



Reaxcers Mikael Martinsson, riksdagsledamoten Anders Åkesson, Inlandsbanans Maria Boström, riksdagsledamoten Per Åsling och Regionsförbundets Eva Hellstrand är alla övertygade över fördelarna med en upprustad Inlandsbana. Foto: Jonas Herjebý

Lastterminaler ska lyfta Inlandsbanan

ÖSTERSUND

Terminaler för omlastning var tionde mil längs hela Inlandsbanan. Det är Inlandsbanans radikala framtidsplan för att minska antalet långtradare på vägarna.
– Vi skulle kunna öka vår kapacitet ordentligt, säger Maria Boström, infrastrukturchef.

Just nu är regeringens infrastrukturplan för 2014-2025 ute på remiss. Den har ett värde på totalt 522 miljarder kronor som ska investeras i landets vägar, tågar och övrig infrastruktur.

Riksdagsledamoten Per Åsling (C) vill att delar av pengarna används till att rusta upp Inlandsbanan. Därför bjöd han under fredagen upp riksdagskollegan Anders Åkesson, ett tungt Centernamn från Kalmar i det mäktiga trafikutskottet, för att titta på delar av Inlandsbanan norr om Östersund.

– Inlandsbanan fyller ett behov för hela landet, säger Per Åsling.

De var bland annat och tittade på omlastningsterminaler från lastbil till tåg.

I dag kör logistikföretaget Reaxcer timmer från Östersund på Inlandsbanan till massafabriken i Veja utanför Kramfors. Fyra tåg i veckan fylls med timmer. Två terminaler har byggts upp i industriområdet i Lugnvik och en terminal finns i Veja.

– Ett tåg tar lika mycket timmer som 30 lastbilar. Så man kan säga att vi slipper köra 120 lastbilar i veckan. Vi slipper ju också att gå med tomma lastbilar i ena riktningen. För oss är det en företagsekonomisk anledning till att vi gör det, säger Mikael Martinsson, koncernchef på Reaxcer.

Att lasta om timmer till tåg är bara början. Åtminstone om man får tro Maria Boström. Hon är infrastrukturchef på Inlandsbanan som har kaxiga framtidsplaner.

– Vårt mål är att det ska finnas en terminal var 10 mil. Längs hela Inlandsbanan, avslöjar hon.

Från infrastrukturplanen har Inlandsbanan äskat 3 miljarder kronor.

– Det skulle gå till att byta ut sliprar och underhåll och att höga axeltrycket (den belastning som banan tillåter), säger Per Åsling.

Investeringar inom infrastruktur kan vara höga. För en terminal är prislappen förhållandevis blygsam.

– Det kostar några miljoner. Max fem miljoner att bygga skulle jag tro, säger Maria Boström.

Enligt henne skulle en satsning på Inlandsbanan innebära att den tunga trafiken på vägar skulle minska. Dessutom skulle det avlasta trafiken på stambanan.

Eva Hellstrand (C), vice ordförande i Regionförbundet Jämtlands infrastrukturgrupp, håller med och pekar på att även folk i södra Sverige tjänar på en upprustad Inlandsbana med terminaler.

– Jag tror att det är ganska många göteborgare som skulle vara glada om de slapp mycket av de lastbilar som går längs E45:an när de åker uppåt, säger hon.

Riksdagsmannen Anders Åkesson var övertygad över nödvändigheten med att investera i Inlandsbanan efter sitt besök.

– Pengarna som behövs investeras för terminaler är förhållandevis små i sammanhanget. Man ska komma ihåg att infrastrukturplanen är på totalt 522 miljarder. Jämfört med det så är det "peanuts". Och genom att investera i Inlandsbanan så kan man få ner kostnader för underhåll, säger han.



Pelle Zackrisson0680-553 93 pelle.zackrisson@tidningenharjedalen.se