RAPPORTTITEL:

Inlandsbanan – Upprustning öppnar nya möjligheter



Björn Forsberg och Arne Müller, 2026

INNEHÅLL

Förord

1. Introduktion

2. Varenda meter räls kommer krävas för att ta oss ur fossila beroenden

3. Vad säger Trafikverket?

4. Kapacitetsproblem och underhållsskuld för järnvägen i norra Sverige

5. Inlandsbanan från nedgång till nytändning

6. Tankar kring Trafikverkets utredning om en upprustad inlandsbana

7. Vilka möjligheter öppnar upprustningen av Inlandsbanan?

8. Inlandsbanan som rättvisefråga i klimatomställningen

9. Tillgänglighet före fartvind

10. Inlandsbanan som strategisk järnvägskorridor

11. Försvars- och beredskapsmotiv

12. Potentialer för godstrafik

13. Potentialen för regional pendling

14. Potentialen för fjärrtrafik och turism

15. Sammanfattning

Förord

År 2021 skrev vi båda en lägesrapport om Inlandsbanan på uppdrag av Inlandskommunernas Ekonomiska Förening, och där vi argumenterade för varför banan behöver upprustas.[1] Under åren som följt har argumenten bara blivit fler och starkare. Inlandsbanans betydelse åberopas idag flitigare i den nationella debatten jämfört med för bara några år sedan. Dess potential som en avlastande bana för den tunga godstrafiken genom norra Sverige har allt mer uppmärksammats, och till detta har även försvars- och beredskapspolitiska motiv för en upprustning tillkommit. Att satsningar på Inlandsbanan saknades i Trafikverkets senaste långsiktiga plan för den nationella infrastrukturen, som presenterades hösten 2025, blev mot den bakgrunden en besvikelse för många.

Men i april 2026 kom så det smått sensationella beskedet att Inlandsbanan ska rustas upp i sin helhet. I en särskild pott på 30 miljarder kronor på militärstrategiska infrastruktursatsningar i vårbudgeten satsas huvuddelen på Inlandsbanan.

Beskedet är minst sagt efterlängtat. Men innebär det verkligen att den långvariga kampen för Inlandsbanans överlevnad äntligen är i mål? Närmare information från regering och myndigheter om såväl tidsplaner som satsningens konkreta innehåll saknas i skrivande stund. Kort sagt väcker upprustningsbeskedet inte bara stora förväntningar – utan även högst rimliga följdfrågor.

Vad som sticker ut är att den planerade upprustningen så här långt ensidigt motiverats med försvarsstrategiska motiv. Uttalanden och den begränsade information som sipprat ut från officiellt håll (regeringen, Trafikverket, Försvarsmakten) antyder överhuvudtaget inget om att upprustningen skulle kunna tjäna några som helst andra syften än rent militära.

Helt uppenbart ligger det i farans riktning att en upprustad och moderniserad inlandsbana kan komma att hamna under Försvarsmaktens rådighet, att banans primära roll blir som ett slags beredskaps- eller trupptransportjärnväg, och där det sedan blir upp till försvaret att avgöra i vilken grad och på vilka villkor annan typ av trafik ska få bedrivas. Att detta är ett långtifrån osannolikt scenario visas av att vi redan i nuläget ser hur Försvarsmaktens strategiska bedömningar i markanvändningsfrågor på många sätt inskränker andra samhällsintressen; eftersom försvarets intressen och överväganden i de flesta fall anses väga tyngre vid målkonflikter kring just den fysiska markanvändningen.

Man kan förmoda att dagens låga trafikflöden längs Inlandsbanan betraktas som ett ganska lätt vägande intresse att ta hänsyn till i det försvarspolitiska sammanhanget. Så mycket större anledning finns därför att bilda opinion för att visa på de vidare möjligheter banans upprustning öppnar.

---

[1] Björn Forsberg & Arne Müller, 2021, *Inlandsbanans tid är nu – Om en avgörande länk i klimatomställningen*, IEF

Det är också vår uppfattning att argumenten för att rusta upp Inlandsbanan är fler än dem som brukar höras i debatten. I de utredningar som gjorts i frågan ligger fokus i huvudsak på Inlandsbanan som korridor för godstransporter. Lika viktigt, menar vi, är banans möjligheter när det kommer till hållbara persontransporter.

Ett mål med vår rapport är att visa på den anmärkningsvärt stora samhällsnyttan per investerad krona av att sätta Inlandsbanan i funktionellt skick, när den ställs mot de långt och vida mer kapitalintensiva järnvägssatsningarna i storstadsregionerna. Därför vill vi med rapporten också påminna om den urbana norm som i så mycket styr resurstilldelningen i den nationella transportpolitiken – och hur det Sverige som befinner sig vid sidan av de urbana regionerna samhällsekonomiskt bedöms utifrån andra, långt mindre generösa måttstockar.

Först genom att sätta in Inlandsbanan i det större sammanhang av energiutmaningar och bristdilemman hela vårt samhälle ställs inför när vi ska bryta våra fossila beroenden – en fråga som i högsta grad aktualiserats efter stängningen av Hormuzsundet våren 2026 – kan vi ta in den fulla bilden av banans möjligheter. Därför kommer vi ägna den första delen av rapporten åt att skissartat teckna denna större bild, och med vissa viktiga klargöranden som vi menar alltför sällan hörs i den politiska klimat- och omställningsdebatten.

För oss är det inte bara en given utgångspunkt att samhället måste ställa om – *utan att järnvägen har en helt avgörande roll för att ta oss ur fossila beroenden*. Varenda meter räls kommer behövas. En upprustning av Inlandsbanan är därför även en fråga om rättvisa: att skapa rimliga förutsättningar för hållbara kommunikationer i klimatomställningen även för människor i glesbygdssverige.

Mer konkret identifierar vi annars följande huvudsakliga argument för att rusta upp och modernisera Inlandsbanan i sin helhet. Det skulle öppna möjligheter till:

- Regional tågpendling mellan orter längs banan där underlaget är gott
- Persontrafik med tåg mellan inlandskommunerna och övriga landet
- Mindre sårbara godstransporter genom norra Sverige och därtill ökad kapacitet
- Att överflytta tung klimatbelastade trafik från den i stort sett parallellt gående E45 till spår

Till dessa skäl ska alltså även läggas att Försvarsmakten ser upprustningen av Inlandsbanan som en kritiskt viktig pusselbit i att stärka landets beredskap och försvarsförmåga.

Björn Forsberg och Arne Müller

Vindeln och Umeå, maj 2026

1. Introduktion

Knappast någon annan järnväg i vårt land öppnar såsom Inlandsbanan ett lika stort gap mellan dröm och verklighet: där de storartade visioner som funnits och finns för det mesta ställts mot en krass realitet av svikna löften, underfinansiering och förfall. För den 130 mil långa banan mellan Kristinehamn och Gällivare har aldrig utvecklats till 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 Inlandsbanan skulle även öppnas en alternativ korridor för gods- och persontransportflödet genom landet, en tanke inte minst grundad i försvarspolitiska motiv. Här fanns även en förhoppning om att banan skulle kunna få en viktig roll i gränshandeln gentemot Norge.

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

Här finns skäl till ett par klargöranden:

Den södra bandelen, Kristinehamn till Mora, har – olyckligtvis – oftast utelämnats i debatten om Inlandsbanans framtid. Sedan trafiken på bandelen Lesjöfors-Mora lades ner redan 1969 har uppfattningen om ett otillräckligt trafikunderlag längs banans södra delar gjorts självuppfyllande. För dem, både inom och utom politiken, som genom åren velat dra in trafiken längs med Inlandsbanan har det samtidigt tjänat syftet väl att betrakta banan snarare som en uppsättning enskilda banavsnitt – som snävt bedöms och utvärderas på sina enskilda meriter – än som en sammanhållen baninfrastruktur genom hela det inre Sverige.

Beskedet våren 2026 om att den försvarspolitiskt motiverade upprustningen av Inlandsbanan kommer omfatta banan i sin helhet från Kristinehamn och norrut innebär därför ett mycket välkommet trendbrott.

För att kunna förlösa potentialerna som vi menar finns behöver Inlandsbanan mer än någonsin ses och bedömas som ett strategiskt sammanhängande nationellt järnvägsstråk, från Malmbanan i norr ner till Vänern. Föreställningen om Inlandsbanan som enbart en järnväg för regional godstrafik och sommarturism tillhör kort sagt gårdagen.

Likaså viktigt: För att Inlandsbanans strategiska potential som godskorridor och omledningsbana fullt ut ska kunna mötas behöver upprustningsinsatserna även inkludera dess tvärbanor, som idag är i varierande grad av förfall och underhållsbehov. Man får förmoda att några eller samtliga av dessa banor kommer omfattas av den nu beslutade militärt motiverade upprustningen av Inlandsbanan, men bekräftelser på att så är fallet saknas i skrivande stund. I norr handlar det om banorna Jörn–Arvidsjaur (nedlagd), Hällnäs–Storuman och Forsmo–Hoting som samtliga är förbindelsespår mellan Inlandsbanan och Norra stambanan. Söderöver främst om Orsa–Bollnäsbanan (nedlagd). För så vida inte även tvärbanorna omfattas av en samlad insats med att

upprusta och modernisera Inlandsbanan kommer det inte minst att fortsatt finnas stora begränsningar för dess möjligheter att fungera som omlednings- och avlastningsspår. Och i många fall innebära långt större omvägar för omledd trafik än vad som vore nödvändigt.

*

Trafikverket har i en studie från 2021 beräknat att en upprustning av Inlandsbanan från Mora till Gällivare skulle kosta knappt 14,3 miljarder (den sydligaste delen av banan, Kristinehamn–Mora, har man inte utrett).[2] För denna summa skulle man få:

- Ny och skarvfri räls på den 103 mil långa sträckan
- Nya betongsliprar som ersätter dagens uttjänta träsliprar
- Förstärkningar av banvallen
- Nya mötesspår samt förlängning av de befintliga
- Det moderna ERTMS-signalsystemet längs hela sträckan

Upprustningen skulle möjliggöra godstrafik med betydligt högre axeltryck och hastigheter (100 km/h) än idag, liksom persontrafik i 140 km/h. Som jämförelse får godstrafiken idag längs betydande delar av banan endast framföras i 40 km/h (och som allra mest i 70 km/h), och persontrafiken som mest i 80-100 km/h.

Kostnadsberäkningen är alltså från 2021. Med hänsyn till inflation skulle beloppet antagligen hamna någon eller ett par miljarder högre idag. Men det faktum att regeringen meddelat att större delen av de 30 miljarder som i vårbudgeten 2026 viks för infrastruktursatsningar ska läggas på Inlandsbanan innebär ändå att det med marginal bör finnas utrymme för en upprustning fullt i linje med den som kostnadsberäknats ovan. En brasklapp är förstås att upprustningsbeskedet nu faktiskt gäller Inlandsbanan i dess fulla längd, och inte bara från Mora och norrut, vilket tidigare kostnadsberäkningar utgått från.

