



## Informationsblad nr 1 2022

**Hej alla medlemmar** och god fortsättning på det nya året. Hoppas att det snart blir ljusare tider med pandemin så vi kan leva och umgås riskfritt. Vi i styrelsen fortsätter att jaga information och nyheter om Inlandsbanan för att kunna delge er men ibland är det stiltje. Ni får gärna kontakta oss om ni har något tips eller nyhet som kan intressera våra medlemmar. Du kan även gå in på [inlandsbanan.se](http://inlandsbanan.se) för att läsa mer om Inlandsbanan nyheter.

**Trafikverket har påbörjat processen** (igen!) för att upplåta del av bandel 151 Jörn–Norlunda inom Skellefteå och Arvidsjaurs kommuner. Nu söker Trafikverket efter intressenter som vill ta över järnvägssträckan. Bandelen är cirka sju mil lång, har legat i träda sen början av 1990-talet och går inte trafikera i dagsläget. Bandelen ligger inom tre aktiva samebyar, det finns fastigheter nära spåret samt allmänna och enskilda vägar som korsar. För att kunna köra på spåret igen behöver ombyggnader för cirka 4 miljarder kronor ske. Med en upplåtelse kommer möjligheter till att använda spåret för olika sorts verksamheter, men även objektsspecifika krav på kommande infrastrukturförvaltare och nyttjanderättsinnehavare.

Rail Test Nordic som arbetar för att få till en tågtestbana mellan Arvidsjaur och Jörn börjar samarbeta med Akeab och vill ha ett flerårigt avtal med Trafikverket för att säkra tillgången till järnvägen.

Tillsammans konkretiserar Rail Test Nordic och Akeab en affärsmodell för projektet, där man utgår från en ny analys av branschens behov. En av förändringarna i projektet är att de 32 kilometerna mellan Jörn och Glommersträsk blir en höghastighetssträcka för farter upp till 250 kilometer i timmen. Hela banan ska också rustas för att möta kravbilderna med 25 tons axeltryck.

– Vi har goda förhoppningar om att vi har detta på plats redan 2022. Det är en komplicerad process där vi behöver ta hänsyn till många olika intressenter men vi är stärkta av bemötandet. Det finns inga tvivel om att testverksamheten behövs och

sträckningen mellan Arvidsjaur och Jörn är unik, säger Magnus Tjernström på Rail Test Nordic. Genom samarbetet med Akeab får man tillgång till det bolagets kompetens inom byggande av infrastruktur med hållbarhet som viktig ambition.

Rail Test Nordic är ett team av entreprenörer och ett av företagen hos Skellefteåinkubatorn Unboxx. Akeab är ett företag inom Eleda gruppen som bygger infrastruktur som är viktig för samhället. Tjänsteutbudet sträcker sig från hela entreprenader och projekt till uthyrning av maskiner.

**I Storuman planeras** en produktionsanläggning för vätgas. Energin till vätgasproduktionen ska levereras från vindkraft planerad av Svevind. Storumans kommuns helägda dotterbolag ILC (Industri- och logistikcentrum AB) har skrivit en avsiktsförklaring med Svevind som avser att leda till en etablering av en produktionsanläggning för vätgas på NLC Storumanterminalen.

– Den här satsningen ligger rätt i tiden med tanke på övergången till ett fossilfritt samhälle. Den norrländska basindustrin efterfrågar vätgas i övergången till fossilfri produktion, säger Tomas Mörtzell, kommunstyrelsens ordförande i Storuman. Wolfgang Kropp, vd för Svevind-gruppen, välkomnar satsningen i Storuman och ser synergieffekter med Europas största vindprojekt, Markbygden 1101 utanför Piteå.

– Jag är stolt över att vi har nått så långt i vårt arbete som syftar till grön omställning, men mycket mer behöver göras. I vårt 1101 projekt har vi sedan drygt ett år tillbaka passerat den historiska milstolpen på mer än 1 gigawatt kapacitet och är på väg till slutmålet på 3,5 gigawatt, säger Wolfgang Kropp.

**Ägarna av Inlandsbanan** (DI) vill göra inlandsbanan till Sveriges motsvarighet till Nord Stream - en transportsträcka för vätgas till industrisatsningarna i Norr- och Västerbotten. Detta kräver att tågbanan rustas upp för 9 miljarder kronor, och att regeringen beslutar om statlig finansiering på 2 miljarder. "Inlandsbanan ska inte vara bara för turisttrafik, utan för det den är avsedd för att frakta det som produceras i norr ut i landet och till kontinenten", säger Katarina Nyberg Finn, -ordförande Inlandsbanan AB.

**Inlandsbanans ledning** uttrycker en förhoppning om att de nya rälsbussarna Y41 kommer i trafik i vinter/vår.

**Virkestransporter från** Hoting mot kusten kommer att transporteras via inlandsbanan och Östersund under några veckor i sommar. Anledningen är broreparationer på Hoting-Forsmobanan.

**Även om inlandsbanan** levt ett tynande liv en längre tid så tycker professor Rikard Gebart att inlandsbanan är intressant. Det framtida vätgassamhället vänder saker och ting på ända. – Alla gamla sanningar är värdelösa. Man måste tänka sig för innan man säger bu eller bä, säger han.

