av de årliga avverkningarna i Sverige.

Skogsindustrin är koncentrerad till kusten. Det gör att virkestransporterna från inlandet mot kusten blir långa och många. Skogforsk har gjort en beräkning att den potentiella årliga avverkningen i stråket längs inlandsbana är ungefär 25 miljoner m³sk. Det motsvarar ungefär en fjärdedel av de årliga avverkningarna i Sverige.

Idag transporteras timmer framförallt på tvärbanorna Forsmo-Hoting och Storuman-Hällnäs. Dessa transporter visar de stora potentiella klimatvinsterna med att flytta över timmertransporter på järnväg. Från virkesterminalen i Storuman avgår det ungefär ett tåg per dag.

¹¹ "Utredning om Inlandsbanans roll i transportsystemet", Trafikverket, Rapport, Publikationsnummer 2013:108.

¹² "Inlandsbanans funktion i transportsystemet", Trafikverket, Rapport, 2020:121.

¹³ "Skogsbrukets vägtransporter 2018", Skogforsk.

¹⁴ "Transportsystemet Inlandsbanan", Skogforsk, Arbetsrapport 902-2016.

Varje tåg ersätter 30 timmerbilar. På Inlandsbanan sker i nuläget inte så stora transporter av skogsråvara. Men potentialen finns, enligt Skogforsks bedömning. Förutsättningen är att det etableras fler omlastningsterminaler. Vilhelmina (Lövliden), Ytterhogdal, Dorotea och Sveg är de platser som bedöms ha de bästa förutsättningarna. Förutom minskade koldioxidutsläpp ger en överflyttning av tunga transporter också ett minskat vägslitage och ökad trafiksäkerhet.



Storumanterminalen, Stensele. Foto: David Larsson Jvgfoto.se

Idag väljer skogsbolagen i de flesta fall att transportera timret på landsväg. Rimligen är anledningen att det blir billigare. Men detta bygger på ett rent företagsekonomiskt resonemang. Idag är det nämligen så att vägtrafiken inte betalar sina samhällsekonomiska kostnader. Det vill säga kostnader för sådant som vägslitage, hälsofarliga partikelutsläpp, trafikolyckor, koldioxid, ökad trängsel på vägarna. Myndigheten Trafikanalys gör årligen beräkningar av de samhällsekonomiska kostnaderna för olika trafikslag. År efter år är resultatet detsamma. Järnvägstransporterna betalar i stort sett för sina samhällsekonomiska kostnader. Landsvägstransporterna är inte i närheten av detta, vilket kan ses som att de är kraftigt subventionerade av samhället.¹⁵

För att visa betydelsen av detta kan man göra en jämförelse mellan en timmertransport på väg respektive järnväg, enkel väg från Vilhelmina till SCA:s fabrik i Obbola. Tar man hänsyn till skillnaden i samhällsekonomiska kostnader borde vägtransporten bli minst 1778 kronor dyrare. Använder man en beräkning med ett högre pris på koldioxid, som också ingår i Trafikanalys underlag, blir skillnaden 4890 kronor.

Även Skogsindustrin förespråkar idag att råvarutransporter flyttas över från väg till järnväg. Detta framgår i den ”Färdplan för fossilfri konkurrenskraft” som branschen har tagit fram. ”Många av Skogsindustriernas medlemsföretag vill och kan flytta över mer gods till järnväg och sjöfart om Trafikverket kommer tillrätta med flaskhalsar och andra hinder”, konstaterar man i rapporten.

Det är också mycket annat gods som idag transporteras på E45, parallellt med Inlandsbanan. Trafikverket beräkningar visar på att de totala transporterna på E45 är en miljard tonkilometer årligen. Under perioden 2014 till 2019 varierade godsmängderna på Inlandsbanan mellan 45

¹⁵ ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader” Rapport 2020:04, Trafikverket

och 93 miljoner bruttotonkilometer.¹⁶ Det visar att redan en begränsad överflyttning av gods från väg till järnväg kraftigt skulle öka trafikvolymerna på banan.