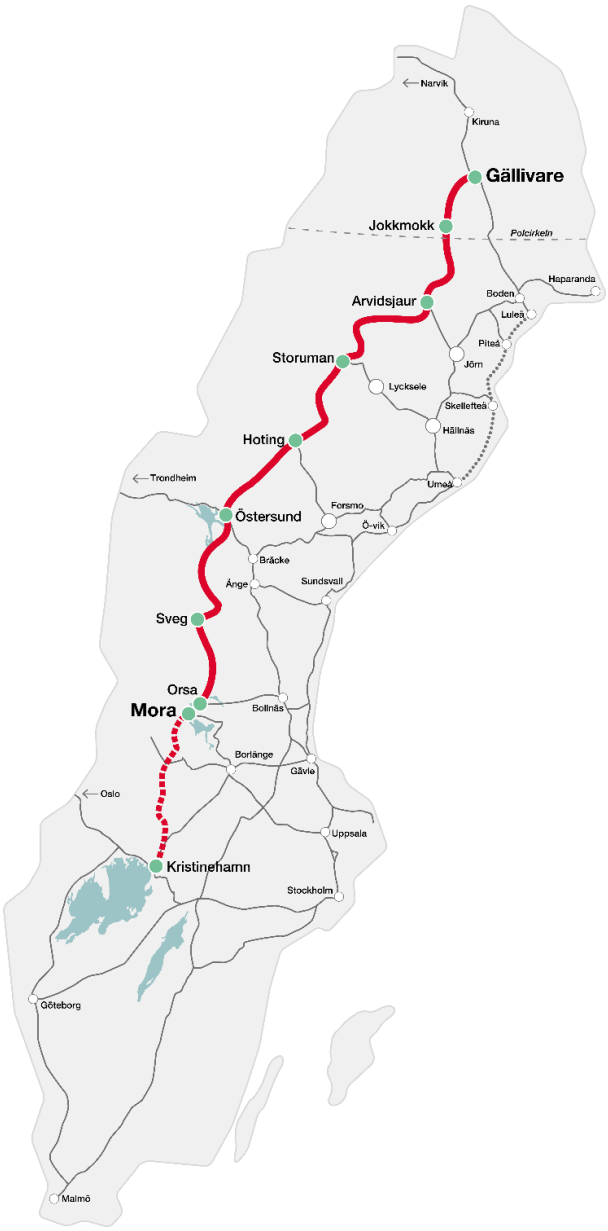
En annan reflektion som kan göras är att en av de styrkor som Försvarsmakten ser med Inlandsbanan är dess *låga tekniska standard*, något som anses göra banan mer resilient i ett läge där Sverige hamnar i krig. Man kan gissa att försvaret därför är måttligt intresserade av att banan förses med det högteknologiska ERTMS-signalsystemet, vilket som synes ovan alltså varit en utgångspunkt för Trafikverkets kostnadsberäkningar.

Kostnader i miljardklassen kan möjligen få det att svindla. Men som vi ska återkomma till är samhällskostnaden för att restaurera Inlandsbanan till en i princip helt ny järnväg närmast att ses som småpengar i nationella infrastruktursammanhang. Som jämförelse räcker summan inte till mer än 1,6 mil höghastighetsbana mellan Göteborg och Borås, en satsning som togs besluts om 2024 och som till största del finansieras genom statskassan.

---

[2] Trafikverket, 2021, *Inlandsbanan, genomgående spårbyte, UA2*

2. Varenda meter räls kommer krävas för att ta oss ur fossila beroenden



Karta: Inlandsbanan AB

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 samhället. En utmaning som vi blivit starkt påminda om med störningarna på fossilmarknaderna som följt på kriget vid Persiska viken under 2026. 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 närliggande mål. 2030 ska utsläppen minska med 70 procent jämfört med 2010.

Samhällets insatser för att minska transporternas utsläpp har främst fokuserat på drivmedelsfrågan (att skifta från fossila till gröna drivmedel samt att elektrifiera

transporter) och så gott som allt ljus har varit på *vägtrafiken*. Det senare skulle kunna rättfärdigas med att vägtrafiken utgör den i särklass enskilt största utsläpparen, betydligt större än alla andra transportslag sammantagna. Men vad som samtidigt sticker i ögonen är två saker:

För det första att frågan om vägtransporternas själva omfattning sällan eller aldrig adresseras av våra politiker och myndigheter. – På något vis antas klimatmålen ensidigt kunna nås med ny teknik och gröna drivmedel. Och alltså utan att också vidta insatser med att utveckla ett mer transportsnålt samhälle, där vi organiserar tillvaron, handeln och våra liv på sådana sätt som kräver mindre av vägtransporter än idag.

För det andra sticker det även ut att den svenska klimatpolitiken – liksom den gröna omställningen mer allmänt – påtagligt lite bejakar de stora potentialerna till utsläppsminskningar som finns i att styra över från transportslagen som har sämst förutsättningar att klara klimatomställningen till dem med bäst. Som sagt så handlar den klimatpolitiska debatten kring transporterna idag nästan enbart om vägtrafiken, om hur dagens fossildrivna biltrafik och tunga vägtransporter fullt ut – alltså 1:1 – ska kunna ersättas med dito grönt drivna. Inte om hur biltrafiken skulle kunna ersättas med mer hållbara transportslag; ett ett ämne vi snart nog återkommer till.

Som sagt så pågår idag en snabb elektrifiering av personbilsparken. Inblandningen av biobränslen i fossilt bränsle ökar nu också återigen, efter återställanden av de sänkningar av reduktionsplikten Tidöregeringen genomfört. Fast med detta sagt finns ändå stora begränsningar för hur långt man kan komma när det gäller utsläppsminskningar. Redan 2021 beräknade forskare vid Miljöinstitutet IVL och KTH att vägtrafiken måste minska med 15-35 procent fram till 2030 för att klimatmålet för trafiken ska gå att uppnå.[3] Sedan dess har både vägtrafiken och utsläppen från denna ökat.

Elbilar orsakar större koldioxidutsläpp än fossilbilar vid tillverkningen, och elektrifieringen kräver även stora mängder av ändliga resurser, ett faktum som vi båda adresserat och diskuterat närmare i en rad böcker.[4] Tillgången på biodrivmedel är globalt sett starkt begränsad och förhoppningarna om att dessa ska kunna ersätta någon större del av de fossila bränslena i de globala transporterna brister på det hela taget i realism.

Låt oss ändå ett ögonblick stanna till vid frågan, för trots allt utgår klimatpolitiken i både Sverige och omvärlden från att sådana problem och begränsningar i det stora hela inte existerar.

Det har länge hävdats att Sverige har ypperliga förutsättningar för inhemsk produktion av biodrivmedel, och sedan 90-talet har det inom politiken talats om hur vårt land inte bara ska kunna bli självförsörjande på gröna drivmedel – utan hur dessa framåt ska bli

---

3 ”Rekyleffekter motverkar minskade klimatutsläpp – men de kan undvikas”, Aktuell hållbarhet, 7.4.2021.
4 Se särskilt Arne Müller, 2019, *Elbilen och jakten på metallerna*, Ord&Visor förlag. Under 2026 utkommer Björn Forsbergs bok *Svart magi, gröna illusioner – Den gröna omställningen och tillvarons gränser*, Ord&Visor förlag, som ger en aktuell bild av ämnet.

en ny stor svensk exportindustri. Verkligheten är dessvärre en annan. Trots satsade miljarder av till stor del offentliga medel på att utveckla biodrivmedelsindustrin har vi tvärtom blivit till en storimportör; per capita importerar Sverige mer biodrivmedel än något annat land i världen. (År 2024 importerades cirka 85 procent av vår förbrukning från omvärlden.[5] Tidvis har Sverige slukat så mycket som en tredjedel av världsproduktionen av HVO-diesel, vilket väl om något visar på en god aptit på andra länders resurser.) Ändå har dessa bara tagit bort en mindre del av de svenska transporternas fossila beroenden.

Det är dessutom många transportslag som ska konkurrera om de ändliga biodrivmedlen. För att ge ytterligare ett belysande exempel på bristproblematiken, från ett helt annat område, så menar trafikflygets branschorganisation IATA att biodrivmedel fullt ut kommer kunna ersätta de fossila inom det globala trafikflyget: så att detta når nettonollutsläpp till år 2050. Under samma tid räknar IATA med att passagerarvolymerna fördubblas, från dagens 4 miljarder årliga flygresenärer i världen till 8 miljarder vid seklets mitt.[6] Hur det hela ska gå ihop är en annan femma. På något sätt måste man i alla fall skaka fram de omkring 450 miljoner ton biodrivmedel som årligen kommer krävas framåt 2050. Vilket upplysningsvis är tre gånger mer än de gröna drivmedel som idag totalt produceras för alla slags transporter i världen, och där den andel som går till flyget är minimal (endast 4 promille av den samlade biodrivmedelsproduktionen gick år 2024 till trafikflyget).[7]

Exemplen på brist- och uppskalningsdilemman kan göras många fler, men detta kan få räcka som illustration till att de strategier för en grön omställning av transporterna som samhället hittills prioriterat är helt otillräckliga.

*

De flesta transportslag möter, menar vi, stora och i vissa fall närmast oöverstigliga problem i klimatomställningen. Begränsningar i tillgången på metaller, såväl som möjligheterna att skala upp produktionen av biodrivmedel gör det svårt att fullt ut ställa om vägtransporterna, särskilt som utmaningen är global och inte bara gäller Sverige. Till detta kommer ytterligare stora komplikationer vad gäller utsikterna att elektrifiera den tunga landsvägstrafiken. Än svårare ställer det sig för flyget och den kommersiella sjöfarten, som båda idag globalt sett till hela 99,5 procent drivs med fossil kraft.[8]

Dock finns ett anmärkningsvärt undantag som skarpt bryter mönstret. Nämligen järnvägen och överlag spårtrafiken, vars förutsättningar är avgjort mycket bättre, både ur resurs- och klimatsynpunkt.

Att jämföra transportslag ur energieffektivitets- och klimatsynpunkt är förvisso knepigare än vad man kan tro. Faktorerna att beakta är många (och möjligheterna att

[5] Miljöbarometern 2030, 25 aug 2025
[6] The Economist 20 maj 2023
[7] Chuck Collins mfl, 2024, *Greenwashing the Skies*, Institute for Policy Studies.
[8] Björn Forsberg, 2026, *Svart magi, gröna illusioner*, Ord&Visor förlag (*kommande*)

dribblas bort likaså!). Så vad vi redovisar här är bara en schematisk bild, som inte närmare går in på den stora mångfald faktorer som kan påverka utfallet av jämförelser.

Energisparligan vinner järnvägen på ren och grön utklassning

Som grov tumregel brukar hållas att en järnvägstransport är omkring tio gånger mer energisnål än motsvarande på landsväg. Så annorlunda uttryckt kan samma energi som tar dig en mil på väg ta dig hela tio mil på spår. En tumregel alltså … men som ändå verkar stämma rätt väl. Myndigheten Trafikanalys har i rapporten *Transporternas energi- och klimateffektivitet* (2022) räknat på saken utifrån svenska förhållanden. Man slår fast att varje kilometer som ett ton gods fraktas med långtradare på landsväg slukar omkring 250 Wattimmar (Wh), medan samma transport på elektrifierat spår bara kräver 24 Wh. En knapp tiondel mot för vägtransporten.[9] (Skälet till den stora skillnaden är den betydligt högre friktionen mellan däck och vägbana jämfört med tåghjulens mot räls.)

