



## Informationsblad nr 2 2023

Hej alla medlemmar!

Nu är det dags för nummer 2 av årets Infoblad. Vi börjar med en stor nyhet från i mitten på februari.

### **Ny järnvägsterminal möjliggör hållbara och klimatsmarta godstransporter.**

I vår öppnas en ny terminal längs Inlandsbanan. Skogsterminalen som till ytan är bland de största i sitt slag i Sverige är tillgänglig och öppen för alla aktörer i branschen, vilket skapar möjligheter för skogsägare i regionen att välja effektiva och hållbara transporter med tåg.

Sedan i höstas har Inlandsbanan AB tillsammans med logistikföretaget LoadEx arbetat med planering av en terminal mellan Ytter- och Över Hogdal, som har fått namnet Hogdalterminalen.

Terminalverksamheten kommer att utgöras av upparbetning och lagring av skogsråvara med tillstånd att som mest hantera 200 000 m<sup>3</sup> per år. LoadEx har flera kunder som väntar på att terminalen ska öppnas och planen är att verksamheten ska vara i drift under våren. Målsättningen är att verksamheten ska generera 200 tåg per år vilket sparar ca en miljon liter diesel.

- Förutom den uppenbara klimatvinsten så är det en produktions- och arbetsmiljövinst för oss, våra underleverantörer och för våra kunder. Den har även en strategiskt väldigt bra placering, mitt i Sverige och i hjärtat av skogsproduktionsområdet säger Mikael Martinsson, styrelseordförande LoadEx AB.

Den nya virkesterminalen etableras i samarbete mellan Inlandsbanan AB och logistikföretaget LoadEx.

”Med järnvägstransport av massaved, sågtimmer, bränsleved och flis på de långa avstånden och landsvägstransport på korta sträckor blir hanteringen av skogsråvaran betydligt mer lönsam”, säger Mikael Martinsson, styrelseordförande i LoadEx.

Med dagens dieselpriiser och med de regler som finns för kör- och vilotider för lastbilschaufförerna blir landsvägstransporterna kostsamma och kapitalkrävande.”

Den gamla grusgropen i Överhogdal har inte använts på flera årtionden men spåren har legat kvar, åtminstone delvis, och använts för uppställning av övertaliga godsvagnar. Men sedan LoadEx fått tillstånd enligt miljöbalken att omvandla

grusgropen till en virkesterminal pågår en upprustning av spåret och anslutningen till Inlandsbanan. Inom ett par månader ska en mätstation för virke monteras i grusgropen och någon gång i maj ska de första timmerbilarna rulla in på området.

”Det innebär att vi förmodligen kan lasta det första tåget i slutet av sommaren”, säger Mikael Martinsson. Virkesterminalen kommer att vara öppen för alla företag i branschen vilket ger möjlighet för skogsägarna i regionen att välja transporter med tåg.

### **Mätstation byggs i vår**

LoadEx ansvarar för att en mätstation kommer på plats, en investering på drygt en miljon kronor, medan Inlandsbanan svarar för upprustning av spår och spåranslutning vilket beräknas kosta drygt 100 000 kronor.

Det är ett ostört läge i närheten av E45 med mycket stora ytor för mellanlagring av timmer”, säger Mikael Martinsson. ”Vi räknar med att hantera 200 000 kubikmeter virke där årligen.”

Det skulle betyda en besparing på en miljon liter dieselolja per år trots att tågen dras med diesellok till Mora och Östersund innan ellok kan ta över tågdragningen.

Enligt Mikael Martinsson är det mycket stor efterfrågan på massaved, sågtimmer, bränsleved och flis i Sverige.

Vart tågen från Hogdals virkesterminal kommer att köras är ännu oklart. Både norr- och söderut”, säger Mikael Martinsson.

### **Gott om plats på Inlandsbanan**

Trafiken på Inlandsbanan är gles och det är gott om plats för ytterligare ett par tåg per dygn.

”Så som flödena av skogsråvara ser ut blir det troligen tåg med bränsleved och flis söderut via Mora och tåg med massaved och sågtimmer norrut via Östersund”, säger Otto Nilsson, vd på Inlandsbanan. Transporterna av bränsleved och flis sker under vinterhalvåret, från september-oktober till mars-april.”

