



Årgång 2023

www.inlandsbanansvanner.se

| Informationsblad nr 3 Datum: 2023-11-23

Informationsblad nr 3 2023

Hej alla medlemmar! Nu är det dags för nummer 3 av årets Infoblad. Vi börjar med en stor nyhet från i våras.

Jokkmokk Iron och Inlandsbanan i nytt projekt för att lyfta transportlösning

Bryt ut den nordligaste delen av Inlandsbanan mellan Arvidsjaur och Gällivare för en snabb upprustning av järnvägen tillsammans med andra intressenter inom den gröna omställningen i norra Sverige. Det är projektet som Jokkmokk Iron och Inlandsbanan AB nu går vidare med. ”Vi har inte tid att vänta, omställningen behövs nu” säger Ulla Sandborg.

Jokkmokk Iron fick i mars 2022 bearbetningskoncession för Kallak Norra och har ambitionen att öppna en hållbar gruva som på sikt bidrar med ca 500 jobb till regionen, allt som en del av den pågående gröna revolutionen i norra Sverige. En knäckfråga för alla hårt satsande gröna aktörer i norr är transportmöjligheterna som i sig är avgörande för att lyckas med den satsning som nu följs av hela världen.

Att transportera tungt gods på järnvägsnäten kräver upprustning och investeringar och Jokkmokk Iron krävde tidigare under våren besked kring den så viktiga Inlandsbanan. Glädjande nog har bolaget den senaste månaden haft kontinuerlig och konstruktiv dialog med Inlandsbanans vd Otto Nilsson och aktörerna har nu i samförstånd valt att gå vidare med ett projekt som bygger på att upprusta sträckan Arvidsjaur-Gällivare till en standard som motsvarar näringslivets behov av transporter på järnväg. Denna lösning skulle också öppna för möjligheten att nå en nordlig anslutning till Malmbanan i Gällivare och för en möjlig sydlig anslutning till Stambanan via Arvidsjaur-Jörn och hamnarna i Luleå, Piteå och Skellefteå. Detta skulle gynna väldigt många företag som behöver transportlösningar i regionen.

”Vi menar allvar med den gröna omställningen och ser främst tåg som det huvudsakliga transportalternativet och inte lastbil på väg. Det är det mest hållbara alternativet och en utbyggnad av järnvägsnätet är över lag kritiskt att få till för att ta den norrländska gröna revolutionen i mål. Jag är glad att vi nu kan gå vidare med det här projektet tillsammans med Inlandsbanan och andra intressenter i regionen. Efter vårt tidigare krav på besked kring Inlandsbanan är det glädjande att det nu rör på sig och att så många visat intresse för frågan” säger Ulla Sandborg, vd på Jokkmokk Iron.

En upprustning av Inlandsbanan skulle skapa en efterlängtat redundans i järnvägsnätet, ett nät som idag är ansträngt och skört för såväl godstransport som nationell säkerhet. Omvärlden förändras snabbt och plötsligt har industrin och totalförsvaret helt nya förutsättningar och andra behov. En modern och upprustad Inlandsbana skulle därför kunna stärka och serva långt fler kommuner och regioner än de som idag har direkt intresse i banan.

”För att möta den gröna industriboomen i norra Sverige behövs en upprustad och modern Inlandsbana, det tror jag alla är medvetna om. Nu krävs det konkreta åtgärder och konstruktiva förslag för att vi ska komma vidare och det är positivt att privata aktörer som Jokkmokk Iron ser värdet av banan och bidrar med proaktiva lösningar. Att rusta upp Inlandsbanan är i sig inga svårigheter men det krävs finansiering som hittills uteblivit” säger Otto Nilsson, vd för Inlandsbanan AB.

Godstrafik

Publicerad i järnvägar.nu den 2023-09-22

Tågab köper RM-loken (Tågab är det bolag som tar över godstrafiken på Inlandsbanan).

Tågakeriet i Bergslagen köper de sex RM-loken som SJ och därefter Green Cargo använt sedan 1977. Loken ersätter inhyrda Rc4-lok och kommer att dra många av Tågabs godståg dock inte på Inlandsbanan eftersom loken är eldrivna. ”Det är en bra affär för oss och en bra affär för Green Cargo”, säger Lars Yngström, vd i Tågakeriet i Bergslagen (Tågab). Vi får ett urstarkt lok som gör att vi kan öka tågvikten med 30 procent och lämna tillbaka ett antal inhyrda lok. Green Cargo slipper ett udda lok som bara finns i sex exemplar och som kräver särskild förarutbildning och särskilda kunskaper hos verkstadspersonalen.

