



## Informationsblad nr 3 2020

Hej alla medlemmar!

Sommaren blev som den blev. Både coronan och vädret har samverkat till inställd sommartrafik på Inlandsbanan och färre tillfällen att njuta av vädret. Men vi får stå ut och hoppas på bättre tider. Vädret blev i alla fall bättre på sensommaren. Detta informationsblad blir av kända själ lite tunt p.g.a. pandemin, distanseringen och praktiska svårigheter.

### **Trafiken på Inlandsbanan fjärrstyrs**

Nu bommas tågklarerarnas expeditioner på Inlandsbanans mötesstationer igen en efter en. Men tågen slutar inte att gå. Tågklarerarna fjärrmanövrerar växlar och signaler från de nya tågledningscentralerna i Sveg, Hoting och Storuman. ”Tack vare fjärrmanövreringen kan vi fyrfaldiga kapaciteten på Inlandsbanan och vi kan bli mer flexibla med trafik och med underhåll”, säger Mats Portinson, infrastrukturchef och vice vd på Inlandsbanan AB. ”Det är en milstolpe i Inlandsbanans tekniska utveckling.” Den 13 maj släckte lokaltågklareraren i Arvidsjaur sin expedition för sista gången. Nu är stationen fjärrbevakad från Sveg, drygt 60 mil söderut. Även stationerna i Orsa, Fågelsjö, Röjan, Svenstavik, Sorsele och Jokkmokk kommer att fjärrmanövreras från de tre tågledningscentralerna i Sveg, Hoting och Storuman. En stor del av Sveriges järnvägar är fjärrstyrda från någon av Trafikverkets åtta trafikledningscentraler men dessa järnvägar har linjeblockering som ser till att tågen automatiskt får stoppsignal om de riskerar att komma för nära varandra.

### **Den mänskliga faktorn**

Inlandsbanan har ingen linjeblockering; trafiksäkerheten bygger helt den mänskliga faktorn i form av tågklarerare som utbyter information om tågens gång med varandra per telefon. För att kunna fjärrstyra stationerna har Inlandsbanan AB anskaffat trafikledningssystemet Cactus TMS. SL använder samma system i tunnelbanan men Inlandsbanan blir den första järnvägen i Sverige med detta system. ”Vi började bygga och modernisera stationer och ställverk redan 2015”, säger Mats Portinson. ”2017 upphandlade vi fjärrmanöversystemet som levereras av Cactus Rail och nu driftsätter vi successivt fjärrmanövreringen. ”Eftersom fjärrmanövrering av flera mötesstationer som ligger i följd på banan kan skapa problem med säkerheten har arbetet med Transportstyrelsens godkännande varit omfattande. Men tillståndet från Transportstyrelsen var klart i god tid till inkopplingen av den första stationen, Arvidsjaur. ”Vi har haft skuggdrift i nio månader där vi sett att fjärrmanövreringen fungerat klanderfritt när vi haft

tågklarare på plats som övervakat manövrarna”, säger Portinson. Införandet av fjärrmanövreringen av driftplatser där det ofta förekommer tågmöten innebär förutom kapacitetsökningen även bättre arbetsmiljö för tågklararna.

### **Många och långa resor**

Den lokala tågklareringen har inneburit många och långa resor för att bemanna driftplatser och hantera tågmöten. Ombyggnaderna av de lokala ställverken, inläggning av elektriska växlar och anskaffningen av fjärrstyrningssystemet har hittills kostat 150 miljoner kronor och är den största investeringen på många år för Inlandsbanan AB. Mats Portinson räknar med att den fortsatta utbyggnaden av systemet kommer att kosta ytterligare cirka 100 Mkr. ”Vi sparar visserligen en del kostnader för resor och traktamenten men den stora vinsten är möjligheten att kraftigt utöka trafiken, att utföra banarbeten med större flexibilitet och den bättre arbetsmiljön för tågklararna”, säger han. Tågklararna på Inlandsbanan genomgår nu utbildning i fjärrmanövreringen och de kommer kunna fjärrmanövrera de sex olika ställverken från Sveg, Hoting eller Storuman.