Rikard Gebart är verksamhetsledare för Center for Hydrogen Energy Systems Sweden – CH2ESS. I det projektet forskar Luleå tekniska universitet kring vätgasanvändning i industriella processer och energisystem i nära samarbete med svensk industri. Han tror att Inlandsbanan kan bli en viktig faktor för att transportera vätgas i framtiden. Han gör en snabb uträkning på vätgasbehov omvandlat i tågagnar och kommer fram till 100 vagnar långt tåg. – Bara LKAB:s process i Malmberget behöver 2700 ton vätgas per dygn, det skulle innebära ett 100 vagnar långt tåg per dygn på inlandsbanan, säger Rikard Gebart, professor i energiteknik vid Luleå tekniska universitet (LTU). Gamla sanningar gäller inte. Han menar att det framtida vätgassamhället kommer vända saker och ting på ända: – Vi vänder ju upp och ned på hela energisystemet. Vi är vana vid att tänka att energin produceras i norr och förflyttas söderut, men i det här nya landskapet så behöver energi produceras över hela landet och flyttas norrut. För de riktigt stora konsumenterna ligger där i framtiden. Han pekar på att järn- och stålindustrin kommer att förbruka motsvarande ungefär hälften av Sveriges nuvarande elproduktion. (SVT 28/12 2021)

**I höstas arrangerade Orsa Jernvägsförening** en nostalgiresa Orsa-Sveg och åter. Resan gick med föreningens rälsbussar från -50 talet, de orange/vaniljgula med rundad front. Resan var mycket efterlängtd, biljetterna var slutsålda redan tre veckor innan resan. Halvvägs på resan mot Sveg gjordes ett uppehåll vid den renoverade hållplatsen Lillhamra. Från Lillhamra gick endast den första rälsbussen vidare till Sveg medan de övriga två stod kvar vid hållplatsen. Under tiden serverades fika med tillbehör på den unikt fina hållplatsen. När den ensamma rälsbussen återvände till Lillhamra, startade återresan mot Orsa. Innan tåget startade söderut avslöjade Orsa Jernvägsförenings talesperson att det troligen blir en resa år 2023, när bandelen Mora-Östersund fyller 100 år.

På höstens resa flödade kreativiteten hos en del av passagerarna. Versen här intill tillkom av Zinita Ritzén:

**Resande med.....**

Tag plats!

Livet bjuder på livets resa  
gäller endast enkel biljett.

Passagerare stiger av och på  
någon hållplats missar man.

Vyer förändras

det ställs krav man har en roll.

Innan resans slut sker många lin-  
jebyten.

Zinita



*Bägge bilderna från Lillhamra i augusti 1989. Foto Lars Holmqvist*

**Inlandståg har erhållit ett ECM-certifikat för sin verkstadsrörelse.** Certifikatet omfattar både lok, motorvagnar och godsvagnar vilket bolaget är först ut i Sverige med att få. Det betyder att Inlandståg i rollen som underhållsansvarig enhet utvecklar, planerar och utför underhåll på järnvägsfordon med en kvalitetssäkring från ECM-certifiering.

Alla fordon som trafikerar järnvägsnäten inom EU ska ha en utpekad underhållsansvarig (ECM). För godsvagnar gäller att en organisation behöver ha en certifiering som ECM för att få vara det. Från och med juni 2022 så gäller det samtliga järnvägsfordon. Ansvaret som underhållsansvarig enhet innefattar fyra funktioner; Ledning, utveckling, styrning samt utförande av underhåll. De tre senare funktionerna kan lejas ut till andra organisationer men den registrerade ECM måste själv stå för ledningsfunktionen. Inlandstågs certifikat gäller för samtliga fyra funktioner.

- Att vi på Inlandståg och vår verkstad nu är certifierade för ECM bekräftar att vårt underhållssystem är av toppklass och något vi kan vara mycket stolta över. Att vi dessutom är först i Sverige att ha ECM-certifiering gällande godsvagnar, lok och motorvagnar känns extra roligt och visar att vi strävar framåt och är ute i god tid inför certifieringskravet 2022. Att vi själva har certifiering för alla fyra funktioner innebär också att vi blir självständiga och lättare kan ta externa jobb säger Fabian Grönvik, fordonsansvarig Inlandståg AB.

Inlandståg är en stark aktör i inlandet med ett proaktivt arbete för hållbart underhåll av järnvägsfordon. Både när det gäller den egna fordonsflottan, och på uppdrag av andra operatörer eller fordonsägare.

- Jag är mycket stolt över mina kollegor som presterat detta. Det betyder mycket för regionen i form av verkstadskapacitet och för Inlandståg betyder det att vi visar att vi levererar god kvalitet och är en kraft att räkna med säger Maria Cederberg vd Inlandståg AB.

**Det var allt** för den här gången. Vi får hoppas att pandemin har lugnat ner sig så vi kan träffas på ett ordinarie årsmöte i vår. Styrelsen har börjat planera ett möte i april.

## 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