Inlandsbanan AB utreder för närvarande om det går att skapa en eller ett par virkesterminaler vid banan norr om Östersund.

Allt fler driftplatser på Inlandsbanan fjärrmanövreras från tre trafikledningscentraler.

Från och med i sommar kommer Sveg att kunna fjärrstyras och troligen kommer Hogdal att fjärrstyras redan från slutet av sommaren.

Inlandsbanans dotterbolag Inlandståg kommer under våren att säljas till Tågab. Priset är ännu inte fastställt. Samgåendet med Tågab kommer naturligtvis att underlätta tågtransporterna från den nya virkesterminalen väsentligt”, säger Otto Nilsson.

### **Vad de berättar om när de berättar om Arjeplogs järnvägsstation**

20 February 2023 (Jack Werner Källkritikbyrå)

En sorglig historia om en järnvägsstation utan järnväg får Jack Werner att ge sig ut på jakt efter sanningen. Men han hittar något ännu bättre.

När det gäller svenska kommuner finns det medieuppmärksamhet, medieskugga, och så finns det att bli intervjuad av riksradien om att inte få vara resmål i På spåret. Det sistnämnda drabbade Arjeplog för en tid sedan.

En ny kartläggning av Newsworthy visar att 140 av Sveriges kommuner aldrig nämnts i På spåret. Fullt så osynliggjort är inte Arjeplog, som var resmål i mars 1990, men ändå tillräckligt illa för att kommunens utbildnings- och kulturchef Fredrik Westerlund skulle få vara med i fredagens P1 Morgon och beklaga tillståndet.

Framför allt tråkigt för tittarna, sade Westerlund, som nog skulle uppskatta ledtrådarna, förslagsvis om silvergruvan i Nasafjäll eller kommunens främste man under stora delar av 1900-talet, lappmarksdoktorn Einar Wallquist.

Westerlund avbröts då abrupt av ett signalhorn. "Ja titta", sade programledaren Mikael Kulle stilla, som om en solförmörkelse just inträffat. "Nu drog jag där. 10 poäng. Arjeplog."

Stämningen var som framgår uppsluppen. Men det var något helt annat i inslaget som fick mig att lystra.

När Westerlund ombades analysera varför Norrlands inland så sällan får besök av På spåret berättade han en liten historia. Det finns ingen järnväg till Arjeplog, sade han, och fortsatte med jämnmod:

"En gång i tiden trodde vi att vi skulle få det, och byggde till och med ett stationshus och satte upp en skylt, men sedan valde man av någon outgrundlig anledning att dra banan genom den lite mindre intressanta kommunen Arvidsjaur. Då blev vi stående där med en järnvägsstation utan spår."

Vilken historia, tänkte jag. Vilken bild av energiskt framtidshopp, och när den framtiden grusades, av grym besvikelse. Jag ville omedelbart se en bild av tågstationen och började googla.

Och fick märkligt få träffar.

Inte på berättelsen, vill säga. Den verkar välspriidd, åtminstone för att handla om en tågstation i inre Norrbotten. I Facebookgrupper för trafiknostalgi återkommer den med jämna mellanrum, i populära Historiepodden nämns den kort i ett avsnitt från 2017 och i ett blogginlägg från 2013 återberättas den av en lokförare som själv hört den under en resa med Gällivaretåget.

Då understryks snopenheten än tydligare:

"Politikerna i Arjeplog ville förstås att banan skulle passera just deras samhälle, så för att vara på den säkra sidan och blåsa Arvidsjaur på järnvägen, så byggdes ett stationshus i Arjeplog. Kuppen misslyckades dock. (...) Arjeplog fick ett stationshus – men ingen järnväg", skriver lokföraren, och ekar Westerlunds slutkläm.

Men jag hittade ingen fastare mark än den här sortens digitaliserade muntliga berättande.

Bara ett fåtal bilder av denna järnvägsstation, som jag i forum läste hade rivits på 1980-talet, verkade finnas på nätet. De föreställde ett litet hus, som knappast gick ihop med den byggnad som i Östersunds-Posten 2003 beskrivits som "pampigt".

