

# Utbyggnad av Gotlands Hesselby Jernväg, GHJ

En projektrapport av Föreningen Gotlandståget



**Anders Svensson**  
**051115**

## **Innehåll**

<b>Kortfattad inledning</b>	<b>sid. 3</b>
<b>Projektets mål och syften</b>	<b>sid. 4</b>
<b>Projekt Hesselby – Roma</b>	<b>sid. 5</b>
<b>Beskrivning av projektet</b>	<b>sid. 7</b>
- Förstudiens huvudfrågor	sid. 7
- Projektetid	sid. 7
- Projektets genomförande	sid. 7
<b>Projektets resultat</b>	<b>sid. 9</b>
- Bana och byggnad	sid. 9
- Vägkorsningar och signaler	sid. 10
- Placering av stationen i Roma	sid. 11
- Markfrågor	sid. 11
- Vatten- och teleledningar i banvallen	sid. 11
<b>Kostnader och finansiering</b>	<b>sid. 12</b>
<b>En tänkbar arbetsgång</b>	<b>sid. 13</b>
<b>Slutsatser</b>	<b>sid. 14</b>
<b>Bilaga 1: Rapport avseende inspektion av stålbroar på linjen Roma-Slite Jernväg 2005-04-28</b>	<b>sid. 15</b>
<b>Bilaga 2: Ritning över vägovergången vid Eken</b>	<b>sid.19</b>
<b>Bilaga 3: Karta</b>	<b>sid. 20</b>

## Kortfattad inledning

Föreningen Gotlandståget i Dalhem bildades 1972. Sedan 1975 trafikerar vi vår egen bana, Gotlands Hesselby Jernväg, förvaltar byggnader och övriga anläggningar i Hesselby och Tule samt renoverar och underhåller fordon bevarade från den gotländska järnvägsepoken. Vår järnväg har skapats genom att en del av den före detta Slite – Roma Järnväg, SIRJ, återuppbyggts från Hesselby station till Ekens hållplats. I anslutning till Hesselby Jernvägstation finns ett Jernvägscafé som föreningen arrenderar ut. Anläggningen i Dalhem är ett välbesökt turistmål på Gotland.

Järnvägen GHJ som föreningen idag äger är 970 meter lång. Detta är en begränsning för föreningens och museets möjligheter att utvecklas. Det saknas möjlighet att göra så kallad rundgång vid den andra ändpunkten Eken, vilket tvingar oss att köra med loket i tågets bakända vid återgång till Hesselby. Den korta banan gör att tågets längd har begränsningar. Dessutom påverkas resandeantalet negativt av att vi inte kan köra mellan två naturliga utgångspunkter utan varje tåg börjar och slutar i Hesselby.

Sedan bansträckan Hesselby – Eken invigdes 1978 har föreningen haft planer att bygga ut järnvägen. 1982 förvärvades nästa station, Tule, som ett led i detta. Ovillighet hos markägare, bristande finansiella resurser och annat har gjort att vi inte har kunnat förverkliga vår vision, nämligen en järnväg till Tule och eventuellt vidare till Roma. Trots att åren gått så har vi inte gett upp. Tvärtom anser vi att tiden kanske börjar bli mogen för att ta itu med saken och skälen till det är många: Byggnadsminnesförklaringen av miljöerna i Tule och Hesselby, satsningarna vid Roma Kungsgård och den ökade turistsatsningen även på mellersta Gotland gör att förutsättningarna för en järnväg mellan Hesselby och Roma är bättre idag än tidigare.

Under 2004 ansökte föreningen om och fick anslag från Leader+ för att genomföra en förstudie kring en eventuell utbyggnad av Gotlands Hesselby Jernväg. I denna rapport kommer vi att presentera de resultat som denna förstudie lett till.

De förkortningar som förekommer i texten är:

- GJ, Gotlands Järnväg,
- KIRJ, Klintehamn – Roma Järnväg
- SJ, Statens Järnvägar
- SIRJ, Slite – Roma Järnväg
- GHJ, Gotlands Hesselby Jernväg
- ULJ, Uppsala – Lenna Jernväg
- AGJ, Anten – Gräfsnäs Järnväg
- ÖSIJ, Östra Södermanlands Jernväg
- VHVJ, Växjö – Hultsfred – Västerviks Järnväg
- BV, Banverket
- VV<sub>k</sub>, Vägverket Konsult
- VV<sub>p</sub>, Vägverket Produktion
- J, Järnvägsstyrelsen

## Projektets mål och syften

### Förstudien

**Målen** är att:

- Skapa en bild av vilka kostnader en utbyggnad av järnvägen Eken – Tule – Roma skulle innebära.
- Finna en bra placering för den tänkta stationen i Roma
- Slutgiltigt avgöra den tekniska utformningen av banan och signalsystem.
- Inhämta alla tillstånd som krävs för att banbygget ska kunna genomföras.
- Skapa en klar bild av hur banbygget ska genomföras rent praktiskt,.

**Syftet** med detta är att tjäna som beslutsunderlag för att gå vidare till steg två, nämligen själva bygget.

### Utbyggnaden

**Målet** med utbyggnaden är:

- Att skapa en sammanhängande museibana mellan Dalhem och Roma genom att återuppbygga järnvägen på denna sträcka.

