

# godset

En tidning från Banverket om gods och affärer #3/2006

Stefan Edman

## på korståg mot oljan

Kiruna mot  
högre höjder

DHL växlar upp  
– på räls

Tåg i tid  
med garanti



# Nya Banverket ska möta kunden

Den goda konjunktur som vi ser i samhällsekonomin återspeglas i tågtrafiken. I den tågplan och tidtabell som började gälla i juni ligger 2,9 procent mer persontrafik än förra året och 5,6 procent mer godstrafik.

Men den angenäma trafikutvecklingen ger oss också ständiga påminnelser om hur järnvägssystemet ansträngs allt mer. Bristen på kapacitet på spåren och sårbarheten vid störningar visar sig tyvärr i alltför ofta återkommande förseningar.

Glädjande nog ser vi sedan i våras en positiv trend för godstrafikens punktlighet. Under sommaren har antalet förseningstimmar fortsatt att minska och ankomstpunktligheten har ökat jämfört med samma period i fjol.

Under hösten formar vi det nya Banverket som bättre ska motsvara våra kunders förväntningar och krav på järnvägstrafiken. Med tydligare styrning och effektivare arbete ska vi fokusera på kärnverksamheten – att leverera en säker och punktlig trafik varje dag och att bygga ut järnvägen för framtidens behov på ett ansvarsfullt sätt. Vid årsskiftet ska grovjobbet med den nya organisationen vara klart så att den kan börja fungera.

Ju längre järnvägens jubileumsår pågår, desto mer övertygande blir bilden av att järnvägen är ett transportslag som i högsta grad har framtiden för sig. Tåg 150 på Sveriges järnvägmuseum i Gävle i början av september bjöd visserligen på en aldrig tidigare skådad uppställning av historiska rariteter, men där visade också den moderna, högteknologiska järnvägsbranschen upp sig. Utställningen av modern teknik, fordon och maskiner var en bra illustration till framtidstron, affärsidéerna och trafikförhoppningarna.

Exempel på detta får du även i det här numret av Godset. Här finns artiklar om gränslös godstrafik, kombilösningar, regionutveckling och miljöfrågor – allt med järnvägen i centrum.

Trevlig läsning!

Per-Olof Granbom / Generaldirektör



## 3/06

### PÅ OMSLAGET

Stefan Edman, miljömaestro.

#### KÖK I KUBIK S.3

Följ med till Electrolux Professionals svenska centrallager, en stor kökens hemvist.

#### MOT OLJEBEROENDE S.6

Fler kombitransporter och ökad utveckling av miljövänliga drivmedel till lastbilar är receptet för att minska vårt oljeberoende – åtminstone enligt Kommissionen mot oljeberoende.

#### NYA TAG I GAMMELSTAD S.7

En stark utveckling av näringslivet i norr ställer krav på kombitrafiken. Nu stundar återinvigning av den blott några år gamla kombiterminalen i Gammelstad.

#### ANDLIGT MILJÖENGAGEMANG S.8

Biolog, författare, debattör och före detta generalsekreterare för Kommissionen mot oljeberoende. Möt Stefan Edman, vars arbete genomsyras av stort miljöengagemang – och en gnuttu andlighet.

#### JÄRNVÄGEN 150 ÅR S.11

Norrland, Malmbanan och Kiruna – här har svensk järnvägshistoria något av sin vaggas.

#### NYTT OM GODS OCH AFFÄRER S.15



#### BRYTER NY MARK S.16

Nu bryter DHL ny mark genom att köra kombitrafik enligt fast tidtabell i helt egen regi.

#### NYTT OM GODS OCH AFFÄRER S.19

#### ÖVER GRÄNSEN PUNKTLIGT S.20

I höst är det premiär för Scandinavian Shuttle, ett godståg genom tre länder med bättre punktlighetsgaranti än en lastbil. Allt tack vare nästa generations teknik.

#### KRÖNIKAN S. 22

#### NYTT FRÅN BANVERKET S.22

#### KÄRLESKRYDDAT RALLARLIV S.24

Rallarlivet i skogarna längs Inlandsbanan i början av 1900-talet var inte enbart hårt slit och hårda vindar. Det kunde också handla om god mat och kärlek till rallarkockan.

# Kök så in i Norden

Kylar i tusenlitersformatet, kastruller i 300-litersklassen, assistenter som hanterar 80 liter deg och diskmaskiner som fixar disken på tre minuter. Electrolux Professionals lager i Ljungby är slutmål för 125 000 produkter i storköksklassen som pendlar med tåg från fabriken i Italien.





**Småländska Ljungby**, en skön sensommar­dag på Electrolux Professionals lager. Telefoner ringer, lastbilar avlöser varandra vid lastbryggan, truckar pilar fram och tillbaka. Här jobbar ett tiotal personer och det råder full aktivitet hela tiden.

Men Lennart Främberg, som är logistikansvarig på Electrolux Professional, talar om semester­tid.

– Vi får våra leveranser från vår fabrik i Pordenone i norra Italien och italienarna har sin semesterperiod just nu. Så här är förhållandevis lugnt.

Electrolux Professional har sin tillverkning förlagd utanför Sveriges gränser och centrallager i Italien samt regionlager i Spanien, Frankrike, England och Ljungby, som är regionlager för leveranser till kunder i Norden och Baltikum.

Och kunderna är inte vilka vitvarubutiker som helst. Sortimentet skvallrar om att det handlar om köksarbete i en omfattning och med en effektivitet som de flesta av oss bara kan drömma om när vi står vid grytorna. Företaget är ett nischat bolag inom den stora Electrolux-familjen och produkterna går uteslutande till, ja just det, kunder inom professionellt köksarbete.

– Det handlar om skolkök, restauranger, personalmatsalar och liknande, förtydligar Lennart Främberg.

– Utanför Italien är detta det största regionlager. Vi pytsar ut 125 000 prylar per år härifrån. Det motsvarar mellan 25 000 och 30 000 kubikmeter varor, tillägger han.

Lennart Främbergs summering av företagets position på marknaden känns inte som någon överdrift.

– Vi är med bland toppspelarna.

### Tredjepartslager

Här, mitt i Småland, har företaget lagerhållit sina produkter de senaste åtta åren. Tusentals produkter finns i lager, allt från gigantiska hushållsmaskiner till minimala tillbehör och komponenter i ett plocklager.

– Ljungby ligger bra till ur transportsynpunkt: centralt i landet,

vid E4: an. Det fungerar fint här, säger Lennart Främberg, som till vardags har sitt skrivbord på huvudkontoret, en rent administrativ enhet, i Alingsås.

Ungefär en gång i månaden kör Lennart Främberg de 20 milen genom skogen för att delta i produktionsmöten och hålla koll på lagret. Idag, denna tidiga tisdagsmorgon, har han ett pressat schema. Om några timmar ska han vidare söderut och knappt inkommen på lagret i Ljungby är han igång med både småprat, problemlösning och att slå en lans för Electrolux Professional.