Ett viktigt steg mot mer omfattande timmertransporter på Inlandsbanan har glädjande nog tagits under 2021, i form av en avsiktsförklaring mellan Inlandståg och Norra Skog. Den innebär att Inlandståg kommer att vara huvudansvarig för de järnvägstransporter från inlandet som Norra Skog behöver. Det gäller sträckan Hissmofors-Hoting, men öppnar även för transporter på flera delar av Inlandsbanan. Avtalet gör det möjligt för Inlandståg att investera i den utrustning som krävs för att köra på de delar av järnvägsnätet där det nya signalsystemet ERTMS har installerats.

Det finns också nya transporter som kan tillkomma framöver. Redan idag diskuteras kalktransporter från Dalarna till Malmfälten. Flera gruvprojekt är aktuella längs Inlandsbanan. Aura Energy (vanadin i Oviken), Tertiary Minerals (fluorspat väster om Storuman), Agnico Eagle (Barsele), Beowulf Mining (järnmalm väster om Jokkmokk) är några av de projekt som är aktuella. Det räcker med att ett av dessa projekt förverkligas för att väsentligt öka godsflödena i området. Allt annat än järnvägstransporter skulle stå i direkt konflikt med de mål om utsläppsminskning från trafiken som riksdagen har ställt sig bakom.



Inlandsbanan vid Porjus. Foto Björn Forsberg

¹⁶ "Inlandsbanans funktion i transportsystemet" Rapport, Trafikverket.

Inlandsbanans potential för persontransporter och turism

Persontrafiken på Inlandsbanan idag är i princip synonym med turisttrafiken sommartid. Begränsad försöksverksamhet med reguljär persontrafik har dock på senare tid i mindre skala skett på sträckan Mora-Östersund.

I fossilomställningens tid finns 3 avgörande inriktningar för en utveckling av persontrafiken längs banan.

3. Potentialen för regional pendling

På flera stråk längs Inlandsbanans sträckning finns redan i nuläget en så pass omfattande pendlingstrafik på landsväg (arbetspendling och skolskjutsar) att pendlingsturer med rälsbussar, givet rätt förutsättningar, rimligen skulle bära sig. Enligt SCB pendlade exempelvis år 2019 på sträckorna:

Östersund-Berg 1101 personer (båda riktningarna)

Östersund-Strömsund 453 personer

Mora-Orsa 1636 personer

Källa: SCB *Registerbaserad Arbetsmarknadsstatistik*, 2019

På sträckan Mora-Orsa har försökstrafik med pendeltåg genomförts under senare år.

Runt om i Sverige har sedan 1990-talet tågpendlingstrafik introducerats på ett stort antal bansträckor där sådan tidigare saknats. Både längs nya banstråk som Botniabanan, och genom att man återupptagit regional persontågstrafik längs linjer som länge enbart trafikerats av fjärrtåg alternativt ingen persontrafik alls. Även om de kommersiella förutsättningarna så klart varierar beroende på befolkningsunderlag och annat är ändå en allmän erfarenhet att trafikansvariga myndigheter tenderat underskatta marknaden och intresset för tågpendling. Kort sagt. Finns rimligt attraktiva möjligheter att tågpendla föredrar en stor andel arbetspendlare detta före alternativet bil eller landsvägsbuss. Framgångsrika regionala tågpendlingssatsningar förekommer även i glesare befolkade regioner i landet.

Ett av Trafikverkets inriktningsscenarier för Inlandsbanan är en upprustning för att möjliggöra persontrafik i 140 Km/h. Med sådana förutsättningar skulle tågpendling kunna bli ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till vägtransporter – och ha goda utsikter att bli en verklig framgång. Ett exempel. Idag pendlar drygt 230 personer mellan orterna Jokkmokk och Gällivare (huvuddelen av pendlingsströmmen går *till* Gällivare). Landsvägen är knappt 10

mil. En höjd banstandard skulle möjliggöra en restid på 45 minuter mellan orterna, att jämföra med linjebussens restid på 1h 30 min. Innan bil och landsvägsbuss började ersätta persontågstrafiken på 1960-talet trafikerades denna sträcka med upp till 5 rälsbussar om dagen, i båda riktningarna.