**Syftet** med detta är att:

- Skapa en komplett museal järnvägsmiljö.
- Genom utbyggnaden öka attraktionskraften hos ett redan inarbetat turistmål som Gotlands Hesselby Jernväg i Dalhem.
- Knyta ihop järnvägsmuseet i Dalhem med verksamheten i Roma Kungsgård och andra projekt i trakten av Dalhem, Halla och Roma. Exempel på möjliga samarbetspartners är:
  - Teatern i Roma Klosterruin
  - Stall Dalhem
  - Roma Kungsgård
  - Hembygdsföreningarna i berörda socknar.
  - Eventuella nya verksamheter inom turistnäringen.
- Samordna verksamheten vid järnvägsmuseet med verksamheter och evenemang vid ovanstående. Järnvägen fungerar som en länk mellan olika besöksmål och ger synergieffekter i form av ökade besökssiffror till dessa.
- Genom bygget av järnvägen dra fler turister till området som helhet och därigenom stärka andra besöksmål som inte ligger i direkt anslutning till järnvägens sträckning.
- Med hjälp av järnvägen ge turistnäringen på mellersta Gotland ett naturligt nav vilket kan ge arbetstillfällen och andra utvecklingsmöjligheter i området.

## Projektet Hesselby – Roma

Föreningen Gotlandståget vill med sin verksamhet bevara minnet av järnvägarna på Gotland. Den nuvarande anläggningen har med stora arbetsinsatser byggts upp från i princip ingenting. Hesselby Jernvägstation var vid övertagandet 1972 mycket förfallen. Byggnaderna har rustats upp och den nuvarande banan har återuppbyggts på den ursprungliga banvallen. I enlighet med den lokala profilen som föreningen har, har miljön i Hesselby återskapats på ett övertygande sätt. På samma sätt har ett stort antal fordon från gotlandsbanorna räddats åt eftervärden och en del av dessa har renoverats till körklart skick. Föreningen har en stor samling fordon med lokal anknäytning och är en av landets största museiföreningar sett till antalet medlemmar. Samtidigt har vi en av de kortaste banorna. Detta vill vi ändra på.

Den bana som finns idag har blivit etablerad som besöksmål men dess ringa längd är en hämsko på föreningens utvecklingsmöjligheter. Sedan Föreningen Gotlandståget förvärvade Tule anhalt vid tioårsjubileet 1982 har ambitionen att bygga ut varit tydlig i vår verksamhet. Vi vill med detta projekt bygga ut vår befintliga bana från den nuvarande södra ändpunkten vid Eken till Tule och Roma. Placeringen vid Roma avser att ge kontakter med Roma Kungsgård och verksamheten där. Genom detta avser vi höja resandantalet på våra tåg och förhoppningsvis även bidra till att antalet besökare ökar även vid Kungsgården, Stall Dalhem och andra besöksmål i trakten. I nuläget har GHJ i praktiken en vettig ändpunkt, det vill säga Hesselby där all verksamhet finns. Vi vill med utbyggnaden länka oss till ett annat besöksmål och verkligen kunna åstadkomma en resa från A till B. Genom att det finns något att se och göra i bägge ändarna av banan kommer anläggningens attraktionskraft att öka.

Banan Hesselby – Roma blir ca sex km lång. Den kommer att omfatta tre stationer, Hesselby, Tule och Roma. Dessutom kommer att par anhalter, dvs. hållplatser, att anläggas längs banan, exempelvis kommer en anhalt i anslutning till Stall Dalhem att uppföras. Banan kommer att gå genom ett varierat gotländskt landskap: Från blandskogen vid Hesselby, över slätten kring Tomtevägen, genom tallskog och kärrmark kring Tule till den stora jordbrukslätten kring Roma. Banan korsar Dalhemsån och Roma Kanal på två stora broar, miljön kring bron över Dalhemsån är en idyll med ängsmark. Landskapet banan går i är ett gammalt kulturlandskap. Längs linjen finns ett antal sevärdheter. Dalhem är känt för sin ståtliga kyrka. I socknen finns också sedan några år ett museum inrymt i den gamla lanthandeln vid före detta Dune järnvägsstation. Strövstigar utmed Dalhemsån har iordningsställts, bland annat till den gamla vattenkvarnen vid vägen mot Halla och Ganthem. Roma kungsgårdsområde utgör en stor sevärdhet i sig, både herrgårdsmiljön och klosterruinen är intressanta. Teaterverksamheten i ruinen sommartid drar stora skaror besökare. I skogarna runt Tule finns dessutom ett antal fornlämningar från förhistorisk tid.

I nuläget har GHJ cirka 6500 resande och cirka 13 500 besökare (som inte löser tågbiljett) per år. Föreningen Gotlandståget har under sommaren upp till tre trafikdagar per vecka. Under dagar utan trafik hyrs cykeldressiner ut till intresserade. Omkring jul körs Tomtetåget, en dag då vi vid några tillfällen haft drygt 1000 resande på en enda dag. Genom att vara ett populärt besöksmål i Dalhem har verksamheten i Gotlands Hesselby positiva effekter på socknen i stort. Vid arrangemang i samarbete exempelvis med Dalhems IF har stora skaror besökare kommit till Dalhem och Hesselby. Vi tror att en större bana i kombination med samarbete med andra i Dalhem, Halla och Roma kan bli en positiv kraft på mellersta Gotland. Vi vågar tro att vårt koncept kan utvecklas och att antalet besökare kan ökas ytterligare. Genom att banan kommer i kontakt med Roma Kungsgård och även med Stall Dalhem finns goda möjligheter att våra respektive besöksmål kan öka besökarantalet även hos de andra. Vi har märkt att det redan i dagsläget finns ett visst utbyte av besökare mellan exempelvis Stall

Dalhem och Gotlandståget; medan delar av familjen rider på hästar åker resten tåg. Vi siktar också på att kunna få en ökad andel cykelturister som resenärer: Resenärer som utnyttjar tåget för att ta sig vidare mot Roma eller åt motsatta hållet, från Roma mot Dalhem.

