Motion

1984/85:385

Sven Henricsson m. fl.

Inlandsbanan

Turismen – en möjlighet

Det är nu tio år sedan riksdagen fattade ett positivt beslut om inlandsbanans upprustning. Sedan 1976/77 har varje år mellan 20 och 30 milj. kr. reserverats för ändamålet. Då man vet att totalkostnaden torde ligga uppåt 1 000 milj. kr. för banans iståndsättande måste man notera ett tämligen lågt tempo – närmast en 50-årsplan.

Man kan vara överens om att denna bana, som enligt riksdagens beslut utgörs av sträckan från Mora till Gällivare, traditionellt dock brukar räknas ända från Kristinehamn upp till Gällivare. Denna bana går genom många av vårt lands problemregioner, kännetecknade av svag industrialisering, stor andel småjordbruk och fortgående avfolkning. Men samtidigt passerar banan genom områden i Sverige som är ur turistsynpunkt mycket intressanta. Det finns tendenser inom turismen som tyder på att människorna i framtiden vill söka mera genuina miljöer för rekreation. Inlandsbanan går genom inlandsdalgångarnas mjuka vallandskap med relativt små jordbruksområden, passerar många älvar och ödemarker, och genom att göra sidoutflykter kan en resenär snabbt komma till fjällregionen.

Turistsatsningen på inlandsbanan

Det är därför inte förvånande att sommarens turistprojekt med försäljning av s. k. inlandsbanekort för semesterresor på inlandsbanan blev en framgång. En viktig del i aktiviteten var kommunernas engagemang såväl ekonomiskt som praktiskt för att ordna anslutningsprogram m. m. Ambitionsnivån låg på ca 3 000 paketresor denna första säsong. Men den överträffades kraftigt då man sålde ca 7 500 resor. Vid en av stiftelsen Turismutveckling i Östersund gjord utvärdering vill man indela effekterna av denna framgångsrika turistaktivitet i tre huvudgrupper:

Rekreationsvärdet – det sociala värdet

Ändrad attityd till och i glesbygden

Det näringspolitiska och regionalpolitiska värdet

Således har projektet också visat att man genom medveten aktivitet kan vända en allmänt sett svår situation i inlandet i mera positiv riktning. Projektet har konkret inneburit 80 000 gästnätter på övernattningsställen längs banan. Man måste räkna med möjligheten att med en fast planering och ett utbyggnadsprogram i tid och rum kunna etablera detta projekt som ett

turistbegrepp inte bara i Sverige utan i hela Europa. Miljoner människor i Europas koncentrerade industriregioner attraheras av den "lunga" som en järnvägsresa genom dessa skandinaviska glesbygder kan bjuda.

Aktivitet i glesbygd

Genom att göra detta turistprojekt till en hela folkets angelägenhet – engagera kommuner, föreningar och enskilda människor i verksamheter som går att kombinera med resan tjänar projektet också som ett medel att stärka självkänsla i bygderna, stimulera till uppslag och idéer; allt en välbehövlig motvikt till den pessimism som följer med utflyttning, arbetslöshet, företagsnedläggelser osv. Självfallet löser detta inte områdets problem på något sätt, men det är ett tecken på aktivitet och vilja till förändring. Tåget i kombination med kringaktiviteter i samband med utflykter i perifera bygder öppnar för improvisation och något av äventyr. Man måste också se möjligheten att förstärka servicen i bygderna genom denna satsning och även som stimulans för nya arbetstillfällen.

Näringslivet intresserat

Denna i all korthet redovisade framgångsrika turistaktivitet på inlandsbanan är alltså utvecklingsbar – ett förhållande som enligt tidningsuppgifter även föranlett en organisation av företagare att signalera en egen satsning i anslutning till projektet. Inlandsbanan berör 22 kommuner och 7 län som med gemensamma insatser skulle kunna åstadkomma betydande resurser i utvecklingsarbetet. Men även staten borde se möjligheten och på sitt sätt medverka till att utveckla denna satsning.

Staten planerar avveckling

I stället för att medverka till utveckling synes bidraget vara en "allmän dysterhet". Redan nu är trafiken på Lesjöfors–Mora nedlagd. Nyligen fattades på transportrådets förslag regeringsbeslut om att lägga ner persontrafiken på sträckan Kristinehamn–Lesjöfors. Som ett mörkt moln finns dessutom det statliga hotet om nedläggning av Mora–Östersund och Storuman–Gällivare. Det är förvånande att man från regeringens sida – en regering som bekänner sig till idén om solidaritet med de svaga – kan behandla en svag landsända enligt något slags utslagningsfilosofi. Dessutom borde väl vanligt sunt förnuft tala för att en ökad turistström på inlandsbanan kan förstärka underlaget både direkt och indirekt och stämma överens med regionalpolitiska strävanden. Möjligheterna att utöka säsongen med skolresor/lägerskolor under maj och september kan liksom en framtida utlandssatsning jämna ut säsongen med resor under mellansäsong.

Vpk arbetar för inlandsbanan

Vänsterpartiet kommunisterna har sedan många år tillbaka arbetat för inlandsbanans vidmakthållande och upprustning. Vi kommer även i år i anslutning till den särskilda propositionen om SJ, som signalerats, att bevaka denna fråga. Genom denna motion har vi nu velat peka på de möjligheter som bör tas till vara av staten med hänsyn till inlandsbanan som turistbegrepp. Vi förordar att man från regeringens sida vidtar åtgärder för att stoppa den pågående nedläggningsprövningen av inlandsbanan och i stället vidtar konkreta åtgärder för att hjälpa till att utveckla turistprojektet Inlandsbanan genom särskilt ekonomiskt anslag.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda yrkar vi

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särskilda åtgärder för att stimulera och utveckla projektet Inlandsbanan.

Stockholm den 14 januari 1985

SVEN HENRICSSON (vpk)

BJÖRN SAMUELSON (vpk) LARS-OVE HAGBERG (vpk)

JOHN ANDERSSON (vpk) PAUL LESTANDER (vpk)