Så jag mejlar Bengt Sandhammar, författare till boken Inlandsbanan, vars kunskaper är lika omfattande som järnvägen är lång. Han svarar att det var mycket diskussioner om hur järnvägen skulle dras norr om Sorsele, och att Arjeplog mycket riktigt var på tapeten.

“I så fall skulle tvärbanan Jörn-Arvidsjaur ansluta i närheten av Arjeplog och bli längre än vad den senare blev.”

Till slut föll ändå valet på Arvidsjaur, fortsätter Sandhammar.

“Jörnbanan var då redan byggd och själva Inlandsbaneanslutningen i Arvidsjaur blev lite märklig eftersom man fick byta riktning på tågen för att komma vidare norrut.”

Inlandsbanans gamla möte med den nerlagda tvärbanan till Jörn i Arvidsjaur. Källa: järnväg.net.

Sandhammar fortsätter: “Arjeplog fick ingen järnväg utan fick nöja sig med busslinje från Arvidsjaur.”

Och, alltså, en tågstation. Sandhammar för nämligen på tal en av ledtrådarna som Arjeplogs utbildnings- och kulturchef föreslog till På spåret, Einar Wallquist.

“Efter vad jag har hört så lyckades ‘Lappmarksdoktorn’ Einar Wallqvist övertyga SJ att Arjeplog ändå skulle få en järnvägsstation”, skriver han.

Einar Wallquist. Källa: Wikimedia.

Wallquist (1896–1985) blev som 26-åring provinsialläkare i Arjeplog, och han blev kvar i staden till sin död. Inte bara skrev han ett tjugotal böcker, han blev också en allmän maktfaktor i Arjeplog och tycks ha haft göra med det mesta i samhällets 1900-talshistoria. Inte konstigt om det gällde även tågstationen.

83-åriga Karin Flinkfelt jobbade på 1970-talet med Wallquist. Jag ringer henne, och hon utbrister att det där kan hon berätta allt om.

Enligt henne hade Wallquist varit med och bestämt att inlandsbanan skulle gå via Arjeplog, men sedan rest utomlands. I hans frånvaro – bakom hans rygg – ändrades beslutet. När han kom hem blev han asförbannad och krävde ett möte med alla inblandade.

– Och där sade Wallquist att om vi inte får inlandsbanan ska vi åtminstone ha en järnvägsstation, där vi kan köpa våra tågbiljetter och pollettera våra väskor på samma sätt. Och det fick han, säger Flinkfelt.

Historieälskaren i mig blev än mer förtjust. Om den första berättelsen jag hört illustrerade en resignerad dysterhet tyckte jag den här tvärtom handlade om upprättelse och stolthet. Arjeplog skulle ha en tågstation, oavsett var järnvägen råkade gå.

Men eftersom allt det här började med att jag ifrågasatte den ena vore det ett misstag att blint tro den andra. Det innebar att jag äntligen hade en förevändning att kontakta föreningen Inlandsbanans vänner.

Lars Holmqvist, styrelsemedlem i Föreningen Inlandsbanans vänner, konsulterade i sin tur sin litteratur och fann där inget stöd för Flinkfelts berättelse om Wallquist.

“Däremot läser jag att innevånarna i Arjeplog blev besvikna när det bestämdes att banan inte skulle komma till Arjeplog. Som plåster på såren byggdes ett stationshus och startade vägtransporter för gods och passagerare med stöd av statliga medel mellan Arvidsjaur och Arjeplog”, skriver Holmqvist.

Kronologin är alltså att beslutet om inlandsbanan fattades först, och sedan byggdes järnvägsstationen. Mycket mer än så är faktiskt svårt att ta reda på om denna mytomspunna byggnad.

Inte ens ett besök på Kungliga biblioteket och dess samlingar av digitaliserade dagstidningar gav större klarhet, kan jag från dess kafeteria bittert meddela.

Det verkar bland trafiknostalgikerna på nätet råda konsensus om att den byggdes 1930, och revs i mitten av 1980-talet (kort efter, för övrigt, att Einar Wallquist dog). Jag skickade Karin Flinkfelt en av bilderna av det lilla och inte särskilt pampiga stationshuset jag hittat på nätet, och hon bekräftade att det icke desto mindre var rätt hus. Dess skylt finns idag på Silvermuseet i Arjeplog. Och det är det.