De sex Rm-loken byggdes av Asea och Nohab 1977 och de var avsedda att i multipelkoppling dra tunga malmtåg mellan Kiruna och Narvik. Loken fick bland annat lägre utväxling, 100 km/h i stället för 135 km/h som största tillåtna hastighet, blockbroms och automatkoppel för malmvagnarna. Loken barlastades från 78 till 92 ton för att öka dragkraften. Men dragkraften och adhesionen räckte inte till för att dra malmtågen som redan då kunde väga över 5 000 ton. Loken flyttades söderut och har med undantag för en kort period då de återbördades till Malmbanan för att dra malmtåg mellan Pitkäjärvi och Narvik för Northland Resources dragit godståg, bland annat mellan Göteborg och Malmö över Hallandsåsen. Samma omlopp som Rc- och Rd-loken Sedan flera år går de i samma omlopp som Rd2- och Rc4-loken vilket innebär att Green Cargo inte utnyttjar den högre dragkraften och möjligheterna till högre tågvikter. ”Rm-loken klarar tågvikter på 2 100 ton på banor med maximalt tio 09 promilles stigningar”, säger Lars Yngström. ”Det är 30 procent mer än av de Rc2- och Rc4-lok vi i dag använder, de klarar 1 600 ton, och det innebär att vi kommer att kunna dra många fler vagnar med ett lok och en lokförare än hittills.”Rm-loken är nästan lika starka som de betydligt modernare Traxx- och Vectron-loken med 314 kN

startdragkraft jämfört med 300 kN och 2 100 tons tågvikt jämfört med 2 200–2 500 ton för Traxx och Vectron.

Virke, containrar och tegelpannor. Enligt Yngström kommer Tågab att använda Rm-loken i virkeståg, containertåg i form av Vänerexpressen och Benders-tåget mellan Bålsta och Kongsvinger. ”Vi har dessutom ett antal förfrågningar om transporter från ett antal transportköprare som kräver starkare lok.”

Med anskaffningen av de sex Rm-loken kan Tågab lämna tillbaka de två Rc4-lok och ett Traxx-lok som hyrts i flera år. Tågab kommer också att växla om ett Rc2-lok till Rc3, från 135 till 160 km/h, för att kunna dra persontåg. Första loket till Tågab 2 oktober. Det första Rm-loket överförs från Green Cargo till Tågab 2 oktober, ytterligare tre lok i år och de två sista under början av nästa år.

”Vi börjar med utbildning av våra lokförare och vår verkstadspersonal”, säger Lars Yngström och vi behåller tills vidare färgen på de fem blåmålade loken men kommer att måla om det gröna loket i rött, silver och svart, det vill säga i Tågabs färger.”

Loken kommer att förses med utrustning för radiostyrning och ETCS för trafik på banor med det nya säkerhetssystemet ERTMS. Priset inte offentligt. Lars Yngström vill inte berätta hur mycket Tågab betalar för de sex loken.

”Men det är vår största investering någonsin” säger han. En försiktig uppskattning är att priset hamnar i intervallet 30-35 miljoner kronor för de sex loken inklusive reservdelar som är unika för Rm-loken och som Green Cargo inte längre har behov av.

Lars Yngström är övertygad om att Rm-loken kommer att göra god tjänst för Tågab i ett par årtionden. ”Vi kommer att kunna använda dem i 20 år”, säger han.

RES MED DENNA HELT UNIKA, HISTORISKA OCH TÅGROMANTISKA PAKETRESA I SVERIGES UPPELVELSERIKA NORRA INLAND.

(OBS Resan skedde tidigare i år och blev mycket populär OBS)

Resan sker i samarbete med Järnvägmuseet i Gävle där du färdas i förstaklassvagnar i toppskick från 40-, 50- och 60-talet och lok från olika tidsperioder, bland annat ånglok. Vagnarna är en upplevelse i sig, du reser bekvämt i sköna fåtöljer och avnjuter förstklassig hemlagad mat på äkta porslin i tågets restaurangvagn. Förutom att du kan vila ögonen på tågets alla vackra detaljer får du genom fönstret - se och uppleva inlandets skiftande landskap ju längre norrut vi färdas. Tåget stannar vid flera utvalda platser längs med Inlandsbanan för både sevärdheter och härliga smakupplevelser.

