

**Publicerad:** 2025-05-16

## Plus och minus för Inlandsbanan

Ett steg framåt och ett tillbaka. Den långa följetången om Lint-motorvagnarna verkar gå mot ett lyckligt slut. Eller snarare en lycklig början. Det nästan lika långa äventyret upphandlad tågtrafik på Inlandsbanan verkar dock sluta i intet.

**Text: Ulf Nyström Foto: Emma Lemon**

Representanter för de 19 kommunerna längs Inlandsbanan, det lokala näringslivet och Försvarsmakten gjorde 14-15 maj en resa mellan Östersund och Gällivare. Lint-tåget Y41 001 gjorde uppehåll i bland annat Storuman.

De senaste dagarna har representanter för de 19 kommunerna som äger Inlandsbanan AB åkt motorvagn från Östersund till Gällivare.

Ombord på tåget fanns också riksdagsledamöter och representanter för Försvarsmakten och från näringslivet längs banan för att diskutera hur en upprustad Inlandsbana kan ge effektiva transporter genom Norrlands inland och kapacitet för ökade transporter i ofärdstider.

### Tjänsteresa med Lint-tåg

Resan företogs med Y41 001, en av de fem Lint-motorvagnarna som Inlandsbanan anskaffade 2019 men som efter ombyggnad i Polen ännu inte får användas för kommersiell trafik.

”Det har varit en lång resa men jag tror på goda grunder att vi får klartecken från Transportstyrelsen i sommar”, säger Otto Nilsson, vd i Inlandsbanan AB.

”Alla certifikat och rapporter från tredjepartsbesiktningarna är inskickade och det finns som jag uppfattar det inga kvarstående oklarheter.”

Det har varit oklart hur de fem Lint-motorvagnarna, varav fyra är ombyggda för turisttrafik och ett för lokaltrafik, ska användas. Begagnat lyft för Inlandsbanan – Järnvägar.nu

Den ursprungliga tanken var att använda de ombyggda tågen för turisttrafiken på Inlandsbanan men det skulle ge begränsade intäkter under relativt liten del av året.

Därför har det funnits, och finns, tankar på att hyra ut flera av tågsätten till någon regional kollektivtrafikmyndighet för trafik på en eller flera icke-elektrifierade järnvägar.

Det har bland annat funnits planer på att hyra ut motorvagnarna till Region Värmland.

Otto Nilsson, vd i Inlandsbanan.

### Begagnat lyft för Inlandsbanan

Om ett halvår kan de två första av fem nya motorvagnar sättas i trafik på Inlandsbanan. Lint 41 ersätter de 41 år gamla motorvagnarna Fiat levererade till SJ 1979-1980. Men de nya tågen är inte nya, de är snart 20 år gamla men blir grundligt moderniserade.



### Lint snart på Fryksdalsbanan

Det mesta tyder på att de krånglande Itino-tågen på Fryksdalsbanan kompletteras med två Lint-tåg från Inlandsbanan under två år. På fredag körs en tur på banan för politiker och massmedia.



Men planerna har aldrig realiserats.

Även om Lint-tågen godkänns för kommersiell trafik i sommar kommer de knappast att sättas in i trusttågen på Inlandsbanan i år.

### **Ingen regelbunden Lint-trafik i sommar**

”Kanske i någon enstaka tur men det tar tid innan alla lokförare är utbildade på de nya tågen”. Säger Otto Nilsson.

Det är oklart om det finns något konkret intresse från någon region i landet att hyra ett antal Lint som ersättning till krånglande dieselmotorvagnar eller som komplettering för att klara ökad trafik.

”Vi har medvetet väntat med att erbjuda våra fordon till regionerna innan vi har alla tillstånd klara”, säger Otto Nilsson.

### **Grusade förhoppningar om åretrunt-trafik**

Däremot verkar förhoppningarna om att regionerna längs Inlandsbanan skall upphandla åretrunt-trafik på banan ha grusats.

Inlandsbanan AB har i flera år försökt övertyga de fem regionala kollektivtrafikmyndigheterna att upphandla tågtrafik på hela eller delar av Inlandsbanan i stället för busstrafik på den närbelägna E45:an.



Förhoppningen var den upphandling som ska genomföras de närmaste åren för trafiken från och med 2028 skulle innebära återupptagen regional kollektivtrafik på Inlandsbanan.

Men efter tre år av utredningar och dialog med regioner och kommuner har Inlandsbanan AB givit upp.

I ett internt meddelande meddelar ledningen för Inlandsbanan AB att man ”avslutar projektet i dess nuvarande form.”

### **”Saknar engagemang från kommuner och regioner”**

”Vi saknar reellt engagemang från kommunerna och regionerna trots att intresse finns”, skriver ledningen.

”Alla tycker det vore bra med åretrunt-trafik på Inlandsbanan men alla verkar tycka att det är bättre med buss”, säger Otto Nilsson.

”Det skulle bli betydligt dyrare med tåg och kompletterande busstrafik än med enbart busstrafik, regionerna har ett ansträngt ekonomiskt läge och regeringen har inte visat något intresse för stöd till tågtrafik på Inlandsbanan.”

”Vi ger upp planerna på upphandlad tågtrafik på Inlandsbanan 2028 och får se om vi kan komma tillbaka i samband med nästa upphandling under 20230-talet.”



**Ulf Nyström**

Redaktör på Järnvägar.nu