

INLANDSBANAN

Inlandsbanan, ständigt aktuell, ifrågasatt och debatterad redan långt innan den invigdes.

I slutet av den period i vår historia då järnvägen var det allenarådande transportmedlet utvecklades planerna på att bygga en järnväg från Väneren via Mora, Sveg, Östersund och skogslandskapen öster om fjällkedjan till Gällivare. Beslutsprocessen blev lång och banan blev inte färdig förrän ett halvt sekel efter det att de första planerna diskuterats i riksdagen. När inlandsbanan invigdes 1937 var järnväg inte längre det allenarådande transportmedlet för gods och människor. Bilen hade blivit en allvarlig konkurrent och många tvivlade på järnvägens framtid. Detta kom tydligt till uttryck när Inlandsbanan invigdes. Dåvarande generaldirektören i SJ, Axel Granholm sade bland annat i sitt tal i Kåbdalis: *”Det skulle vara orätt av mig att ens på en dag som i dag förtiga, att järnvägsstyrelsen i det företagsintresse den har att bevaka, länge intagit en reserverad hållning mot fullföljandet i sin helhet av Inlandsbanetanken”*

De företagsekonomiska överväganden som låg bakom Granholms skarpa markering var säkert riktiga och det är tveksamt om järnvägsbygget skulle ha fullföljts om bara företagsekonomiska överväganden fått vara styrande. Under beslutsprocessen hade det dock kommit fram två argument som tidigare inte varit vanliga i järnvägssammanhang: Dels skulle Inlandsbanans tillkomst verksamt bidra till att utveckla turismen och bli en ”kulturbana”, dels skulle den ge jobb i en byggd som under 20- och 30-talen drabbades svårt av arbetslöshet.

Dessa två argument har sedan på olika sätt följt Inlandsbanans skiftande öden fram till dagens situation med turisttrafik på sommaren och en allt mer ökande godstrafik.

Inlandsbanan idag

Förspelet till Inlandsbanans nuvarande situation började 1988 när järnvägsnätet delades upp i stom- och länsjärnvägar. När de olika järnvägarnas status lades fast särbehandlades Inlandsbanan och Statens Transportråd fick i uppdrag att upphandla vad som kunde bedömas vara regionalpolitiskt viktig trafik. Troligen hade man inom det socialdemokratiska partiet redan tidigare bestämt sig för att av besparingsskäl lägga ner Inlandsbanan. Nedläggningen skulle tvingas fram genom kraftiga nedskärningar i medelstilldelningen vilket inskränkte Transportrådets möjligheter att göra trafikupphandlingar. Som förutsett ledde detta till att ingen ny uppgörelse kunde träffas med SJ för trafiken från och med 1991. Datum för nedläggningen sattes till september 1991.

Av olika omständigheter misslyckades dock regeringens politik. Nedläggningshotet mobiliserade snabbt en kraftig motståndsrörelse. Genom att skickligt politisera nedläggningsfrågan kom den att få stort utrymme i medierna. Dåvarande kommunikationsministern, Georg Andersson, gjordes personligt ansvarig och han kom att symbolisera ”maktmänniskan” som inte lyssnade till ”folkets röst”. Regeringens och kommunikationsministerns okänsliga sätt att sköta nedläggningsfrågan blev Inlandsbanans räddning. Sedan socialdemokraterna förlorat valet 1991 tillsatte den nytilträdde borgerliga regeringen en kommitté med uppdrag att utreda Inlandsbanans framtid. Kommitténs förslag kom att leda till att Inlandsbanan 1993 överlämnades till ett nybildat bolag – Inlandsbanan AB (IBAB).

Ägare till IBAB är 15 av de inlandskommuner som järnvägen berör. Bolagets uppgift är att förvalta järnvägen och IBAB kan sägas utgöra ett sorts ”banverk” för Inlandsbanan. Nyttjan-

derättsavtalet för banan gäller genom riksdagsbeslut till 2013. Banan ägs dock fortfarande av staten som också lämnar visst statsunderstöd. IBAB svarar för alla trafiktillstånd och Inlandsbanan är ur den aspekten helt avreglerad. Trafikutövarna betalar banavgifter till IBAB som svarar för stationstjänst, trafikledning och banunderhåll. Det senare utförs på entreprenad av Swedish Rail Systems AB (SRS). IBAB tillhandahåller dessutom vissa dragfordon.

