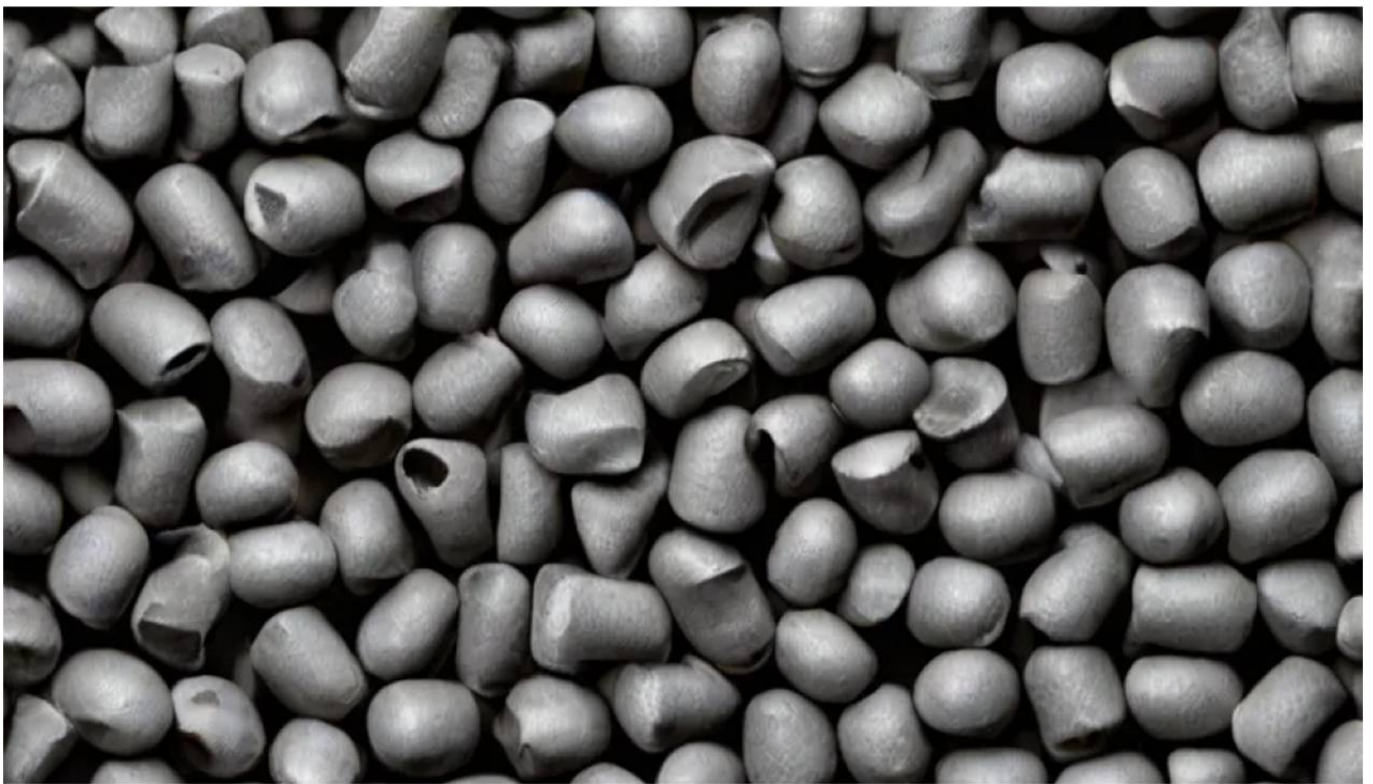




Informationsblad nr 2 2025

Hej alla medlemmar. Nu är det dags igen för de nyaste nyheter jag hittat.

Stora fördelar med pipeline från gruva i Kallak



Kallaksgruvan är en planerad järnmalmgruva utanför Jokkmokk. Arkivbild.

Publicerad av

Simon Matthis - 7 apr, 2025

Prospekteringsbolaget Beowulf Mining vill bygga en pipeline för transport från företagets planerade gruva i Kallak till järnvägen, en sträcka på 40 kilometer. Det säger Beowulf Minings vd Ed Bowie, enligt nyhetsbyrån Finwire.

Ed Bowie framhåller att en rörledningslösning skulle vara "extremt pålitlig" och att kostnaderna skulle bli mycket låga för driften. Den bedöms inte heller påverka rennäringsen.

Beowulf Mining försöker ny få till en kapitalisering. Beowulf Mining plc är ett brittiskt prospekteringsföretag verksamt i Sverige, Finland och Kosovo.

