



Informationsblad nr 2 2022

Hej alla medlemmar! När detta läses har årets årsmöte hållits. Trevligt att träffa er som deltog. Som ni ser längre ner i "bladet" har vi infört en ny rubrik kallad "Långt tillbaka". Vi hoppas att ni medlemmar kan bidra med någon intressant händelse/historia från förr. Använd vår e-postadress till bidragen.

Inlandsbanan AB har tecknat en avsiktsförklaring med Cleantechbolaget Plagazi i syfte att samarbeta kring produktion och distribution av grön vätgas baserat på utvinning av vätgas från icke återvinningsbart avfall.

Inlandsbanan AB erbjuder i dagsläget hållbara godstransporter med förnyelsebart bränsle i form av HVO. Bolagets avsikt är att genomföra en upprustning av Inlandsbanan inom fem år i syfte att höja banans kapacitet. Upprustningen innefattar en övergång till vätgasdriven gods- och persontrafik på banan med ett potentiellt vätgasbehov om ca 20 000 ton per år.

Plagazi bedriver verksamhet inom utveckling, tillverkning, försäljning, driftsättning och underhåll av plasmabaserade anläggningar för förgasning och energiframställning. Plagazi arbetar för att utveckla den cirkulära ekonomin genom att omvandla icke återvinningsbart avfall till grön vätgas genom plasmaförgasning. Produktionsprocessen är högst energisjälvförsörjande och miljövänlig utan miljöfarliga restprodukter.

Parterna har identifierat ett gemensamt intresse av att utveckla transportkapaciteten i järnvägsnätet samt säkerställa energiförsörjningen av grön vätgas i Sverige och vill därför inleda ett samarbete kring användning av Inlandsbanan kopplat till Plagazis utvecklingsplaner och har i detta syfte ingått denna avsiktsförklaring.

"Vi ser en spännande teknologi och process hos Plagazi som kan bidra till att få fram konkurrenskraftig grön vätgas och utveckla det lokala näringslivet kopplat till Inlandsbanans utveckling. Att utnyttja icke återvinningsbart avfall och få till en cirkulär ekonomi ligger helt i linje med att vårt mål att markant öka person- och godstrafiken på Inlandsbanan", säger Peter Enå, utvecklingschef, Inlandsbanan AB.

Storuman ska satsa på ny ÅVC vid järnvägen. Storumans kommun vill satsa på egen soptipp, den nya återvinningscentralen ska byggas vid Storumanterminalen som

sedan i höstas kopplats samman Tvärbanan söderut med Inlandsbanan.
(Västerbottens Folkblad)

Inlandsbanan har över 800 plankorsningar längs sträckan mellan Mora och Gällivare. Samtliga har inventerats, men för att göra övergångarna säkrare behövs mer pengar.

– Vi har ansökt om att få statligt bidrag på 225 miljoner kronor, säger Mats Portinson, infrastrukturchef vid Inlandsbanan. Inlandsbanan får idag cirka 175 miljoner kronor. Det är för lite menar både Trafikverket och kommunerna som äger banan. Pengarna räcker inte till att vare sig underhålla banan eller till extra åtgärder. Förhoppningen är att ansökan om extra medel nu kommer att gå igenom.

Nytt bom-projekt testas. Eftersom Inlandsbanan sträcker sig 105 mil skulle det krävas stora ekonomiska investeringar för att anlägga ström längs järnvägen som kan driva till exempel bommar och ljus- och ljudsignaler vid plankorsningar. Därför testar Inlandsbanan nu en ”offgrid”-lösning i Östersund, där bommar kan drivas med hjälp av solceller och vätgas i stället. – Bommar och ljus- och ljudsignaler vid en plankorsning idag kostar cirka 2 till 3 miljoner att bygga. Den offgrid-lösning vi testar nu kostar 1,5 miljon kronor. Så om det projektet faller väl ut så kanske det är en lösning vi kan titta på vid fler plankorsningar, säger Mats Portinson.

Ytterligare två av Inlandstågs nya persontåg har levererats till Sverige. Första anhalten blev Kristinehamn där tågen ska få utrustning för ERTMS monterade. Det första av de fem tågen, som har en enklare inredning och fler sittplatser än de övriga, blev färdigställd och transporterad till Sverige redan 2021.