Lägg till detta de dynamiska effekterna av en utbyggd infrastruktur för tågpendling längs Inlandsbanan. Med kortare restider mellan centralorterna längs banan växer även de lokala och regionala arbetsmarknaderna. Näringsliv och myndigheter får ett större geografiskt rekryteringsområde för arbetskraft, samverkansmöjligheter mellan företag på olika orter ökar. Positiva synergier uppstår på många plan. På samma sätt som vägutbyggnad av egen inre dynamik genererar ökad biltrafik – ett av forskningen väl belagt samband – kan man vänta sig att satsning på tågpendling kommer öka underlaget av pendlare jämfört med nuläget.

Utsikterna att få till stånd reguljär pendlingstrafik längs Inlandsbanan tycks redan i närtid vara goda. 2019 inköpte Inlandståg 5 begagnade dieselmotorvagnar från Holland, som för närvarande byggs om för att kunna trafikera Inlandsbanan. När dessa sätts in i trafik ges utökade förutsättningar för persontrafik på exempelvis sträckor som Mora-Orsa, Mora-Östersund och Storuman-Lycksele.



Inlandsbanerälsbuss Gällivare. Foto: Wiki Commons

4. Potentialen för längre personresor med tåg

I en stor del av inlandssverige är befolkningen för sina långväga inrikestransporter idag hänvisade till antingen landsväg eller flyg. Många av kommunerna längs Inlandsbanan (liksom även angränsande kommuner) saknar helt enkelt en avgörande grundkomponent för omställningen till fossilfria persontransporter.

Trafikflyget kommer av flera skäl ha mycket svårt att klara omställningen till fossilfrihet, och realistiskt går vi på sikt mot kraftiga begränsningar av flyget även av klimatskäl (se Björn Forsberg, 2020, *Fartrusiga*, kap. 15-17). Som tidigare nämnts finns även stora problem för omställningen av landsvägstrafiken. Så mycket starkare blir därför skälen att vid sidan av

satsning på regional tågpendling även utveckla fjärrtågsförbindelser längs med Inlandsbanan och dess tvärbanor.

Även med begränsade upprustningsinsatser skulle det vara fullt realistiskt att sätta in reguljär nattågstrafik till Stockholm längs Inlandsbanan. Antingen regelrätta nattåg som löper längs norra eller södra delen av Inlandsbanan för att sedan ansluta till andra banor. Eller helt enkelt genom att koppla på enskilda vagnar med destinationer som Sveg, Storuman eller Arvidsjaur på ordinarie nattåg längs Botniabanan/Norra stambanan och Mittbanan. Denna modell användes för övrigt långt in på 1980-talet.

Nattågstrafik skulle exempelvis möjliggöra för affärsresenärer att på kvällskvisten kliva på nattåget i Storuman och anlända Stockholm utvilade nästa morgon.

Med tanke på vad fossilomställningen kräver av samhället borde utveckling av fjärrtågstrafik mot inlandskommunerna te sig som något närmast självklart. Alternativet att *inte* satsa på tågtrafiken mot inlandet riskerar på sikt – i den fossilfria morgondag där vi exempelvis inte längre med självklarhet kan räkna med trafikflyget – innebära att inlandskommunerna hamnar ännu mer i periferin från övriga Sverige än i nuläget.

5. Inlandsbanans potential för en växande Hemestertrend

Sett till den större bilden talar mycket för att semesterresor utomlands med flyg på sikt kommer minska kraftigt (se Forsberg 2020 kap 15-19). Temporärt har vi redan sett en sådan effekt av pandemin. Intressant nog har pandemins konsekvenser med stängda gränser etc. även visat på en uppdämd lust bland svenskarna att semestra i vårt eget land; något som många av oss mer eller mindre valt bort under lågprisflygets era.

Inlandsbanan har länge marknadsförts som en exotisk vildmarksdestination i vårt eget land. Mycket talar för en stark utvecklingspotential för den inhemska turismtrafiken längs Inlandsbanan – i ett omvärldsscenario där en stor del av flygturismtrafiken utomlands på sikt kan komma att upphöra, och vi kommer behöva se oss om efter nya, mer närliggande semestermål.