Normalt används idag ett ånglok och tre vagnar, däribland två personvagnar i trafiken. I nuläget är ett ånglok, tre motorlok, fyra personvagnar och ett antal godsvagnar renoverade. I våra samlingar har föreningen ytterligare fordon, främst från Gotland, som kommer att renoveras efter hand för att sättas i trafik på banan. En förlängd bana kommer naturligtvis att ge större möjligheter att visa upp dessa fordon i sin rätta miljö. En ökad trafik och en längre bana kommer att göra fler trafikklara fordon nödvändiga. Detta är dock något vi inte ser som en nackdel, tvärtom gör fler renoverade fordon att värdet av det befintliga museet i Dalhem ökar. I nuläget har renoveringen av ytterligare en personvagn påbörjats och en prioriteringsordning finns för ytterligare renoveringar. Med den personvagn som nu är under renovering kommer Gotlandståget att ha ett resandetåg med drygt 90 sittplatser. Använder man motorlok och reservvagnar kan ytterligare över 60 sittplatser fås fram. Genom att målmedvetet arbeta med fordonsparken har Föreningen Gotlandståget de fordon som kommer att krävas för en längre bana.

Projekt Hesselby – Roma har två delar. Den första delen innebär att man gör en förstudie för att klargöra alla eventuella frågetecken inför del två som utgörs av utbyggnaden.

## Beskrivning av projektet

### Förstudiens huvudfrågor:

1. Två markägare har hittills inte velat låta föreningen bygga ut järnvägen. Då föreningen inte haft möjlighet att exempelvis lösa in den avsedda marken har inte några djupare förhandlingar kunnat göras. Detta måste göras.
2. Frågetecken rörande kostnader kring vägövergången vid Eken måste utredas.
3. Broarnas kondition var okänd, kostnader för restaurering likaså.
4. Banans sträckning måste fastställas, ska den gamla banvallen användas i sin helhet eller ska nya sträckningar byggas?
5. Placeringen av stationen i Roma är inte bestämd. Alternativen skiljer sig från varandra kostnadsmässigt eftersom de innebär olika insatser vad gäller banlängd, behov av nybygge av banvall samt bygge av tillfartsvägar, parkering mm.
6. I vilken regi ska banan byggas? Frågan är huruvida man kan leja banbyggare, om man kan få hjälp via arbetspolitiska insatser eller om föreningens aktiva sak utföra bygget själva. Detta kommer naturligtvis att påverka prislappen men även hur lång tid bygget kommer att ta.
7. Finansiering.

### Projektid

Projektet har bedrivits under perioden 1 maj, 2004 till 30 sept. 2005.

### Projektets genomförande

Det arbete som gjorts under projekttiden har dels genomförts av för ändamålet anställd personal, dels av ideell arbetskraft från föreningens aktiva. Totalt har 1 724,4 timmar ideell tid lagts ned av föreningens aktiva samt annan ideell personal.

Undertecknat har fungerat som projektledare under hela projekttiden. Under perioden november 2004 till och med april 2005 arbetade jag på heltid. Till min hjälp har jag haft en styrgrupp bestående av Staffan Beijer, ordf. i Föreningen Gotlandståget, Daniel Åhlén, sekreterare och Rolf Forsman, kassör.

Vi har även haft en grupp bestående av Peter Doolk, Lars-Åke Johansson, Bertil Bergström och Daniel Åhlén som haft till uppgift att sköta om förhandlingar och kontakter med markägare. Slutligen har vi haft ett antal konsulter och kunnig expertis utifrån som bidragit med allt från synpunkter till arbeten med deluppgifter i projektet: Bo Lönnemyr, ULJ/SL, Per-Åke Lampemo, AGJ, Gunnar Johnsson, MfGDJ, Lars-Henrik Eriksson, ULJ, Lennart Petersson, BV, Tommy Solli, VV samt Jonas Andersson, ÖSIJ.

Projektledaren har genomfört tre resor till Falun/Leksand samt till Anten respektive Mariefred för att inspektera materiel tillhörig GHJ alternativt titta på materiel vi skulle kunna förvärva. Resultatet av dessa resor har varit att materiel från Falun tagits hem och att vi kunnat komplettera våra behov av materiel från AGJ och ÖSIJ.

Styrgruppen har haft möten vid 1-2 tillfällen per månad. Vid dessa möten har projektledaren rapporterat om framskridandet i projektet. Planeringen för framtiden har lagts fast och vissa strategiska beslut har fattats vid dessa möten.

Markförhandlingsgruppen har haft ett antal möten under projektets gång. De har dels handlat om planering och rapportering till styrgrupp/styrelse. Dessutom har ett stort antal studier i fält gjorts inför eller i samband med möten med markägare.

Föreningens anställda har gjort en inventering av förråden av räls, rälsspik, skarvjärn, underläggsplattor etc. Detta för att ge oss en bild av vad som behöver anskaffas. Se vidare i nästa avsnitt.

Möten har hållits med Länsstyrelsen i form av samråd vilket skall göras vid exempelvis järnvägsbyggen. Här har bland annat miljöförvaltningen deltagit för att ge oss grunderna för Miljökonsekvensbeskrivningen. Vi har även haft möten med Länsstyrelsens kulturenhet rörande byggnadsminnesmärkning av hela bansträckan ned till Roma.

Likaså har vi haft träffar med Tekniska kontoret och Stadsarkitektkontoret. Från Lantmäteriet har vi fått värdefull information om olika markfrågor och om regler exempelvis för ledningsrätt.