ENERGIÅTGÅNG VARUTRANSPORTER	**Wattimmar per tonkilometer**	**Ratio (Järnvägen = 1)**
Järnväg (elektrifierad)	24	1
Sjöfrakt (konventionellt lastfartyg)	60	2,5
Långtradare (dieseldriven)	250	10,4
Flygfrakt (Boeing-747)	< 1000–4200	42–175

Källor: Trafikanalys 2022, SINAY Maritime Data 2023, Europeiska miljöbyrån 2021, Sierra Club 2017, m.fl.

Samma mönster ser vi för persontransporterna. En passagerare på ett normalfullt X2000-tåg förbrukar omkring 61 Wh per kilometer. Motsvarande för den som färdas i en personbil är 630 Wh. Alltså tio gånger mer. Då bygger ändå Trafikanalys den senare uppgiften på att det sitter två personer i bilen, vilket inte riktigt stämmer med den svenska verkligheten. Enligt 2030-sekretariatet färdades år 2022 i genomsnitt 1,45 personer i de bilar som rullar på de svenska vägarna, och allra vanligast är att färdas ensam.[10] Går vi in på finliret finns ytterligare en mängd variabler att beakta som gör det svårt att slå fast i sten huggna sanningar. Men att järnvägstransporter är mångfalt mer energieffektiva än transporter på väg är odiskutabelt. Så låt oss ändå hålla oss till tumregeln.

[9] Trafikanalys, Rapport 2022:1
[10] Källor: Trafikanalys; 2030-sekretariatet; SJ ”Resa Klimatsmart”

ENERGIÅTGÅNG PERSONTRANSPORTER	Wattimmar/personkilometer	Ratio (Järnvägen = 1)
Järnväg (elektrifierad)	61	1
Landsvägsbuss	130–370	2–6
Personbil (fossildriven)	630	10
Flyg	520–790	9–13
(Passagerarfärja (konventionell)	560-740*	9–12)

Källor: Trafikanalys 2022, Europeiska Miljöbyrån 2021, SJ ”Resa klimatsmart”, m.fl.

*Uppgifterna är rejält daterade (Naturvårdsverket 1994, VTI 1993), det är svårt att finna aktuella *per passagerare*-data; man får ändå anta att energieffektiviteten är högre idag än här angivet.

Ett transportslag med mikroskopisk klimatpåverkan

Vad gäller klimatpåverkan skiner argumenten ännu mer till järnvägens fördel. Spårtrafikens klimatavtryck är helt enkelt enastående lågt jämfört med andra transportslag, då inte minst vägtrafikens. Frakt av ett ton gods med ellok förorsakar enligt Trafikanalys ett klimatutsläpp på omkring 0,29 CO2-ekvivalenter (CO2e) per kilometer. Lastas samma varor över på en långtradare stiger klimatpåverkan rakt upp i stratosfären, till 51 CO2e per kilometer.

En 176 gånger större klimatpåverkan för samma transport.

KLIMATPÅVERKAN VARUTRANSPORTER	CO2e/tonkilometer	Ratio (Eldrivet godståg=1)
Järnväg (elektrifierad)	0,29	1
Sjöfrakt	7–15	24–52
Långtradare (diesel)	51	176
Flygfrakt	1036	3572

Källor: Trafikanalys 2022 samt Europeiska Miljöbyrån 2021

Mönstret är likartat för persontransporterna. Att resa med tåg förorsakar utsläpp av 2 gram CO2 per personkilometer. Enligt Trafikanalys, fast som här klumpar samman eldrivna och dieseldrivna persontåg. Den absoluta merparten av persontrafiken i vårt land sker trots allt elektrifierat, vilket vi strax återkommer till. Tidningen Miljö & Utveckling som sammanställt data om järnvägens klimatpåverkan i olika länder anger en siffra på 1 gram CO2/personkilometer på de svenska spåren. Avsevärt lägre än i

exempelvis Danmark, där mycket av persontågstrafiken drivs med diesel. Enligt SJ själva är siffran så låg som 0,34 gram, när resan görs med ett vanligt X2000-tåg.[11]

KLIMATPÅVERKAN PERSONTRANSPORTER	CO2-ekv/personkilometer	Ratio (Passagerartåg=1)
Passagerartåg (eldrift)	1 (0,34–2)*	1
Passagerarfärja	61	61
Buss	80	80
Bil (fossildriven)	143	143
Flyg	125–298	125–298

Källor: Trafikanalys 2022, EEA 2021, Chalmers 2022 m.fl.

*Vi utgår från Miljö & Utvecklings data (jfr ovan).

Vad som ställer till det något i fallet Inlandsbanan är så klart att den till allra största del är oelektrifierad. Klimatavtrycket från de dieseldrivna tåg som trafikerar banan är högre än de siffror som redovisas ovan, men med det sagt betydligt lägre än från fossildrivna vägtransporter. I sammanhanget kan nämnas att vätgasdrivna tåg sedan flera år tillbaka diskuterats som en möjlighet för Inlandsbanan, och där vätgasen isåfall skulle produceras med hjälp av vindkraft från banans närområde. (Erfarenheterna av vätgasdriven tågtrafik är ännu så länge begränsad, i Europa har framförallt Tyskland gått före med försök på detta område.)

Sett till svårigheterna som vägtrafiken och andra transportslag står inför när den fossila energin ska fasas ut, och att järnvägen har så uppenbara försteg jämfört med andra transportslag, kan det annars tyckas fullt rimligt att seriöst även börja ventilera frågan om en elektrifiering av Inlandsbanan. Av vad som hittills framkommit är detta dock inget som övervägs för den militärt motiverade upprustning av Inlandsbanan som beslutats 2026.

Lite kontext: I Sverige finns omkring 1560 mil järnväg, varav cirka 80 procent är elektrifierad. En jämfört med övriga Europa mycket hög elektrifieringsgrad, då genomsnittet för EU-länderna ligger på endast 50 procent elektrifierade spår.[12]

Om elektrifieringsgraden för de svenska spåren är hög så gäller detta i än högre grad för transporterna, alltså tågen som färdas på våra spår. Hela 97 procent av de svenska

[11] ”Klimatpåverkan från tågresan 2023 – här är nya facit” Miljö & Utveckling, 14 juni 2023; SJ ”Resa klimatsmart” sj.se

[12] Denna uppgift om den svenska banlängden är den som oftast åberopas, men är egentligen något missvisande då den även räknar in spåren på banområden och dubbelbokför sträckor med dubbelspår. Den *egentliga* längden på den trafikerade banan var år 2020 1091 mil.

persontågen drivs med el (!), och summerar vi person- och godstrafiken så är mer än 95 procent av tågtransporterna i landet redan i nuläget elektrifierade.[13]

Det kan tyckas märkligt att dessa enastående data så sällan hörs i diskussionen, med tanke på det stora fokuset i klimatdebatten på att elektrifiera transporterna. Järnvägen är en succéstory och det finns synnerligen goda skäl till varför vårt land historiskt satsat på att elektrifera spårtrafiken, snarare än vägtransporterna. Ett av dem är att elektrifierad spårtrafik inte kräver tunga batterier och ändliga batterimineraler.

En upprustning av Inlandsbanan med tvärbanor som även innefattar elektrifiering har så vitt vi vet inte gjorts några kostnadsberäkningar på. Att prislappen skulle bli högre än för de alternativ som utretts står klart, men det skulle på samma gång ytterligare öka banans attraktivitet och kompatibilitet med det övriga järnvägsnätet.

Man kan även vända på frågan. För hur hög lär inte kostnaden bli för att elektrifera all den tunga landsvägtrafik som med fördel skulle kunna flyttas över på en upprustad och elektrifierad inlandsbana? Här tänker vi inte minst på den tunga trafiken längs den i stort sett parallellt gående E45 genom inlandssverige.

*

Allt sammantaget visar detta att en långtgående överflyttning av transporter till järnväg är helt avgörande för att klara klimatmålen. Att järnvägen rimligen är vårt bästa hopp om att upprätthålla drägliga kommunikationer i en klimatomställd framtid. *Vi kommer behöva varenda meter järnväg*. Över hela Sverige. För att kunna upprätthålla varudistribution och garantera så många svenskar som möjligt tillgång till spårtrafik.

Ska en stor del av fjärrtrafiken i landet – både person och gods – föras över på spår, vilket som sagt både resurs- och klimatargument på sikt lär göra ofrånkomligt, krävs en historisk investeringsinsats. Finansieringen borde trots det ändå vara det minsta problemet – då resurser bör kunna frigöras genom att omfördela medlen för nya större vägprojekt till att istället läggas på järnväg. För att ge perspektiv så föreslås i infrastrukturpropositionen för åren 2026–2037 nästan dubbelt så stora resurser läggas på bilvägar som på järnvägssatsningar.

I praktisk handling är det förstås en helt annan sak, då en sådan politisk viljeriktning ännu är långt ur sikte.

[13] Trafikanalys, *Bantrafik 2021*; Oscar Fröidh & Emil Jansson, 2021, *Energieffektiv järnväg – Styrmedel mot klimatmålen (Slutrapport)*, KTH, Stockholm; Jörgen Larsson & Anneli Kamb, 2022, *Metodrapport för klimatsmart semester*, Chalmers, s9.

3. Vad säger Trafikverket?

De antaganden om framtiden som Trafikverket gör har en avgörande betydelse för vilka investeringar som görs i trafikinfrastrukturen och hur prioriteringar mellan olika trafikslag ser ut.

De prognoser som ligger till grund för den nationella planen för investeringar 2026 till 2037 räknar med att tidigare års kraftiga ökningar av både person- och godstransporter fortsätter.[14]

Persontransporter läget 2019 och prognos 2045 (miljarder personkilometer)

Trafikslag	2019	2045	Förändring
Personbil	90,2	114,1	26%
Tåg	16,1	23,5	47%
Buss	11,2	12,1	8%
Övrig spår	2,9	4,1	42%
Flyg	7,0	7,1	1%

Det totala resandet väntas öka, vilket förklaras av att modellen räknar med en fortsatt rejäl befolkningsökning och stigande inkomster. Biltrafikens utveckling påverkas också av ett antagande om att kostnaderna per körd kilometer kommer att minska när bilparken i snabb takt ställs om till eldrift.

Godstransporter läget 2019 och prognos 2045 (miljarder tonkilometer)

Trafikslag	2019	2045	Förändring
Väg	51,1	72,5	42%
Järnväg	22,2	29,3	32%
Sjöfart	32,4	28,0	-14%

Även godstransporterna väntas öka. I likhet med persontrafiken är ekonomisk tillväxt och en växande befolkning viktiga förklaringar. Det sker betydande förändringar när det gäller transporter av olika varugrupper. Transporterna av petroleum minskar en del i takt med en ökande elektrifiering. Den största ökningen av transporterna står malmen för med 47 miljarder tonkilometer av den totala förväntade ökningen på 113 miljarder

[14] ”Prognos för persontrafiken Trafikverkets basprognos 2024”, publikationsnummer 2024:038, ”Trafikverkets flygprognos 2045/2065”, publikationsnummer 2024:072, ”Prognos för godstrafiken 2045 Trafikverkets basprognos 2024”, publikationsnummer 2024:040.

tonkilometer. Även när det gäller de tunga transporterna räknar Trafikverket med att en snabb elektrifiering ska minska transportkostnaderna, vilket förklarar att landsvägstransporterna ökar mer än transporterna med järnväg.

För att uttrycka det försiktigt är de förutsättningar beräkningarna vilar på tveksamma och missar viktiga strukturella förändringar när det gäller resvanor.

Beräkningarna bygger på att Sveriges befolkning ska växa från 10,3 miljoner 2019 till 11,6 miljoner 2045. Detta bygger på en prognos från SCB, men myndighetens bedömning av befolkningsutvecklingen är inne i en process av kraftig nedskrivning. Enligt 2026 års prognos kommer invånarantalet 2045 vara 11,1 miljoner[15], d v s en fem procentenheter lägre ökning än i den prognos Trafikverket använder sig av. Men det finns starka indikationer att befolkningstillväxten blir lägre än så. Under sista kvartalet 2025 och inledningen av 2026 minskade invånarantalet i landet något. Med en befolkningstillväxt som i vart fall ligger på en mer blygsam nivå kommer inte heller arbetskraften att växa i den takt som Trafikverket räknar med (5,1 miljoner 2019 respektive 5,8 miljoner 2045).

Antagandet om att en snabb elektrifiering kommer att sänka kostnaderna för både den lätta och tunga landsvägstrafiken framstår som spekulativt. Det bygger på att elpriserna i Sverige kommer att ligga kvar på den, i internationell jämförelse, låga nivå som vi ser idag. Det är inte alls självklart i ljuset av en allt mer sammanlänkad europeisk elmarknad och en förväntad snabb ökning av elanvändningen. Idag ligger elanvändningen i Sverige på cirka 135 TWh. Regeringens mål är en produktion av minst 300 TWh 2045.

Även om övergången till eldrivna fordon har inletts så tar det tid att byta ut den fossila fordonsparken. Trots att mer än hälften av nybilsförsäljningen de senaste åren har bestått av laddbara fordon utgör de rena elbilarna bara 8,6 procent av personbilsflottan. Laddhybriderna står utgör 7,4 procent av bilarna som rullar på landets vägar.[16] Även med en fortsatt ökning av elbilarnas andel av nybilsförsäljningen kommer det att ta åtskilliga år innan elbilarna utgör mer än hälften av alla fordon.

Än större frågetecken finns när det gäller elektrifieringen av lastbilsflottan. Än så länge är bara 5,6 procent av lastbilarna eldrivna och då handlar det främst om relativt lätta ekipage.[17] Andelen eldrivna fordon av de nya fordonen är inte alls lika hög som för personbilarna. Av den promemoria som ligger som underlag för bedömningen framgår att takten i elektrifieringen bedöms som osäker, men att de fordon som inte drivs med el 2045 kommer att drivas med biobränslen[18]. Med tanke på kostnadsläget för dessa bränslen talar det för ökade kostnader för landsvägstransporter.

Det prognosen också missar är att det pågår mer strukturella förändringar av transportmönstren. Pandemin innebar förändringar av arbetslivet i form av mer

[15] ”Sveriges framtida befolkning 2026-2070”, SCB, Demografiska rapporter 2026:03.
[16] Enligt Trafikanalys ”Fordon 2025” fanns det i slutet av året 432709 rena elbilar och 373812 laddhybrider i trafik.
[17] Trafikanalys ”Fordon 2025” anger antalet eldrivna lastbilar till 35569 av drygt 600000 fordon.
[18] ”PM Nollutsläpp för inrikes transporter 2045 Resonemang om klimatmålet och tolkning av basprognos 2045”, Trafikverket, 5.3.2024.

hemarbete och fler digitala möten. Det märks tydligast inom flyget där resandet minskat kraftigt. Ändå räknar Trafikverket med en ökning av flygresandet med 51 procent mellan 2023 och 2045. Detta skulle krävas för att återhämta nedgången under de senaste åren och hamna på prognosen värde om en ökning av flygresorna med en procent mellan 2019 och 2045.

Det finns också tydliga tecken på att det har skett strukturella förändringar av bilresandet under de senaste årtiondena. Räknat per person har nämligen antalet körda mil med bil visat en svagt nedåtgående trend sedan 2005. Det året var trafikarbetet med personbil och person 6858 kilometer. 2019 var siffran 6564 kilometer och efter pandemin ligger den genomsnittliga körsträckan per person kvar på en lägre nivå (6332 kilometer 2024).[19] Motsvarande statistik för resandet med järnväg per person visar på en stadig ökning från 2000 fram till 2019, året före pandemin. Från 1151 kilometer per person och år ökade resandet på räls till 1677 kilometer. Efter en djup svacka under pandemin har resandet delvis återhämtat sig (1510 kilometer 2024).[20]

En tänkbar förklaring är att en växande andel av befolkningen bor i städer där tillgången till kollektivtrafik är förhållandevis god. Många kommuner har idag också målsättningar om att aktivt verka för att en större andel av resorna ska göras med andra färdmedel än med bil. (För närvarande kan Lund och Sundbyberg nämnas som exempel på urbana kommuner där man lyckats bryta trenden och minska bilanvändningen.) Det finns idag en hel del internationella exempel på vilka effekter en sådan politik på kommunal nivå kan ha. Det tydligast är kanske Paris, där en satsning på förändrad stads- och trafikplanering minskat antalet bilresor med 40 procent under de senaste tio åren.[21]

Enligt Trafikverkets prognos så är det trots allt resandet med järnväg som kommer att öka snabbast, men faktum är att prognosen innebär att ökningstakten kommer minska framöver. Mellan 2000 och 2019 ökade järnvägens transportarbete med 77 procent. Även om man inkluderar åren som påverkats av nedgången under pandemin blir ökningen 65 procent, betydligt snabbare än i Trafikverkets prognos.[22]

Sedan finns det ytterligare ett grundläggande problem med Trafikverkets framtidsbedömning. Med denna utveckling av resande och transporter på landsväg är vi långt ifrån att klara den nödvändiga klimatomställningen. Skillnaden mellan vägtrafikens och spårtrafikens klimatpåverkan är som sagt enormt stor. Den genomsnittliga bilresenärens utsläpp är cirka 70 gånger större än tågresenärens. En tung lastbil med släp orsakar 120 gånger högre utsläpp per ton jämfört med ett konventionellt godståg.[23]

---

[19] Statistiken hämtad från ”Trafikarbete på svenska vägar 1990-2025”, Trafikanalys.
[20] Statistiken hämtad från ”Transportarbete i Sverige 2000-2024”, Trafikanalys.
[21] ”The cycling revolution in Paris continues: Bicycle use now exceeds car use”, El Pais, 24.4.2024.
[22] Data har hämtats från Trafikverkets statistikserier ”Bantrafik” och ”Transportarbete”.
[23] ”Transporternas energi och klimateffektivitet”, Trafikanalys, Rapport 2022:1. Utsläppen per person och kilometer anges till 0,002 Kg CO2eq för tåget och 0,145 för bilen. Utsläppen per tonkilometer för en tung lastbil med släp anges till 35 gram. Motsvarande siffra för tåget är 0,29 gram.

4. Kapacitetsproblem och underhållsskuld för järnvägen i norra Sverige

Det svenska järnvägsnätet är sett till landets folkmängd mycket omfattande. Enligt Trafikverket finns totalt 15769 kilometer järnväg i Sverige[24]. 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 Norrbotniabanan når fram till Robertsfors. Detta är ett tecken på den potential som järnvägen har även i den glesast befolkade delen av landet.

Resandet på räls har ökat kraftigt under de senaste årtiondena. Mellan 1995 och 2019, året innan pandemin förändrade resvanorna, ökade resandet med 119 procent. Godstransporterna har legat på en tämligen stabil nivå under tidsperioden. Den starka ökningen av persontrafiken har ändå inneburit att belastningen på järnvägsnätet har ökat. När samtidigt investeringar i underhåll och utbyggnad av järnvägsnätet inte har skett i samma takt har punktligheten försämrats under senare år. 2025 kom 86,9 procent av tågen fram högst fem minuter försenade. 2015 var siffran 90 procent och Trafikverkets mål är att 95 procent av tågen ska komma fram högst fem minuter efter den angivna tiden i tidtabellen.

Vi har också sett exempel på större störningar, exempelvis de urspårningar på Malmbanan som vintern 2023 stoppade trafiken under mer än två månader, vilket ledde till förlorade intäkter på många miljarder för bland annat LKAB.[25]

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 utrymmet på spåren helt enkelt inte räcker till. Även när Norrbotniabanan är färdig upp till Skellefteå väntas medelstora kapacitetsproblem på sträckan mellan Bastuträsk och Hällnäs. Detsamma gäller för hela Malmbanan. Dessutom väntas det också bli trångt på spåren längre ned längs Norrlandskusten (Härnösand – Sundsvall och Gnarp-Söderhamn).[26]

Norra Sverige är en del av landet där det har skett särskilt stora förändringar av järnvägstrafiken. Innan Botniabanan fanns på plats var det svårt att ta sig fram med tåg i den norra halvan av landet. Norrtågs satsning på regional tågtrafik har inneburit en stor förändring. Idag finns ett nät med persontrafik med Kiruna, Haparanda, Sundsvall och Storlien som hörnpunkter. Resandet har ökat succesivt och uppgick 2025 till 1,6 miljoner resor.

---

[24] ”Bantrafik 2024”, Trafikanalys.
[25] ”Urspårningar på Malmbanan har kostat Sverige miljarder – upprustning dröjer trots larm”, Arbetet, 30.10.2025.

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

Men från detta utgångsläge siktar Norrtåg på en fortsatt kraftig expansion av trafik och resande. I den framtidsvision fram till 2040 som företaget presenterat beräknas resandet öka till minst 3,5 miljoner resor årligen. Men det finns också förutsättningar för en ännu större ökning av resandet, enligt bedömningarna i rapporten. Det finns även planer på en utökning av trafiken på nya sträckor, bland annat på tvärbanan genom Västerbotten till Lycksele och Storuman.[27] Ett viktigt steg för att förverkliga visionen har tagits i och med att Norrtåg i början av 2026 beställt 20 nya fordon för 3,8 miljarder. De nya fordonen ska både ersätta äldre fordon och skapa förutsättningar för en utökad trafik.[28]

Detta ger nya förutsättningar även för Inlandsbanan. 2040 är det möjligt att banan i Gällivare, Storuman och Östersund ansluter till ett nät med en omfattande regional tågtrafik, med restider som är betydligt kortare än för resor med bil. Detta är förstås en utveckling som skulle vara gynnsam för persontrafik på Inlandsbanan.

När det gäller godstransporter så förtjänar det att påpekas att Malmbanan är den järnvägssträcka i Sverige där den största mängden gods transporteras. Under 2025 uppgick malmtransporterna till 28,6 miljoner ton. Det motsvarar 41 procent av den totala godsvikten som transporterades på järnväg[29]. Det är också betydande mängder gods som transporteras mellan södra och norra Norge som går längs denna del av järnvägsnätet.