Avresa från Stockholm Central på morgonen. Vi reser i Järnvägmuseets 40, 50- och 60-tals förstaklassvagnar.

Lunch tillagas ombord av köksteamet och avnjuts i tågets restaurangvagn. Ankomst till Mora efter lunch. Besök på Nils Olssons Dalahästar AB i Nusnäs. Middag i Mora. Boende på Mora Hotell & Spa inklusive frukost.

Avresa från Mora C på morgonen. Ånglok längs med Inlandsbanan till Sveg. Därefter diesellok vidare till Östersund. Resa i järnvägmuseets 40, 50- och 60-tals förstaklassvagnar. Lunch och middag ombord i tågets restaurangvagn som lagas och serveras av tågets köksteam. Ankomst till Östersund på kvällen. Boende på Hotell Östersund inklusive frukost.

Avresa från Östersund C på morgonen. Resa längs med Inlandsbanan i Järnvägmuseets 40, 50- och 60 tals förstaklassvagnar. Lunch och middag ombord i tågets restaurangvagn. Eftermiddagsfika i Sorsele. Ankomst till Arvidsjaur på kvällen. Boende på Hotell Laponia inklusive frukost.

Avresa från Arvidsjaur C på morgonen. Resa längs med Inlandsbanan i Järnvägmuseets 40, 50- och 60-tals förstaklassvagnar. Stopp vid Piteälvsbron och vid Polcirkeln. Besök på Åtjte fjäll-och Samemuseum i Jokkmokk. Lunch och middag ombord i restaurangvagnen. Ankomst till Gällivare på kvällen. Boende på Grand Hotel Lapland inklusive frukost.

Efter en välbehövlig sovmorgon blir det avresa från Gällivare C upp mot Kiruna. Lunch tillagas ombord av köksteamet och avnjuts i tågets restaurangvagn med fjällvyer som utsikt. Ankomst på eftermiddagen till Kiruna. Middag i Kiruna. Boende på Scandic Kiruna inklusive frukost.

Heldag i Kiruna med valmöjligheterna: ett besök på gruvan i Kiruna alternativt ett besök på ishotellets utställningar i Jukkasjärvi. Lunch i Kiruna. Middag på Hjalmar Lundbohmsgården i samarbete med SPIS Kiruna. Boende på Scandic Kiruna inklusive frukost.

Avresa Umeå C på morgonen. Resa till Stockholm C. Sista dagen i järnvägmuseets 40, 50- och 60-tals förstaklassvagnar. Lunch och middag ombord i tågets restaurangvagn. Ankomst till Stockholm C på kvällen.

Till sist: Arvidsjaur kommun vill minska behovet av utländska lastbilstransporter och generera mer arbete för lokala entreprenörer. Det genom att flytta godstransporter från väg till järnväg. "Det känns behövligt", säger näringslivsstrateg Anne Enoksson.

Projektet "Hållbara transporter" har fallit väl ut och Arvidsjaur kommun vill se en minskning av lastbilstransporter som transporterar gods kopplat till biltestnäringen.– Det är naturligtvis av hållbara och miljömässiga skäl men också för att uppnå en säkrare och mer ekonomiskt fördelaktig transportlösning, säger Anne Enoksson, näringslivsstrateg i Arvidsjaur kommun.

Avslutningsvis måste vi gå ut med en vädjan till er medlemmar. Flera av oss som har haft uppdrag i styrelsen sedan föreningens start år 2007 har snart passerat bäst före datum. Vi börjar bli trötta och mycken tid går åt till att klara dagens sysslor. Därför skulle vi vilja välkomna några som kan ta över styrelseposter. För vi och ni vill väl inte

att Föreningen Inlandsbanans Vänner ska upphöra. Hör gärna av er till e-postadressen här nedan för mer information.

Det var allt för denna gång. Är det någon som har intressanta händelser eller annat som rör inlandsbanan är det bara att skicka ett mail till adressen här nedanför.

Styrelsen

Vi tillönskar er alla medlemmar och läsare av vårt informationsblad!

*en God Jul
och ett
Gott Nytt År!*

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

TELEFON
070-339 36 54

E-POST
styrelsen@inlandsbanansvanner.se
HEMSIDA:
<http://www.inlandsbanansvanner.se>

PLUSGIRO:
30 70 33 - 1

SWISH
123 261 09 39