



## Informationsblad nr 4 2021

Hej alla medlemmar!

När detta skrivs hör jag på radion att det är snö/regnoväder över nästan hela landet. Snöovädret är i södra delen av landet medan regnovädret är i norra delen! Det är mycket som är konstigt nu för tiden. Men vår almanacka för 2022 är i alla fall under produktion. Kom ihåg att beställa i webbshopen på vår hemsida.

**Otto Nilsson åter VD för Inlandsbanan AB** Så här säger han: -Det känns fantastiskt att få möjligheten att leda Inlandsbanan AB in i framtiden och mitt engagemang för Inlandsbanan har inte svalnat under åren jag varit borta. Det finns naturligtvis utmaningar men utvecklingen av samhället med ett ökat fokus på hållbarhet och stora industrisatsningar i norra Sverige gör att Inlandsbanan är viktigare än någonsin. Jag har under min tid på Strukton Rail arbetat mycket med innovation och affärsutveckling på en europeisk nivå och vidgat min kompetens. Erfarenheter jag tar med mig till Inlandsbanan, säger Otto Nilsson. Vi i Inlandsbanans vänner hälsar givetvis Otto välkommen åter.

**I början av oktober invigdes** det nya triangelspåret i Storuman. Triangelspåret underlättar tågtrafiken mellan tvärbanan Hällnäs-Storuman och inlandsbanan söderut. Tågen kan avgå/ankomma söderut eller norrut utan tidskrävande växlingar.

– Det här är den största enskilda infrastrukturinvestering som gjorts i kommunen och jag räknar med att vi kommer att få tillbaka varenda krona, säger kommunalrådet Tomas Mörtzell, C.

**Efter att ha legat i dvala** under pandemin har Orsa Jernvägsförening återupptagit sina resor igen. I lördagen den 9 oktober tog man en tur med rälsbussen efter Inlandsbanan till Sveg. En tur som blev rejält uppskattad, inte minst av snart 93-åriga Vaide Staffas.

— En sån härlig tur och inte minst att få besöka Vassjön, där jag är född, säger den pigga och vitala 93-åringen.

Jonas Blomberg, ordförande i Orsa Jernvägsförening och konduktör under resan, kunde tidigt räkna in att de tre rälsbussarna var fullbokade långt i förväg inför första turen till Sveg på två år. Vi har haft en coronapaus, den 5 oktober 2019 gjorde vi senaste resan till Sveg, berättar Blomberg.

## Välkommet beslut från regeringen – tidigarelägger väg- och järnvägssatsningar

Publicerad: 2021-09-23 Källa: Region Norrbotten

Regeringen har idag beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att ge förslag på hur redan beslutade väg- och järnvägsprojekt i Norrbotten och Västerbotten kan tidigareläggas. Beskedet är en del i att klara klimatomställningen, underlättar för etableringar i och bidrar till den positiva utvecklingen i Norrbotten.

– Vi har drivit den här viktiga frågan tillsammans med Trafikverket Nord och näringslivet. Det är mycket glädjande att Trafikverket nu får det här uppdraget, säger Nils-Olov Lindfors, regionråd.

Två exempel på projekt som regeringen nämnde i samband med dagens besked är Malmbanan och Inlandsbanan. En ökad kapacitet på Malmbanan får stor betydelse för både gods- och persontransporter.

– Det är mycket välkommet att regeringen nu ger ett tydligt besked till Trafikverket om att de ska tidigarelägga väg- och järnvägsprojekt i Norrbotten och Västerbotten. De historiskt stora investeringar i hållbar industriproduktion som är på gång ställer krav på att vår infrastruktur uppgraderas. Det är glädjande att regeringen också ser detta och agerar därefter, säger Janus Brandin, regional utvecklingsdirektör.

Trafikverket ska också analysera vilka möjliga flaskhalsar som kan uppkomma med anledning av de stora industriprojekt som är på gång i norra Sverige.

Det är sedan tidigare beslutat att Norrbottenbanan ska byggas i sin helhet och Malmporten har nyligen fått klartecken genom att finansieringen har lösts.

**Broarbete vid Lövliden, Vilhelmina.** Just nu pågår ett arbete med att renovera vägbron vid Lövliden strax norr om Vilhelmina som uppvisat skador i betongen. På Inlandsbanan är säkerheten av största vikt och därför renoverar Inlandsbanan AB nu bron, något som märks för biltrafiken som får passera i en fil under bron. Broarbetet är nu i slusket av bilningen och arbetet väntas vara helt klart i början av december.