Tågen har genomgått en omfattande modernisering och revision i Polen för att anpassas till resande på längre sträckor. Anpassningarna innebär bland annat att tågen fått högre komfort med ny interiör samt WC och bistro. Interiören kommer med tyg från Bogesund väveri, väggarna är isolerade och fönstren utrustade med dubbelglas för att klara vårt klimat. De resterande två tågen som återstår i projektet kommer att få samma omfattande reovering och kommer att anlända till Sverige under året.

- Våra leverantörer och projektpartners har gjort ett utmärkt arbete med tågen. Den verkstad i Polen, Seluch, som har haft en sammanhållande roll och genomfört många av våra installationer har gjort ett strålande arbete med hög kvalitet säger Maria Cederberg, fd. vd Inlandståg AB.

Tågen som är av modell Alstom Lint 41 har fått beteckningen Y41 i Sverige och köptes in av bolaget Inlandståg 2019. Det omfattande projektet har gått relativt snabbt trots att det drabbats av förseningar bland annat till följd av pandemin. Reoveringen har dragit ut på tiden på grund av svårighet att flytta material mellan länder samt svårigheter i att få fram komponenter för upprustning och revidering.

Fakta om tågen: Längd: 41 m, maxhastighet: 120 km/h, 80 sittplatser (122 i tåg 005), 2 rullstolsplatser, 10 fällstolar, 1: a och 2: a klass, djurvänlig del, plats för cyklar, bistro och tillgänglighetsanpassad WC.

Regeringen har beslutat att omfördela 10 miljoner kronor under 2022 till ett särskilt statligt bidrag till Inlandsbanan för utbyte av radiobasstationer. Nya radiobasstationer längs Inlandsbanan gör att gods- och persontrafiken kan utvecklas.

– Med det här beslutet möjliggörs en upprustning av Inlandsbanan så att tågtrafiken får bättre och säkrare kommunikationsmöjligheter, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth. Genom det statliga bidraget gör regeringen det möjligt för Inlandsbanan att byta ut föråldrade radiobasstationer för trafikledning mot nya längs med banan. Radiobasstationer längs järnvägen krävs för att tågpersonalen ska kunna kommunicera med trafikledningen genom de särskilda mobiltelefonisystem som finns för järnvägen. Beslutet innebär att regeringen gör en ändring i regleringsbrevet för Trafikverket för budgetåret 2022 och därmed omfördelar 10 miljoner kronor inom anslaget Utveckling av statens transportinfrastruktur. *(Regeringen har i alla fall inte glömt bort Inlandsbanan. Redaktörens anmärkning).*

De två järnvägsföretagen Inlandsbanan och Tågakeriet i Bergslagen, Tågab, utreder ett närmare samarbete, som kan innebära att Inlandståg, ett dotterbolag till Inlandsbanan, tas över av Tågab. Inlandsbanan ägs av 19 kommuner från Kristinehamn i söder till Gällivare i norr. Huvudkontor och en verkstad finns i Östersund. Tågab räknas vid sidan av Inlandsbanan som Sveriges mest kompletta järnvägsföretag; gods- och persontrafik, verkstad och egna spår i anslutning till verkstaden. Huvudort är Kristinehamn, längst söderut på Inlandsbanan. Inlandståg är ett relativt litet tågföretag med ca 25 anställda, främst lokförare, växlare och reparatörer. Tågab har cirka 160 anställda. Alla tågföretag, oavsett storlek, möts av ökande krav från myndigheter, EU bl.a. För ett litet företag som Inlandståg kan det bli ekonomiskt betungande. Tågab har redan flera specialistfunktioner, som kan vara till nytta för båda företagen.

– Synergierna är uppenbara, säger både Otto Nilsson, vd i Inlandsbanan och Lars Yngström, vd i Tågab. Tågab:s avsikt är att driva verkstaden i Östersund vidare och erbjuda lokförare och växlare fortsatt jobb, ibland också på nya sträckor, säger Lars Yngström. Varumärket Inlandståg kommer att behållas.