Vi har dessutom varit i kontakt med LAN i Visby för att utröna möjligheterna att kunna få hjälp av praktikanter vid banbygget.

Projektering har gjorts av de två vägövergångarna. Den vid Tomtevägen har inte krävt några större planeringsåtgärder på grund av sitt läge. Korsningen vid Eken däremot har krävt desto mer. Bertil Bergström och Lars-Henrik Eriksson har arbetat med att ta fram ett förslag till utformning. Bertil har i CAD ritat det förslag som lämnats till Banverket och Lars-Henrik har baserat på beslutet gjort projektering och kostnads kalkyl.

Slutligen har föreningens aktiva under ledning av Överbanmästare Daniel Åhlén haft en internutbildning i banbygge. Detta eftersom det under åren skett ett visst svinn på kompetens. Många av de gamla medlemmarna i banavdelningen har av olika anledningar fallit ifrån. Utbildningen har förutom kompetenshöjningen gett oss en klarare bild av vad vi kan göra själva och vad vi måste leja ut.

## Projektets resultat

### Bana och byggnader

#### Banan

Den totala sträckan Eken - Roma är 5 830 m. Med den befintliga banan blir den utbyggda GHJ 6 800 m lång, en rejäl utökning av banlängden! Till detta tillkommer cirka 300 meter sidospår. Den totala längden nybygget spår blir således drygt 6 100 meter.

I våra lager har vi cirka 2 km räls med 24.8 kilos vikt per meter. Detta räcker knappt till Tule station. Därefter måste vi köpa återstoden. Att få tag i räls av samma dimension blir svårt, därför har vi förhört oss om möjligheten att köpa 27-kilosräls vilket i nuläget finns att få tag i. Hos SRS i Ystad finns ett lager av 27-kilosräls som vi har fått ett budgetpris från. Vi har option på att köpa 4 km spårlängd (alltså 8 km räls!) för 75 kr/m inkl transport till Dalhem. Till detta tillkommer kostnader för bult, skarvjärn och rälsspik.

Däremot har vi en hög räls i förråd uppe i Leksand. Efter moget övervägande har vi kommit fram till att denna skall säljas. Detta beroende på att rälsen är i dåligt skick. Intäkterna från denna försäljning kommer att användas för att finansiera annat i verksamheten.

Till våra ändstationer krävs vändskivor för att hela tiden kunna köra ångloken rättvända. Till Hesselby station har vi haft en vändskiva liggande i lager sedan 70-talet. Däremot har det saknats skiva till den södra ändpunkten. Efter kontakter med AGJ har en passande vändskiva skänkts till oss och hämtats i Anten av GHJ.

#### Byggnader

De gamla byggnader som idag finns kvar från SIRJ-tiden i Hesselby och Tule har kulturminnesmärkts. Vid dessa stationer finns alltså en miljö att slå vakt om. Vid en ny slutstation vid Roma finns behov av någon form av stations- hållplatsbyggnad.

Det finns två bevarade mindre byggnader som skulle kunna förvärvas och flyttas till platsen. Den ena är den gamla hållplatskuren från Boge som idag står i Hellvi. Det är en liten byggnad (se ritning) som trots sin storlek inrymmer expedition och en liten väntsal. Den skulle kunna placeras vis hållplatsen vid bron över kanalen i alternativ A) och B) (se nedan). Dess litenhet gör att en rekonstruktion skulle vara realistisk.

Byggnad nummer två är stationshuset från Österport i Visby som idag fungerar som jaktstuga i Norrlanda. Huset är större än det förstnämnda men inte heller så stort att en flytt skulle vara orimlig. Det skulle passa som stationshus vid ändstationen i Roma. Kontakter med ägarna till båda dessa hus har tagits men inga konkreta resultat har för närvarande uppnåtts.

#### Broar

Båda de stora broarna längs linjen har inspekterats och resultatet var relativt gott. Det finns olika typer av åtgärdsprogram för att få broarna i trafikabelt skick. Man kan i princip säga att det finns ett dyrt program som ger ett långvarigt skydd som vi måste leja ut på grund av det krävs behörighet att hantera olika kemikalier. Det finns ett billigare som vi kan göra själva som innebär att skyddet måste förnyas efter några år.

Tommy Solli vid Vägverket Konsult har sammanställt resultatet från inspektionerna och även ett åtgärdsförslag. Det förstnämnda finns bifogat som bilaga 1.

## **Väggorsningar och signaler**

### **Väggorsningar**

Längs linjen finns två plankorsningar över vägar som kan anses som relativt trafikerade. Den vid Eken (Karby Gate) går över en allmän väg, vägen mellan Roma k:a och Dalhem. Den vid Tomtevägen går över en enskild väg. Bertil Bergström har ritat ett förslag till utformning av korsningen vid Karby Gate (bilaga 2). Till båda korsningarna har förslag på utformning lämnats in till Banverket.

Över Karby Gate är vi beviljade tillstånd att korsa vägen på villkor att vi sätter upp en bomanläggning med helbommar (se bilaga 3). Detta skulle göras inom ramen för etapp I. Vägverket Produktion har diskuterat med oss om arbetena som kommer och vi kommer att inför utbyggnadens första etapp lämna in en projektering av arbetet för övergången. Doseringen kommer att tas bort på en sträcka v c:a 150 m. Därefter kommer vägen att planas ut, spåret grävs igenom vägen och spårspann läggs på plats. Slutligen läggs ny vägbeläggning på. Anders Johansson från Svenska Motorvagnsklubben, tillika före detta signalchef på VHVJ, har åtagit sig att bygga vägskyddsanläggningen åt oss. Lennart Petersson och Magnus Lindelöf vid Banverket har lovat att hjälpa oss med igångsättandet av vägskyddet. De har även bistått oss med mycket information rörande utformning av en dylik anläggning.