5. Inlandsbanan från nedgång till nytändning

Skälen till att Inlandsbanan aldrig utvecklats på det sätt man en gång hoppades är förstås flera. Mest avgörande är ändå motoriseringen av landsvägstrafiken, som tog riktig fart efter kriget – och i tid ganska nära inpå Inlandsbanans färdigställande 1937. Bygget av Inlandsbanan var inte heller, likt stambanorna, ett sammanhållet projekt med enhetlig banstandard och höga krav på banans bärighet och annat. Tvärtom hade delar av vad som skulle bli till Inlandsbanan – främst i söder – inte så lite karaktär av lapptäcke, där lokala provinsbanor hakade i varandra.

Bristande politisk vilja att satsa på Inlandsbanan under den svenska järnvägens långa nedgångslöpa (ca 1950-85) försatte så banan i utförslöpa, där kostnaderna för att åtgärda det – längs stora delar – alltmer långtgående förfallet med tiden blev ett politiskt argument för att driva banan i sin helhet över stupkanten.

Statens beslut att upphöra med den reguljära persontrafiken längs Inlandsbanan 1991 blev vändpunkten. Nu ställdes allt på sin spets. Riksdagen hade några år tidigare, 1988, gett klartecken till fortsatt persontrafik, men med den ekonomiska krisen i början av

[27] ”Vart är vi på väg? Norrtåg 2040 En tågvision”, Norrtåg, 2024.
[28] ”Historisk satsning i norra Sverige – Norrtåg upphandlar nya regionaltåg för 3,8 miljarder”, pressmeddelande från Norrtåg, 25.02.2026.
[29] ”Järnvägstransporter 2025 Kvartal 4”, Trafikanalys. Statistiken för Malmbanan innehåller bara uppgifter om LKAB:s transporter. Uppgiften för Kaunis Irons transporter har hämtats från bolagets bokslutskommuniké.

nittiotalet inledde regeringen en storstädning bland statens utgifter. Persontrafik på Inlandsbanan sågs inte som prioriterat, i tidens anda beskrev 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 tvärbanor ut till stomnätet.

Att det gick prestige i Inlandsbanans öde visade med all önskvärdhet debatten som följde på regeringsbeslutet 1991. De två 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", som Bengt Sandhammar syrligt noterar i boken *Inlandsbanan* (DAUS, 2014).[30]

Tack vare riksdagens ingripande genomfördes inte regeringsbeslutet omedelbart. Turisttrafiken sommartid gavs tillfällig respit, och en process vidtog med att hitta alternativa huvudmän än staten (i form av Banverket och SJ) till både bandriften och persontrafiken. Samtidigt hade ett regionalt motstånd i inlandssverige börjat växa mot vad som uppfattades som en tondöv statlig politik, som varken såg eller erkände glesbygdens behov. Inlandsbanans öde blev en symbolfråga.

I december 1992 beslöt så riksdagen att ge kommunerna längs Inlandsbanan nyttjanderätten till banan. Året därpå bildade 15 av dessa kommuner – genom samarbetsorganet *Inlandskommunerna Ekonomisk Förening* (IEF) – bolaget *Inlandsbanan AB*, som sedan dess ansvarat för banans drift och underhåll.[31] För turisttrafiken bildades *Inlandståg AB*. Med de nya huvudmännen skulle långsiktigheten i allt som rör Inlandsbanan garanteras, man ville bort från en situation länge stångad mellan provisoriska lösningar, akuta hot och nödaktioner.

Det nya huvudmannaskapet 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 skedde även förstärkningar längs 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 speglar en tro på Inlandsbanan (varav vissa nämns på andra håll i rapporten).

Men under de 35 år som gått från 1991 års absoluta nollpunkt och fram till upprustningsbeskedet 2026 har det likafullt saknats garantier för Inlandsbanans långsiktiga överlevnad som en sammanhållen baninfrastruktur. För att bara inte tala om

[30] 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.

[31] 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.

möjligheter att kunna utveckla de oerhörda potentialer Inlandsbanan öppnar i klimatomställningen.

I kommunerna längs med Inlandsbanan har ofta funnits en trängande önskan att få till stånd förbättringar och utveckling. Fast vad som hittills bromsat mer långtgående satsningar på såväl gods- som persontrafik är att de statliga medlen för banans underhåll under 2000-talet knappt ens möjliggjort att upprätthålla banans befintliga låga standard, än mindre de upprustningar som krävs för att till fullo kunna utveckla banans potentialer.

Därför kunde upprustningsbeskedet knappast komma mer lägligt, då tongångarna ännu för bara ett par år sedan handlade om att banan var i så uselt skick att en total nedläggning återigen riskerade stå för dörren.

6. Tankar kring Trafikverkets utredning om en upprustad inlandsbana

Trafikverket har vid flera tillfällen utrett en upprustning av Inlandsbanan. Den senaste utredningen gjordes alltså 2021 och utgår från en total upprustning av banan från Mora till Gällivare.[32] Dagens räls ska som redan nämnts ersättas med helsvetsad räl och betonslipers. Standarden höjs så att det går att köra persontåg i 140 kilometer i timmen och godståg i 100 kilometer i timmen. Största tillåtna axeltryck blir 25 ton, vilket är klart högre än de 20-22,5 som gäller idag. Befintliga mötesspår förlängs och nya mötesspår läggs till. Plankorsningar byggs om och det byggs renstängsel och viltpassager. Slutligen ingår också en övergång till signalsystemet ERTMS i den upprustning som utredningen tittar på.

Totalkostnaden för upprustningen blir enligt utredning 14,3 miljarder kronor i 2019 års penningvärde. Enligt utredningen ger en upprustning vissa positiva samhällsekonomiska effekter, men de motsvarar långt ifrån kostnaderna för investeringen. Slutresultatet blir ett negativt nuvärde på 17,4 miljarder under den 60 åriga tidsperiod som är utredningens tidsram.

Att göra en fullständig granskning av utredningen går utöver ambitionerna med denna rapport, men det går i alla fall att påpeka några uppenbara svagheter i Trafikverkets utredning.

- Rapporten utgår från den nuvarande resande (26 000 resor per år) och gör sedan en schablonmässig uppräkning med 1,87 procent. Detta fångar inte alls den potential för ett ökat resande som följer med en upprustad bana med reguljär persontrafik. En indikation av potentialen ges av resandet mellan Umeå och Lycksele under de år Norrtåg körde denna trafik. Där reste som mest 72000 personer (2019). Då var hastigheten på sträckan Hällnäs-Lycksele låg. Enligt

[32] ”Inlandsbanan, genomgående spårbyte, UA2”, Trafikverket, ärendenummer TRV 2018/131550, 19.5.2021.

utredningen blir biljettintäkterna 3,66 miljoner kronor. Enligt Inlandsbanan ABs årsredovisning för 2024 var intäkterna från resor det året 19,9 miljoner kronor.[33]

- För godstrafiken räknar rapporten med en årlig ökning med 1,8 procent. Även utan en mer omfattande upprustning har godstrafiken på Inlandsbanan ökat snabbt efter pandemin från 41,3 miljoner bruttotonkilometer 2021 till 98,6 bruttotonkilometer 2024. Intäkterna från godstransporter uppgick 2024 till 84,7 miljoner kronor. Som vi visar i kommande kapitel finns det givetvis en betydande potential för ökande godsvolymer om banan rustas upp.
- I och med att Trafikverket utgår från små ökningar av resande och godstransporter blir också de samhällsekonomiska vinsterna i form av minskade klimatutsläpp små. En relevant punkt när det gäller koldioxidutsläppen är förstås att själva investeringen orsakar utsläpp. Enligt rapporten handlar det om strax under 500 000 ton. Som vi visat i ett föregående kapitel är skillnaden i utsläpp mellan vägtrafik och spårtrafik mycket stor. Även med en liten överflyttning av personer och gods kommer investeringen att tjänas in.

Att göra långsiktiga prognoser för framtida trafik i en snabbt föränderlig värld, där inte minst klimatomställningen ställer nya krav på transportsystemet är naturligtvis svårt. Men vi kan konstatera att Trafikverkets sätt att räkna bygger på ett extremt statiskt synsätt. Det bortser helt från de strukturella förskjutningar i resvanor som har skett under de senaste årtiondena, vilka vi har beskrivit i tidigare kapitel. Beräkningarna väger heller inte in att klimatomställningen kommer att ställa krav på större förändringar av resmönster i riktning mot mer spårtrafik. I och med att transporterna ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter tillkommer också en ekonomisk mekanism som med tilltagande styrka kommer att verka både för att gynna en övergång till eldrift och för att snarare välja tåget än att resa med de fossildrivna bilar som under de närmaste årtiondena kommer att utgöra en betydande del av fordonsflottan.[34]

7. Vilka möjligheter öppnar upprustningen av Inlandsbanan?

Så här långt har vi visat att en överföring av resande och transporter från väg och andra transportslag till järnväg är helt avgörande för att vi ska klara klimatomställningen – och bryta våra fossilberoenden. Det är nu hög tid att titta på Inlandsbanan ur detta perspektiv – såväl som andra. I de följande kapitlen tänker vi visa på vilka närmare potentialer – vid sidan av de rent militära – som upprustningen av Inlandsbanan med tvärbanor öppnar, nämligen:

(1) Att bidra till rättvisa förutsättningar i klimatomställningen även i glesbygdssverige.

(2) Inlandsbanan potential som stragisk järnvägskorridor och en parallell baninfrastruktur genom norra Sverige:

[33] Uppgiften är hämtad från Inlandsbanan ABs årsredovisning för 2024.
[34] ”Vad är utsläppshandel?”, Naturvårdsverkets hemsida.

- Om banans möjligheter som omledningsbana och för att begränsa flaskhalsproblem på det övriga järnvägsnätet.

- Om potentialerna att flytta över tung trafik från E45 till Inlandsbanan.

- Dessutom om banans redan omnämnda försvarsstrategiska roll.

Klimaträttvise-argumenten för en upprustad Inlandsbanan leder oss senare vidare till banans konkreta möjligheter för persontrafiken:

(3) Om potentialerna för regional tågpendling.

(4) Om möjligheterna för reguljär fjärrtrafik med persontåg, inklusive nattågstrafik.

8. Inlandsbanan som rättvisefråga i klimatomställningen

Inte så sällan talas det om hur en storstadsnorm skapar ojämlika villkor mellan stad och land. För även om våra politiska beslutsfattare i allmänhet säger sig värna om att hela landet ska leva, finns åtminstone på de allmänna kommunikationernas och inte minst järnvägens område en påfallande ihålig klang i appellen.

