



Informationsblad nr 3 2022

Hej alla medlemmar! Nu är det augusti igen. Tiden går fortare och fortare, i alla fall för oss som är lite äldre. Det är fler upplevelser och möten som man vill minnas, samtidigt som minnet blir sämre och sämre. En ekvation som inte går ihop.

Som ni kanske lagt märke till närmar vi oss ett val i här i höst. Det syns tydligt på några av partierna som gärna vill satsa på Inlandsbanan. Vi för väl se vad det blir när det gäller.

Regeringen beslutade tidigare i år att omfördela 10 miljoner kronor 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. (Regeringskansliet).

Inlandsbanans driftsbidrag ökas med 75 miljoner kronor per år. För några veckor sedan kom beskedet att regeringen höjer Inlandsbanans anslag från 150 till 225 miljoner kronor per år.

Under morgonen presenterade infrastrukturminister Tomas Eneroth regeringens beslut till ny nationell plan för transportinfrastrukturen i Sverige. Totalt delas 881 miljarder ut och ett positivt besked gavs att Inlandsbanans anslag stärks. Till Inlandsbanan fördelas 2,1 miljarder kronor ut under planperioden, vilket ger en ökning med 75 miljoner kronor per år under perioden 2023–2026 och är i linje med bolagets äskande till Nationell plan gällande driftbidraget.

- Ett väldigt positivt besked för Inlandsbanan. Det var hög tid att vi fick en förstärkning av underhållsbidraget då nedbrytningen nått en punkt som gör att konsekvenser uppstår för trafiken och trafikstopp på delar av banan inte låg alltför långt borta. Med detta tillskott kan nedbrytningen bromsas och visst återtag av underhållsskulden kan genomföras. Dock kvarstår stora behov av reinvesteringar i form av räls- och slipersbyten för att vidmakthålla och utveckla bärighet och

hastighet. Vi är glada att vi nått den här vändpunkten och att vi nu kan fortsätta arbeta för att möta samhällets behov av transporter på järnväg säger Otto Nilsson, vd Inlandsbanan AB.

I dagens planbeslut så presenterades det även att Trafikverket ska genomföra ett antal prioriterade utredningar inför nästa planrevidering. Bland dessa återfinns att utreda förutsättningarna för deelektrifiering av banor, tex Inlandsbanan och Stångådalsbanan.

- Vi är glada för dagens besked, det är också positivt att regeringen inför nästa planrevidering ska utreda elektrifieringsfrågan som är oerhört viktig för Inlandsbanan där vätgas skulle kunna vara en framtida lösning, säger Katarina Nyberg Finn, styrelseordförande Inlandsbanan AB. (Pressmeddelande Inlandsbanan AB)

Nytt tågsamarbete Inlandsbanan - Tågab

De två järnvägsföretagen Inlandsbanan AB och Tågakeriet i Bergslagen AB, Tågab, utreder ett närmare samarbete, som kan innebära att Inlandståg AB, ett dotterbolag till Inlandsbanan AB, tas över av Tågab.

Inlandsbanan AB 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 ca 160 anställda.

Alla tågföretag, oavsett storlek, möts av ökande krav från myndigheter, EU, etc. 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 AB, 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. (Pressmeddelande Inlandsbanan AB)

Inlandsbanans styrelse har begärt aktieägartillskott av ägarkommunerna på 30 miljoner. Några kommuner är tveksamma till det.

För några veckor sedan inträffade en olycka där ett större antal renar blev påkörda utanför Kåbdalis på Inlandsbanan. Vi är naturligtvis väldigt ledsna över det inträffade och beklagar olyckan. Vi arbetar med renvarning utmed banan och har förare som genomgår utbildning i vilda djur och renar i spår. Vi ser ständigt över och försöker förbättra detta arbete och försöker hitta lösningar tillsammans med rennäringen, men

ibland sker olyckan ändå. Vi jobbar aktivt med att minska antalet djurpåkörningar på Inlandsbanan och kommer fortsätta med det. (Inlandsbanan AB)

Enligt en obekräftad uppgift finns nu de fem nya tågen Lint 41 i landet. Viss komplettering av utrustning och intrimning pågår. Snart kanske någon av de nya tågen skymtas på spåret

”LÅNGT TILLBAKA”

Kyrkbyn som huvudstad. Ett banvaktshus vid Vassjöns hållplats får representera bebyggelsen i denna del av skogen. Banan har ännu inte dragit till sig någon bosättning. Men bara ett par stationer längre bort ges det ett prov på, vad den har kunnat uträtta. Tandsjöborg står det på stationshuset, och det är ett namn som verkar nytt och taget. Några hundra själar bor på platsen, och vad de leva av både syns och luktas. Det är skogens produkter, barkade, sågade och hyvlade. Staplarna fylla stationsområdet, och sågverket ligger vid Tandsjöns strand. Samhället är skapat av järnvägen, visserligen är sjön så vacker att den kunde locka till att slå upp sina hyddor på stranden, men den kan inte ge nog att leva av. Först banan gav betingelsen för industriell företagsamhet och samhälleligt liv.