Korsning nummer två, Tomtevägen, hänger ihop med markfrågorna rörande den upplöjda sträckan över åkrarna. Vägen ägs av en vägförening där de markägare som plöjt upp banvallen sitter med. Här har Banverket i princip accepterat vårt förslag till utformning men saken vilar tills markfrågorna är lösta. På grund av att korsningen ligger på en slätt med god sikt åt alla håll lär det räcka med endast kryssmärken här. Även vid en liten korsning nere vid Kambshagstorp kommer kryssmärken att sättas upp, liksom vid bron vid Kungsgårdens hållplats.

### **Signaler**

Behov av signaler finns främst vid vägövergångar och som infartssignaler vid stationer. I korthet behövs följande signaler/vägskydd längs sträckan:

Eken hpl: Skivsignal/plåtstins, liten signal för att stoppa tåget vid påstigning.

Eken vägövergång: Automatisk bomanläggning

Tomtevägen: Kryssmärken

Tule: T-semafor som infartssignal i bägge riktningar, ställbock med förregling av växlar.

Väggorsning 400 m söver Tule: Kryssmärken, siktröjning

Roma Kungsgård: Skivsignal/plåtstins för att stoppa tåg vid påstigning

Roma: Tvåvingad semafor som infartssignal Vevställverk.

Som en del i projektet har ingått att sondera möjligheterna att hitta äldre signalmateriel av passande typ. Genom tillmötesgående kontakter hos Östra Södermanlands Jernväg i Mariefred kunde en mängd materiel förvärvas genom en bytesaffär. Sålunda förvärvades två stycken semaforer till Tule och Roma stationer, dessutom förvärvades ett vevställverk till Roma station och det kommer att tillkomma en ställbock till Tule stationer. Lindriv till ställverket fanns sedan tidigt 80-tal i våra förråd. Detta gör att vi nu har resurser att sätta upp de säkerhetsanordningar som en bana av den här digniteten kräver. Större delen av signalmaterielen transporterades till Gotland i oktober 2005.

Sedan tidigare hade vi dessutom en bomanläggning liggande i förråd i Falun hos MfGDJ. Denna anläggning måste transporteras hem eftersom dess skick inte gick att fastställa. Anläggningen omfattar bomdriv, lyktor, V-signal, reläkur men innanmäte samt bomklockor. Samtidigt med signalmaterielen från ÖSIJ kunde äntligen vägskyddet transporteras till Gotland och Hesselby. Vår vägskyddsprojekterare, Lars-Henrik Eriksson kommer att under hösten 2005 bedöma anläggningens skick.

## **Placering av stationen i Roma**

Vid projektets början diskuterades flera alternativa placeringar av stationen i Roma. Det fanns tre alternativ, ett som innebar slutstation vid Kungsgårdens hållplats (se karta), ett annat innebar nybyggnad av banvall över åkrarna in till Roma Kungsgård. Det tredje innebar att banan skulle byggas in till det gamla stationsområdet.

Av flera skäl, bland annat motstånd från markägare, den känsliga miljön i Roma och vissa krav från Länsstyrelsen föll alternativet att bygga till Kungsgården. Det första alternativet anses alltför opraktiskt eftersom det inte ger kontakt vare sig med Roma eller någon väg. Det sista alternativet, att bygga in mot f.d. stationsområdet har visat sig vara den modell som bäst passar våra behov.

Markområdet som den tänkta stationen ligger på ägs idag av tre markägare: Statens Fastighetsverk äger banvallen in till själva stationsområdet. Den norra delen vilket utgör större delen av den planerade bangården ägs av Klosterfastigheter AB, medan den södra delen ägs av Gotlands Kommun. Av dessa har vi varit i kontakt med Klosterfastigheter AB som givit oss tillstånd att gå vidare i frågan rörande stationens placering. Studier av detaljplanen för det kommunala området ger att detta fortfarande är avsett för "tågmuseum" alltsedan museitåget stod här 1963 – 72.

## **Markfrågor**

### **Markägare**

Längs bansträckan finns 15 markägare. Vi har varit i kontakt med samtliga och fått positiva reaktioner från de flesta. I januari 2005 genomfördes en kvällsträff i Hesselby där samtliga markägare var inbjudna. Där presenterades projektet och syftet med en utbyggnad av järnvägen. Därefter togs kontakt med samtliga markägare av den grupp som bildats. Under januari till september 2005 har ett antal träffar med markägarna kunnat hållas.

Av markägarna har den allra största delen (13 st.) varit positiva till en utbyggnad. Vissa, har haft önskemål om ersättningsvägar. Detta gäller de skogsägare som ligger halvvägs mellan Dalhem och Roma och där banvallen idag utgör förbindelse med omvärlden från deras skogsområden. Här ämnar vi gå dessa markägare till mötes, främst genom att äldre vägar sätts i stånd och kombineras med ett mindre antal nybyggda sträckor.

Även Stall Dalhem har fört fram önskemål om vägar. Detta för att använda som ridstigar. Vi har haft möten med Stefan Johansson på Stall Dalhem och har diskuterat tänkbara lösningar. Det finns ett antal befintliga vägar som går att rusta upp in kombination med nybyggda sträckor.