Tågturism vid Renviken väster om Arvidsjaur 2019 Foto: Björn Forsberg

Till detta ska läggas den oerhörda utvecklingsmöjlighet som öppnar sig för Inlandsbanan som transportkorridor för fjällturismen. Enligt turismforskningsinstitutet Etour görs årligen cirka 4 miljoner semesterresor till svenska fjällen (!), de flesta med bil¹⁷. Några närmare studier på överflyttningspotentialen från bil- till tågtransporter har vi inte kunnat hitta, men det är inte långsökt att tänka sig att en ganska betydande andel av denna trafik skulle kunna föras över till tåg eller kombination tåg-buss. Inlandsbanan med tvärbanor framstår här som en avgörande länk. Med undantag för Dundret, Gällivare, ligger Inlandsbanan visserligen ingenstans i direkt anslutning till fjällalpina anläggningar. Men däremot inom nära räckhåll från flera alpina centrum som saknar järnvägsanslutning. Exempelvis Hemavan-Tärnaby, Kittelfjäll, Borgafjäll och de alpina anläggningarna i Härjedalen.

De senaste vintersäsongerna har bolaget Snälltåget genomfört trafik med charternattåg till Västerbottens fjällvärld via Inlandsbanan och med avgångar från både Malmö och Stockholm. Intresset har varit stort, vilket säkert till någon del även kan kopplas till klimatfrågan och flygskamsdebatten. Hur som helst visar exempel som detta på potentialen att flytta över fjällresor från landsväg och flyg till järnväg.

Inlandsbanan som rättvisefråga i klimatomställningen

Klimatomställningens utsikter till framgång handlar ytterst om legitimitet, att den finner stöd ute i samhället. Avgörande för att vinna detta stöd är att människor uppfattar samhällets klimatstrategier som rättvisa. Många exempel ur den svenska verkligheten visar att så långtifrån alltid är fallet idag.

I inlandssverige pyr både missnöje och vanmakt grundade i en känsla av att samhällets politik försvårar tillvaron på landsorten. Även klimatomställningen skapar konfliktytor. Ett exempel

¹⁷ "Dagens miljömål och framtidens fjällupplevelser – iakttagelser av aktivitetsmönster, landskapsrelationer och kommunikationsformer", Peter Fredman m fl, Etour Rapport 2016:3.

är hur de människor som bor i anslutning till de stora vindkraftsparker som nu anläggs i glesbygdssverige ofta känner sig överkörda, att man får sin omgivning förstörd och utan att egentligen få något tillbaka från samhället, då elen som produceras framförallt går till storstadsregionerna söderut, samtidigt som vindkraften sällan gynnar den lokala arbetsmarknaden och ekonomin mer än högst marginellt.

Saken blir inte bättre av den tydliga tendensen i klimatpolitiken idag att underlätta klimatomställningen för dem som lever i städerna, inte minst höginkomsttagarna, däremot inte för landsortens befolkning. Ett exempel. Försäljningen av elbilar är starkt koncentrerad till stadsregionerna, särskilt storstäderna. Detta avspeglar både att det är här som infrastrukturen för att köra med elbil är som mest utbyggd, och att det är här de höginkomsttagare som har råd att lägga stora belopp på en ny elbil i störst utsträckning bor.

Staten – i praktiken vi alla – beviljar idag subventioner på 70.000 kr till de höginkomsttagare som har råd att köpa exempelvis en eldriven Suv med miljonprislapp. Medan motsvarande riktade stöd för klimatomställning till landsortens befolkning saknas.

Vad mer är så fortsätter försämringen av kollektivtrafiken i stora delar av glesbygdssverige, genom utglesad turtäthet och nedlagda linjer.

Inlandet och landsbygden i stort förväntas alltså bidra med resurser för klimatomställningen (i form av skog, vindkraftsparker, vattenkraft, nya gruvetableringar) men kan inte påräkna sig samhällets motsvarande stöd. Det hela haltar då svensk klimatpolitik bygger på utgångspunkten att vi alla har ett gemensamt ansvar att nå klimatmålen.