Inlandsbanan vill att staten går in med 2,7 miljarder kronor för att rusta upp järnvägsanläggningen mellan Mora och Gällivare. Enligt Katarina Nyberg-Finn, styrelseordförande på Inlandsbanan, behövs det en upprustning av järnvägen. Om det inte sker riskerar staten att stå med en järnväg utan något större värde. Dessutom kräver man att det årliga driftbidraget höjs eftersom banan lider av stora underhållsskulder.

Inlandsbanan AB begär även ett aktieägartillskott från kommunerna som gemensamt äger bolaget. Det handlar om 30 miljoner kronor fördelat på 19 kommuner.

Vi har ekonomiska problem – Det är inte konkursvarning. Det är jobbigt för oss men vi tar oss ut ur det här, säger Inlandsbanans vd, Otto Nilsson.

”LÅNGT TILLBAKA”

Inlandsbanan (Norra Västerbotten måndagen den 23 oktober 1911)

Insikten om denna järnvägs betydelse börjar klarna, och även söderut början man inse, att man genom Inlandsbanebygget gör hela landet en tjänst. För dagen anför vi som bevis på detta glädjande faktum följande ord av Svenska Dagbladet, som med utgångspunkt från statsrevisorernas resa på linjen Östersund-Häggenås dels ägnar en ledande artikel åt inlandsbanan, dels har en illustrerad skildring av norra Jämtland, vars härliga nejder järnvägen öppnar för turistströmmen.

Tidningen skriver: Inlandsbanan har framför norra stambanan det ofantliga företrädet, att den förra berör en stor mängd segelbara vatten, ofta av många mils utsträckning. Därigenom blir Inlandsbanans naturliga trafikområde oerhört utvidgat till fördel icke blott för jordbruket, utan även för skogsindustrin. Ångbåtar äro redan insatta på några av dessa sjösystem, och i den mån som järnvägen hinner fram, bli naturligtvis även sjökommunikationerna förbättrade.

Genom undersökningar, som under senaste tiden utförts av geologiska byrån, har konstaterats att även norr om Ulriksfors finns inom Inlandsbanans trafikområde stora tillgångar av kalksten. Särskilt äro Ströms och Alanäs socknar utomordentligt rika på kalk, längre norrut förekommer kalksten sparsamt, dock finns i Vilhelmina och Arjeplog kalkförekomster, som äro värda att beakta. I varje fall är jordbrukets behov av kalk väl tillgodosett inom övre Inlandsbanans region och järnvägen kan påräkna givande kalkfrakter till de delar av trafikområdet som äro kalkfattiga.

Ehuru Inlandsbanan icke kan upptaga tävlan med flottlederna för framfraktning av timmer till sågverken, är det dock tydligt att järnvägen kommer att bli av stor betydelse för träkolstillverkningen. Då flertalet av stationerna, såsom vi redan nämnt, ligger invid större vattendrag, är det lätt att föra kolved och småvirke till de kolugnar av modern konstruktion, som sannolikt komma att anläggas utmed banan. Även milkolningen kan här drivas inom en mycket större rayon än som är möjligt exempelvis vid norra stambanan, vilken är i beklaglig saknad av ”matare” i form av segelbara vattenvägar. Även cellulosaindustrin har utsikter till landvinningar inom Inlandsbanans på skogar och vattenkraft rika trafikområde.

Efter att därpå ha beklagat, att förhoppningarna på en gruvindustri kring banan äro överdrivna, slutar tidningen med följande ord: Något rikt malmland är således icke den blivande Inlandsbanans trafikområde, men man får vara nöjd med att de skatter som finnas i bygder och odlingsmarker, i vattenfall, skogar och mossar komma fäderneslandet till gagn.

Det var allt för denna gång. Ha det bra till vi ses igen.

Styrelsen.

ADRESS:

Föreningen
Inlandsbanans Vänner
c/o Ove Strid
Odensängsvägen 10 3 tr.
831 45 Östersund

TELEFON

063-554 33 92
070-339 36 54

E-POST

styrelsen@inlandsbanansvanner.se

HEMSIDA:

<http://www.inlandsbanansvanner.se>

PLUSGIRO:

30 70 33 - 1