De problem vi haft att komma överens med de markägare som äger åkrarna där banvallen plöjts upp kvarstår men vi arbetar vidare på att hitta en lösning. I samband med att vi hade kontakt med Länsstyrelsen angående byggnadsminnesförklaring av återstående banvall mellan Tule och Roma framlades från Länsstyrelsens sida den eventuella möjligheten att de går in och söka lösa in den bortplöjda sträckan banvall i syfte att kunna binda ihop byggnadsminnet som banvallen och stationerna utgör. Detta var dock endast en teoretisk möjlighet.

### **Vatten- och teleledningar i banvallen**

I banvallen finns en optokabel för teletrafik. Denna måste enligt Telia flyttas. Eftersom kabeln ligger där den ligger måste Gotlandståget bekosta en flytt av kabeln vilket kan kosta upp till 1 MSEK. Det är vår förhoppning att vi ska kunna komma fram till en alternativ lösning vilket skulle kunna innebära att kabeln kan ligga kvar utan att vi behöver flytta den.

I ena diket ligger en vattenledning. Efter kontakter med Tekniska kontoret på Gotlands Kommun kom vi fram till att ledningen mycket väl kan ligga där den gör. I stationsområdet i Roma finns ett antal olika tele- och vattenledningar. Dessa kan lätt kapslas in alternativt flyttas så att de inte störs av järnvägstrafiken.

Slutligen finns en större vattenledning mellan före detta sockerbruket och dammområdet i Roma. Denna korsar banvallen just vid den planerade Roma station. Kontakter med Klosterfastigheter AB visar att ledningen inte påverkas av spåren varpå den inte behöver göras något med.

### **Miljökonsekvensbeskrivning**

En Miljökonsekvensbeskrivning, MKB, skall göras för hela bansträckan. Arbetet har påbörjats och vi har fått bistånd av Bo Lönnemyr, SL och ULJ.

### **Kostnader och finansiering**

#### **Vägombyggnad vid Eken**

150 000 SEK för vägarbeten och banarbetet i övergång, inklusive asfaltering.

**Bomanläggning** 194 000 SEK för montering och utrustning.

#### **Brorestaurering**

Målningsarbeten: 100 000 SEK

Slipers, bult, m.m.: 30 000 SEK

#### **Banan**

Sliprar: 1 392 000 SEK

Räls: 450 000 SEK

Naturgrus: 624 000 SEK, alternativt

Kalkkross: 210 000 SEK

Skarvjärn: 15 000 SEK

#### **Övriga arbeten:**

Eventuell flytt. telekabel: 1 000 000 SEK

Ersättningsvägar: 300 000 SEK

Flytt av vattenledningar: 30 000 SEK

**Summa: 3 891 000 SEK** alternativt **4 305 000 SEK** beroende på gruskvalitet.

Jag kan nog med bestämdhet säga att kalkkrosset kommer att vara det som kommer att gälla, i alla fall ute på linjen. Detta beroende på att naturgrus inte är lätt att få tag i idag. Kalkkrosset har dessutom bättre egenskaper för dränering vilket är viktigt.

Detta är naturligtvis mycket pengar. Men då ska man komma ihåg att vissa kostnader som de för vägövergången är beroende på huruvida reläer till bomanläggningen är användbara eller ej. Skulle de vi har gå att använda sjunker priset med c:a 100 000 SEK.

Ett annat osäkerhetsmoment är flytten av telekabeln. Det finns olika alternativ som kan vara billigare. Vi vill ju helst att kabeln skulle kunna ligga kvar vilket skulle vara det billigaste. Slutligen är sliperpriset baserat på ett styckepris som betalas idag och lär gå att få ner ju fler som köps. I detta är heller inte medräknat eventuella kostnader för exempelvis anställd arbets- och projektledning. Ej heller är kostnader för lantmäteri och ändring av detaljplan inräknat.

Som finansierare siktar vi på EU-fonder, Regionala utvecklingsfonden, Länsstyrelsen och andra stiftelser. Slutligen hoppas vi att genom exempelvis försäljning av sliprar kunna finansiera delar av projektet själva. En stor del av vår egenfinansiering kommer också att ske genom ideella insatser.

## **En tänkbar arbetsgång vid utbyggnad**

### **Arbetsordning**

Utbyggnaden är tänkt att ske i tre etapper:

#### **Hesselby – Åkerkanten (alt. Dalhemsån)**

100- 320 m. Detta omfattar komplettering av bangården i Hesselby, anläggande av vändskiva (som finns i depå) bakom vagnhallen samt byte av kvarvarande 17 kilosräls på banan ned till Eken. Det stora arbetet är byggandet av vägövergången vid Eken samt upprustning av bron över Dalhemsån. Om man väljer att bygga från bron ned till banvallsslutet vid Åkerkanten bör man inrikta sig på att bygga enklast möjliga rundgångsmöjligheter där (en växel och stickspår så att en lokomotor kan dra vagnarna förbi loket som gått in på sidospåret). Man bör heller inte bygga någon hållplats där utan istället utnyttja Eken där man gör uppehåll vid återfärden till Hesselby.

Denna etapp är kortast sett till nybyggd bana. Den inbegriper heller inte någon etablerad kontakt med övriga aktörer som Stall Dalhem och Roma Kungsgård. Däremot är det en viktig etapp sett till det faktum att man redan i denna etapp rustar upp bron över Dalhemsån och bygger vägövergången vid Eken. Genom att göra dessa åtgärder har man skapat en bra grund för de kommande etapperna.