**Ljuset i Norr behöver också en fungerande infrastruktur.** Över 1,000 miljarder ska investeras i norra Sverige. Fossilfritt stål och batteritillverkning står i fokus för investeringarna som saknar motstycke sedan industrialiseringen. Som en konsekvens av de positiva satsningarna ökar dock trängseln på järnvägen vars kapacitetsutrymme redan idag slagit i taket. Det är svårt att få kapacitetstilldelning på många banor och kapacitetsutnyttjandet beräknas bli besvärande högt på stora delar av bansystemet i Norrland. De kraftfulla satsningar som nu pågår i Norr- och Västerbotten kommer leda till stora godstransportbehov, sjö, tåg och bil samt omfattande nya persontransporter. Befolkningen beräknas också öka kraftigt och de inflyttade kan ha ett annat resmönster än nuvarande befolkning.

Efterfrågan på koldioxidfri energi och koldioxidfritt stål med klimatomställningen i fokus är pådrivande men är infrastrukturen verkligen rustad för dessa viktiga och gigantiska satsningar? Vem har egentligen den övergripande kollen på att landets infrastruktur har en redundans som klarar av det? Trafikverket? Regeringen? Regionerna? Den dystra sanningen är att ingen egentligen har den. Trafikverkets bristanalyser präglas av stuprörstänkande och felberäkningar. Effekter på åtgärder beräknas bara på den länk som åtgärdas, utan hänsyn till effekter på andra länkar.

Inlandsbanan sträcker sig från Gällivare i norr till Kristinehamn i söder. En järnvägssträcka på ca 130 mil med direkt anslutning till svensk basnäring inom stål- och gruvindustri, skogsnäring, vind- och vattenkraftproduktion samt till den unika besöksnäringen i området. Den byggdes i syfte att fungera som en transportlänk för råvaror från Norrlands inland till södra Sverige och för att på så sätt öka exploateringsmöjligheterna i norra Sverige. Känner vi igen det? Ja, det är samma läge då som nu. Behovet av fungerande transportlänkar genom inlandet är fortsatt lika aktuellt.

Inlandsbanan driver sedan en tid tillbaka projektet Inlandslänken som syftar till en upprustning av den befintliga järnvägsanläggningen Inlandsbanan. Reinvesteringen omfattar ett spårbyte längs hela banan och kommer att resultera i ett avsevärt kapacitetstillskott i transportsystemet genom en järnvägsanläggning med högre bärighet och högre medelhastighet - till gagn för industrin i norra Sverige. Inlandslänken skiljer sig jämfört med andra järnvägsinvesteringar främst genom att investeringen är blygsam i förhållande till storleken. Det är ingen ny bana som ska byggas. Det handlar om att rusta det som redan finns och till en standard där den kan göra stor nytta för den samlade järnvägskapaciteten.

En full utbyggnad av hela Inlandsbanan för att möta modern standard är samhällsekonomiskt lönsam. Beräknat statligt stöd utöver behovet för existerande bana beräknas till 1 800 mnkr för hela upprustningen 1200 km inklusive tvärbanor. För motsvarande investering får man 16 kilometer höghastighetsbana. Skälet till de låga kostnaderna per kilometer är att banan redan finns, det är en upprustning, inte en nybyggnad. Det kapacitetstillskott en upprustad Inlandsbana ger är lika mycket som en nybyggd bana skulle ge men till väsentligt lägre pris.

Sveriges basindustri med dess omfattande export till Europa är helt avgörande för svensk tillväxt och välfärd. Tillgången till stabil transportkapacitet på järnväg är viktig för konkurrenskraften. Det är hög tid att synliggöra de här behoven och att regeringen agerar utifrån ett helhetsperspektiv där den ena angelägna infrastrukturensatsningen inte utesluter den andra. Satsningar på järnvägsinfrastruktur ger positiva effekter på så mycket mer, både lokalt och regionalt för inlandet, nationellt och internationellt. Inte minst så är satsningar på järnväg en framgångsfaktor - med hållbara transporter på järnväg minskar miljöpåverkan.

Sveriges inland sitter på en skatt i form av attraktiva råvaror som skog, stål och järnmalm och grön energi i form av vind- och vattenkraft. Genom en helt vätgasdriven godskorridor på Inlandsbanan skulle mycket stora laster tungt industrigods kunna komplettera nuvarande stambanor och transporteras helt koldioxidfritt från norra Norrland genom halva Sverige, mer punktligt och felsäkert än på dagens järnvägar med kontaktledningar. Utveckla och vårda den infrastruktur som finns och bygg nytt för att förstärka där det behövs. Så klarar vi av en den viktiga klimatomställningen!

*Katarina Nyberg Finn, Ordförande Inlandsbanan AB*

Det var allt för denna gång från. Färska nyheter visas som vanligt på vår hemsida. Styrelsen.

---

**ADRESS:**

Föreningen  
Inlandsbanans Vänner  
c/o Ove Strid  
Timmervägen 13  
831 72 Östersund

**TELEFON**

070-339 36 54

**E-POST**

[styrelsen@inlandsbanansvanner.se](mailto:styrelsen@inlandsbanansvanner.se)

**HEMSIDA:**

<http://www.inlandsbanansvanner.se>

**PLUSGIRO:**

30 70 33 - 1

**SWISH**

123-261 09 39