Sammantaget riskerar detta underminera legitimiteten för klimatpolitiken bland människor i glesbygdskommunerna. Och därmed även motverka den svenska klimatomställningen i stort. Att skapa en klimatpolitik som bygger på premissen att underlätta omställningen för alla svenskar oavsett boendeort har givetvis ingen universallösning. Här krävs en bred palett av insatser – styrmedel, resurser, strategiska satsningar – och ytterst ett starkt visat engagemang av politiker och myndigheter nationellt att åstadkomma jämlika möjligheter över landet.

Med detta sagt vore ändå en upprustning av Inlandsbanan med tvärbanor en tydlig signal från statsmakterna att man inte glömt inlandssverige i klimatomställningen. En utökad satsning på spårbunden kollektivtrafik skulle bland mycket annat möjliggöra ett minskat bilberoende för många arbetspendlare (jfr ovan), ett viktigt steg i klimatomställningen. Och detta för en kostnad som ställt mot utgifterna för den planerade höghastighetsbanan (se nedan) och andra stora infrastruktursatsningar söderöver närmast framstår som felräkningspengar.

Hela landet måste vara med på tåget, både bildligen och bokstavligen.

Trafikverkets inställning till klimatomställningen

De utgångspunkter som präglar Trafikverkets planering av den framtida trafikinfrastrukturen är avgörande för vilka satsningar som förespråkas. De underlag som tagits fram inför besluten som rör perioden 2022 -2033 respektive 2037 ger en bra bild av färdriktningen.

När det gäller klimatomställningen av trafiken ser verket tre möjligheter – elektrifiering, en större andel bibränslen och en minskning av trafikarbetet genom höjda bränsleskatter.¹⁸ Enligt Trafikverket ger en större andel bibränslen de lägsta samhällsekonomiska kostnaderna. Det förs resonemang om begränsningarna när det gäller tillgången. Men dessa tar inte hänsyn till de allt mer kategoriska slutsatserna från forskningen om att tillgången på hållbart tillverkade bibränslen inte på långa vägar är tillräcklig.¹⁹ Elektrifiering är det alternativ som har de näst lägsta samhällsekonomiska kostnaderna. Höjda bränsleskatter är det styrmedel som antas ha de största samhällsekonomiska kostnaderna. Rapporten pekar också på att människor med låga inkomster som bor på landsbygden känner av bränsleskatter mer än höginkomsttagare i städer.

Det mest anmärkningsvärda i Trafikverkets bedömning är att man i princip inte ser några möjligheter till överflyttning av vägtrafik till andra transportmedel. Bland annat hänvisar myndigheten till en beräkning som säger att de 170 miljarder som satsas på järnvägsinvesteringar i den senaste nationella planen för infrastrukturinvesteringar bara minskar vägtrafiken med ungefär 0,1 procent.

Utan att påstå att Trafikverkets beräkningar är direkt felaktiga går det att säga att de bygger på ett endimensionellt och mekaniskt synsätt. Erfarenheterna från senare år visar att ändrade attityder kan leda till tydliga förändringar när det gäller val av färdmedel. Helt utan att några starka styrmedel har införts har en ökad medvetenhet om klimatfrågan lett till en tydlig minskning av inrikes flygresor. Det finns också en omfattande forskning som visar på möjligheter att minska biltrafiken i städer genom en förändrad stadsplanering.²⁰

Klimatomställningen av trafiken kommer att kräva en mängd styrmedel som syftar till att begränsa behoven av att förflytta människor och gods, samt att styra mot färdmedel med låga utsläpp.

Mot bakgrund av Trafikverkets allmänna hållning skulle man kunna tro att de trafikprognoser som ligger till grund för de framtida satsningarna bygger på att dagens trender kommer att hålla i sig framöver. Men faktum är att prognoserna faktiskt bygger på att vägtrafiken ska öka snabbare än den gjort under de senaste årtiondena.

18 "Klimatstyrmedel i infrastrukturplaneringen En underlagsrapport till Inriktningsunderlagen inför infrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037", Trafikverket, Publikationsnummer 2020:221.