Men så mycket vet vi att det finns två berättelser om stationshusets tillkomst, och att de är mycket olika.

Den ena ger uttryck för Arjeplogs stolta självbevarelsedrift. Den lever som det verkar, kvar bland traktens äldre.

Den andra skildrar i stället i samma stad en stämning av dyster uppgivenhet. Och nog är det lite intressant att det är den som kommunens nuvarande anställda hört och återberättar.

Tillägg:

I samband med publicering av denna artikel fick jag ett mejl från Silvermuseet i Arjeplog, där museichef Malin Brännström hade nåtts av mina förfrågningar. Hon meddelar att stationshuset uppfördes 1934, att den hade ritats av Wallquist och att den låg vid gamla torget, vid Hornavans strand.

“Byggnaden användes som busstation under många år och revs i under 1980-talet för att ge plats till posten, hyreslägenheter och systembolag”, skriver Brännström.

---

”Jack Werner samlar vandringsböcker med målet att sammanställa en bok, inte olik föregångaren Bengt af Klintbergs. Om du hört en historia du tror kan vara en vandringsboken får du gärna tipsa honom på mejladress [vandringsboken@kwasbeb.se](mailto:vandringsboken@kwasbeb.se).”

**DalaVind har lämnat in två tillståndsansökningar** (Pressmeddelande) till Länsstyrelsen Dalarna om att få bygga 37 vindkraftverk i Orsa kommun samt 30 verk i Ljusdals kommun. Totalt täcker vindkraftverken årsförbrukningen av hushållsel till cirka 320 000 kunder (1,6 TWh). Det är mer än två gånger elproduktionen från Trängslets kraftstation.

DalaVind fick redan år 2018 i uppdrag av Orsa Besparingskommitté att utreda möjligheterna till vindkraft på deras markinnehav i Orsa kommun och Ljusdals kommun. Det resulterade i ett förslag på 96 vindkraftverk som presenterades för

politiker och närboende. Efter de yttranden som kom in under samråden har projektet bantats rejält samt delats upp i två separata ansökningar. Projekt Noppikoski och projekt Jordikamäck med sammanlagt 67 vindkraftverk.

Planer finns också på att i anslutning till Vindpark Noppikoski tillverka vätgas. En sådan satsning möjliggör bland annat att Inlandsbanans tåg kan tanka vätgas, export av lokalproducerad vätgas längs samma järnväg och dessutom ett stabilare el-nät. Det senare kommer av vätgasens egenskaper som energibärare – vätgas kan genereras vid överproduktion av vind-el, lagras för att sedan generera el tillbaka till elnätet genom en s.k. bränslecell när det råder underproduktion.

### **”Vi har klantat till det” (ÖP 16 mars 2023)**

Efter 1 maj står Inlandsbanan just nu utan det grundläggande avtal som ger bolaget merparten av intäkterna för att sköta spåren mellan Gällivare och Mora. – Vi har klantat till det, men jag har inte känt någon större panik över det här, säger vd Otto Nilsson. (Det ordnade upp sig till slut).

### **En del av inlandsbanan elektrifieras** *(Infrastrukturnyheter)*

Timmertransporterna på järnväg mellan terminalen i Lomsmyren och vidare ut på Dalabanan är en viktig transportnod i norra Dalarna och idag upplevs en kapacitetsbrist på Mora bangård. Trafikverkets projekt innebär att elektrifiering av järnvägsspåren ska ske mellan Mora Strand och Lomsmyren i Dalarna.

Projektet innebär att elektrifiering av järnvägsspåren ska ske mellan Mora Strand och Lomsmyren. Sträckan är drygt tre kilometer lång och sträcker sig genom Mora tätort.

Kapacitetsbristen beror bland annat på att banorna i området förutom Dalabanan inte är elektrifierade. Därför krävs byte av lok till diesellok på Mora bangård för genomgående transporter. Elektrifiering av sträckan gör det möjligt att använda ellok och att lokbyte inte behöver ske på Mora bangård. En positiv effekt är också att transporttiderna förkortas och att kostnader sänks för tågoperatörer och transportköpare.

---

**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