



## Informationsblad nr 4 2015

Hösten pågår för fullt. Halkan slår till när löven faller på vägar och räls. Snart kommer även snön till glädje för en del och till hinder för andra. Vi hoppas i alla fall att tågen ska komma och gå i rätt tid. Särskilt på Inlandsbanan.

En händelse som lägger lite sordin på tillvaron är att Inlandsbanan AB:s VD Otto Nilsson slutar till nyår. Han har verkligen lyft hela Inlandsbanans norra del. Den 1 januari 2016 tillträder Otto Nilsson som regionchef för Strukton Rails norra region med placering i Stockholm där han också har sin familj. Nu får vi hoppas att det blir en ny VD med samma förmåga. Otto lovade att tala väl om vår förening med sin efterträdare.

- Som vi läst om i media kommer kanske kalkbrytningen på Gotland att upphöra. Sista ordet är väl inte sagt ännu men det kan ha betydelse för kalktransporter på Inlandsbanan. Det senaste är att Nordkalk ansöker om rättsprövning av Natura 2000 beslutet.
- Styrelsen har fått veta att ett SJ(X)2000 tåg har varit synligt på södra Inlandsbanan. Det var en händelse på Värmlandsbanan som krävde en omläggning av trafiken mellan Kristinehamn och Nykroppa (som är elektrifierad) och vidare ut på Bergslagsbanan.
- En styrelsemedlem förflyttade sig mellan Junsele och Arvidsjaur (på uppdrag av sin son) i slutet på september och passerade därmed Storuman. Vid passerandet av tätorten uppfattades en doft som var välbekant. Färdvägen ändrades ner mot stationen i Storuman men där fanns inget att se. Färden gick vidare över på andra sidan järnvägen ner mot lokstallarna. Där, med kameran i högsta hugg, fick han se ett påeldat ånglok. Enligt uppgift från eldaren skulle loket och ett antal vagnar på en utflykt till Lycksele dagen därpå. Efter några bilder och några djupa inandningar



E2 957 vid lokstallet i Storuman. Foto Lars Holmqvist

fortsatte han färden mot Arvidsjaur (och golvläggning som det visade sig). Roligt att det fortfarande går ånglok på Inlandsbanan!

- Styrelsen har i höst lagt ner mycken tid på samtal med politiker och beslutsfattare i västra Dalarna. Vi tycker att man ska lägga energi på att återöppna järnvägen Malung, Sälen och Särna i stället för att bygga en flygplats. Banan från Malung till Vansbro, där Inlandsbanan ansluter, är intakt.

- Inlandståg fortsätter förhandlingar med LKAB om kalktransporter till nästa år. Om det blir fortsättning på transporterna krävs det nya lastbärare. Förhandlingar pågår även angående transporter av råvaror från Krokom och Jämtlands Sikås till Sveg. Transporter som kan bli omfattande.

- I slutet av augusti gjorde infrastrukturminister Anna Johansson ett studiebesök på Inlandsbanan. Vid resan från Östersund till Arvidsjaur gavs ett 50-tal representanter för regionen, näringsliv, turism och kommuner möjlighet att träffa ministern och framföra synpunkter och idéer för en framtida utveckling av Inlandsbanan.

Framförallt framhölls

Inlandsbanans betydelse som transportled i regionen. Inbjudan var ett samarbete mellan Inlandsbanan AB, region Jämtland-Härjedalen, region Västerbotten och landstinget i Norrbotten. I Hoting fick infrastrukturminister Anna Johansson också tillfälle att döpa ett av Inlandsbanans lok, en T44 som för närvarande testkörs på förnyelsebart bränsle RME (rapsolja), till just namnet Anna.



Inlandsbanans Vd Otto Nilsson och Infrastrukturministern Anna Johansson förbereder dop av "rapsoljeloket" i Hoting. Foto Lars Holmqvist

- Det cirkulerar olika uppgifter om Bollnäs-Orsabanan i media. Flera av våra medlemmar har skrivit och undrat vad det är som egentligen pågår. Ordföranden i föreningen Dala-Hälsinglands Järnväg Bengt Sandhammar har varit vänlig och sammanställt korta fakta om banan om hur läget är just nu:

#### KORTA FAKTA OM BOLLNÄS-ORSABANAN 15-10-22

De båda ideella föreningarna Dala-Hälsinglands Järnväg och Orsa Jernvägsförening har tillsammans med Inlandsbanan AB en längre tid försökt få till stånd en upprustning av den 86 km järnvägen mellan Bollnäs och Furudal för att kunna återuppta godstrafiken. Det är Trafikverket som har ansvaret för denna bandel medan Inlandsbanan AB disponerar resterande del från Furudal till Orsa. Orsa-Furudal är öppen för trafik och också rustad till en bärighet av 22,5 ton.

Trafikverket i Gävle har inte ansett sig ha medel att rusta upp Bollnäs-Furudal och har inte heller skött spåret de senaste tio åren annat än med direkta akutinsatser vid t ex krånglande vägskyddsanläggningar. Trafiken mellan Edsbyn och Furudal upphörde i slutet av 2002 efter beslut av Banverket i Gävle. Bollnäs-Edsbyn stängdes några år senare på grund av bristande underhåll.

En beräkning av upprustningskostnaden Bollnäs-Furudal gjordes 2011 av Inlandsbanan AB. I runda tal beräknades ett återställande till 20 tons axeltryck på de 86 km kosta 20 miljoner kronor. En bärighetshöjning till 22,5 ton genom slipersförtätning skulle kosta ytterligare drygt 30 miljoner. I båda fallen gäller en sth på 40 km/tim. En uppdatering av dessa kostnadsberäkningar är gjord oktober 2015 men resultatet är ännu inte klart.

I ideell regi har spåret röjts från länsgränsen Hälsingland/Dalarna och fram till Furudal. Skogsstyrelsen röjde 2014 på ideellt initiativ spåret från Bollnäs och en bit upp i backen väster om Alfta. Återstår sträckan från denna plats och till länsgränsen vilket är en sträcka på ca 3,5 mil. Det finns en kort skada på spåret öster om Runemo och det finns övergrusningar i ett antal vägövergångar. Trafikverket har hellre grusat över än bytt plank...

Sammantaget är ändå den samlade bedömningen att spåret är i förhållandevis gott skick efter omständigheterna. Bollnäs-Furudal kan rustas upp för godstrafik, avlastningstrafik och omledningstrafik (vid olyckor och banarbeten) för en kostnad som motsvarar ungefär hälften av en enda extra driftsplats på Siljansbanan.

Trots alla ansträngningar som gjorts har Trafikverket i Gävle varit kallsinniga till att rusta banan i egen regi. I juni 2015 fattade Trafikverkets styrelse beslut om att upphöra med underhållet Bollnäs-Furudal – ett beslut som innebär att banan kan läggas ner tre år senare om ingen annan aktör är villig att ta över. Däremot är det fritt fram för t ex IBAB att ta över banan. Tyvärr är Trafikverket lokalt hittills inte berett att skjuta till några medel för en upprustning om IBAB tar över huvudansvaret.

Just nu förbereds en uppvaktning på Näringsdepartementet för att försöka få loss medel så att Bollnäs-Furudal tillsammans med andra medel (t ex EU-medel) kan rustas enligt ovanstående och tas över av Inlandsbanan AB. Utan tvekan skulle en återöppnad Bollnäs-Furudal ha stor betydelse för näringslivet i övre Dalarna, Härjedalen och inre Hälsingland.

De beslut som fattats kring kalkbrytningen på Gotland gör att kalkbruket i Kallholmsfors strax öster om Orsa kommer att få ökad betydelse. Det kan bli utlastning av kalk både norrut om Malmfälten via Inlandsbanan, österut via Bollnäs och ut på övriga järnvägsnätet och även söderut via Borlänge.

Till detta kommer sågverksprodukter, rundvirke och biobränsle från ett mycket stort område. Även torvtågen kan gå ut via Bollnäs om belastningen är stor på Siljansbanan. Det finns önskemål om att förtäta persontrafiken söder om Mora och då finns klar risk för kapacitetsbegränsningar och behov av en extra godstrafikutfart via Bollnäs från både Inlandsbanan och Älvdalsbanan. Många anser också att det kommer att återkomma godstrafik på järnväg efter Orsa-Bollnäs om banan återöppnas (t ex från Furudal, Voxna och Edsbyn).

En bieffekt av ett återöppnande är också att det går att utveckla turisttrafik efter den vackra järnvägslinjen Bollnäs-Orsa. Redan idag är det många som åker turisttåg Furudal-Orsa och det finns önskemål om att kunna fortsätta ner mot Bollnäs.

Arbetet förutsätter alltså med att få över Bollnäs-Furudal under IBAB-flagg och rusta spåret för godstrafik. Knäckfrågan är, som alltid, finansieringen där konkurrensen är benhård med tanke på alla de gamla synder som finns överallt i Sverige när det gäller järnvägsunderhåll. Samtidigt har Inlandsbanan AB visat att man kan både rusta och trafikera denna typ av järnvägar på ett mycket kostnadseffektivt sätt.

- Efter avslutad säsong kan Inlandsbanan AB konstatera att turisttrafiken har överträffat alla förväntningar både resultat- och genomförandemässigt. Det ekonomiska resultatet ligger väl över budget och de resenärsenkäter som gjorts visar på en fortsatt hög kundnöjdhet. Antalet resenärer 2015 var i princip lika som i fjol trots en kortare säsong, vilket innebär en mycket högre belägningsgrad per rullande vagn än under tidigare år. Skillnaden i resmönstret i år är att paketresenärerna minskat något medan enstaka biljetter och inlandsbanekort ökat rejält.

- En pensionerad dressin med namn Lotta har placerats på ett spår utanför huvudentrén till Inlandsbanan AB vid lokstallarna i Östersund. Namnet Lotta kan komma från förre förrådsmästarens hund som tillbringade större delen av dagarna på förrådsexpeditionen och gjorde sig därmed till god vän med alla som hade ärenden dit.



- Det senaste från den planerade testbanan mellan Jörn och Arvidsjaur är att projektet har träffat styrelsen i Inlandsbanan AB för start av en dialog där målet är att hitta synergier och en gemensamlösning med Infrastrukturförvaltning och nyttjandeavtal. Projektet har också träffat koncernledningen på Skellefteå Kraft

och presenterat projektet och initierat en förstudie för elleveransen till kommande anläggning, samt involverat LTU och energimyndigheten i projektet. Ambitionen är att kombinera elsystemet även med en testbädd. Förstudien är godkänd och startar sitt arbete i dagarna. Det har även tecknats ett LOI med Skanska som ger oss i projektet kompetens och resurser att ta vid efter det förarbete som hitintills genomförts i projektet. Skanska kommer även att bli en viktig aktör vid det kommande finansieringsarbetet. Mer finns att läsa på [www.inlandsbanansvanner.se](http://www.inlandsbanansvanner.se) under Senaste Nytt på första sidan, och på projektets egen sida <http://www.railtestnordic.com/sv/hem.htm>

- Ett flertal motioner angående satsningar på södra inlandsbanan har trafikutskottet valt att lägga fram för regeringen med följande skrivning: *”Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionerna om att rusta upp och öppna Inlandsbanan mellan Mora och Persberg och tillkännager detta för regeringen. Riksdagen ställer sig också bakom det som anförs i motionerna om att bygga ett spår från Hagfors ut till Inlandsbanan och tillkännager detta för regeringen.”* Vi får se vad detta leder till.
- Som ni säkert uppmärksammat förordade stämman på årsmötet i Östersund den 25 april höjning av medlemsavgiften. Från år 2016 är medlemsavgiften 200 Skr per år, för familjemedlem är avgiften 100 Skr. För de medlemmar som inte tar emot information över internet är kostnaden 250 Skr per år för att täcka portoavgifter.

Just nu har vi 94 medlemmar. Det är nog det mesta vi haft sedan föreningen startade 2007. Och som vanligt önskar styrelsen att få höra våra medlemmars syn på föreningen. Styrelsen är också intresserad att veta vad som händer på ”er” del av inlandsbanan och i övrigt utbyte av idéer och tankar. Det är flera som hör av sig till oss men vi tar gärna emot mer information.

Styrelsen passar på att önska en God Jul och Ett Gott Nytt År.

Styrelsen

Föreningen Inlandsbanans Vänner

---

**ADRESS:**

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

**TELEFON**

063-554 33 92  
070-339 36 54

**E-POST**

[styrelsen@inlandsbanansvanner.se](mailto:styrelsen@inlandsbanansvanner.se)

**HEMSIDA:**

<http://www.inlandsbanansvanner.se>

**PLUSGIRO:**

30 70 33 - 1



## ***Nu växlar vi över till nya medlemsavgifter!***

***En liten uppdatering från kassören vid inför de nya medlemsavgifterna för 2016.***

*Vi skickar kallelser m.m. med e-post för att spara porto. Vi vill väldigt gärna att ni meddelar oss er aktuella mailadress.*

### **Medlemsavgifter (per år) för 2016.**

200 kr för ordinarie medlem.

100 kr för familjemedlem (bor på samma adress som ordinarie medlem).

250 kr för medlem som får utskick med post.

Gå gärna in via denna länk när du förnyar din medlemsavgift för 2016:

<http://inlandsbanansvanner.se/bli-medlem.html>

Fyll i formuläret och skicka till oss, då får jag information om eventuella ändringar m.m. som blivit under året.

*Till dig som får informationsbrevet med post,*

Jag bifogar ett plusgiroinbetalningskort till dig!

Vårt plusgirokonto: 30 70 33-1

### **Betalar du från utlandet, kan du betala in via bank.**

IBAN: SE17 9500 0099 6042 0307 0331

BIC: NDEASESS

Med vänlig hälsning

Ove Strid, kassör

[ove.strid@inlandsbanansvanner.se](mailto:ove.strid@inlandsbanansvanner.se)