Företaget driver planer på att bryta järnmalm i Kallak utanför Jokkmokk och grafit i Heinävesi i Finland. "Då kanske Inlandsbanan måste rustas några mil"

I brist på nyheter dyker det upp några minnen från min barndomstid. "Mina föräldrar reste några resor med tåg från Stockholm i min barndom till Östersund för att hälsa på släkten. Mamma var född i Östersund och hon ville gärna träffa alla sina syskon (nio stycken) men det ville inte jag. Jag hade andra planer. Någon av kusinerna lånade villigt ut sin cykel till mig. Glad i hågen klev jag upp på cykeln och i full fart nedför backarna tills jag nådde mitt mål. Östersunds Central. Jag var mer intresserad av ångloken som växlade på bangården än mostrar, morbröder och kusiner. Nej, ångloksrök, gnissel och skrammel var mer intressant. Det blev några lyckliga dagar innan hemresan. En hemresa som blev lite annorlunda. Det visade sig att tåget bestod av äldre personvagnar med träsoffor. Dessutom var det tågbyte flera gånger som jag minns det. Men spännande var det.

Det var allt för denna gång. Hälsar redaktören Lars.



Sammandrag från Otto Nilssons information vid årsmötet.

Tidigare pratade man om Inlandslänken som gällde en upprustning av Inlandsbanan från Gällivare till Mora. Man lagt ner ett stort arbete där man bl.a. tagit fram en alternativ finansiering genom Europeiska investeringsbanken.

Det man vill uppnå med upprustningen är att få upp prestandan så att det är minst 22,5 ton största tillåtna axellast för hela bansträckningen och därmed också kunna köra snabbare, med godståg upp till 100 km/h och persontågen upp till 140 km/h.

Ett stort arbete är nedlagt för att kunna förverkliga detta och man har gjort nytt omtag för att kunna använda en annan finansiering i stället för att som vanligt använda nationell plan.

Staten har inte haft alternativ finansiering som möjlighet men nu har man börjat öppna för det med den nya infrastrukturplanen för 2026 – 2038 som omfattar 1000 miljarder. Det finns så stora behov av upprustningar så man menar att pengarna inte räcker. Speciellt Malmбанan har akut behov att bli bättre och då har man börjat titta på möjliga lösningar och då har alternativ finansiering blivit relevant.

Alternativ finansiering betyder att man kan låna pengar som man sedan betalar av under en viss tid under vilken man betalar ränta och staten måste alltid vara med och betala men kan sprida ut betalningarna under en längre tid.

Nu har man jobbat i ett och ett halvt år med underlagen och gjort om arbetet helt och hållet och använt en brittisk modell för att genomföra stora projekt som är vanlig i Europa. I slutändan får staten betala men man slipper gå ut med alla pengarna på en gång.

Inlandsbanan med sträckan Mora – Gällivare utgör 10% av svenska järnvägsnätet.

”Originalinlandsbanan” börjar i Kristinehamn men från Filipstad till Mora är den stängd sedan länge.

Hela Inlandsbanans arbete görs genom tre bolag – moderbolaget som förvaltar själva järnvägen, ett järnvägsföretag som heter Inlandståg som har varit på väg att säljas men när det efter hand börjat gå bra så har man bestämt sig för att behålla bolaget. Sedan finns Destinationsbolaget med trafiken som är en dyr produktion.

Inlandsbana har många anslutningar till andra järnvägsnät bl.a. anslutningar till Norge och till Finland och man har jobbat mycket med Försvarsmakten. Genom avtalet med USA har Östersund blivit en viktig ort när man ska transportera militär utrustning, men nödvändig upprustning kommer att kosta mycket.

Godstrafiken har ökat och 2024 var det nästan 100 miljoner bruttotonkilometer. Transporten av skogsråvara har ökat och det har varit en hel del militärtransporter.

För delen från Arvidsjaur till Gällivare är bärigheten bara 20 ton så den delen måste rustas upp. Även banan Arvidsjaur - Jörn är intressant och Trafikverket tittar på att återöppna den delen.

Samarbetet med Trafikverket fungerar bra nu och genom det kan Inlandsbanan få tillgång till bra räls som Trafikverket byter ut på andra ställen för att man där behöver kraftigare räls. Det går också att få begagnade betongsliprar när malmbanan ska rustas upp för att få större bärighet. I bl.a. Arjeplog, Porjus och delvis Arvidsjaur kommer man att lägga upp betongslipers för vidare användning.

Företaget Jokkmokk Iron Mines arbetar med en gruvetablering i Kallak som kan vara igång 2030 och malmen förs från gruvan till omlastning på järnväg och då måste Inlandsbanan ha en bärighet på minst 22,5 ton. Det finns också ett bolag som ska tillverka fartygsbränsle som kan komma att transporteras på en del av Inlandsbanan.

Man kan behöva öka metervikten från 6,4 ton och införa ett modernare signalsystem, men att man ändå behåller möjlighet att använda det gamla ur säkerhetssynpunkt för att få redundans genom att växla om till manuell drift.

Det kommer också behövas förlängda mötesplatser från normalt 400 m till ca 700 m och något nytt triangelspår och man behöver också arbeta med plankorsningar om man ska öka hastigheten.

Öppning av södra delen av Inlandsbanan är för närvarande inte aktuell. Om man ska resa från Mora till Kristinehamn kan man åka via Borlänge – Ludvika och då blir det bara en omväg på sex mil och den banan är en modern järnväg som inte är överbelastad.

Sammandrag av Thorbjörn Wall

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