Den södra delen, Kristinehamn – Mora trafikeras inte idag. Rälsen ligger dock kvar och det finns långt framskridna planer för att öppna hela eller delar av sträckan för trafik igen. Sträckan Mora – Gällivare är öppen för trafik. Ca 90% utgörs av godstrafik som utförs av flera olika operatörer, bl.a. SJ Gods, Inlandsgods AB, Orstatåg AB samt BSM Järnväg AB. Godstrafiken består främst av virkes- och torvtransporter men det förekommer även allmän godstrafik till och från olika industrier utefter banan. Norr om Arvidsjaur är godstrafiken begränsad och ingen reguljär godstrafik förekommer mellan Arvidsjaur och Gällivare.

Idag förekommer ingen reguljär persontrafik året runt men under några veckor på sommaren bedrivs turisttrafik, dels mellan Mora och Östersund och dels mellan Östersund och Gällivare. Under en 7 veckors period, 25 juni till 13 augusti 1999 utnyttjade 23 000 personer möjligheten att färdas på järnväg genom Sveriges inland. Förutom tidtabellstrafik under sommaren finns det möjlighet att åka med ångtåg på olika delsträckor. Ångtågstrafiken bedrivs av de olika järnvägsföreningarna som finns utefter banan.

Turisttrafiken bedrivs dels med IBAB:s egna Y1:or och dels med Y1:or inhyrda från olika länstrafikbolag. Ett tågpar trafikerar sträckan Mora – Östersund och ett annat sträckan Östersund – Gällivare. Från 1998 är BSM Järnväg AB operatör för persontrafiken. Antalet vagnar i tågen beror på antalet resande. Normalt består ett tåg av en Y1 och en YF1. Efter att ha åkt Inlandsbanan i hela dess sträckning är min uppfattning att Y1:orna duger bra för turisttrafiken (förutsatt att toaletterna fungerar). Det är andra faktorer som är avgörande för om turisttrafiken kommer att kunna expandera. Den viktigaste faktorn för Inlandsbanans fortlevnad och därmed även för turisttrafikens framtid är dock godstrafikens utveckling. Det är godstrafiken som måste bära kostnaderna för banan.

Inlandsbanans framtid

Det förefaller som om många av aktörerna runt Inlandsbanan kommit till insikt om att det fordras kraftfulla insatser om inte nedläggningshotet återigen skall bli aktuellt. IBAB har mot den bakgrunden tagit initiativ till bildandet av ett utvecklingsbolag för Sveriges inland. Bolaget skall skapa bättre förutsättningar för tillväxt genom att turistnäringen och industrin ges förbättrade transport- och kommunikationslösningar.

Bolaget skall i ett inledningsskede omfatta sex olika verksamhetssektorer:

- Etablering av lokala centra för företagsservice, bokningsservice, IT-stöd, utbildningstjänster mm. Syftet är att höja tillgängligheten och servicenivån för alla i regionen.
- Bolaget skall verka för att IT-kommunikationen byggs ut. I ett första skede längs Inlandsbanans sträckning.
- Bolaget skall bedriva rese- och godsmäklarverksamhet samt utveckla system för transportsamordning inom området.
- Bolaget skall samordna och paketera turistutbudet inom verksamhetsområdet. Bolaget skall verka för att ett gemensamt bokningssystem etableras.

- Bolaget skall genom särskilda program erbjuda företag möjlighet att förbättra service och kvalitet samt att utveckla och höja sin miljöprofil.
- Bolaget skall utveckla FlexiWaggon-konceptet, bl.a. genom fullskaleförsök.

FlexiWaggon är en nyutvecklad godsvagn för lastbilar med släp som möjliggör på- och avkörning utan särskild ramp.

Mina egna intryck är att det finns en stor potential för att utveckla turisttrafiken. När det gäller godstrafiken brottas Inlandsbanan med samma problem som alla andra järnvägar. Man kan erbjuda ett miljövänligare alternativ men man har svårt att konkurrera med de rena landsvägs-transporterna när det gäller pris och flexibilitet. Initiativet att bilda ett utvecklingsbolag kan vara ett bra sätt att angripa de olika problemen. Om inte annat är alla initiativ och aktiviteter bättre än passivitet.

