



## Informationsblad nr 2 2015

Hej alla medlemmar!

Våren närmar sig snabbt. Årsmötet i Östersund är avklarat. 19 medlemmar träffades inför mötesförhandlingarna. Efter mötet fick vi njuta av kaffe och lite kaffebröd i IBABs fina lokaler i lokstallet. På grund av föreningens ekonomiska situation uteslöt vi smörgåstårten den här gången. Men tack vare en medlem som sponsrade smörgåstårta fick vi det i alla fall. Tack för det Hans! Styrelsen har ett grannliga jobb med ekonomin just nu. Det är svårt att hitta sponsorer och få bidrag. De medlemmar som kommit in med frivilliga bidrag tackar vi naturligtvis för. Vi tackar även de i styrelsen som bidrar genom att bekosta sina resor själva utöver hotell och andra kostnader i samband med möten. Några i styrelsen har lagt ut mellan 10-och 20 tusen kronor under sina år i styrelsen. Vi hoppas också att nya medlemmar som dyker upp bidrar till att förbättra ekonomin.

I enkäten vi har skickat ut finns många positiva tongångar bland svaren från er medlemmar. Styrelsen kommer att ha ett digert jobb med att analysera svaren som ni senare får ta del av.

Efter årsmötet berättade Otto Nilsson hur närmaste framtiden ser ut för Inlandsbanan AB. Här följer en kortversion:



IBAB får 150 milj/år från staten för att förvalta inlandsbanan.

Godstrafiken är viktigast. År 2014 ökade godstrafiken med 49 %. Första kvartalet i år ökade godstrafiken med 50 %. Statistiken är räknat i ton per kilometer.

Turisttrafikens resande måste fördubblas på två år för att nå lönsamhet.

Det ska köras färre kalktåg i år. LKAB ska göra en provbränning av kalken först.

Senast 2019 skall bärigheten vara 22,5 ton mellan Mora och Gällivare. En besiktning av broarna visar att samtliga broar klarar 22,5 ton. År 2016 skall bärigheten vara höjd mellan Sveg och Brunflo.

År 2017 är målet att det ska finnas en terminal var tionde mil uppnåtts.

IBAB har köpt 2 stycken T44 av Green Cargo för att bygga om och testa att köra på rapsolja. Man hoppas komma ner till 60 % mindre miljöpåverkan än med diesel.

Man har också kommit överens med Trafikverket att planera omledningar i den händelse att det behövs. T.ex. stopp på stambanan av någon anledning.

Den 19 augusti kommer infrastrukturministern till Inlandsbanan AB.

Därefter berättade Bengt Sandhammar, ordförande i DHdj [www.dhdj.se](http://www.dhdj.se), om banan mellan Orsa och Bollnäs. Han beskrev hur den kan avlasta Borlänge-Falun som är hårt trafikerad. Ljusdals timmerterminal skulle också beröras om virket lastades i Sveg i stället.



- Länsstyrelsen i Västernorrland hälsade välkommen till en konferens om järnvägssystemen norr om Gävle. Media kunde delta i hela eller delar av Järnvägsforum 2015. Beslutsfattare som riksdagsledamöter, kommunalråd, tjänstemän på Trafikverket och EU-parlamentariker möttes två dagar i Sundsvall. På andra dagen deltog infrastrukturminister Anna Johansson. Enligt de dokument vi fick ta del av från forumet sades inte ett ord om Inlandsbanan. Styrelsen hade tyvärr ingen möjlighet att delta i konferensen.
- Trafikverket har sammanställt en åtgärdsvalsstudie i nordvästra Dalarna. Syftet var att se över möjligheterna att flytta över gods från väg till järnväg och göra en samhällsekonomisk bedömning. Bakgrunden är att näringslivet uttryckt ett intresse att åter trafikera flera järnvägssträckor som i dag delvis är i dåligt skick. Andra deltagare i studien är Region Dalarna och de fyra berörda kommunerna.

Inlandsbanan figurerade i några sammanhang. Här följer ett utdrag ur dokumentet:

Utvalda järnvägar i Nordvästra Dalarna är föremål för förändrad driftform, bl.a. Västerdalsbanan, Älvdalsbanan och delar av Inlandsbanan söder om Mora. Dessutom har utredningar gjorts som berör bansystemet i Mora.

När det gäller förbindelsespår Inlandsbanan–Dalabanan gör Trafikverket bedömningen att triangelspår från Inlandsbanan i Mora endast ger mindre kapacitetsförbättringar och att alternativet inte är aktuellt i nuläget.

På Inlandsbanan söderut från Mora, Siljanssågens och Wasaterminalens anslutning och Lomsmyren kan bli föremål för elektrifiering. Även flytt av funktioner till nya lokaliseringar kan ingå. Eventuellt en ny bangård och terminal kan bli ett resultat av funktionsutredningen.

Åtgärdsvalsstudien pekar på att det finns såväl samhällsekonomiska som företagsekonomiska förutsättningar för att återtrafikera sträckan Rågsveden-Malungsfors. Ur ett konkurrensneutralt perspektiv kan Trafikverket inte ensam ansvara för hela sträckan då staten inte ska tillhandahålla så kallade sidoanläggningar. Det är även klokt med ett delat ansvar, för att ställa i ordning bandelen mellan Malung och Malungsfors, så att parterna tillsammans genomför långsiktiga åtgärder där Trafikverket ingår som en part tillsammans med berörda kommuner, Region Dalarna samt näringslivet.