#### **Åkerkanten (Dalhemsån) – Tule**

C:a 1.7 km. Fasen omfattar bland annat nybyggnad av de 700 m banvall som plöjts upp kring vägkorsningen vid Tomtevägen. Spåret läggs ned till Tule där bangården återuppbyggs enligt den ursprungliga spårplanen. Denna omfattar ett 90 m långt rundspår. Väl synlig från bägge håll sätts en signal (T-semafor) upp. Vid vägkorsningen över Tomtevägen är sikten mycket god varför en vägskyddsanläggning troligen inte behövs. Det räcker säkerligen med kryssmärken.

Denna etapp innebär att vi etablerar kontakt med Stall Dalhem och på allvar startar samarbetet med dem. Det kommer nämligen att vara fullt möjligt att färdas med tåg mellan dessa båda besöksmål.

#### **Tule – Roma**

C:a 3 km. Omfattningen av denna fas beror på placeringen av stationen i Roma/Roma Kungsgård. Alternativ C innebär nybygge av 700 m banvall + väganslutning. Övriga alternativ (A och B) innebär som nämnts att vi använder befintlig banvall. Översyn och eventuell renovering av bron över kanalen.

## Slutsatser

Vid projekttidens slut är det så dags att titta tillbaka och summera vad som faktiskt uppnåtts med projektet. Några viktiga saker har uppnåtts som inte hade gått att uppnå utan projektet:

- För första gången har ett helhetsgrepp tagits på hela sträckan Hesselby – Roma. Tidigare planer har byggt på att inhämta tillstånd från de närmaste markägarna innan man tittat på resten. Nu har många aspekter genomlysts vid ett och samma tillfälle. Exempelvis att vi haft kontakt med samtliga markägare längs banan.
- För första gången har en kostnadskalkyl för utbyggnaden kunnat göras med tanke på att kostnaderna för de olika momenten är kända.
- Den rena förstudien har kunna kombineras med materielinventering och förvärv av sådant som saknats, exempelvis signalanläggningar och grusvagnar. Likaså har en större översyn över våra banbyggnadsmaskiner inletts och arbetet på att bygga en spårläggningssmaskin påbörjats.
- Strategin att inhämta alla tillstånd redan under planeringsstadiet är ny. Det gör att vi vid en byggstart sparar tid
- Nya kontakter har knutits både på Gotland och på fastlandet.
- Slutligen har förstudien gjort att det blivit tydligt vilka kompetenser som kommer att behövas och steg har tagits för att inhämta de som saknas i våra led idag.

Dessutom har en del indirekta effekter kunnat noteras:

- Nya aktiva har tillkommit. Intresserade har hört av sig och vill vara med eftersom det verkar som om vi äntligen ska börja bygga.
- Andra föreningar har tagit initiativ till att hjälpa oss med materielförvärv. Ett exempel är vändskivan som vi fick till skänks av AGJ. Den blev vi erbjudna utan att själva fråga om den.
- En positiv anda i föreningen. Ökad tillförsikt och engagemang som ger resultat i verksamheten i stort.

Slutligen kan man fråga om banbygget är realistiskt. Efter att ha gjort detta projekt måste jag säga att jag tror på detta. Många av de saker jag själv trodde kunde bli problem såsom broarnas skick visade sig vara möjliga att lösa. Annat som markägarfrågorna är sådan jag tror man kan lösa med en öppen inställning och vilja att verkligen komma fram till något som fungerar för alla parter. Slutligen är saker som optokabeln sådant som är problematiskt men som går att lösa om det finns ekonomiska medel.

Det är därför med viss tillförsikt som Föreningen Gotlandståget påbörjat arbetet med den första etappen, den över vägen och ån. Vi tror att vi med detta steg har börjat vår väg mot att förverkliga vår vision, den att få ta tåget till Roma

*Malmö i november 2005*

*Anders Svensson*

## Bilaga 1

Föreningen Gotlandståget  
Dalhem Hesselby 166  
620 24 Dalhem

### Rapport avseende inspektion av stålbroar på linjen Roma-Slite Jernväg 2005-04-28

#### *1. Bro över Kanal i Roma myr.*

#### *2. Bro över Dalhemsån*

#### **Bakgrund:**

Trafik kan återupptas efter att banan har varit ur trafik sedan 1958.  
Broarna behöver utredas för bärighet i samband med eventuell utbyggnad av befintlig bana.

#### **Genomförande:**

Broarna har inspekterats med metod enligt Vägverkets inspektionssystem BaTMan, Bridge and Tunnel Management. Det innebär handnära inspektion.

Som underlag för inspektionen och prognostisering finns ingen tidigare dokumenterad syn eller förvaltningsuppgifter.

För vardera bron har en sammanställningsritning inhämtats från Riksarkivet. De är översiktliga och anger bara konstruktionernas huvudmått. Biläggs.

Stege från åbotten har varit tillräckligt som hjälpmedel.

---

#### **Resultat:**

#### *1. Bro över Kanal i Roma myr.*

Begränsning i inspektionen består i att ändtvärbalkarna är motfyllda med sten och grus och inte kan ses från landsidan.

#### **Korrosion:**

Allmänt förekommer gravrost med begränsade areaförluster i varierande lägen.

Nitar har delvis förlust av nitskalle mm. Nitskallarnas bas och nitskaften har fullgod kontakt. Inga lösa nitar förekommer eller har förlorad funktion. De mest angripna nitarna är i minoritet i sitt läge i konstruktionen. Därför finns inte anledning att åtgärda någon nit.

Små areaförluster av korrosion förekommer i balkarnas undre fläns i övergången till knutplåtar och lagerdelar. Förlusten är försumbar för bärförmågan eftersom det i huvudsak råder livplåtsbärning för de aktuella lasterna.