### **Tyngre räler på önskelistan**

För att öka kapaciteten på banan ytterligare behöver gamla, klena räler bytas mot nya, tyngre. ”Vi har 32 mil med räler som väger 34 kg per meter”, säger Portinson. ”Om vi skall kunna köra tyngre tåg utan dagens hastighetsnedsättning måste de bytas mot 50 kg- eller 60 kg-räler.” ”Men då handlar det åter om stora belopp. Vi hoppas och tror att staten kommer att satsa på en rejäl modernisering av banan. ”Inlandsbanan AB, som ägs av de 19 kommunerna längs banan, kommer under hösten och vintern att genomföra provtransporter av kalk från Kallholsfors öster om Orsa till Gällivare. För närvarande pågår ombyggnad av fyra av de fem motorvagnar av modellen Alstom Lint 41 som dotterföretaget Inlandståg köpt bättre begagnade från Nederländerna. Motorvagnarna ska successivt sättas i trafik från i höst. De gamla Y1orna, Fiat-motorvagnarna byggda 1979 - 1980, har för flera år sedan passerat bäst före-datum. På grund av coronapandemin och Folkhälsomyndighetens rekommendationer har premiären för sommarens persontrafik skjutits upp från 15 juni till 6 juli. *(Som vi vet ställdes senare all sommartrafik in).*

### **Lint Y41 godkända för trafik**

Transportstyrelsen gav den 29 maj permanent godkännande till de nya tågen som ska trafikera bland annat Inlandsbanan. Det handlar om fem motorvagnståg av typen Alstom Lint 41 som nu får gå i persontrafik. Inlandståg har fram till nu haft ett tillfälligt godkännande för erfarenhetsdrift (med kunder) men efter kompletterande tester, som utöver erfarenhetsdrift, omfattat vintertester samt ATC-tester är fordonen nu permanent typgodkända i Sverige. Testerna ha utförts i Sverige och fordonen har fått littra Y41. Övriga motorvagnar står i Polen där det görs anpassningar för resande på längre sträckor innan de tas till Sverige. Anpassningarna innebär bland annat att tågen får högre komfort med helt ny interiör i form av nya stolar, WC och bistro.

### **Inlandsbanan AB motsätter sig Trafikverkets nya funktionsutredning**

”Inlandsbanans funktion i transportsystemet”. I rapporten intar Trafikverket en ogrundat negativ och konkurrensinriktad inställning till Inlandsbanan.

Inlandsbanans ledning menar att det här är kontraproduktivt för att ta Sverige ur Coronakrisen, och att det just nu krävs en kraftsamling på infrastrukturprojekt som kan genomföras omedelbart.

Trafikverkets funktionsutredning ”Inlandsbanans funktion i transportsystemet” (TRV 2018/131550) avser ”utreda Inlandsbanans förutsättningar och framtida funktion i transportsystemet”. I rapporten uttrycker Trafikverket dock en grundlöst negativ inställning till Inlandsbanan, med uppgifter som saknar verklighetsförankring men som avser hindra utvecklingen av infrastrukturen.

### **Vätgasdriven järnväg tillsammans med Statkraft**

Inlandsbanan AB har tillsammans med Statkraft inlett en förstudie för att utreda infrastruktur och logistik för vätgasproduktion i inlandet samt utreda vätgasdrift för befintliga dieseldrivna järnvägsfordon. Satsningen följer Inlandsbanans ambition om att skapa en prioriterad helt grön godskorridor genom halva Sverige utan koldioxidutsläpp och är därmed ett viktigt steg för att tillförse industriaktörer hållbara och effektiva transporter. Planer finns att öppna upp möjligheter att tanka vätgas på flera platser längs banan.

**Sommartrafiken på Inlandsbanan blev ju inställd** p.g.a. coronan och därmed få bokningar. Men bolaget är i alla fall optimistisk. Godstrafiken går som vanligt, det har till och med blivit en viss ökning.

**Tågen rullar in på den snart ettåriga timmerterminalen i Malungsfors varje vecka.** Godset i form av timmer och flis lastas och fraktas vidare, oftast mot Gävlekusten och pappersbruken där. – Vi lastar för närvarande ett inkommande tågset om cirka 500 meter varje fredag och likadant varannan lördag, berättar Lennart. Det har varit en relativt friktionsfri start för verksamheten på timmerterminalen och nu fungerar allt enligt planen. Målet är att utöka och utveckla och redan i höst planeras det för att färdigvaror från Fiskarhedens Trävaru ska fraktas med tåg och sedan vidare ut på export mot exempelvis Asien. Färdigvarorna kommer att fraktas i containrar mot Göteborgs hamnar och det kräver att den 60 000 kvadratmeter stora ytan som rymmer terminalen idag utökas ytterligare. Det kommer också att behövas mer personal på terminalen.

**På vårt senaste styrelsemöte**, som var ett telefonmöte, beslutade styrelsen att flytta fram årets årsmöte till april 2021. Tanken är att vi behandlar inledningsvis de frågor som är knutna till år 2020. Därefter startar vi med ordinarie årsmöte 2021. Och sedan, det bästa av allt, kaffe och smörgåstårter. Vi beklagar att vi måste skjuta på årets möte men vi vill värna om hälsan. De flesta av oss befinner ju sig i riskgrupper.

Ha det så bra ni kan tills vi ses.

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