En sak som förvånade mig när jag besökte olika museer, kaféer eller andra inrättningar utefter banan är att det finns så lite litteratur att tillgå. På Inlandsbanemuseet i Sorsele fanns ingen bok framme men personalen hittade Peter Selins utmärkta bok INLANDSBANAN Idé och historia efter särskild förfrågan. På rallarmuseet i Moskosel fann jag ”bara” ett tunt maskinskrivet häfte om den räls som använts vid bygget.

Information om ”bana och byggd” förefaller vara ett område som skulle kunna utvecklas betydligt. Även den mest naturintresserade turist kommer att under kortare eller längre perioder tröttna på granarnas eviga marscherande utanför tågfenstret. Vad går då upp mot en bok om banans tillkomst, historia och vedermödorna vid dess byggande? De böcker som finns är intressanta och väl värda att läsa. Det är dock svårt att förstå varför utbudet är så begränsat. Det finns säkert mycket material som borde göras tillgängligt för en större publik. Även försäljningen av vykort, tidningar mm ombord på tågen kan utvecklas betydligt jämfört med nuvarande situation.

Sevärdheter av järnvägsintresse

Baserat på mina egna intryck från förra sommarens resa har jag sammanställt följande (subjektivt utvalda) tips:

Mora. Eftersom tåget avgår okristligt tidigt vill jag rekommendera Inlandsbaneresenären att komma till Mora dagen innan. Då kan man promenera mellan ”centralstationen” och stationen vid Mora strand. Med lite tur finns det säkert intressanta fordon att studera på bangården. I Mora kan man också titta på B-lok 1282 som står uppställt i parken mellan järnvägen och Siljans strand.

Sveg. Den kombinerade bil och järnvägsbron i Sveg är en av få kvarvarande kombibroar. Tåget stannar alltid före överfarten eftersom lokföraren måste fälla bommarna manuellt.

Östersund. Östersund C med tillhörande bangård. Vissa tider går det ångloksdragna tåg till friluftsmuseet Jamtli.

Inlandsbanemuseet i Sorsele. Museet är fint ordnat, men varför guidar man inte tågresenärerna och varför har man inga böcker till försäljning?

Arvidsjaur. Här kör Arvidsjaur Järnvägsförening ångtåg på lördagar och söndagar. Dragkraften är normalt E2 och tåget i övrigt består av ett antal 30-talsvagnar. Föreningen disponerar också ett antal rälsbussar. Största behållning vid utflykten som jag följde med på var de fakta och historier som föreningens ordförande Lars Lindström underhöll passagerarna med. En annan positiv upplevelse var maten i restaurangvagnen. Turistinformationen i Arvidsjaur överraskade genom att skylta med TÅG:s sommarbilaga.

Rallarmuseet i Moskosel. Museet är välordnat och intressant men får samma kritik som Inlandsbanemuseet i Sorsele. Ingen guidning, ingen litteratur om Inlandsbanan. Jag hittade dock ett tunt häfte om den räls som använts vid banans byggande. Museets verkliga höjdpunkt är annars deras glass med hemgjord hjortronsylt.

Gällivare. Bangård med många intressanta fordon. Varför inte fortsätta på malmbanan med en utflykt till Narvik tur och retur?

Utöver ovanstående finns det självfallet mycket annat att titta på. Tips om alla sevärdheter kan man hitta i Inlandsboken, en resehandbok om Inlandsbanan och Inlandsvägen av Christina Falkengård. Om inte annat kan man knyta kontakt med sina medresenärer. Att resa med inlandsbanan har lite av "sällskapsresa" över sig. Särskilt gäller detta för sträckan mellan Östersund och Gällivare. De som reser hela den sträckan i ett svep tillbringar 15 timmar tillsammans. Det finns dessutom goda möjligheter att snacka med lokförarna. Det senare får dock inte gå till överdrift. Ur säkerhetssynpunkt kan det inte försvaras att tre, fyra barn trängs i förarhytten under gång.

Sammanfattningsvis är mitt intryck av turisttrafiken på Inlandsbanan positivt. Rättidigheten imponerade, likaså kaffe- och matserveringar vid alla stopp. På marknadssidan finns en stor utvecklingspotential. Även om man hyr fordon från olika operatörer borde man kunna markera bättre att detta är Inlandsbanans tåg. Om antalet resande fortsätter att öka bör man överväga att sätta in ytterligare ett tågpar med senare avgång från Östersund respektive Gällivare. Dessa tåg kunde då vända halvvägs, till exempel i Sorsele respektive Arvidsjaur.