#### **Rostskyddssystem:**

Rostskyddet på hela bron ska återställas genom målning. Det är ett villkor för att uppgiften om bärförmåga enligt ovan ska gälla.

Under träreglarna på sekundärbalkarna finns inga betydande avrostningar. Stålytorna bör behandlas vid kommande målning men de kan också lämnas för målning vid ett senare byte av trädelarna.

### **Upplag och lager:**

Lagerdetaljerna är i huvudsak förstörda av korrosion och rörelse.

En obestämbär underpallning har skett, troligen för justering av banan, med hjälp av stålstänger som inte längre fyller sin funktion.

Lagerpallarna ger inte stöd för stålkonstruktionen och har i varierande omfattning hålrum och kaviteter vid lagerytorna.

Lagret i sydöst har ingen kontakt och bärningen sker genom att ett vindförband, diagonal, ligger an på en begränsad yta. Bild 01, 02

Lagret i nordöst har inte full bärning. Bild 03

På grund av begränsad åtkomlighet har inte detaljerna kunnat mätas in.

I samband med friläggning av ändtvärbalkarna och rensning från grus på lagerpallarna kan detaljerna mätas in med avseende på bärning för lagren.

Komplettering av stödets stenar eller betonggjutning ska utföras i anliggningsytorna så att lagren får full kontakt och plan anliggning.

Förslagsvis ska oarmerade gummilager installeras på ytor enligt ovan.

Sidostyrning av bron saknas. Om vägen / bron är upplåten för allmän trafik bör sidostyrningar anordnas för att förhindra att bron rör sig av stöden.

Vid järnvägsdrift kan ansvarige för spårbyggnaden bedöma om spårmateriallet klarar sidostyrningen.

### **Grundläggning och stöd:**

Konstruktionerna enligt ritning är intakta. Inga sättningar eller andra rörelser förekommer förutom detaljer i lagerpallarna enligt ovan.

Utöver gällande ritning har **stensättningar** tillförts vid sidan av grusskiftena som stöd för vägbanken. De påverkar inte brons bärighet men kan ha betydelse för vägbanan med den bredd som är utförd nu. Materialet är natursten respektive betong. Stadgan är osäker med de förankringar och pallningar som finns och bör ses över i sin helhet. Sidostöden undantas från broinspektionen.

### **Slänter och koner:**

Enstaka stenrörelser förekommer. Ingen åtgärd för närvarande men de bör hållas under uppsikt.

Levande växter förekommer mellan stenarna och kan förskjuta dem. Rensas.

Bild 04: Östra stödet. Bild 05: Västra stödet.

## **Sammanfattning för Bro över Kanal i Roma myr:**

Av de tre kriterierna enligt Boverket; Bärförmåga, Stadga och Beständighet, är det sista tillgodosett. Beträffande beständighet så är underhållet eftersatt men med i huvudsak ett förnyat rostskydd har stålkonstruktionen en stor kvarstående livslängd. Bärförmåga och stadga kräver åtgärder som berörts ovan.

## **2. Bro över Dalhemsån**

### **Korrosion:**

Allmänt förekommer gravrost med begränsade areaförluster i varierande lägen.

Nitar har delvis förlust av nitskalle mm. Nitskallarnas bas och nitskaften har fullgod kontakt. Inga lösa nitar förekommer eller har förlorad funktion. De mest angripna nitarna i konstruktionen finns i anfangen där lasterna i balken övergår till livplåtsbärning. Därför finns inte anledning att åtgärda någon nit.

Areaförluster av korrosion förekommer i balkarnas undre fläns undersida i övergången till knutplåtar och lagerdelar. Förlusten är nära försumbar för bärförmågan eftersom det i huvudsak råder livplåtsbärning för de gällande lasterna.

För prognostisering lämnas följande uppgift:

Vid lager i *sydväst* har underflänsens undersida, inre flank, en areaförlust i tvärsnittet till 30 % och 5 % på yttre flanken. I en punkt maximalt djup 9 mm av 11. Bild 06

Vid lager i *nordväst* har underflänsens undersida en jämn avrostning c:a 60 mm längs bron och jämnt över flänsbredden. Total areaförlust c:a 10%.

Vid lager i *nordöst* har underflänsens undersida, inre flank, en jämn areaförlust i tvärsnittet till 20% och 10% på yttre flanken.

Om areaförluster av korrosion blir större än de angivna ska bron utredas.

### **Rostskyddssystem:**

Rostskyddet på hela bron ska återställas genom målning. Det är ett villkor för att brons nuvarande bärförmåga ska gälla.

### **Upplag och lager:**

Utan anmärkning.

### **Grundläggning och stöd:**

Inga sättningar eller andra rörelser förekommer.

### **Slänter och koner:**

Enstaka stenrörelser förekommer och konerna är oordnade. Ingen åtgärd krävs för närvarande men hålls under uppsikt.

Levande växter förekommer mellan stenarna och kan förskjuta dem. Rensas.

Växter förekommer nära bron. I allmänhet bör träd och växter röjas i närområdet för sol och vind att hålla bron torr och att inte höstlöv ska hopas i bron.

### **Sammanfattning för Bro över Dalhemsån:**

Av de tre kriterierna enligt Boverket; Bärförmåga, Stadga och Beständighet, är det tillgodosett. Beträffande beständighet så är underhållet eftersatt men med i huvudsak ett förnyat rostskydd har stålkonstruktionen en stor kvarstående livslängd.

Tommy Solli

Vägverket Konsult  
Bro och Tunnel

## Bilaga 2: Ritning över vägövergången vid Eken