Ännu tydligare blir detta, när tåget efter en stund rusar fram ur obygden och vid Ljusnans slingrande stråk möter öppen, vänlig nejd. I vars mitt bebyggelsen tätar kring en kyrkas vita torn. Det är Sveg, Härjedalens största by och till gagnet om ej till namnet härjedalingarnas stad. Men där kan ju inte järnvägen vara samhällets upphov – Sveg är ett namn som pekar mot forntiden, och där kyrkan nu står, restes för nio sekler sedan det första kristna templet i Härjedalen. Nej, järnvägen är inte upphovet, men den har mer än något annat hjälpt till att permanenta samhället.

I en geografisk handbok från 1860-talet heter det om Sveg: ”Vid kyrkan finnes en by, där åtskilliga hantverkare bo, även finnas där små stugor, där sockenfolket uppehåller sig flera dagar vid inträffade helgdagar”. Här gick alltså det vanliga norrländska mönstret för en kyrkby igen – en kyrka omgiven av en samling hus, som i huvudsak befolkades endast under kyrkhelger och marknader. Några publika byggnader hörde också till, men orten hade ingen egen rörelse – den var en representationsplats för folket ute i landskapet.

Att Svegs utveckling till självständigt levande samhälle varit kort och närmast haft karaktären av ett fullt tydligt steg, vittna både husens utseende och bebyggelsens plan om. Ingenting av det gamla kyrkstadsgyttret finnes kvar, gatorna löpa rakt och regelbundet, husen äro moderna. Det nutida Sveg föddes år 1903, då stadsplanen fastställdes och snabbt utbyggdes, och dopet, om man så vill, kom 1909, då järnvägen Orsa-Sveg högtidligen invigdes av kung och drottning. Tretton år senare var banans fortsättning norrut till Brunflo klar, och sedan kom bibanan till Hede i det inre av Härjedalen.

Municipalsamhället Sveg eller Svegsmon, som man då skrev, är ungefär årsbarn med järnvägen. Efter trettio år hade det med affärliv, offentliga inrättningar och industrier utvecklats så, att det var moget för köpingsvärdigheten, och nu marscherar samhället raskt vidare mot nästa steg på den administrativa rangskalan.

Det gamla är förgånget, si allt är vordet nytt. Men inte riktigt ändå. Det gamla är inte glömt, det har fått en fristad bredvid det nya. ”Gammelmon” ligger strax intill

samhället – en grupp byggnader från det Härjedalen som varit, isoleringens och den grå ensamhetens land. Gammelmöns timmerstugor med allt vad de rymma av gamla minnen ge bakgrunden till det nya, som vält in över bygden och som ännu ej blivit riktigt hemmavant, ty av alla Sveriges landskap var Härjedalen det som sist fick del av de moderna kommunikationerna. (Kulturväg mot norr, Claes Krantz 1949)



Stationshuset i Arjeplog september 1978. Järnvägen kom aldrig dit. Huset fungerade som busstation vid fototillfället. Foto: Lars Holmqvist.

100-ÅRS JUBILEUM PÅ INLANDSBANAN!

I höst firar Inlandsbanans delsträcka mellan Brunflo och Sveg 100 år och det vill vi naturligtvis fira genom att köra historiska tåg. Lördag den 24 september kommer Inlandsbanan tillsammans med Järnvägmuseet att fira banans 100-årsjubileum och centrum för firandet blir Överhogdals hembygdsgård. Inlandsbanans delsträcka mellan Sveg och Brunflo invigdes den 21 september 1922, efter att spåret byggts ihop i trakterna av Överhogdal/Ytterhogdal. När sträckan var färdig var det ånglok som drog alla tåg, därför firar vi naturligtvis genom att köra ånglok för dagen.

Kontakta Inlandsbanan i Östersund för mer information. 0771-535353

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

Styrelsen

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