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

I inlandssverige pyr ofta missnöje och vanmakt grundat i en känsla av att samhällets politik försvårar tillvaron på landsorten, och inte minst klimatomställningen skapar konfliktytor. Ett närmast övertydligt exempel är hur människor som bor nära inpå stora vindparker i glesbygdssverige kan känna sig överkörda – inte lyssnade på. De landskapsomdanande vindparkerna har sällan några uppenbara mervärden för dem som bor på platsen, de åtföljs tvärtom främst av upplevda nackdelar. Den ekonomiska kompensation som ges är ytterst liten (en blygsam bygdepeng från kraftbolaget, ett begränsat statsligt stöd finns också att söka). Arbetstillfällena som skapas i den lokala ekonomin är få och tillfälliga. Elkraften som produceras hamnar dessutom någon annanstans än i bygden (läs söderut) – och inte så sällan finns ägandet i utlandet.[35]

I klimatpolitiken har det funnits en tydlig tendens att rikta resurser och ekonomiska stöd mot dem som lever i städerna, inte minst höginkomsttagarna. De frikostiga subventioner på upp till 70.000 kr till elbilsköpare som länge fanns gynnade framförallt höginkomsttagare i storstäderna. Det vill säga, medborgare med tillräckligt god ekonomi för att kunna dra nytta av stödet, bosatta i de urbana regioner där samhället särskilt satsat på att bygga ut laddinfrastrukturen. Motsvarande riktade klimatomställningsstöd till landsortens befolkning har varit få, dock ska sägas att Tidöregeringen under våren 2026 infört ett landsbygdsinriktat elbilsstöd.

---

[35] Se även Björn Forsberg, 2025, "Lokalekonomiska brytpunkter – Kampen om ett grönt omställningsnarrativ", i Emil Sandström & Josefin Syssner (red), *Sätt ekonomin på plats – Lokal ekonomi i teori och praktik*, Dokument Press, Stockholm.

När det gäller kollektivtrafiksatsningar blir skillnaderna än mer slående. Försämringen av kollektivtrafiken i stora delar av glesbygdssverige, genom utglesad turtäthet och indragna linjer, visar när vi ser till den samlade bilden få tecken på att vända. Stora delar av glesbygds- och inlandssverige befinner sig i ett slags kollektivtrafikskugga, där kollektivtrafik i den mån den existerar, går så glest eller på så udda tider att den för det stora flertalet inte utgör ett realistiskt alternativ till bilen. Ett vanligt mönster är att tidtabellslagda linjeturer efterhand omvandlas till renodlade skolskjutsar – och där i slutändan kanske inga andra passagerare än skolbarn tillåts. För att ta ett talande exempel så beslöt Skellefteå kommun – som med sina 6800 kvadratkilometer, vilket arealmässigt är större än hela Stockholms län, har en vida utspridd landsbygdsbefolkning – år 2019 att lyfta ut ett flertal landsbygdslinjer ur ordinarie linjetrafik, och utan närmare motivering förbjuda andra passagerare än skolbarn från att fortsättningsvis nyttja busstrafiken; trots att turerna fortsatte gå likt tidigare. I ett slag omöjliggjordes för många boende ute i kommunens småsamhällen att arbetspendla med buss. Samtidigt med detta beslut gjorde Skellefteå kommun historiskt stora satsningar på kollektivtrafiken för invånarna i centralorten, och åberopade också dessa "gröna investeringar" i ett varumärkesbyggande som handlade om kommunen som stående i framkant i den gröna omställningen.

Inlandet och landsbygden i stort förväntas kort sagt 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.

Faran är att legitimiteten för klimatomställningen bland människor i glesbygdskommunerna undergrävs. Att skapa en klimatpolitik baserad på premissen att underlätta omställningen för alla svenskar oavsett boendeort har ingen universallösning. Här krävs en bred palett av insatser – styrmedel, resurser, strategiska satsningar – och ytterst ett genuint engagemang av politiker och myndigheter nationellt att åstadkomma jämlika möjligheter över landet.

Med detta sagt så finns nu förutsättningar att med upprustningen av Inlandsbanan och dess tvärbanor – ifall perspektivet breddas från enbart militära överväganden – sända en tydlig signal från statsmakterna att man inte glömt inlandssverige i klimatomställningen. En utökad satsning på spårbunden kollektivtrafik skulle bland mycket annat öppna för ett minskat bilberoende vid arbetspendling (vilket vi återkommer till), ett avgörande viktigt steg i klimatomställningen. Därtill till en samhällskostnad som när den ställs mot miljardrullningen på infrastrukturer söderöver (se nedan) snarast framstår som felräkningspengar.

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

9. Tillgänglighet före fartvind

Låt oss utveckla och konkretisera resonemanget om den urbana normen med en minst sagt belysande jämförelse:

Under åratal kretsade visionerna i svensk järnvägspolitik nästan blott och enbart kring projektet Höghastighetsbana mellan landets tre storstadsregioner. Detta fram tills att Tidöregeringen drog i bromsen hösten 2022 och förklarade projektet stoppat. Som motiv anfördes främst den skenande kostnadskalkylen, men bakom kulisserna kunde även anas en misstro mot större järnvägssatsningar i största allmänhet.[36]

Höghastighetsbanan var en storstadssatsning. Detsamma får nog sägas om mycket av den svenska järnvägspolitiken under senare decennier, där de stora nyinvesteringarna framförallt handlat om att korta restider och öka kapaciteten mellan och inom landets urbana regioner. (Som en följd har många av våra mindre och halvstora städer fått se sina järnvägsstationer i stadskärnan igenbommade och ersatta av ett ogästvänligt snålblåsigt ”resecentrum” i betong och korrugerad plåt en bra bit utanför stan, och där många av tågen dessutom bara blåser förbi. Ett typiskt exempel på en sådan utveckling har drabbat flera av städerna längs Västkustbanan mellan Göteborg och Malmö.) En spegling av hur våra gemensamma samhällsresurser allt mer och mest av allt läggs på satsningar för att serva landets storstadsregioner. En politik som tippar järnvägssverige över ända, hit. Med negativa följder på så många plan för hela vårt land.

Höghastighetsbanan kostnadsberäknades av Trafikverket till 325 miljarder kronor, vilket ändå ganska allmänt ansågs vara en orealistiskt optimistisk kalkyl (bland annat mot bakgrund av de kostnadsskenande faktorer som brukar följa vid järnvägssatsningar i tätbebygda urbana stråk).

Även om det större projektet att binda samman landets storstadsregioner med en höghastighetsbana för transporter i 250 km/h för tillfället lagts i malpåse, gäller detta inte två av projektets högst levande avknoppningar – nämligen Ostlänken Södertälje–Linköping och höghastighetsbanan Göteborg–Borås.

Som vi redan uppmärksammat har Trafikverket räknat på kostnaden för att rusta upp Inlandsbanan, sträckan Mora till Gällivare, från dagens hårt nedgångna baninfrastruktur till så kallad normalstandard, för att möjliggöra avsevärt mer och tyngre godstrafik än idag, och för persontrafik i 140 km/h längs hela sträckan.

14,3 miljarder kronor.

För 103 mil strängt taget ny järnväg, ifall man ser till skicket på den befintliga. Lägg summan på minnet.

Inlandssverige kan tyckas glest befolkat, men en grov uppskattning visar att det längs Inlandsbanans upptagningsområde, kommunerna längs med och i nära anslutning till

[36] Höghastighetslänken Stockholm–Göteborg–Malmö kostnadsberäknades till 325 miljarder, men med kunskap om vart det brukar barka i infrastruktursammanhang skulle slutnotan sannolikt landa på åtminstone det dubbla. Att höghastighetståg som färdas i 250–300 km/h som tumregel förbrukar ungefär dubbla energimängden mot för konventionella passagerartåg är så klart inte heller detta oproblematiskt.

banan, bor cirka 320,000 människor. Ungefär som folkmängden i Eskilstuna, Södertälje och Borås sammantagna – samtliga på topplistan över Sveriges 20 största kommuner.

Borås, ja. I augusti 2024 togs beslutet att bygga en ny dubbelspårig höghastighetslänk mellan Göteborg och Borås. Banlängden är 6,6 mil och kostnaden beräknas till 57 miljarder, där större delen av summan tas ur statskassan.[37] Det gör enligt tidningen Filter banan till den dyraste inte bara i Sverige utan i hela Europa någonsin, sett till kilometerkostnaden: nästan 900 miljoner kronor per kilometer.[38]

Sätts summan i belysning så överstiger den mer än fyrfalt kostnaden för att modernisera och sätta Inlandsbanan från Mora och norrut i ett funktionellt skick. Faktum är att samhället för kostnaden av ynka 1,6 mil ny järnväg mellan Göteborg och Borås kan rusta upp Inlandsbanan från Mora till Gällivare, 103 mil, från undermåligaste tänkbara standard till fullt funktionell.

Detta inskärper åter vår poäng. Beroende på var människor är skrivna, deras landsända, värderas de med högst olika måttstockar i klimatomställningen. Våra gemensamma medel för järnvägsinvesteringar har länge med närmast ensamrätt getts till storstäderna, storstadsborna. Medan det Sverige som befinner sig i utkanten sällan kan räkna med samhällets stöd … ens när det handlar om i sammanhanget småpengar.

När det kommer till storstadssatsningar som höghastighetsbanan Göteborg–Borås eller den 16 mil långa Ostlänken från Södertälje till Linköping, där bygget nu pågår för fullt, värderas som sagt intjänade minuter mycket högt i de samhällsekonomiska kalkylerna. Vilket med förlov sagt kan te sig ganska underligt, då restiderna med tåg redan i nuläget får beskrivas som högst rimliga. Den skisserade höghastighetsbanan Stockholm–Göteborg via Jönköping skulle till lågt räknat en kostnad av 250 miljarder korta restiden mellan landets två största städer från idag tre timmar – till två.

Obestridligen en tidsvinst, men värdet av den kan ändå diskuteras. Restiden med snabbtåg mellan Stockholm och Göteborg är redan idag starkt konkurrenskraftig jämfört med flyget och landsvägen. Ställ så detta mot hur stora delar av Sverige samtidigt ligger i mer eller mindre skarp järnvägsskugga, och rimligen skulle vara långt mer betjänta av rejäla järnvägsinvesteringar. Problemet gäller alltså inte bara boende längs med Inlandsbanan. Även sydöstra Sverige är starkt eftersatt vad gäller järnvägsinfrastrukturerna, och norröver kan nämnas hur Skellefteå med 75.000 invånare liksom Piteå med 42.000 invånare fullkomligt saknar persontrafik med tåg. Den beslutade Norbotniabanan kommer åtgärda detta, men i bästa fall först år 2040.

Kort sagt väcks den kritiska frågan om samhällets prioritering av infrastrukturmedlen:

Ska hela landet leva – eller bara storstadsregionerna?

[37] DN 23, 30 aug 2024
[38] Filter Sept 2024 s99

10. Inlandsbanan som strategisk järnvägskorridor

Trafikverket räknar som redan konstaterats med att trängseln på spåren kommer att öka framöver.[39] Detta redan i ett läge utan driftsstörningar till följd av incidenter. Dessvärre har antalet tillbud som orsakar varaktiga trafikstörningar ökat oroväckande under senare år, framförallt på Malmbanan och längs stambanan mellan Boden-Bastuträsk, men även på Ådalsbanan längre söderut. Några exempel bland andra är de två omfattande störningarna på Malmbanan vintern 2023-24, efter urspårningar, som stoppade trafiken i ungefär två månader, liksom stoppen för tågtrafiken genom Mellannorrland sedan banvallar raserats efter ihållande skyfall hösten 2025. De direkt utlösande orsakerna har varit av varierande slag, men den större bilden visar på den stora underhållsskulden, liksom på kapacitetsbrister i baninfrastrukturen. Den länge efterlysta satsningen på dubbelspår längs Malmbanan har inte vunnit gehör hos regeringen, och konsekvenserna blir därefter när trafik på det befintliga enkelspåret ibland lamslagits i veckor eller rent av månader i streck. Inte minst innebär det ett avbräck i statskassan när LKAB:s malmtransporter ut på världsmarknaden bromsas upp. Kapacitetsbegränsningarna på befintlig spårinfrastruktur har även ställt till det för Stegras satsning på grönt stål i Boden, som istället för att hämta råvara från malmfälten tvingas importera denna från andra sidan jordklotet – Brasilien (liksom även Kanada).

