

Annons:

Godstrafik | Infrastruktur

Publicerad: 2023-05-25

Gruvbolag vill se satsning på Inlandsbanan

Den nordligaste delen av Inlandsbanan bör rustas upp för att klara tunga malmtransporter från gruvan i Kallak till Gällivare. Det föreslår Jokkmokk Iron och Inlandsbanan.

Text: Ulf Nyström Foto: Kasper Dudzik



Jokkmokk Iron vill rusta upp Inlandsbanan mellan Gällivare och Arvidsjaur och dessutom återställa tvärbanan Jörn–Arvidsjaur i trafikdugligt skick. Bilden från Inlandsbanan är från juni 2009.

”Om vi ska kunna transportera järnmalmen från gruvan I Kallak till Gällivare och eventuellt vidare på Malmbanan behövs en ordentlig satsning på Inlandsbanan mellan Jokkmokk Gällivare”, säger Ulla Sandborgh, vd i Jokkmokk Iron.

”Produktionen av fossilfritt stål förutsätter hållbart framställd järnmalm samt fossilfria och klimatneutrala transporter för att bli trovärdig och då spelar Inlandsbanan en avgörande roll.”

”Vi menar allvar med den gröna omställningen och vi ser tåg som det huvudsakliga transportalternativet, inte lastbil på väg. Tåg är det hållbara alternativet och en utbyggnad av järnvägsnätet är över lag kritiskt att få till för att ta den norrländska gröna revolutionen i mål”, säger Ulla Sandborgh.

Jokkmokk Iron har bearbetningskoncession

Jokkmokk Iron fick i mars förra året bearbetningskoncession för gruvan Kallak Norra. Företaget vill kunna starta brytningen av järnmalm 2026 och räknar med att successivt öka utvinningen och initialt transporterna 2,7 miljoner ton malm per år.

Gruvan beräknas ge 250 arbetstillfällen och minst lika många till i kringverksamhet och samhällsservice.

Kallak ligger 40 kilometer väster om Jokkmokk och för att genomföra transporterna av malmen kommer Jokkmokk Iron att satsa på ett transportsystem av ungefär samma snitt som Kaunis Iron i Pajala som lastar om från lastbil till tåg i Pitkäjärvi utanför Svappavaara.

Det kan betyda landsvägstransport med tunga lastbilar Kallak–Jokkmokk och järnvägstransport Jokkmokk-Gällivare och eventuellt vidare till Boden eller hamnarna i Luleå, Piteå och Skellefteå.

Upprustning även söder om Jokkmokk

För att få ett redundant transportsystem vill Jokkmokk Iron se en upprustning av Inlandsbanan de 27 milen mellan Arvidsjaur och Gällivare och upprustning och återupptagen trafik på tvärbanan mellan Arvidsjaur och Jörn vid Stambanan genom Övre Norrland.

”Att transportera järnmalm på Inlandsbanan kräver en betydande upprustning och vi har fullt stöd av Inlandsbanan men det krävs troligen statliga pengar för att göra visionen till verklighet”, säger Ulla Sandborgh.

”Men det är bråttom, vi räknar med att vara i produktion om tre år. En upprustning skulle gynna väldigt många företag i regionen som behöver gröna transportlösningar.”

Annons:



Ulla Sandborgh, vd Jokkmokk Iron.

Annons:

Enligt Otto Nilsson, vd i Inlandsbanan, pågår en utredning om kostnaden för en upprustning av norra delen av Inlandsbanan.

”Det finns flera alternativ för en upprustning och kostnaden varierar kraftigt beroende på vilken standard man vill nå”, säger Otto Nilsson.

Sämsta delen av Inlandsbanan

Norra delen av Inlandsbanan har i dag dåligt spår som inte tillåter mer än 20 tons axellast i mycket blygsamma hastigheter.

”Det är den del av Inlandsbanan som har sämst standard”, säger Otto Nilsson.

”Den fungerar för turisttåg med lätta motorvagnar men är så gott som oanvändbar för godstågstrafik.”

En upprustning av hela Inlandsbanan mellan Mora och Gällivare med betongsliprar och 60-kilosräler på makadambädd beräknades får några år sedan kosta 8,3 miljarder kronor. Det skulle möjliggöra trafik med tunga godståg i 80–100 km/h.

En sådan satsning på sträckan Arvidsjaur–Gällivare, 27 mil, bör därför kosta minst två miljarder kronor. Sträckan har i stora delar svag banunderbyggnad.

600 Mkr för billigaste upprustningen

”Skulle vi rusta Arvidsjaur–Gällivare till normalt standard för Inlandsbanan stannar kostnaden vid cirka 600 miljoner kronor”,
säger Otto Nilsson.

”Det skulle innebära 40 meter långa 50 kg-räler på träsliprar och största tillåtna axellast 22,5 ton.”

”Men för att kunna köra malmtågen utan att slita ut spåret snabbt bör man nog inrikta sig på helsvetsat spår”, säger Otto Nilsson.

”Helst skulle det vara spår med betongsliprar men jag tror det kommer att fungera väl med helsvetsat spår på träsliprar med Heyback-befästningar.”

Enligt Otto Nilsson behöver inte det snäva tidsschemat för gruvbrytningen i Kallak och järnmalmstransporterna från Jokkmokk bli ett problem.

”Får vi positiva besked av regeringen inom rimlig tid klarar vi en upprusning av banan till 2026”, säger han.



Ulf Nyström

Redaktör på Järnvägar.nu



Annons: