



Informationsblad nr 2 2016

Hej alla medlemmar!

Sedan ett par veckor kan vi räkna in både blommande tussilago och blåsippor vid morgonpromenaderna här i Uppland. Bofinken och koltrasten spelar för fullt. Men vi har ett avlångt land så en del av er åker väl fortfarande skidor och andra har satt potatisen. Våren är spännande.

Vi lever, som sagt, ett avlångt land som passar utmärkt för transporter med tåg. Då ligger Inlandsbanan strategiskt till mitt i landet. Och vi hoppas att banan ska utnyttjas ännu mer än i dag. Där kommer vi medlemmar in. I våra stadgar står det bland annat att Inlandsbanans Vänner har till uppgift att skapa en positiv och aktiv opinion för tågresande, godstransporter och turism på Inlandsbanan. Vi alla ska sprida fördelarna med transporter på Inlandsbanan till vänner, släkt, andra föreningar, företag och politiker genom att berätta eller skriva tidningsartiklar. Ju fler som känner till inlandsbanans möjligheter desto större blir chansen att vi kan påverka politiker och andra beslutfattare.

- Inlandsbanan AB testar och överväger att köra hela fordonsparken på RME – ett biobränsle som framställs av raps. En vinst vore minskade växthusgasutsläpp med över 60 procent. – Förstudien som vi gjorde har gått jättebra, säger Eva Widegren, Inlandsbanans projektledare. Förstudien genomfördes i somras genom att ett lok testkörde med det förnyelsebara bränslet RME. Anledningen till utredningen är att det inte finns färdiga tester som visar om lokens motortyp, som i vanliga fall kör på fossil diesel, klarar RME. – Vi hade inte några problem med att köra loket. Det tuffade på bra, säger Widegren. Nu i vinter är Inlandsbanan AB mitt uppe i ett vintertest. Testloket kör på RME med vinterkvalitet för att se hur bränslet tål kyla. Vi provocerar för att se hur det tål lägre temperaturer. Det är det som är det mest intressanta – att se hur det går att köra med RME på vintern, säger Widegren.
- I höstas beslutade styrelsen att skicka ett brev till föreningar längs södra delen av inlandsbanan. Föreningarna var allt ifrån hembygdsföreningar till politiska föreningar. Sammanlagt 96 brev gick ut. Brevet innehöll en förfrågan om att bilda något slags nätverk föreningar emellan med intresse om sin hembygd och dess utveckling och kanske därmed kunna dra nytta av inlandsbanan som en transportled. Intresset har hittills varit svagt men vi hade väl heller inte så stora förhoppningar om att få många svar. När detta skrivs har svarsviljan varit 2,8 %. Men vi har ju i alla fall talat om för nästan hundra föreningar att vår förening finns till.

- Enligt en tidningsartikel ska ett aluminiumsmältverk starta i Lesjöfors. Just nu sker transporter med lastbil men vi får hoppas att verksamheten genererar transporter på södra inlandsbanan i stället.
- Styrelsen har som vanligt producerat några tidningsartiklar. En del av dessa finns även på vår förenings hemsida.
- För cirka 60 år sedan inträffade en tragisk tågolycka vid Akkavare strax norr om Arvidsjaur. Det uppmärksammades lördagen den 2 april med en minnesplatsinvigning av landshövding Sven-Erik Österberg. Inlandsbanans Vd Peter Ekholm och Mats Portinson, infrastrukturchef Inlandsbanan AB medverkade också vid ceremonin.
- Snötåget mellan Östersund och Mora utnyttjas av både skidresenärer till Vemdalen men även allt flera ortsbor som reser med tåget i stället för länsbussen. Hela 20 % kliver av i Sveg både från Östersund och Mora. Flera resenärer åker Sveg-Mora-Stockholm eller omvänt. Detta är ett kanonlyft för inlandsbanan. Resandet med inlandståget från Mora till Östersund har fördubblats på 4 år. Närmast på agendan är att i projektform jobba vidare med den utökade volymen och studera kostnaderna inför upphandlingen. Redan nästa vinter ska ett nattåg gå från södra Sverige, och det relativt nybyggda resecentret i Mora, som är en viktig pusselbit i inlandsbanan enligt vd Peter Ekholm, har just den spännande kombinationen av tåg och bussar. Tanken är att inom tre år, till slutet av 2019, ska man ha kommit igång med den reguljära trafiken mellan Mora och Östersund. Det skulle innebära tre turer per dag, så som tågen gick i början, istället för dagens en tur per dag. Anledningen till att Inlandsbanan AB nu ser en möjlighet att utöka trafiken är ett stabilare kundunderlag som önskar att åka mer kollektivtrafik samt att regering och riksdag ger olika aktörer som Transportstyrelsen i uppdrag att arbeta vidare med detta.



Tandsjöborg i april 1972
Foto Lars Holmqvist

- Inlandsbanan AB och Inlandskommunernas Ekonomiska Förening har kommit överens om att göra en fördjupningsstudie av "Tredje Spåret". Det handlar om en studie av Inlandsbanan tillsammans med Kustbanan (Ostkustbanan) och norra Stambanan som kan bli en viktig länk för godstrafik i landet. I den studien ska marknader och investeringsbehov för Inlandsbanan preciseras närmare. Kostnaden på 1,2 miljoner ska fördelas mellan Inlandsbanan, regionerna som står för hälften och kommunerna längs inlandsbanan som uppmanas att satsa 15 000 kronor var. Sedan tidigare finns en utredning som listar en del av alla företag som utnyttjar och skulle vilja utnyttja banan som transportled om den rustades upp och byggdes ut. Enligt utredningen skulle det löna sig att få i gång banan i sin fulla längd.



- Jämtlands landshövding har varit på besök i lokstallet i Östersund den 31 mars för att förhöra sig om Inlandsbanans framtidsplaner.
- Styrelsen uppvaktade Otto Nilsson på Stockholm Central med ett tackkort och något gott att dricka. Vi tackade för gott samarbete under den tid han var VD för Inlandsbanan AB. Otto gav ett löfte om att få kontakta honom om det var något vi ville diskutera.
- In på Östersunds station rullade onsdagen den 13 april tåget från Polen med den första leveransen av 13 000 sliprar för sommarens arbete med bärighetshöjning mellan Brånan och Brunflo. Inlandsbanan påbörjar nu med hjälp av EU-medel ur den regionala strukturfonden för Jämtland/Härjedalen den andra och sista etappen av bärighetshöjning från Stax (största tillåtna axeltryck) 20 ton till 22,5 ton mellan Sveg och Brunflo. Arbetet med slipersförtätning och slipersbyte pågår mellan april och oktober och projektbudgeten uppgår till 45 Mkr. Till årsskiftet beräknas staxhöjningen vara godkänd och en flaskhals som inneburit lägre lastvikter har byggts bort. Detta innebär att svensk standard äntligen råder hela den 80 mil långa sträckan mellan Mora och Arvidsjaur. Nästa utmaning blir att få finansiering för att höja bärigheten på de återstående 29 milen mellan Arvidsjaur och Gällivare som 2012 höjdes från 16 ton till 20 ton.

- Inlandsbanan AB utmanar busstrafiken längs 45:an. Nu handlar arbetet om att vara med i nästa bussupphandling och föregå den reguljära persontrafiken 2020.

Inlandsbanan AB kommer i projektform redan i år utöka längden på persontrafik och köra från december 2016 fram till sommaren 2017. Lite klämna och känna för våra politiker som ska fatta beslutet att välja tåget framför bussen.

Bakgrunden till projektet är det så kallade Snötågsprojektet som har pågått under fyra år. Där har det visat sig att trots att trafiken pågått under vintersäsong så har endast en liten del av resandet varit knutet till besöksnäringen och vintersportturismen. Mindre än en av fyra resenärer har haft vintersportutövande som primär reseanledning. Det har visat sig att 40 % av snötågsresenärerna och åker hela sträckan Mora-Östersund och ca 20 % åker till och från Sveg. Mer än två tredjedelar av resandet på Snötåget har varit "vanlig" kollektivtrafik och totalt har kollektivtrafik-resandet fördubblats mellan Östersund och Mora.

Med Trafikverkets planer att sänka hastigheten på E45, och att när det gäller tågtrafiken så finns möjligheten att höja hastigheten, ger en stor fördel för tåget och gör att restiden på sikt kan minska för resenärerna.

Redan till december har Inlandsbanan alltså nytt materiel på banan. Ny modern motorvagn hyrs in under projektet, arbetet med att typgodkänna fordonet i Sverige pågår i detta nu. Motorvagnen kommer från en polsk tillverkare som har gett Inlandsbanan möjligheten att hyra in ett helt nytt och modernt fordon i projektform. Motorvagnen är en helt ny modell som har sålts i mer än 470 exemplar till Deutsche Bahn i Tyskland. Fordonet har kapacitet att ta dubbelt så många resenärer som en av de motorvagnarna som används idag. Med starkare motorer och bättre acceleration kan restiden förkortas. Något som är viktigt då det handlar om pendlingstrafik med många start och stopp.

– Vi är i slutfasen av finansieringen och känner oss trygga med att få ihop de pengar som krävs. Även om vi ännu inte har ett politiskt beslut så finns det goda intentioner och vi känner en samstämmighet med politikerna i detta säger Inlandsbanans vd Peter Ekholm. Finansiärer i projektet är både regionen samt kommunerna längs sträckan Mora – Östersund.

Med den glädjande nyheten får vi önska en fin vår och en trevlig sommar.

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

HEMSIDA:

<http://www.inlandsbanansvanner.se>

PLUSGIRO:

30 70 33 - 1