Även i ett scenario där samhället väljer att inte i någon större utsträckning flytta över tunga transporter från väg till järnväg kommer trafiken på Botniabanan och norra Stambanan att slå i kapacitetstaket. Men om klimatomställningen ska ha några utsikter att lyckas kommer som sagt dessutom en omfattande överflyttning av transporter från väg till spår krävas.

Vad har då detta med Inlandsbanan att göra? En hel del. Flaskhalsar, kapacitetsbrister och återkommande allvarliga störningar visar om något på behovet av omledningsspår och alternativa korridorer för godstrafiken. Inlandsbanan är i princip en parallell baninfrastruktur till de nordliga stambanorna genom landets norra delar och skulle om förutsättningarna skapas kunna bli en robust alternativ järnvägskorridor för såväl regional, nationell som gränsöverskridande godstrafik.

Med den nu beslutade upprustningen av Inlandsbanan i sin helhet kommer denna, så länge inte Försvarsmaktens intressen ställs i vägen, kunna öppna en avlastande korridor för godstransporter mellan norra och södra Sverige. För att bara ge ett konkret exempel på möjligheterna så går redan idag transporter av fisk med järnväg från Nordnorge till Osloområdet genom Sverige. Inlandsbanan erbjuder här en kortare väg för dessa transporter.

Vid urspårningar eller andra skador på Stambanan, Malmbanan söder om Gällivare liksom Botniabanan ges därtill radikalt förbättrade möjligheter till omledning av trafiken. Redan i nuläget har Inlandsbanan, trots dess usla skick, vid återkommande

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

tillfällen använts som omledningsspår, dock endast för lättare godstrafik i mycket låga hastigheter (max 40 km/h längs sträckan Gällivare-Arvidsjaur). Trafikverket 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 längs Norra stambanan mellan Vännäs och Boden.[40]

Vi återkommer till potentialerna för godstrafiken, och om möjligheterna att överflytta tunga varutransporter längs den i stort sett parallellt gående väg E45 till Inlandsbanan.

11. Försvars- och beredskapsmotiv

Nato och den svenska Försvarsmakten har från ett annat håll identifierat flaskhalsar och underhållsbrister längs Malmbanan och Norra stambanan som en påtagligt begränsande faktor för trupptransporter och dylikt vid ett krigstillstånd.

Sedan Sverige gick med i Nato 2024 kom även Inlandsbanan att hamna i fokus. Både Nato och det svenska försvaret framhåller den strategiskt viktiga funktion Inlandsbanan med tvärbanor skulle kunna få, såväl i den större Natokontexten som för det svenska totalförsvaret. Och det är alltså försvarets önskemål om en samlad upprustningsinsats som lett fram till att upprustningen av Inlandsbanan på hisnande kort tid gått från en politisk icke-fråga till konkret beslut.

Mer konkret har Natoalliansen pekat ut Inlandsbanan som en potentiellt strategiskt viktig bankorridor från söder till norr genom landet, och för trupptransporter från Norge till Finland via Sverige.

Kort sagt betraktar man alltså Inlandsbanan som en sammanhållen infrastruktur, och ser det därför som en given utgångspunkt att upprustningsinsatsen även behöver omfatta den sydliga delen Kristinehamn-Mora, som ju annars i andra sammanhang oftast fallit ur diskussionen. I en rapport från Trafikverket 2024 heter det om Försvarsmaktens anspråk:

> "Inlandsbanans originalsträckning, med tillhörande tvär- och bibanor … är en fundamental förutsättning för Försvarsmakten och dess allierades operativa transportbehov […] Ur ett försvarsperspektiv bör Försvarsmakten ges ett större och tydligare inflytande över Inlandsbanans infrastrukturutveckling."[41]

Värt att upprepa är alltså även att Försvarsmakten framhåller Inlandsbanans "låga teknikgrad" som en av dess stora fördelar, dvs att den inte så särskilt högteknologiska baninfrastrukturen ger en större resiliens mot störningar i orostider. Man drar här även paralleller till den ukrainska järnvägen, som visat sig förvånansvärt motståndskraftig under det ryska anfallskriget, och där en förklaring som ofta ges rör just dess ganska enkla teknologiska standard, med vanliga tågset (inga fancy höghastighetståg!), en

40 ”Inlandsbanans funktion i transportsystemet”, Trafikverket, Rapport, 2020:121.
41 Trafikverket 2024 *Förutsättningar och åtgärder för ett förändrat avtalspartsförhållande mellan staten och Inlandsbanan AB*, Rapport

lyckosam kombination av både diesel- och eldrift, och en relativ frånvaro av högteknologiska systemlösningar.

Utredningar om att rusta upp Inlandsbanan har som sagt byggt på förutsättningen om att även installera det moderna ERTMS-signalsystemet. Frågan kan ställas ifall detta system, som visat sig ganska störningsbenäget på inte minst Botniabanan, är förenligt med Försvarsmaktens tankegångar.

12. Potentialer för godstrafik

Timmer är en av de råvaror som transporteras i störst volymer. 2024 uppgick transporterna av rundvirke till drygt 6 miljarder tonkilometer. Nära hälften vardera transporterades med lastbil respektive tåg och en mindre del fraktades med fartyg.[42]

Redan idag går betydande virkestransporter längs Inlandsbanan längs Inlandsbanan. Inlandståg transporterar rundvirke från terminalerna i Hissmofors och Sikås. Hector Rail och Green Cargo har virkestransporter från Sveg, Hoting och Storuman.[43] Under 2024 öppnades en ny terminal i Överhogdal.

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.[44] 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 och därför är särskilt lämpade för transport med tåg.

Med en upprustad bana förbättras järnvägens konkurrenskraft gentemot vägtransporterna. Om mötesspåren förlängs går det att köra med längre tåg. En upprustning innebär också att hastigheten på banan kan höjas rejält. Idag är hastighetsgränsen för godstransporter 40 kilometer i timmen mellan Gällivare och Arvidsjaur och 40-50 kilometer i timmen på sträckan Brunflo till Sveg.[45]

Redan idag är godstransporterna längs Inlandsbanan ansenliga. Så här har utvecklingen sett ut under de senaste åren.

[42] Uppgiften hämtad från Skogsindustriernas hemsida.
[43] Uppgifter från telefonsamtal med André Eiremo, produktionschef Inlandståg.
[44] ”Transportsystemet Inlandsbanan”, Skogforsk, Arbetsrapport 902-2016.
[45] Uppgifter från telefonsamtal med André Eiremo, produktionschef Inlandståg.

Godstransporter längs Inlandsbanan (miljoner bruttotonkilometer)

2019 34,3

2020 37,1

2021 41,3

2022 73,3

2023 60,1

2024 98,6

2025 100,6

Källa: Inlandsbanan ABs årsredovisningar och mejlsvar från Inlandsbanan AB.

Att flytta över timmertransporter från landsväg till järnväg ger stora miljömässiga och samhällsekonomiska vinster. Ett fullastat timmertåg kan ersätta 30 timmerbilar. Idag betalar vägtrafiken inte sina samhällsekonomiska kostnader. Det visar de årliga beräkningar som myndigheten Trafikanalys gör.[46] För transporter på landsbygden är de samhällsekonomiska kostnaderna som inte inkluderas i kostnaderna för tunga lastbilstransporter 20 öre per tonkilometer. Man kan säga att detta utgör en subvention av vägtrafiken. För timmertransporter från Norrlands inland rör det sig om betydande belopp. För en transport från Vilhelmina till SCAs kartongfabrik i Obbola handlar det om nära 1500 kronor per resa enkel väg. Skulle vägtransporterna i större utsträckning än idag betala sina verkliga kostnader skulle definitivt fler transporter att flyttas över till spår.

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.

Järnvägen på den norska sidan av gränsen går inte längre norrut än till Bodö. Detta gör att gods som ska transporteras med järnväg mellan norra och södra Norge måste passera genom Sverige. Idag får tågen ta en lång omväg. En fungerande Inlandsbana skulle korta vägen rejält. Det handlar betydande transportvolymer. Under 2025 gick drygt 800 tåg i vardera riktningen mellan den nordliga gränsstationen Björnefjell och de båda gränsstationerna i Kornsjö respektive Charlottenberg i Värmland.[47]

---

[46] ”Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2025”, Trafikanalys, Rapport 2026:3.

[47] Den exakta siffran 1648 tåg i båda riktningarna. Denna siffra inkluderar inte tåg som har kopplats om vid exempelvis stationen i Hallsberg för vidare färd mot en destination i Norge. Uppgifterna har lämnats av Anders Broberg, enhetschef statistik, Trafikverket.

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.[48] Även en begränsad överflyttning av gods till Inlandsbanan skulle innebära en kraftig ökning av trafiken, med tanke på att godstransporterna på banan 2024 var knappt 100 miljoner tonkilometer.

Det är Försvarsmaktens behov som gett de avgörande argumenten för beslutet att satsa på en upprustning av banan. Rimligen kommer det att innebära att banan i framtiden kommer att nyttjas för transportbehov av detta slag.

Längs banan finns flera gruvprojekt som kommit en bit på väg mot att en gruva öppnas. Aura Energy har lämnat in en ansökan om en gruva för bland annat vanadin och uran i Bergs kommun. Bluelake Minerals har tre bearbetningskoncessioner för en nickel-kobolt-järnmalmgruva söder om Tärnaby. I Kallak mellan Jokkmokk och fjällvärlden arbetar bolaget Beowulf Mining med en ansökan om miljötillstånd för en järnmalmsgruva. Företaget välkomnade beskedet om en upprustning av Inlandsbanan.[49] Det är naturligtvis långt ifrån säkert att något av dessa projekt kommer att leda till att en gruva verkligen startas, men redan en ny gruva skulle leda till omfattande godsvolymer som rimligen måste transporteras på järnväg.

