

Östersund

S-toppen: "Borde lett till en nationell kris"

22 februari 2026 17:00

Det behövs 11,5 miljarder kronor för att rusta upp Inlandsbanan. Trots att det privata näringslivet visat intresse för att stå för delar av kostnaden bedömer Trafikverket inte att projektet ska ingå i den nationella transportinfrastrukturplanen.

– Anmärkningsvärt att man inte förstärker infrastrukturen, säger Socialdemokraternas trafikpolitiska talesperson Aylin Nourin.

**Denny Calvo**

Text



Socialdemokraternas trafikpolitiska talesperson Aylin Nourin besökte Östersund och passade på att träffa Inlandsbanan och titta på lok.

Bild: Denny Calvo

Inlandsbanan har länge flaggat för att en omfattande upprustning krävs om man ska kunna behålla banan i dugligt skick. Bärigheten behöver

förbättras, det behövs längre mötessträckor, signalsystemet behöver moderniseras och plankorsningar byggas om.

– Underhållsskulden bryter ner banan ännu mer. Vi kan tvingas stänga den norra delen på relativt nära sikt, säger Björn Söderholm, infrastrukturchef på Inlandsbanan.

Att rusta upp banan skulle kosta 11,5 miljarder kronor. Trafikverket har bedömt att upprustningen av Inlandsbanan skulle lämpa sig som möjlig OPS-lösning, offentlig privat samverkan, där privat kapital skulle kunna finansiera en del av kostnaden.



Björn Söderholm, infrastrukturchef, och Elina Andersson, affärschef på Inlandsbanan.
Bild: Denny Calvo

Intresset för en sådan lösning har från näringslivets sida varit stort.

– Vi har fått ett otroligt gensvar av ett brett spektra av aktörer som jobbar med det här i Europa, säger Elina Andersson, affärschef på Inlandsbanan.

Enligt Inlandsbanan är dock OPS-lösningen inte ett projekt som Trafikverket i nuläget bedömer ska ingå i den nationella planen för transportinfrastrukturen. Privat finansiering kan dessutom vara problematiskt ur ett totalförsvarsperspektiv menar Niklas Daoson (S), kommunstyrelsens ordförande i Östersund, som tycker staten måste ta ett större ansvar.

– Försvaret är glasklara, vi behöver Inlandsbanan. Trafikverket måste vara med och betala upprustningen, kommunen ska inte behöva betala statliga infrastruktursatsningar, säger han.



Socialdemokraternas trafikpolitiska talesperson Aylin Nourin besökte Inlandsbanan i Östersund under Järnvägsforum och träffade kommunstyrelsens ordförande Niklas Daoson (S).

Bild: Denny Calvo

Att Inlandsbanan har stor strategisk betydelse är de flesta överens om. När Västernorrland i september i fjol drabbades av omfattande översvämningar, med bortspolade vägar och urspårade tåg, kunde viss järnvägstrafik ledas om via Inlandsbanan.

– Det som hände är så pass allvarligt att det borde lett till en nationell kris. När vi har en infrastruktur i så dåligt skick så vi ser urspårningar, gods som står still och risker för människors liv och hälsa borde det lett till avgångskrav av regeringen, säger Aylin Nourin, Socialdemokraternas trafikpolitiska talesperson på besök i Östersund.

– Vi har lagt 45 miljarder mer för vi ser vad järnvägen betyder. Det som hänt med försvarsläget borde väcka oss alla, därför prioriterar vi järnvägen.



Lennart Kalander, biträdande avdelningschef för samhällsplanering och genomförande på Trafikverket

Bild: Samuel Scott/Arkiv

Inför valet 2022 lovade [Moderaterna att staten skulle låna ut](#) de nio miljarderna som då krävdes för att rusta upp Inlandsbanan. Löftet infriades inte.

Nu behövs ännu mer pengar till underhåll annars kan delar av banan tvingas stänga.

– Jag hoppas att det inte blir så. Det är klart att det finns ett stort behov och kanske av särskilda underhållsmedel, säger Lennart Kalander, biträdande avdelningschef för samhällsplanering och genomförande på Trafikverket, till DN.

Han uppger att Inlandsbanan skulle kunna få pengar kopplade till totalförsvarsåtgärder men att de frågorna hanteras utanför planen.

– Det är en bana som man åtminstone diskuterar inom den ramen. Den har fungerat som omledningsbana i samband med problemen i Västernorrland.



Aylin Nourin (S) tittade med stor entusiam på loken i Inlandsbanans verkstad.
Bild: Denny Calvo

 Dela artikeln



Denny Calvo
denny.calvo@op.se

Följ

Trafikverket

Följ

Östersunds kommun

Den kommunala verksamheten

Följ

Inlandsbanan

Följ