Vidare vill Trafikverket överföra vissa delar av spårsystemet på kommuner och till näringslivet. T.ex. industrispår och förbindelser till dessa.

I övrigt säger Trafikverket att det inte för närvarande finns medel för några förbättringar i området (=västra Dalarna).

- Trafikverket vill riva en järnvägsbro över riksväg 26 i Långban. Enligt Trafikverket är orsaken till rivningen främst att vägen under bron är så smal att den anses vara en trafiksäkerhetsrisk. Föreningen Inlandsbanans vänner protesterade mot det i en tidningsartikel. Vi misstänker det är en åtgärd i syfte att försvåra ett återöppnande av Inlandsbanans södra del. Vad vi i styrelsen vet är det redan två broar/viadukter rivna längs södra delen och ett antal plankorsningar där rälsen är uppriven eller överasfalterad.
- Enligt en artikel i Nya Wermlands-Tidningen vill ett privat företag upprusta delar av Inlandsbanan. Fler detaljer går inte att få tag på. Vi avvaktar och hoppas.
- Malung/Sälen kommun söker efter fler delägare till ett bolag som kan driva en omlastningsterminal i Malungsfors. Transporterna till/från terminalen kommer då att korsa inlandsbanan i Vansbro. Det kan vara en fördel för södra inlandsbanan och kanske kan det dra fler godskunder till området. Alternativet var att köra med bil till Mora och lasta på järnväg där. Ett alternativ som man alltså övergivit.
- Den blivande testbanan mellan Jörn och Arvidsjaur besöktes av en ur styrelsen i början på mars. Banan var delvis plogad och stakkäppar var nedslagna i banvallen med jämna mellanrum. Det kanske finns hopp. Arbetsgruppen för projektet är mycket positiva. Mer om detta finns på vår hemsida. I Arvidsjaur kommuns översikts- och tillväxtplan finns utrymme inritat för testbanan. Ett möte hölls tidigare i år i Glommersträsk för att informera boende, allmänhet och företag vad testbanan kan innebära för bygden.

- SCA Skog flyttar sin järnvägsverksamhet från terminalen i Vinlidsberg till Storumanterminalen. Terminalen börjar närma sig en situation där alla ytor utnyttjas. Med ett nytt avtal med Storumans kommun läggs Vinlidsberg vilande, alla transporter kommer istället utgå från Storumanterminalen. Det innebär att transportererna på inlandsbanan mellan Storuman och Vinlidsberg upphör. Däremot kan transportererna öka totalt om Storumanterminalen utvecklas positivt.
- Uddeholm AB i Hagfors investerar. Tidigare har företaget konverterat anläggningen till naturgasdrift för 70miljoner. Den satsningen är nu helt genomförd med minskade utsläpp och lägre energiåtgång som följd. Det nya projektet innebär att arbetsmiljön och inomhusklimatet i stålverket förbättras samtidigt som buller och utsläpp av fint damm som bildas i processen minskas. Nu får vi hoppas att Uddeholm fortsätter sina miljöinvesteringar så att transportererna till och från stålverket flyttas över till järnväg i en snar framtid. Till exempel ett 25 km långt industrispår fram till inlandsbanan.
- Nu blåser det nya "fina järnvägsvindar" i Sverige. Regeringen kommer nu att satsa på våra järnvägar och rusta upp dessa för den närmaste perioden 2015-2018. Vad detta innebär för oss och inlandsbanan vet vi inte. Trafikverket kommer få uppdraget att prioritera ut dessa miljoner till bäst behövande under tidsperioden. Vi får avvakta och se vad som händer.
- En studie över trafikunderlaget för en upprustad och återöppnad järnväg mellan Furudal och Bollnäs pågår. Samtliga kommuner från Bollnäs till Mora stöttar finansieringen av studien. Studien genomförs i Inlandsbanan AB:s regi. I början av mars var arbetet klart och nu ska informationsmöte för berörda kommuner ske.
- **Omvärlden.** I Skottland ska myndigheterna erbjuda incitament för att köra mer gods på järnväg. Vägarna blir mer och mer överfulla av lastbilar För att minska vägtrafiken kommer godsköparna få bidrag för att frakta med järnväg i stället. På Torsbybanan i Värmland kommer skogsbolagen att öka virkestransportererna på järnväg.

På årsmötet i Östersund den 25 april förordade stämman höjning av medlemsavgiften. Från år 2016 är medlemsavgiften 200 Skr, för familjemedlem är avgiften 100 Skr. För de medlemmar som inte tar emot information över internet är kostnaden 250 Skr för att täcka portoavgifter.

Som vi brukar skriva i våra informationsblad är vi i styrelsen tacksamma om vi får höra våra medlemmars syn på föreningen och även få information om vad som händer på "er" del av inlandsbanan och i övrigt utbyte av idéer och tankar. Vi får också tacka de som redan har hört av sig med synpunkter. Och vi hoppas naturligtvis på en framtid för hela inlandsbanan, med tvärbanor, mellan Kristinehamn och Gällivare.

Ha en trevlig vår och sommar så hörs vi i nästa nyhetsblad  
 önskar  
 Styrelsen  
 Föreningen Inlandsbanans Vänner