13. Potentialen för regional pendling

På flera stråk längs Inlandsbanans sträckning är pendlingstrafiken (arbetspendling och skolskjutsar) längs med parallellt gående landsväg, oftast väg E45, så pass omfattande att regionala pendlingsturer med rälsbuss, givet rätt förutsättningar, rimligen skulle bära sig. Enligt SCB så pendlade år 2024 på sträckorna:

Östersund-Berg 1027 personer (båda riktningarna)

Östersund-Strömsund 480 personer

Mora-Orsa 1581 personer

Källa: SCB, 2024, BAS-statistik (Befolkningens ArbetsmarknadsStatus)

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

Runt om i Sverige har sedan 1990-talet regional tågpendlingstrafik sett en storartad uppgång. I vissa fall längs helt nya banstråk, som Botniabanan, i andra genom att man återupptagit regional persontrafik längs linjer som kanske länge enbart trafikerats av fjärrtåg – alternativt ingen persontrafik alls. Även om de kommersiella förutsättningarna kan variera beroende på befolkningsunderlag och annat är ändå en allmän erfarenhet att trafikansvariga myndigheter tenderar underskatta marknaden för tågpendling. Kort sagt. Finns rimligt attraktiva möjligheter att tågpendla föredrar en stor andel arbetspendlare detta före alternativen bil eller landsvägsbuss. Överflyttningen av

[48] ”Inlandsbanans funktion i transportsystemet” Rapport, Trafikverket.
[49] ”Swedish Government Support for Strategic Infrastructure”, pressmeddelande från Beowulf Mining, 20.4.2026.

pendling till spår blir ofta överraskande stor när möjligheten uppstår. Framgångsrika regionala tågpendlingssatsningar finns även exempel på 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. Ett exempel. Enligt SCB arbetspendlade år 2024 lite drygt 230 personer mellan 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.

Så klart kan man även argumentera att satsningar på tågpendling ligger väl i linje med de gröna industrisatsningarna i norr, där en ganska stor del av arbetskraften ofta är inpendlande från andra kommuner.

Lägg så till detta dynamiska effekter 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 i flera led och 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 skulle redan i närtid kunnat vara relativt goda. 2019 inköpte Inlandståg 5 begagnade dieselmotorvagnar från Nederländerna, som byggdes om för att kunna trafikera Inlandsbanan. Efter många om och men sålde så Inlandsbanan AB de ombyggda rälsbussarna 2026 utan att de någonsin satts in i trafik. Vi har inte satt oss närmare in i skälen (det har inte heller varit helt enkelt att få återkoppling på frågor vi ställt till Inlandsbanan AB) men allt sammantaget råder ingen tvekan om att det blev till en usel affär. Med upprustningen av banan skapas som sagt potentiellt helt nya förutsättningar för tågpendling, så liknande dåliga affärer bör väl förhoppningsvis kunna undvikas i framtiden.

14. Potentialen för fjärrtrafik och turism

En upprustad Inlandsbana kommer att finnas i en kraftigt förändrad omgivning när det gäller järnvägstrafik.

I Gällivare ansluter Inlandsbanan till Malmbanan, där det numera finns anslutande regionaltrafik mellan Luleå och Kiruna. I Östersund finns både Norrtågs regionaltrafik mellan Storlien och Sundsvall och SJ:s direkttåg mellan Stockholm och Jämtland. Mora

trafikeras av Tåg i Bergslagens regionaltåg och av SJ:s direktförbindelse till Stockholm. I Kristinehamn stannar tågen som går på sträckan Stockholm-Oslo. De fyra punkterna där Inlandsbanan kopplas samman med väl fungerande trafik på det övriga järnvägsnätet ökar möjligheterna till mer långväga resor med järnväg.

Under de senaste åren har vi sett en nedrustning av nattågstrafiken mellan norra och södra Sverige. I april 2025 lades nattågen mellan Göteborg och Jämtland samt Göteborg–Umeå ned. Detta följdes ett år senare av att en att ett av de två nattågen till och från övre Norrlands drogs in. Norr om Boden finns det nu ingen nattågstrafik. Det är förstås en påtaglig försämring av möjligheterna till att resa mellan olika delar av landet på ett hållbart sätt.

Samtidigt har Trafikverket lagt grunden för en nysatsning på nattågstrafiken. 10 lok och 162 nattågsvagnar har beställts av det företaget Talgo. Leveransen är beräknad till 2030. Det finns också en option för ytterligare beställningar för att sätta in ytterligare fordon på sträckan Stockholm – Duved.

En nysatsning på nattågstrafiken skulle förstås öppna möjligheter till anslutande trafik från stationer längs Inlandsbanan. Det är också värt att påminna om att det långt in på 1980-talet kördes nattåg från stationer längs Inlandsbanan som kopplades samman med nattågen längs stambanan. Med en upprustad bana finns den möjligheten på nytt. Det skulle också ge ett rimligt alternativ till flygresor mellan Stockholm och mindre flygplatser i Norrlands inland, vilka är extremt energikrävande, utsläppsintensiva och kräver mycket stora subventioner. Stödet till den upphandlade flygtrafiken är 2025 222 miljoner kronor. Det ger en subvention per biljett på mellan 1342 och 3830 kronor[50]. Under 2025 beslutade också regeringen om en kraftig höjning av subventionerna till kommunala flygplatser.[51] Rimligen skulle satsning på nattågstrafik på Inlandsbanan inte bara vara miljömässigt bättre, utan också ett billigare alternativ.

Fjällturismen i Sverige är omfattande och växande. Enligt turismforskningsinstitutet Etour görs årligen fyra miljoner turistresor till fjällvärlden, de flesta med bil.[52] Snälltåget har under några år kört turisttrafik till fjälldestinationer längs inlandsbanan. I dagsläget går resan till Vemdalen via buss från Östersund. Med en upprustad Inlandsbana finns större möjligheter att nå platser i fjällvärlden med en kombination av tåg och buss. För turister från Syd- och Mellansverige kan tillgängligheten till fjälldestinationer som idag nästan bara går att nå via mycket långa bilresor förbättras.[53]

---

[50] ”Upphandling av flygtrafik från oktober 2027 Utredning inför beslut om allmän trafikplikt”, Trafikverket, publikationsnummer 2026:079.

[5151] ”Kraftigt ökad satsning på regionala flygplatser”, debattartikel i Dagens Industri, 15.9.2025. Enligt artikeln ska driftbidragen höjas från 210 till 528 miljoner kronor årligen.
Fjällturismen i Sverige är omfattande och växande. Enligt turismforskningsinstitutet Etour görs det årligen fyra miljoner semesterresor till fjällvärlden, de flesta resorna görs med bil.

[52] ”Dagens miljömål och framtidens fjällupplevelser – Iaktagelser av aktivitetsmönster, landskapsrelationer och kommunikationsformer”, Peter Fredman m fl, Etour Rapport 2016:3.

[53] Borgafjäll, Kittelfjäll, Ammarnäs och Arjeplogsfjällen är exempel på detta. Kåbdalis, som är en av de backar som öppnar tidigast på säsongen ligger vid Inlandsbanan.

Längs Inlandsbanan finns sedan länge en väl etablerad turisttrafik under sommarsäsongen. Med större kapacitet på banan och reguljär persontrafik ökar förstås också möjligheten till turistresor till området längs Inlandsbanan under en längre säsong.

15. Sammanfattning

Under lång tid har vägen till en upprustning av Inlandsbanan framstått som en lång och brant uppförsbacke, där det inte ens vid horisonten går att skymta en vändpunkt. En satsning på banan har gång på gång konkurrerats ut av andra projekt. Generellt har den politiska ambitionen till offensiva satsningar på järnvägen varit begränsad.

Nu har situationen förändrats i grunden. I och med Sveriges inträde i Nato har intresset för transportvägar genom Sverige ökat. Försvarsmakten har pekat ut Inlandsbanan som en av de prioriterade förbindelserna. I vårbudgeten 2026 kom beskedet att 30 miljarder ska satsas på infrastrukturprojekt av betydelse för den militära planeringen. Merparten ska gå till Inlandsbanan.

Det står klart att upprustningen omfattar hela banan, från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr. I övrigt är det i skrivande stund oklart vilka åtgärder som kommer att ingå och när arbetet kommer att inledas. Rimligen måste det handla om att öka bärigheten för att kunna möjliggöra fler tunga godstransporter. Det finns ett samband mellan högre bärighet och möjligheten att köra persontåg i högre hastighet. Det innebär rimligen att förutsättningarna för både utökad godstrafik och reguljär persontrafik kommer att förbättras rejält.

I den här rapporten har vi försökt visa på den potential som finns att nyttja banan för mycket mer än de syften som nu har lett fram till att det avsatts ekonomiska resurser för upprustning. Som vi visar finns det både stora godsflöden och ett underlag för både arbetspendling, långväga resor och turisttrafik längs banan.

Detta måste ses i ett större sammanhang. Klimatomställningen kommer att ställa stora krav på en förändring av hela trafiksystemet. Spårtrafik är utan konkurrens det transportmedel som ger de lägsta koldioxidutsläppen och använder minst energi. Eldrivna vägfordon orsakar mindre utsläpp än fossildrivna, men de är långt ifrån utsläppsfria. Detsamma gäller för de alternativa drivmedel som är tänkbara inom flygtrafiken. För att klara klimatomställningen av trafiken krävs det därför en betydande överföring av både gods och resenärer till spårtrafiken.

Utan att det har gjorts en medveten satsning på att rusta upp och öka kapaciteten på järnvägen har resandet med järnväg ökat rejält under de senaste årtiondena, samtidigt som vi ser en viss minskning av bilkörningen per person. Detta understryker potentialen om kapaciteten byggs ut. Till en del har vi sett detta i den snabba ökningen av resandet med den regionala tågtrafiken i norra Sverige.

Utöver fakta och sakargument finns det ytterligare ett skäl till att satsningen på Inlandsbanan är betydelsefull. Under de många möten och samtal vi har fört med människor i Norrlands och Svealands inland har vi ofta mött uppfattningen att denna del av landet i många avseenden är styvmoderligt behandlad. Det gäller inte minst i fråga om klimatomställningen. Med dagens förutsättningar är befolkningen i denna del av landet ofta hänvisade till långa bilresor på vägar som inte sällan är i uselt skick. En fullt fungerande Inlandsbana ger en tydlig signal om att hela landet både bildligt och bokstavligt talat ska vara med på tåget i klimatomställningen.

*

Kort sagt så ställer upprustningsbeskedet våren 2026 allt i ett nytt läge för Inlandsbanan. Framåt behöver diskussionen nu breddas till att se satsningen som en större fråga än enbart försvarspolitisk. Det politiska utgångsläget är väl här, ärligt talat, inte riktigt det bästa. När Tidöregeringen uttalat sig om Inlandsbanans framtid har fokus så gott som enbart legat på banans försvarspolitiska möjligheter: klimatpolitiska och andra argument för järnvägssatsningar i norra Sverige har överlag vägt lätt.

Historien lär oss att inget kan tas ut i förskott när det gäller Inlandsbanan. Än så länge finns bara en grovt angiven ekonomisk ram för en upprustning. Det skapar förutsättningar för att på allvar inleda diskussionen om vilka nyttiga ändamål en upprustad bana kan användas till. I dessa frågor är ingenting avgjort. Diskussionen har precis börjat.

När vår rapport kommer ut står ett riksdagsval för dörren. Vilka järnvägspolitiska prioriteringar nästa regering kommer göra vet vi ännu inte, men med den politiska konsensus som idag finns kring upprustning av militärt och civilt försvar får nog ändå beskedet om att rusta upp Inlandsbanan antas ligga fast. Inlandsbanan har i sista stund fått uppbackning av ett tungt realpolitiskt intresse. Utmaningen nu är att få politiken att även se banans möjligheter i klimatomställningen.