19 Se exempelvis "Skogen räcker inte – hur ska vi prioritera?", Thomas Lundmark, Future Forests Rapportserie, 2020:04.

20 En bra populärvetenskaplig sammanfattning ger boken "Alla behöver närhet" av KTH-forskaren Alexander Ståhle.

Förändring av trafikarbete på väg respektive järnväg, faktisk utveckling och Trafikverkets prognoser

Persontrafik väg 2000-2018	13%
Persontrafik väg 2016-2019	0,7%
Trafikverkets prognos 2017-2040	27%
Persontrafik järnväg 2000-2016	51%
Persontrafik järnväg 2017-2019	8%
Trafikverkets prognos 2017-2040	53%

Gods väg 2000-2019	12%
Gods väg 2007-2019	-7%
Trafikverkets prognos 2017-2040	46%
Gods järnväg 2000-2017	8%
Gods järnväg 2018-2019	-3%
Trafikverkets prognos 2017-2040	42%

Källa Trafikanalys och Trafikverkets prognoser

Persontrafiken på vägarna ökade med 13 procent mellan 2000 och 2018. Det finns ett tidsseriebrott i statistiken. Med den nya beräkningsmetoden ökade vägtrafiken med bara 0,7 procent mellan 2016 och 2019. Enligt Trafikverkets prognos ska personbilstrafiken öka med hela 27 procent under de kommande årtiondena.

Än mer dramatisk är skillnaden när det gäller godstransporterna på landsväg. Mellan 2000 och 2019 var ökningen blygsamma 12 procent. Men den siffran döljer ett trendbrott under perioden. Jämför man istället från en topp i en högkonjunktur till nästa, d v s 2007 till 2019 har godstrafiken på väg minskat med sju procent. Nu väntas lastbilstransporterna öka med hela 46 procent fram till 2040. De känslighetsanalyser som ingår i Trafikverkets prognosrapport visar att de senaste prognoserna gång på gång kraftigt missbedömt ökningen av godstrafiken på vägarna. Även när det gäller godstransporterna på järnväg kommer Trafikverkets prognos fram till att ökningen kommer att vara snabbare under kommande år. När det gäller resande med järnväg räknar Trafikverket med en fortsatt snabb ökning, men prognosen innebär ändå en viss inbromsning jämfört med utvecklingen hittills under 2000-talet.

Trafikverkets underlag och prognoser har utsatts för hård kritik från flera tunga remissinstanser. Naturvårdsverkets omdöme är ett exempel:

”Trafikverkets basprognos är inte förenlig med klimatmålen och flera andra av miljökvalitetsmålen. Naturvårdsverket anser därför att den inte är lämplig som grund för fördelning av den ekonomiska planeringsramen i kommande statliga transportinfrastrukturplaner.”²¹

Trafikverkets resonemang om Inlandsbanan ligger i linje med det som sägs i den nationella inriktningen. När det gäller godstransporter är det bara funktionen för transporter av skogsråvara på några sträckor som lyfts fram. Möjligheten till reguljär persontrafik beskrivs i pessimistiska tongångar: ”Generellt sett är järnvägen ingen konkurrenskraftig lösning där resandet helt enkelt är för begränsat för att motivera satsningar på infrastruktur eller trafikupplägg.”²²

I slutsatserna i Trafikverkets rapport om Inlandsbanan finns vissa öppningar för någon form av satsning på banan. Det konstateras att det behövs åtgärder i banunderbyggnaden kan vara nödvändiga för att banans nuvarande funktion ska kunna bestå. ”Omledning förblir en särskilt viktig funktion, åtminstone till dess den avsierade Norrbottenbanan har fullföljts, enligt rapporten.

En värdering av hur Trafikverket ser på olika alternativ när det gäller investeringar för att rusta upp banan kommer inom kort.

Enligt Trafikverkets beräkningar skulle en upprustning av Inlandsbanan till normalstandard kosta 8,3 miljarder kronor. Det innebär att det går att köra godståg med 22,5 tons axeltryck på banan och att persontåg får köra i 140 kilometer i timmen. I de flesta sammanhang är 8,3 miljarder en oerhört stor summa. Men infrastrukturinvesteringar är i regel dyra, men så har de också i allmänhet en lång livslängd.

