

# Rusta upp Inlandsbanan

**För att Inlandsbanan i hela sin längd mellan Kristinehamn och Gällivare ska kunna fungera som en integrerad och komplett del i det nationella järnvägsnätet krävs att banan förbättras i norr och att delen Mora - Filipstad samt tvärbanorna Arvidsjaur - Jörn och Orsa - Bollnäs rustas och åter tas i bruk.**

Järnvägens behov av ökad kapacitet är stor och större lär det bli. Stambanan genom övre Norrland är mycket sårbar då endast en möjlig körväg finns tillgänglig. Det är stora kostnader om man ska bygga en helt ny järnväg. Betydligt billigare blir det om man rustar upp och använder de banor som redan finns. En upprustning behöver inte betyda helsvetsad räls, betongsliper och ett invecklat signalsystem.

Vid ett eventuellt stopp på stambanan kan trafiken ledas via tvärbanor som Hällnäs - Storuman till Inlandsbanan vilket gjorts vid flera tillfällen. Detta har medfört att viktiga trafikflöden har räddat produktionen inom flera viktiga storindustrier. Tvärbanan Forsmo - Hoting med anslutning till Inlandsbanan utgör även den en alternativ körväg vi stopp på stambanan.

Att åter öppna tvärbanan Jörn - Arvidsjaur för trafik skulle skapa en alternativ körväg för trafik på stambanan genom övre Norrland. Detta skulle även ge näringslivet, främst skogsindustrin i området möjlighet att skapa ett efterfrågat godsflöde från Inlandsbanans upptagningsområde till förädlingsindustrierna i Piteåområdet med utskeppningsmöjlighet av de förädlade produkterna.

Om bärighetsåtgärder genomförs på en sträcka av 29 km mellan Arvidsjaur - Jokkmokk till största tillåtna axeltryck på 20 ton kunde sträckan Arvidsjaur-Gällivare utgöra ytterligare en alternativ körväg.

Inlandsbanan knyter samman Norge och Sverige på flera punkter och skulle kunna avlasta vägsystemet. Inlandsbanan är också en framtida förutsättning för företagande och industriell utveckling längs hela sträckningen. Inlandsbanan går genom 130 mil av Sveriges inland, landets råvarutätaste område. Banan är av stor betydelse för miljömässiga godstransporter.

Ett lok kan dra lika mycket gods som 25 lastbilar. Längs banan finns malm, porfyr (dubbelt så hållbart som annat berg och kan användas i asfalt och betongkonstruktioner), torv, biobränsle och en tredjedel av landets produktiva skogsmark. Dessutom har industrier som järnverk, metanolfabriker, sågverk och biltestanläggningar behov av effektiva transporter som en järnväg kan ge.

Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Gällivare har stora möjligheter att komplettera stambanorna och godsstråken i sin närhet både vid normal drift samt vid större trafikstörningar. Det är därför viktigt att Inlandsbanan AB som förvaltar Inlandsbanan åt staten tillförs tillräckligt med ekonomiska medel för drift och underhåll samt att Trafikverket rustar delen Mora - Filipstad.

Om man ser till Trafikverkets utredningar ser det ut som om IBAB är en konkurrent till Trafikverket. Både Trafikverket och IBAB förvaltar järnväg åt staten och den nationella järnvägen ska betraktas som ETT järnvägssystem.

**Av Lars Holmqvist Föreningen Inlandsbanans Vänner**

---

<http://www.nsd.se/opinion/debatt/artikel.aspx?ArticleId=6584800>

Artikel i NSD NORRLÄDSKA SOCIALDEMOKRATEN  
Publicerad 12 december 2011 03:30