



LEDARE CENTERPARTISTISK | Östersund

Karin Källström

Inlandsbanans styrka är att järnvägen är uråldrig

22 april 2026 06:53

Tacka regngudarna och Nato för upprustningen.

i Detta är en opinionstext. Tidningens hållning är centerpartistisk.



I händelse av krig går det inte att hacka Inlandsbanan. Tågen kan fortsätta gå med hjälp av penna, papper och ficklampa.

Bild: Lars Ljungmark

en som har haft Inlandsbanans framtid för ögonen på senare tid har lärt sig att inte hålla andan. Politiker efter politiker, regering efter regering, har

D tillstått att jo, visst är en upprustad Inlandsbana en lågt hängande frukt att plocka. Visst är den viktig för redundans i systemet. Nog finns det outnyttjad potential. Men samtidigt. Mälardalingarna ska ha sitt. Och skåningarna har också väntat länge.

Det var därför klokast att avhålla sig från några större illusioner, även fast den innevarande regeringen sjösatt ett ”historiskt” trafikinfrastrukturpaket. Sådana paket brukar nämligen vara historiska sett till pottens storlek, där den största delen av satsning alltid, utan undantag, allokeras en eller två mandatperioder framåt i tiden, men sällan historiska till vad som faktiskt blir verklighet.

Med andra ord: att bygga den 105 mil långa Inlandsbanan, som stod klar år 1937, var historiskt. Att rusta upp några hundra meter längs ett spår tre kilometer söder om Sundsvall är det inte.



onödigt att tjafsa om att vallöftet nog aldrig hade infriats om det inte vore för NATO – i en lyckad kartell med det häftiga skyfallet

Men två starka krafter har på senare tid talat till Inlandsbanans fördel. Dels en höst där nederbördsgudarna var sällsynt vresiga. Dels Försvarmakten, som särskilt pekat ut behovet av en upprustad Inlandsbana. Regnet och översvämningarna i Västernorrland skar av viktiga pulsådrar i tågrälssystemet, varefter viss godstrafik fick ledas om längs Inlandsbanan. Problemet var bara att rälsens uråldrighet och bristande bärighet gjorde att somliga tåg fick vänta.

Nu vet vi att i alla fall Försvarmakten då tänkte något i stil med att ”så kan vi inte ha det”.

Ironiskt nog är Inlandsbanans uråldrighet dess styrka. Medan övrig tåginfrastruktur i Sverige är elektrifierad, går Inlandsbanan inte att hacka.

I händelse av kris och störningar kan Inlandsbanan fortfarande fungera med bara papper, penna och ficklampa till hands. På så vis har rälsen kommit i Försvarmaktens och NATOs blickfång, eftersom transporter av

förnödenheter och andra flöden måste kunna upprätthållas även under mycket störda förhållanden.

När nu riksdagspartierna kommit överens om att staten ska låna 300 miljarder till upprustning av försvaret för att kunna nå Natos nya BNP-mål, sägs 50 miljarder ska satsas på civilt försvar, varav 30 miljarder satsas på infrastruktur. En stor del av dessa 30 miljarder ska enligt infrastrukturminister Andreas Carlsson (KD) primärt öronmärkas till en upprustning av Inlandsbanan.

På så vis kan man konstatera att den förra valrörelsens tydliga vallöfte från Moderaterna om en upprustad Inlandsbana, det som senare reviderades till att Moderaterna i alla fall skulle ”agera för” en upprustad Inlandsbana (till skillnad från alla dumma partier som agerar emot, får man förmoda), nu tycks infrias.

Det är bra. På samma vis som att ingen vill veta hur lagar och korv blir till, är det onödigt att tjafsa om att vallöftet nog aldrig hade infriats om det inte vore för NATO – i en lyckad kartell med det häftiga skyfallet.

Det som verkligen är värt att glädjas åt i sammanhanget är att politikerna tycks förstå att klokheten i att prioritera nödvändiga försvarsinvesteringar som också får tydliga positiva effekter för de berörda. En upprustad Inlandsbana kommer vara betydelsefullt för tillväxt, innovation och konkurrenskraft i mycket bredare mening – långt bortom Sveriges behov av att frakta gods från Norrbotten och söderut.

[Dela artikeln](#)



Karin Källström

karin@afirm.law

Följ

Nyheter

Följ

Östersund

Följ

Berg

Följ