Det kan vara värt att ställa en satsning på Inlandsbanan i relation till den järnvägssatsning som diskuterats mest under senare år – de höghastighetsbanor som ska knyta ihop de tre storstäderna. Enligt Trafikverkets senaste beräkning kommer de nya banorna att kosta 295 miljarder kronor. För sträckan mellan Göteborg och Borås är kostnaden beräknad till sex miljarder per mil.²³ Det innebär att man för kostnaden av en total upprustning av hela Inlandsbanan kommer 14 kilometer från Göteborg mot Borås. Det betyder att man precis hinner lämna Göteborg bakom sig, men att det fortfarande är en bit kvar innan spåret kommer fram till Landvetters flygplats.

Vad som sällan påtalas i debatten är också att den relativa tidsvinsten av en höghastighetsbana mellan storstäderna är ganska måttlig. Redan i nuläget är exempelvis restiden med snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg mycket konkurrenskraftig jämfört med flyget och landsvägen. Detta väcker i förlängningen frågan om samhällets prioritering av infrastrukturmedlen. Ska hela landet leva – eller bara storstadsregionerna?

21 ”Naturvårdsverkets yttrande över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037”, 2021-02-05.

22 ”Inlandsbanan funktion i transportsystemet”, Trafikverket, sidan 43.

23 ”Nya stambanor för höghastighetståg Slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg”, Trafikverket, Publikationsnummer 2021:025.

Sammanfattning

Vi har velat visa att en upprustning av Inlandsbanan är avgörande för klimatomställningen i inlandskommunerna – liksom även för Sverige i stort. Men också att en sådan satsning kan ge en kraftig hävstång för den ekonomiska utvecklingen i inlandssverige, i en tid som alltmer kommer definieras av omställningen bort från fossilsamhället.

Allt beror ändå ytterst på att Inlandsbanans möjligheter faktiskt erkänns nationellt, både politiskt och från myndigheter som Trafikverket. Att viljan finns att avsätta de i sammanhanget blygsamma resurser som krävs för att rusta upp Inlandsbanan till en standard som möjliggör rejält utökad satsning på både persontrafik och tung trafik. Både som ett led i att nå Sveriges klimatpolitiska mål i stort och – mer konkret – för att ge likvärdiga förutsättningar för människor i glesbygdssverige som för dem som bor i städerna att medverka i klimatomställningen.

I rapporten har vi diskuterat 5 argument för varför Inlandsbanan behöver rustas upp. Alla utgår från grundanalysen att klimat- och fossilomställningen kommer få långtgående följder för mobiliteten i samhället, och där bland annat trafikflyget realistiskt sett får mycket svårt att klara omställningen. Järnvägen är det transportslag som har i särklass bäst förutsättningar att klara omställningen bort från det fossila, och som därför också måste ha kapacitet att klara en omfattande överflyttning av såväl tung trafik och persontrafik från landsväg, som persontrafik från flyget. Varje meter järnväg kommer behövas i framtiden!

Dessa är de möjligheter för Inlandsbanan i fossil- och klimatomställningens tid som vi uppmärksammat – och som samtliga är villkorade med banans upprustning:

- (1) Den stora potentialen för överflyttning av tung trafik från landsväg längs med Inlandsbanan och tvärbanor.*
- (2) Inlandsbanans potential som strategisk korridor i det nationella järnvägsnätet.*
- (3) Möjligheterna att utveckla regional tågpendling längs banan. I första hand för att flytta över pendlingstrafik från landsväg till spår. Men i förlängningen även för att främja regional utveckling med växande geografiska arbetsmarknader.*
- (4) Möjligheten att utveckla fjärrtågstrafik mot inlandet. För att ge möjlighet till hållbara fjärrtransporter till och från inlandskommunerna, och underlätta fossilomställningen för befolkningen.*
- (5) Inlandsbanans möjligheter att möta den växande hemestertrend som sannolikt är att vänta.*

I botten för hela vår diskussion – men särskilt punkterna 2 och 3 – ligger alltså även tanken om klimaträttvisa. Om hela landet ska vara med på klimatomställningen så måste politiken leverera rimliga förutsättningar även för landsortens och glesbygdens befolkning att göra klimatsmarta transportval. Om inte så hotas i förlängningen legitimiteten för klimatomställningen.

Snart hundra år efter Inlandsbanans färdigställande har banan nu förutsättningar att bli just den viktiga livsnerv för inlandssverige som var ursprungstanken.