

Debatt: En upprustad inlandsbana är avgörande för att underlätta klimatsmarta transporter

Om det ska vara möjligt att snabbt minska trafikens klimatpåverkan krävs en stor överflyttning av människor och gods från väg till järnväg.

Det handlar om enkel matematik. Vägtrafikens CO₂-utsläpp är 330 gånger större än järnvägen (15 mot 0,045 milj. ton). Som vi visar i våra böcker *Fartrusiga* och *Elbilen och jakten på metallerna* är järnvägen överlägsen i alla parametrar av klimatomställningen. Trafikverket räknar med att många järnvägssträckor kommer att slå i kapacitetstaket de närmaste 20 åren. Redan en begränsad överflyttning av trafik från väg till järnväg lär ytterligare tillspetsa läget. Mot denna bakgrund har vi i en ny rapport undersökt vilken roll Inlandsbanan kan spela i klimatomställningen.



"Troligen kommer hemestertrenden att bestå, vilket ökar Inlandsbanans potential."

Bild: Lars Ljungmark

Inlandsbanan AB har föreslagit en upprustning som dels skulle öka godskapaciteten, dels möjliggöra persontrafik i 140 km/h. Vår slutsats är viktig av flera skäl.

* De stora godsflödena. En kartläggning från Skogforsk visar att skogen i ett stråk längs Inlandsbanan växer med 25 miljoner kubikmeter per år. Varje timmertåg som idag körs från Storuman mot kusten ersätter 30 timmerbilar.

* Behovet av avlastande spår mellan norra och södra Sverige. Stambanan är redan hårt belastad. De stora investeringarna som pågår i norra Sverige kommer rimligen leda till ökade transportvolymmer.

* Potentialen för tågpendling. När vi tittat närmare på pendlingsströmmarna ser vi att arbetspendlingen är betydande på många sträckor längs banan. Exempelvis Mora-Orsa, Svenstavik-Östersund och Jokkmokk-Gällivare.

* Fjällresorna måste bli hållbara. Enligt forskningsinstitutet E-tour görs fyra miljoner fjällresor årligen. De flesta med bil. Det är inte hållbart. Troligen kommer hemestertrenden att bestå, vilket ökar Inlandsbanans potential.

* Klimaträttvisa. Politikens satsningar på fossilfria transporter främjar nästan bara storstäder och stadsbor (med höghastighetsbanor, elbilspremier, etc). Man ges intryck av att glesbygdens invånare inte räknas. Då bor ändå ca 320 000 människor längs Inlandsbanan.

Tyvärn avspeglar Trafikverkets inriktning för framtiden inte alls behovet av ökad överflyttning till spår. Myndighetens räknar med en snabbare ökning av vägtrafiken och att ökningen för järnvägen bromsar in framöver. Med den synen är det inte konstigt att Trafikverket i en ny utredning om kommer fram till att en upprustning av Inlandsbanan är samhällsekonomiskt olönsam.

Vår slutsats är den motsatta. Varenda kilometer järnväg kommer behövas om vi ska klara omställningen. En upprustad Inlandsbana är avgörande för att underlätta klimatsmarta transporter även i glesbygdslänen.

Hur mycket kostar då den totalupprustning av drygt 100 mil inlandsbana? Jo 8,4 miljarder. Eller som 12 km höghastighetsbana på sträckan Borås-Göteborg.

Björn Forsberg, forskare och författare, Bursiljum

Arne Müller, journalist, Umeå

ÖP Åsikter

063-161659asikter@op.se