Det totalt 10 000 kvadratmeter stora lagret är ett tredjepartslager i DHLs regi. Electrolux Professional delar det med ett knappt tiotal andra företag men har avgjort mest muskler i sammanhanget, åtminstone sett till antalet kvadratmeter som disponeras. Många av varorna är skrymmande och staplas direkt på golvet, som exempelvis de gigantiska diskbankarna och de fem meter långa diskmaskinerna.

Företaget lägger ansvaret för små som stora rutiner i DHLs händer, allt från plockning och annan hantering på lagret till distribution till kunder såväl nästgårds som utanför landets gränser. Order om vilka varor som ska distribueras till kund utgår från kontoret i Alingsås såväl som från en rad regionkontor i Norden. Men, berättar Lennart Främberg, inga telefonsamtal, inga fax. För Electrolux del är allt automatiserat – det vill säga datoriserat. Direktiven går med mejlets hastighet.

### Välkommen Italienpendel

Ljungby, Alingsås och ett välsmort maskineri i all ära, men när Lennart Främberg kommer in på att prata Italien växer entusiasmen. Och då handlar det varken om vin eller vackra vyer utan ett i hans ögon förträffligt transportupplägg: DHLs kombipendel från Italien, som körs med tåg från Verona, enligt en fast tidtabell. Under 2005 rullade ett par hundra bilar in på gårdsplanen vid Electrolux Professionals lager, lastade med trailers fulla av köksutrustning från fabriken i Pordenone. Bilarna kom från hamnen



## Electrolux

- Världens största tillverkare av hushållsmaskiner och utrustning för kök, rengöring samt skogs- och trädgårdsskötsel.
- Antal anställda: 70 000.
- Omsättning: 129 miljarder kronor.
- Marknad: konsumenter och professionella användare i 150 länder.
- Ledande varumärken: AEG, Electrolux, Zanussi, Frigidaire, Eureka och Husqvarna.
- Antal produkter: 55 miljoner.

– Vi pytsar ut 125 000 prylar per år från vårt lager. Det motsvarar mellan 25 000 och 30 000 kubikmeter varor, berättar Lennart Främberg, logistikansvarig på Electrolux Professional.



Tåget har så många fördelar: det kommer fram i tid, det skonar miljön och är kostnadseffektivt”

i Trelleborg, där de mött upp alla trailers som kom med färja från Lübeck, slutstation för tågets långa och gränsöverskridande färd från Italien.

– Det är ett klockrent upplägg! Tåget har så många fördelar: det kör inte av vägen, det kommer fram i tid, det skonar miljön och är kostnadseffektivt.

– Sedan i mars 2005 har vi bara varit med om ett enda missöde, en försening på några timmar. Och idag är det bara ”just in time” som gäller. Oavsett om du heter Electrolux, Volvo eller något annat är det absolut punktlighet som gäller.

### Trygg tågtur

Tåget är säkert på mer än ett sätt, resonerar Lennart Främberg, och är nu inne på tryggheten när det gäller att få fram sitt gods oskadat. Varorna från företagets italienska fabrik rullar till Ljungby i trailers. Det fungerar bra, tycker han, både tågresan och omlastningen till bil och färja.

– Med trailers blir det så att säga ingen omlastning – det är ingen skillnad mot om de hade rullat hela vägen med bil, inte fler skador eller annan påverkan. Det är häftigt med dessa 13-14 meter långa trailers!

Och så var det säkerheten i form av övervakning. Den är så avancerad som den kan bli, menar Lennart Främberg.

– Idag dokumenteras varornas färd genom Europa på Internet och vi kan följa dem hela vägen där.

Ännu ett klockrent steg i utvecklingen mot effektivare transportupplägg, signalerar en nöjd logistikchef. Så vad mer är att önska då?

– De skulle kanske vara att det för vår del var tidsmässigt möjligt att låta köra ännu fler turer med tåget. Vi är med på tre avgångar i veckan. Resten måste gå med enbart bil.

Tåget är punktligt, menar Lennart Främberg, men rena biltransporter kan – om de håller tiden – spara transporttimmar. Kanske är det inte en omöjlighet att så småningom få ännu fler kombitransporter att gå i takt med kundernas önskemål. Det är en nöt inte minst för transportörerna att lösa, menar han, att få bättre tillgång till järnvägen och att kunna köra gods på järnväg i ett högre tempo.

– Slå upp ordet logistik i en ordbok, uppmanar Lennart Främberg. Du kan läsa att det betyder matematiska, taktiska rörelser. Och det är precis vad det hela handlar om!

TEXT: MIA ISING  
FOTO: NILS BERGENDAL

# Så ska transporterna rulla utan olja

**Kommissionen mot oljeberoende vill stärka tågets roll i godstrafiken, även om fokus ligger på att öka graden kombitransporter och utveckling av nya miljövänliga drivmedel till lastbilarna.**

I december 2005 tillsatte den tidigare regeringen en kommission som fick till uppgift att utarbeta ett övergripande program för att minska Sveriges oljeberoende. Resultatet som publicerades i slutet av juni blev enligt dåvarande statsminister Göran Persson en konsensusrapport med konkreta och långtgående förslag, på hur Sverige ska gå till väga för att reducera den faktiska oljeanvändningen fram till år 2020 samt minska utsläppen av växthusgaser.

I ett pressmeddelande från Statsrådsberedningen sade Göran Persson, tillika ordförande för kommissionen:

– Jag hoppas nu på en bred diskussion kring kommissionens förslag, så att rapporten kan bidra till ökad kunskap och ett offensivt agerande såväl från industri och konsumenter som från jord- och skogsbruk.

## Transportsektorn problembarn

– Rapporten ska ligga till grund för det fortsatta arbete som behövs med analyser, utredningar och förslag. Detta för att utveckla en politik som kan befästa och utveckla Sverige som föregångsland i omställningen till hållbar utveckling, menar Göran Persson.

Rapporten omfattar hela det svenska samhällets oljeberoende, och det största problembarnet i utredningen tycks transportsektorn vara. Kommissionen tror att oljeavvecklingen inom denna sektor kommer att ta lång tid, och orsaken till detta är att dagens transportsektor som helhet till cirka 94 procent är beroende av oljebaserade drivmedel. Tre procent är el för merparten av den spårbundna trafiken.

## Hoppet står till ny teknik

Kommissionens mål för alla vägtransporter år 2020 är att den totala mängden bensin och diesel ska minska med 40 till 50 procent. Detta ska ske genom ny teknik, nya bränslen och genom att andelen godstrafik på väg effektiviseras och minskas. I rapporten beräknas att alla bussar och hälften av de nya lastbilarna är försedda med hybridteknik år 2020. Sammanlagt ger det en reduktion på drygt 600 miljoner liter diesel.

Staten ska satsa på att producera nya, inhemska biodrivmedel från skog och mark som ska ersätta fossila bränslen, det anser åtminstone majoriteten av deltagarna. Man vill också se en

satsning på hybridfordon som kombinerar bränsle- och eldrift. För att systemet som helhet ska bli hållbart bör elen produceras genom förnybara energikällor.

En lösning som presenteras i rapporten är användandet av intelligenta transportsystem, ITS. Kommissionen menar att tekniken ger transportbranschen möjlighet att förbättra godslogistiken och samtidigt höja fyllnadsgraden i lastbilarna. På så vis kan antalet tomma kilometer på vägarna minskas.

Kommissionen hyser även stor tilltro till energieffektiva kombitransporter och ger flera förslag på hur en samverkan mellan bil, tåg och båt kan bli mer optimal. En uppmaning är att stat, kommun och andra lokala aktörer bör medverka till att bygga och effektivisera omlastningsterminaler och rusta hamnar.

Ytterligare en åtgärd som föreslås är att man vid offentliga upphandlingar bör ställa krav på energieffektiva och miljöanpassade varutransporter. Här anser kommissionen att staten bör föregå med gott exempel i sina transportupphandlingar, samt se till att det skapas god logistik för de egna godstransporterna. En likartad policy föreslås även kommun och landsting ha.

Kommissionen föreslår även att skattesystemet ska ändras så att de som satsar på godstransporter i energieffektiva kombinationer mellan väg, järnväg och sjöfart premieras. Samtidigt bör tågets roll stärkas, och staten bör långsiktigt garantera en låg momssats för tågtrafiken.

TEXT: ELISABET TAPIO NEUWIRTH  
ILLUSTRATION: JACOB EDGREN

## Kommissionen mot oljeberoende

**Ordförande:** dåvarande statsminister Göran Persson.

**Generalsekreterare:** Stefan Edman, biolog och författare.

**Sekreterare:** Anders Nylander, arkitekt och energiexpert.

**Ledamöter:** Lars Andersson, före detta vd Eskilstuna kommunföretag, regeringens bioenergiutredare. Christian Azar, professor vid Chalmers. Lotta Bångens, ordförande Sveriges energirådgivare.

Leif Johansson, vd Volvo AB. Göran Johnsson,

avgående ordförande Metall. Christer Segers-

teen, ordförande LRF Skogsägarna. Lisa

Sennerby-Forsse, huvudsekreterare Formas.



2004 hanterade Gammelstad kombiterminal 370 000 ton gods. Det gör den till Norrlands största och bland de fem största kombiterminalerna i Sverige.



**När Gammelstad kombiterminal i Luleå öppnade för några år sedan talade CargoNets dåvarande vd Thore Johansson redan i sitt invigningstal om kapacitetsbrist och behov av fler spår. Och nu är det dags för bandklippning och fanfarer igen. En utbyggd terminal med ett tredje spår invigs i höst, tack vare ett ansevärt EU-bidrag.**

# Gammelstad — nav i norr

I oktober 2003 öppnade den nya kombiterminalen i norrländska Gammelstad, en mil väster om expansiva Luleå. Kapacitetsbristen lät inte vänta på sig. På kort tid blev terminalen ett nav i den långväga kombitrafiken. Lastbil och tåg möts på den terminal som framgångsrikt drivs av CargoNet, på uppdrag av Luleå Kombiterminal AB.

Ett flertal speditörer är verksamma vid terminalen som 2004 hanterade 370 000 ton gods. Det gör den till Norrlands största kombiterminal och bland de fem största i Sverige.

– Terminalen byggdes med 1 200 meter hanteringsspår, men som dåvarande vd påpekade – behovet av ett tredje spår var påtagligt redan vid invigningen! Det är stort tryck på terminalen, säger Anders Wingmalm som är terminalchef inom CargoNet. Utrymme fanns för att anlägga ett tredje spår och en ansökan om att få EU-bidrag för att bygga ett sådant föll väl ut. Luleå kommun som äger området har kunnat räkna in 8,5 miljoner kronor i EU-medel, som ett bidrag till kostnaden på 17 miljoner.

– Först och främst har Banverket haft i uppdrag att bygga ett tredje spår – vi har nu 1 800 meter – men vi har även fått nytt truckgarage.

## Optimalt läge

Från små mängder gods vid den gamla godsterminalen till ett stort flöde vid den unga kombiterminalen – vad ligger bakom denna explosionsartade utveckling?

– Det går ju bra för näringslivet här uppe i norr, påminner Anders Wingmalm.

Godsterminalen låg tidigare inne i centrala Luleå, vid järnvägsstationen. Luleå har järnvägsförbindelse med både norr och söder.

– Placeringen i Gammelstad, i korsningen mellan E4 och väg 97, är optimal, tycker Anders Wingmalm.

Det geografiska läget gör Luleå till en naturlig knutpunkt i Barentsregionen. Luleå är ett nav för transporter och omlastning av malm, stål, olja samt parti- och styckegods. Väg 97 går från Luleå, via Boden, till Jokkmokk och E4 är viktig för trafik till och från Finland och Norge.

Nuvarande läge ska ge bättre logistik genom att underlätta omlastningen mellan järnvägsvagnar och lastbilar. Det ska också bidra till minskade miljöstörningar i såväl Luleå centrum som i regionen och landet i sin helhet. Lägg till detta att kommunen räknar med en mindre risk för olyckor med farligt gods samt en mer konkurrenskraftig region med ett ökat företagande.

– Transporter där lastbils- och järnvägstrafik samordnas är ur ekonomisk och logistisk synpunkt det mest konkurrenskraftiga. Vi jobbar för att mer gods ska gå på järnväg, tillägger CargoNets Anders Wingmalm.

## Strategisk satsning

– EU: s stöd visar att det finns en framtidstro och att det var väl investerade pengar från början, när terminalen byggdes med EU-pengar.

När terminalen, som är ett projekt i 80-miljonersklassen, öppnade 2003 kunde det göras bland annat med hjälp av pengar från EU: s strukturfonder.

– Nya kombiterminalen i Gammelstad har visat sig vara framgångsrik och efterfrågan på transporter är så omfattande att kapacitetstaket redan är nått. Åtgärden bedöms vara strategisk för fortsatt utveckling av kombitrafiken, löd EU: s beslut om ett tredje spår.

Och idag ser vi slutresultatet. Eller? Ska invigningstalet även denna gång kryddas av en önskan om ny utbyggnad?

– Jaha, skrattar Anders Wingmalm, det återstår att se! Men visst tror vi att behovet av ytterligare utbyggnad kommer inom en snar framtid.

TEXT: MIA ISING  
FOTO: CARGONET

# Oljekommissionär på grönbete

**När telefonen ringer hos biologen och författaren Stefan Edman kan Lars Berghagen vara på tråden, lika väl som Göran Persson. Stefan Edmans personliga sätt att se på miljöfrågor engagerar många människor.**

– Nu är jag en fri man, säger biologen, författaren och miljödebattören Stefan Edman, numera även före detta generalsekreterare i Kommissionen mot oljeberoende.

Rapporten är klar och han har lämnat tillbaka sitt passerkort på Rosenbad. Vardagen har tagit vid med seminarier och föredrag runt om i landet. Däremellan drar han sig tillbaka till hemmet i Ljungskile för att skriva artiklar och böcker.

Stefan Edman är i sanning en engagerad man. Han talar snabbt och energiskt, vilket han ber om ursäkt för, och ändå ser han fullkomligt avslappnad ut trots att han om några timmar ska dela ut ett stort miljöpris i Göteborg, en resa han gör från Stockholm med X2000. Därefter reser han tillbaka igen.

Han har en stark drivkraft i sitt arbete för miljön och den springer ur ett genuint naturintresse som väcktes redan i barndomen.

– Det kändes naturligt att läsa biologi. Jag brinner för naturen och för skrivandet. Och jag drivs av en passion som handlar om att dra mitt strå till stacken och försöka rätta till det som har gått snett, säger han.

## Gillar gränsöverskridandet

Hans fascination över den stora gåtan ”att något finns” gör att gränserna glider mellan till synes så vitt skilda områden som politik, poesi, prosa, naturvetenskap och andlighet. Allt har ett samband, och för honom är det lika naturligt att använda musik för att sprida sitt budskap. På 1980-talet turnerade han med Lars Berghagen som sjöng om vår natur medan han själv talade om miljön.

– I grund och botten är jag humanist och jag tycker om att träffa människor, jobba i nätverk, i kyrkan, i politiken och i Broderskapsrörelsen, som är en sidogren för kristna socialdemokrater, säger han.

I sitt författarskap är Stefan Edman känd för att han försöker klagöra sambandet mellan miljö, natur och andlighet – och något av detta tycks också kommissionens arbete ha genomsyrats av.

I en intervju i tidningen Broderskap sade kommissionens ordförande Göran Persson att utredningen hade varit otraditionell, så till vida att de hade läst dikter av Harry Martinson, filosoferat och talat en del om läderbaggen. ”Både den och andras intressen har tillgodosetts, vi har arbetat brett och nått konsensus”, sade Göran Persson i samma intervju.

I andra tidningar spekulerades det om djupa motsättningar bland kommissionens medlemmar. Skriverierna om att Göran Persson och Volvos chef Lars Johansson skulle ha varit i luven på varandra avfärdar Stefan Edman som ren och skär lögn.

– Det var en intellektuell process som gick oerhört smidigt, och stämningen var god. Själva sammansättningen av deltagarna var bra och gav stor trovärdighet, inte minst med statsministern som ordförande, säger han.

## Klimatfrågan väger tyngst

Det är inte första gången Stefan Edman får ett uppdrag som politiskt sakkunnig av Göran Persson. Under Göran Perssons första statsministertid var Stefan Edman miljörådgivare och han har bland annat utrett hur Sverige ska bli mer hållbart.

Liksom många andra miljökamper vill Stefan Edman se snabbare resultat, och han har därför offentligt kritiserat regeringen för att göra för lite för att leda in landet på den hållbara vägen såväl ekologiskt, ekonomiskt som socialt.

Nu när oljekommissionens rapport är klar är det bara att trycka på startknappen, menar Stefan Edman:

– Nu behöver vi inte utreda mer, bara sätta fart. Kommissionen var partipolitiskt obunden med representanter för näringsliv, forskning och energiexperter. Det finns tydliga indikationer på att den nya regeringen kommer att intressera sig för den och har oljeavveckling som ett viktigt politiskt mål. Vi har lagt fram tuffa förslag, som vi tror går att genomföra. Nu är det upp till bevis.







## Stefan Edman

**Ålder:** 60

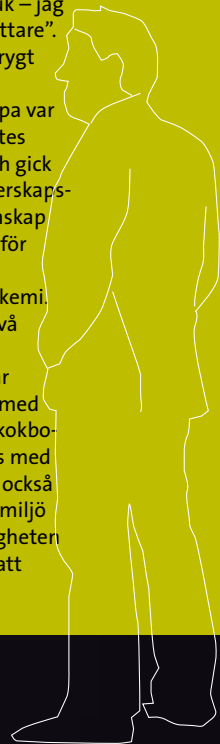
**Profession:** "Jag är inte så titelsjuk – jag brukar kalla mig biolog och författare". Krönikör, föreläsare, har skrivit drygt tjugo böcker.

**Bakgrund:** Född i Ljungkile, pappa var författaren Gunnar Edman. Väcktes politiskt i slutet av 1960-talet och gick med i Socialdemokraterna/Broderskapsrörelsen. Varit lärare i naturvetenskap på S:t Sigfrids Folkhögskola utanför Växjö.

**Utbildning:** Fil mag i biologi och kemi.

**Bor:** I Ljungkile, är gift och har två vuxna barn.

**Det visste du inte om mig:** "Jag är omåttligt förtjust i stekt makrill med lingon. Har just kommit ut med kokboken Makalös makrill tillsammans med kocken Rasmus Strand. Boken är också en skildring av makrillens natur, miljö och biologi, en hyllning till andligheten och en dos filosofi. Min dröm är att skriva en roman."





Klimatfrågan väger tyngst för Stefan Edman:  
 – Den globala uppvärmningen, ”växthuseffekten” måste hejdas med radikala åtgärder, bland annat genom att oljeanvändningen minskas, här och i alla andra högförbrukande i-länder. Därför hoppas jag faktiskt att oljepriset är fortsatt högt, för då blir det direkt lönsamt att genomföra alla de förslag vi lägger i vår rapport ”På väg mot ett oljefritt Sverige”.

### Beredskap för framtiden

Men oavsett oljans pris anser han att det för Sveriges del är viktigt att ha en god beredskap för ett framtida oljeberoende.

– Brist på olja kan komma tvärt, inte minst till följd av den politiska oron i Mellanöstern. På sikt får världen också räkna med att den rent fysiska tillgången på konventionell olja minskar.

Kommissionen har fokuserat på de tre sektorer där oljeberoendet är som störst, närmare bestämt uppvärmningen, industrin och trafiken.

Ledamöterna har hittat lösningar på alla områden, och för godstrafiken och inte minst tåget ser framtiden ljus ut.

– Lastbil är bra, tåget är bättre – tillsammans är de oslagbara, säger den vane rubrikmakaren Stefan Edman.

– Samtrafik och mixen av den är avgörande. Lastbilen är mer flexibel och vi vill ändra skattesystemet och premiera dem som satsar på miljövänlig diesel, hybridteknik med mera. Tåget har en viktig roll, och vi har föreslagit fortsatt låg momsats för all tågtrafik. Det finns de som förespråkar en och samma momsats för allt, men det är en detalj som skulle fördyra tåget på ett onödigt sätt.

Godstransporterna kan och måste effektiviseras och andelen gods på väg måste minska, menar kommissionen och föreslår att stat, kommun och näringslivet går ihop och bygger omlastningscentraler.

– Det är en gammal idé – men nu är det action som gäller! Och för Banverkets del gäller det också att hålla beredskapen uppe. Man ska inte romantisera järnvägens roll vad gäller per-

sontrafiken på lågtrafikerade spår, men för godsets skull bör Banverket inte lägga ner eller riva upp spår i onödan. Spårerna måste finnas kvar och det måste byggas fler dubbelspår.

För transportsäljarna gäller det att sälja smarta lösningar med begävd logistik i en bra planerad mix, tror Stefan Edman.

– Kan man konkurrera med tåg, lastbil och sjöfart skapar man ett guldåge för lönsamheten. Och i slutändan vinner miljön.

### Landskapet en hjärtesak

Resultatet av kommissionens arbete blev en konsensusrapport. Ingen av deltagarna fick fullt gehör för sina ståndpunkter och uppfattningar. Frågan är då om Stefan Edman var tvungen att tumma på några av sina miljöideal?

– Hm. Inte tummat – men det är en balansgång. Det öppna landskapet är en hjärtesak för mig. I kommissionen ser vi skogen som en resurs och vi vill öka tillväxten för att kunna utvinna bioenergi och nya drivmedel genom högteknologiska lösningar, men utan att störa timmer- och massaindustrin.

– Jag vill inte heller förstöra landskapet. Det kräver konsekvensbedömningar och ett regelverk. Man får inte glömma bort att till exempel den biologiska mångfalden i skogen har utvecklats under lång tid. Den får vi inte förstöra, och gör vi det kommer våra barnbarn att klandra oss. Men med klokskap kan vi kombinera de två miljömålen bioenergi/klimat och naturvård på ett lyckat sätt. Jag tror också att en viss andel åker med energigrödor och energilövträd kan accepteras i landskapsbilden. Men det kräver att man först gör noggranna miljökonsekvensbedömningar.

Han avslutar med en mening som ger en bra bild av hans värde och respekt för naturen och människan:

– Som biolog är jag mån om naturvärden och att minsta lilla bagge får förutsättningar att överleva. Och att vi människor har platser för rekreation och skönhetsupplevelser!

TEXT: ELISABET TAPIO NEUWIRTH  
 FOTO: NILS BERGENDAL



En fri man, biologen, författaren och miljödebattören Stefan Edman. Numera även före detta generalsekreterare i Kommissionen mot oljeberoende.

Rapporten är klar och han har lämnat stafettpinnen vidare – till en ny regering.

För 107 år sedan nåddes Kiruna av järnvägen. Sedan dess har den varit malmbrytningens pulsåder. Får den samma betydelse i framtiden? Godset har tagit pulsen på kommunen som leder tillväxtligen i Sverige.

Järnvägen  
**150**år  
2006

”Lite mer åt väster, eller nej, österut, eller...”

Mats Dahlberg, näringslivschef i Kiruna kommun, kan ännu inte ge några direktiv om åt vilket håll kommunhuset ska flyttas. Oavsett vilket verkar solen skina lite extra mycket på Kiruna just nu.



# Kiruna flyttar

**Klockan 01.20. Nattens sprängning i gruvan skakar om Järnvägshotellet i Kiruna. Här har järnmalm och järnväg levt i symbios sedan Malmbanan nådde staden söderifrån 1899.**

**Idag präglas staden som ska flyttas av framtidsoptimism och galna idéer. Om du trodde att ishotellet var det knäppaste Kiruna kunde åstadkomma trodde du fel – LKAB vill att stan ska få en egen regnskog.**

**Järnväg.** Det hörs redan på namnet att den är nära förknippad med Kiruna, den svenska järnmalmens superkälla. Nästan en hönan eller ägget-historia faktiskt. Malmen kunde inte transporteras bort från denna vildmark utan järnväg. Men hur bygger man en järnväg utan att först få iväg järnmalmen till ett stålverk? Nåväl, det fanns uppenbarligen någon annan gruva som kunde lösa det problemet. Nu ligger rälerna här på LKAB:s godsbangård, kanske med malm upplockad från djupet under sig.

Det ryker om järnmalmen i det fullastade tågsättet. Snart på väg mot stålverken och vidare till att bli bilar, lastbilar, järnvägsvagnar, rakblad, armeringsjärn, diskbänkar. Vem sa att järnaldern upphörde kring år 1050?

Världen kräver järnmalm som aldrig förr. Kina slukar det mesta, vilket skapar ett stort hål på den europeiska marknaden

– LKAB:s hemmamarknad. Tillsammans med upptäckten att man bara har kommit halvvägs genom malmkroppen i berget Kirunavaara har det öppnat upp för ett gigantiskt investeringsprogram inom gruvbolaget.

I stadshuset, med sitt berömda klockspel och inomhustorg, träffar vi kommunens näringslivschef Mats Dahlberg. Ett stort leende möter oss på ett så självklart sätt att det känns obegripligt varför man själv inte har flyttat hit – ja, inte ens varit här i hela sitt liv. Att det går bra just nu för Kiruna är inte att ta miste på.

– LKAB:s otroliga expansion betyder naturligtvis väldigt mycket. Rymdverksamheten som har funnits här i 40 år expanderar också. Och turismen växer så det knakar. Hotellen har en otrolig belägningsgrad och vi har haft besök av flera av de största hotellkedjorna som är intresserade av att etablera sig.





## Leder tillväxtligan

Kiruna har länge befunnit sig i motvind och beskrivits som en kriskommun utan långsiktig framtid. Sedan 1973 har staden tappat ungefär en tredjedel av sina invånare. Idag är läget helt annorlunda. För första gången på 20 år kan kommunen visa upp positiv inflyttningstatistik. Kiruna ligger etta på tidningen Affärsvärldens tillväxtliga, följt av Gällivare, Övertorneå och Jokkmokk. Total Norrbottendominans med andra ord.

– Vissa saker råkar bara sammanfalla. I och med att vi har kommit in i en positiv spiral så kommer även investeringarna. Folk drar folk, kapital drar kapital. Flytten av staden är en världsnöhet. Allt detta gör Kiruna mer intressant, förklarar Mats Dahlberg.

– Vändpunkten kom 2004 när LKAB aviserade sina investeringar. Men vi måste minska vårt beroende av LKAB. Min uppgift är att få ett mer diversifierat näringsliv. Vi satsar mycket på turism, och vi får bättre och bättre entreprenörer.

Den brittiska mångsysslarkoncernen Virgin, med Richard Branson i spetsen, tittar på Kiruna som en av de orter man vill satsa på för rymdturism.

– Det kan bli hur stort som helst! utbrister Mats Dahlberg entusiastiskt.

## Staden flyttas

Kiruna står inför en något udda och mycket stor utmaning: centrum måste flyttas. Skälet är att den sprickbildningszon som är en följd av malmbrytningen kommer allt närmare centrum allt eftersom LKAB gräver sig djupare ner i berget. Bland det första som måste flyttas är järnvägen, därefter hamnar kommunhuset, kyrkan och centrum i riskzonen. Ännu är inget beslut taget om vart centrum ska flyttas. Men det hastar. 2012 måste den nya järnvägen vara klar, en rekordkort tidsplan i järnvägssammanhang.

Banverket är därför just nu mitt uppe i en järnvägsutredning om hur och var den nya järnvägen ska dras genom Kiruna. Två alternativa dragningar utreds, båda hänger ihop med de två alternativ till nytt centrum som diskuteras: ett östligt och ett nordvästligt alternativ. Utredningen ska vara klar våren 2007, då beslutar Banverket vilket alternativ som ska detaljutformas.

Men redan till årsskiftet tar kommunen sitt beslut om var det nya centrum ska placeras. Samtidigt har LKAB redan tagit tydlig

ställning för det alternativ som innebär att centrum läggs nordväst om nuvarande centrum, på berget Luossavaaras sluttning.

– Det här är ett samspel mellan kommunen, Banverket, LKAB och andra intressen som rennäringsring, Vattenfall och Vägverket. Vi vill hitta en lösning som är bra för alla parter. Vi har också samråd med invånarna. Det här måste sys ihop utifrån allas intressen, säger Mats Dahlberg.

– Vi måste få en järnväg som är rationell och acceptabel för LKAB:s behov. Samtidigt måste vi få en station nära nuvarande centrum. Vi ska planera utifrån dagens förutsättningar. En stad måste leva i nuet, inte i framtiden.

– En sådan positiv stämning som råder nu har inte rått sedan 1970-talet. Det byggs mer, huspriserna går upp och folk och företag flyttar hit. Det märks på folk, det är en helt annan stämning idag på stan, konstaterar Mats Dahlberg.

## Norrländsk Gnosjöanda

Ett exempel på den tillväxt och optimism som råder i Kiruna är den lilla verkstads- och utvecklingskoncernen JTM Invest, med mekaniska verkstaden JTM Produkt och utvecklingsföretaget Arctic Nova som dotterbolag. JTM Produkt har sin verkstad i Jukkasjärvi, halvannan kilometer utanför Kiruna, nästgårds med det världsberömda ishotellet. I januari brann stora delar av verkstaden ner.


Ändå håller vd Daniel Zakrisson och koncernchef Per-Olof Karlsson humöret uppe. Beställningarna rasar in och det känns som ett smärre under att de lyckas leverera och hålla produktionen igång i den av branden rumphuggna verkstaden.

– Vi jobbar mycket i nätverk här och hjälper varandra inom verkstadsindustrin. Vi har fått bra stöd av andra företag. Annars hade vi inte klarat det, förklarar Per-Olof Karlsson.

Per-Olof Karlsson talar om en Gnosjöliknande anda inom näringslivet i Kiruna.

– Det är så vi vill ha det. Gnosjöandan präglas mycket av enmansföretag, här är vi lite större företag, men vi kan samarbeta nära ändå. Nu är vi 20 anställda totalt i koncernen. Inom tre år tror jag att vi kommer att vara cirka 40.

LKAB:s expansion i malmfälten har fått direkt återverkan på JTM:s utveckling. Fullt upp med beställningar från LKAB, då skjuts planerna på att växa inom nya produktområden på framtiden.



Full rulle. Daniel Zakrisson och Per-Olof Karlsson på verkstads- och utvecklingskoncernen JTM växer.

LKAB investerar tio miljarder kronor den närmaste tiden och mer är planerat. Två miljarder kronor är järnvägsrelaterade.

– Uppgraderingen av järnvägen från 25 till 30 ton axellast var helt avgörande, säger Lars-Eric Aaro, direktör för teknik- och affärsutveckling på LKAB.



– Men vi ser enbart positivt på LKAB:s investeringar. Bara de nya pelletsverken har 800 transportörer. Varje transportör består av 250 rullar.

Undra på att Daniel Zakrisson är nöjd. Det är JTM som levererar rullarna – totalt 200 000 nya rullar.

– Då har vi samtidigt transportörer i två befintliga verk att underhålla.

Både Per-Olof Karlsson och Daniel Zakrisson bekräftar att det råder en helt annan stämning i Kiruna nu, jämfört med 20 år sedan. Det är inte längre ”det där dystra”, för att använda Per-Olof Karlssons ord.

– Man är inte lika rädd längre att bli kvar här, förklarar Daniel Zakrisson.

– Jamen, det är ju en kreativ miljö här. Blir du less går du ut här i skogen och tittar på en älg eller en lax som hoppar i forsen, utbrister Per-Olof Karlsson.

### Regnskog och inomhuspist

Vi vänder tillbaka mot Kiruna, och kommer för sent på att vi glömde att svänga förbi ishotellet när vi ändå var i Jukkasjärvi. Ishotellet – eller Ice Hotel som det officiellt heter – är kanske den djärvaste, galnaste och mest lyckade idén i Norrbotten. Och det är mycket pengar i rullning. Med 120 miljoner kronor i omsättning är det ett bra exempel på den ekonomiska kraft turismen utgör idag.

Därför är det väl inte konstigt att LKAB:s vision om det nya

Kiruna kanske är ännu djärvare och ännu galnare.

Om det blir lika lyckat får framtiden utvisa.

LKAB vill att hela ravinen som är kvar som ett sår efter dagbrottet i berget Luossavara glasas in. Här ska det planteras regnskog och anläggas äventyrsbad på ena sluttningen – en regnskog som övergår i en alpin inomhuspist på andra sluttningen! Allt inramat av butiker, restauranger och annan service.

– Vi måste ha en tilltalande vision som gör att folk vill bo i kommunen. Vi vill ha ett kraftfullt Kiruna med en utveckling som är självgenererande. I vår vision ingår även att planera för att staden ska leva när malmen tar slut, förklarar Lars-Eric Aaro, direktör för teknik- och affärsutveckling på LKAB.

– Ligger staden på rätt sida i förhållande till malmkroppen, då kan man investera långsiktigt. Det tycker vi är det enda rimliga.

### Två miljarder järnväg

Lars-Eric Aaro tar emot vid gruvan i Malmberget – ja det är ju nästgårds Kiruna, bara 12 mil – under en intensiv timme, inklusive fotografering. Tiden är knapp, bäst att fokusera på järnvägen och lämna annat därhän.

– Vi lägger cirka två miljarder kronor i järnvägsrelaterade investeringar den kommande tiden, förklarar Lars-Eric Aaro och inser genast att en bakgrundsförklaring till detta imponerande belopp är på sin plats.

– Det råder en enorm efterfrågan på stål i världen idag. Tillväxten i Kina gör att vår marknad, Europa, är oerhört stark.





Vi har hittat en nisch i att producera pellets, små runda kulor, av malmen.

– Så marknaden finns och våra produkter är bra. Och i slutet av 1990-talet upptäckte vi att vi bara hade kommit halvvägs ner i malmkroppen. Då beslutade vi att expandera och investera i ett nytt pelletsverk för 2,6 miljarder kronor i MalMBERGET. Nu ska vi bygga om hela infrastrukturen i gruvan i Kiruna, öka produktionskapaciteten och gå ner på en ny huvudnivå på drygt 1 200 meters djup. Det är en investering på 6,5 miljarder kronor. Hamnen i Narvik bygger vi om för en miljard.

– Det tredje steget är att järnvägen måste bli mer effektiv, konstaterar Lars-Eric Aaro.

Men egentligen var ökad kapacitet på järnvägen det allra första steget som togs. Om inte Banverket hade uppgraderat standarden från 25 till 30 tons axellast, något som blev klart 2004, hade LKAB inte kunnat expandera och öka produktionen som man nu gör.

– Uppgraderingen av järnvägen var helt avgörande för alla andra investeringar hos oss. Med 25 ton fick vi ut drygt 4 000 ton malm per tågsätt. Med nya vagnar och 30 tons axellast får vi ut 6 800 ton. Men vi har konkurrenter som får ut 100 000 ton per sätt!

Hela LKAB:s godsterminal i Kiruna ska byggas om. Loket ska kunna släppa sitt sätt och koppla på ett nytt direkt. Minimala terminalstopp är det som gäller. All lastning ska vara på rullande tåg.

– På det här sättet eliminerar vi den flaskhals som järnvägs-transporterna nu utgör i våra planer, berättar Lars-Eric Aaro.

Man kan lätt förledas att tro att LKAB är helt beroende av järnvägstransporter i all framtid för att klara logistiken fram till hamnarna. Så är inte fallet. Bland annat i Chile byggs nu upp mot 50 mil långa pipelines där malm utblandad med vatten ska pumpas till kusten. Lars-Eric Aaro utesluter ingenting i framtiden.

– Järnvägen måste anta utmaningen. I slutänden handlar det om kostnaden.

TEXT: LARS WIRTÉN  
FOTO: NILS BERGENDAL

## Malmbanan: Här rullar världens starkaste lok

**Malmbanan är cirka 50 mil lång och sträcker sig mellan Luleå och norska Narvik. Genom Banverkets upprustning av banan har kapaciteten ökat och max axellast är sedan fem år 30 ton. Tågsätten har därmed kunnat bli längre och antalet avgångar färre.**

Som en följd av banans ökade kapacitet har LKAB beställt 680 nya malmvagnar med en kapacitet på 100 ton malm per vagn. Transportkapaciteten höjs därmed med 60 procent. LKAB:s nio nya IORE-lok från Bombardier betecknas som världens starkaste, med sina 14 700 hästkrafter. Ett av de nya tågsätten består av 68 vagnar och lastar sammanlagt 6 800 ton. Malmtågen körs av LKAB:s eget järnvägsbolag MTAB. Transportkapaciteten från gruvor till hamnar ligger på cirka 24 miljoner ton per år.

Malmbanan går genom örörd vildmark. Sommartid fylls tågen av turister som njuter av utsikten och midnattssolen. I en intern omröstning i år bland de anställda vid Sveriges järnvägsföretag utsågs Malmbanan utan större konkurrens till landets vackraste järnvägssträcka.

### Historik

- 1884 Gällivare Aktiebolag får koncession på en järnväg från Luleå till Lofoten.
- 1888 Den 12 mars går det första malmtåget mellan MalMBERGET och Luleå – strax efter köper svenska staten banan.
- 1902 I november går det första malmtåget från Kiruna till Narvik.
- 1903 Kung Oscar II inviger Malmbanan.
- 1915 Sträckan Kiruna–Riksgränsen elektrifieras som första större järnväg i Sverige.
- 2001 Den 7 mars öppnas sträckan MalMBERGET–Luleå för 30 tons axellast.
- 2004 Den 1 september öppnas sträckan Gällivare–Narvik för 30 tons axellast.



## Koll på kalendern

➤ **Än återstår en rad jubileumsarrangemang med anledning av att den svenska järnvägen fyller 150 år i år. Här listar Godset en del av dem. Läs mer och håll koll på arrangemangskalendern på [www.jarnvagen150ar.se](http://www.jarnvagen150ar.se) för att inte missa något.**

**Oktober // Utställning:** lokföraren Alf Gustavssons svartvita tåg- och järnvägsbilder, bibliotekets konsthall, Västerås, den 23 oktober-14 november.

**November // Seminarium:** Positiv regional utveckling, om betydelsen av person- och godstrafik på järnväg, Örebro.

**Utställning:** Lennart Nilssons bilder från 1950-talets järnväg, den 2-15 november

på stationen samt den 17 november-31 december på Sveriges Järnvägsmuseum, Gävle.

**Seminarium:** Vad får trafiksäkerhet kosta, den 7 november, Borlänge.

**December // Ljusspel:** den 1 december, Stockholm C.

**Tågets dag:** stationerna i Malmö och Lund bjuder på musik, historiska och moderna tåg, tävlingar, fika och andra festligheter, den 1-2 december.

**Hjulmarknaden:** bjuder på teknikhobby i Sollentuna Expo Center den 2 december. **Seminarium:** Sverige som en del av den europeiska järnvägen, den 11 december i Göteborg.

## Rekordresultat för Green Cargo

**Green Cargo** gjorde ett rekordresultat det första halvåret i år. Resultatet efter finansiella poster blev 126 miljoner kronor. Det är en förbättring med 70 miljoner jämfört med samma period förra året. Det andra kvartalet i år uppgick resultatet till 71 miljoner, 37 miljoner bättre än motsvarande kvartal 2005 och det bästa kvartalsresultatet sedan företaget startade 2001.

– Samtidigt slår vi rekord när det gäller punktlighet. I maj och juni hade vi 95 procents punktlighet. Vi har nått vårt viktigaste kvalitetsmål, säger vd Jan Sundling.

– Nu klarar godstågen en punktlighet som tål en jämförelse med andra transportslag, och som är unik i en internationell jämförelse.

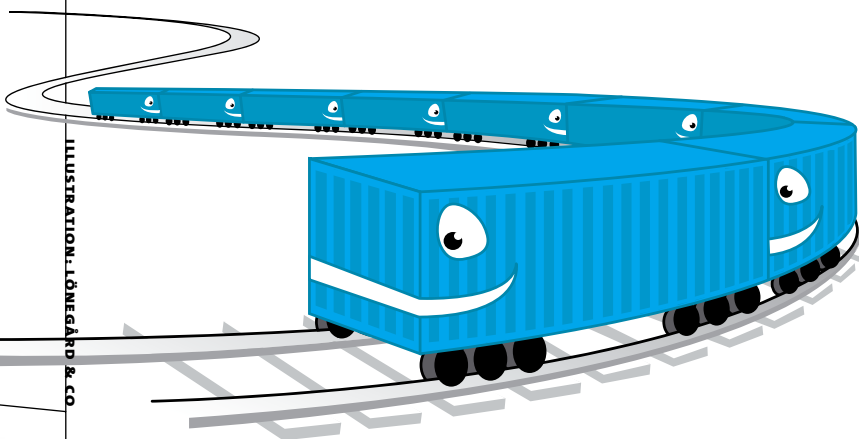


ILLUSTRATION: LÖNGBÄRD &amp; CO

## CargoNet höjer kapaciteten med nya vagnar

**300 nya vagnar** för transport av påhängsvagnar, så kallade semitrailers och containrar ska öka norsk-svenska CargoNet-koncernens kapacitet. Beställningen, samt en option på ytterligare 100 vagnar, är en investering på över 200 miljoner norska kronor. Anledningen är den kraftiga tillväxt inom kombitransporter som företaget upplever, motsvarande 30 procent de senaste åren.

Vagnarna ska användas för att starta fler pendeltåg för frakt av containrar och semitrailers på järnväg.

– Vi ska vara branschens transportband på järnvägen. Det innebär att vi måste ha tillräcklig kapacitet och de nya vagnarna sätts omedelbart in i pendeltrafiken. Vi ska fortsätta att arbeta för att öka kapaciteten och jag hoppas att myndigheterna i Norge och Sverige följer efter när det gäller infrastruktur och kapacitet på spåret, säger CargoNets koncernchef Are Kjensli.

## Baltiskt forum

**Finland har tagit över** ordförandeskapet i EU och bjuder nu in till Baltic Development Forum i Helsingfors den 29-31 oktober. Syftet är att studera Östersjöregionen i ett globalt perspektiv och att diskutera hur regionen kan skapa förutsättningar för en framtida utveckling.

Bland talarna märks Carl Bildt, Lars G Nordström från Nordea och Per Uncel från Nordiska rådet.

På hemsidan [www.bdforum.org](http://www.bdforum.org) finns ytterligare information att tillgå.

## Logistiken tongivande i EU:s transportpolitik

**EU-kommissionen** har antagit nya riktlinjer för den framtida transportpolitiken. Kommissionen vill satsa på de olika transportslagen för sig för att nå största effektivitet och miljöanpassning, men också införa ett nytt begrepp: co-modality.

Det innebär att transportslagen ska samarbeta där det ger mest nytta. Transportmarknaden globaliseras allt mer och kommissionens recept för att klara problemen med flaskhalsar och svaga länkar i logistikkedjan är att skapa bättre integrerade lösningar mellan transportslagen.

Vidare vill kommissionen bland annat skapa bättre avgiftssystem för att få en mer rationell användning av infrastrukturen. I en översyn behandlas en metodik som från och med 2008 ska ligga till grund för smartare infrastrukturavgifter.

## Konkurrens i lastbilstoppen

**DFDS Transport** gjorde ett bra år 2005 och säger sig nu vilja försöka ta sig förbi DHL som idag är marknads tvåa efter Schenker. Omsättningen ökade förra året med 400 miljoner kronor, varav inrikesvolymerna stod för den största biten.

DFDS Transport förhandlar dessutom om ett köp av Frans Maas och kan i så fall öka sin omsättning med en halv miljard kronor i ett slag.

## Ny stororder till K Industrier

**LKAB har beställt** 680 nya godsvagnar som ska transportera malm från gruvorna i Kiruna och Malmberget till Luleås och Narviks hamnar. Storordern, värd drygt 800 miljoner kronor, går till godsvagnstillverkaren K Industrier i Malmö. Produktionen startar omedelbart och leder till nyanställningar för K Industrier.

De nya vagnarna ska ersätta befintliga och maxlasten per vagn ökar, från 80 till drygt 100 ton. Vagnarna ska byggas i K Industriers verkstäder på Kockumsområdet i Malmö medan vagnskorgar och luckor tillverkas av underleverantören Kiruna Wagon.

Ordern är den största för K Industrier sedan företaget köpte ut verksamheten från Saab år 2001.

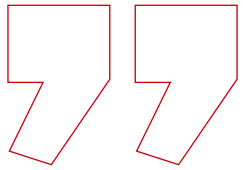




# Si si succé för blocktåg till Italien!

Utvecklingen av DHLs kontinentala kombipendel är lika solig som slutmålet Italien. Startskottet gick för knappt två år sedan och framgången har inte låtit vänta på sig. Med fulla vagnar mellan Lübeck och Verona blir snart tre rundturer i veckan fyra. Kundernas gods går till Lübeck med bil, tåg eller båt från platser i Norden och Baltikum.





# Därför ville vi få över så mycket gods som möjligt på järnväg – det gynnar både miljön och sparar tid och pengar”

Det började blygsamt i slutet av 2004, med två vändande turer i veckan mellan Lübeck och norditalienska Verona. Idag gör tåget tre turer i veckan mellan de båda orterna, så gott som fullt utnyttjade.

– Vi har ett kapacitetsutnyttjande som vi är mycket nöjda med. Efterfrågan har lett till att vi snart startar ett fjärde blocktåg.

Det berättar Anders Jönsson som är produktionschef på DHL Nordic Freight, en enhet inom DHL Express som bland annat ansvarar för de intermodala kontinentala transportererna. De intermodala transportererna, som bygger på samverkande trafikslag, går såväl inrikes som internationellt och med stora godsvolymer. När det gäller den kontinentala trafiken från Norden står väg- och sjötrafik i kombination för 65 procent av transportererna.

## Helhetsansvar

Italienpendelns upplägg är unikt för DHL på så sätt att den totala nordiska volymen samordnas i ett gemensamt system. Företaget kör traditionell kombitrafik och 15 procent av den intermodala trafiken bygger på tåg i kombination med väg- eller sjötrafik. Men det här är DHLs första steg när det gäller att köra kombitrafik enligt fast tidtabell i helt egen regi.

Företaget kör vagnar för trailers och växelflak kombinerat med konventionella godsvagnar och har ansvar för att det rullar gods i båda riktningarna. Som en volymmässig säkerhet har man en partner i Lübecks hamn, som ansvarar för ett visst antal platser i blocktåget.

Till Lübecks hamn kommer färjor med merparten av godset från Helsingfors, Göteborg, Malmö och Trelleborg. DHL transporterar sina kunders gods med bil, tåg eller båt från platser runt om i Norden och Baltikum till Lübeck, där Italienpendeln sätts samman. 28 enheter kopplas ihop till ett så kallat blocktåg som kör utan stopp till Verona. Omlastningstiden är kort.

– Klockan tio kommer Stena Lines båt från Göteborg in i Lübecks hamn. Klockan elva har vi deadline på tåget för att hålla tidtabellen, säger Anders Jönsson.

Den ungefär 130 mil långa transporten mellan de båda orterna tar 22-24 timmar. I lasten finns allt från vitvaror, kakel och maskindelar från sydliga breddgrader till trä, papper och kemikalier från nordliga sådana.

I sydgående riktning förses tåget med ett par extra vagnar för att utnyttja tågets kapacitet maximalt. I nordgående riktning

– DHL Nordic Freight transporterar drygt 23 miljoner ton gods per år, sysselsätter cirka 6 000 fordon samt 3 000 trailers och har 45 000 kunder, berättar Anders Jönsson.



## Om DHL

- Världens största express-, transport och logistiknätverk.
- Marknadsledande inom bland annat vägtransporter och flyg- och sjöfrakt.
- Grundades 1969.
- Namnet bygger på de tre grundarnas namn: Dalsey, Hillblom och Lynn.
- Vid starten flög grundarna själva dokumenttransporter San Francisco-Honolulu.
- 2002 blev Deutsche Post World Net majoritetsägare.
- Idag äger den tyska postjätten DHL till 100 procent.
- Varumärket har stärkts genom Deutsche Post World Nets köp av Danzas och Exel.

## Fakta DHL

Verksamma: i 220 länder.  
 Anställda: 285 000.  
 Kontor: 6 500.  
 Hubbar, logistikenheter, terminaler: 450.  
 Flygplan: 420.  
 Fordon: 76 200.  
 Försändelser per år: 1,5 miljarder.  
 Destinationer: 120 000.





bjuder lutningen i Brennerpasset – mellan österrikiska Tyrol och italienska Brennero – ett motstånd som sätter stopp vid 1 200 ton per tåg, mot dryga 1 500 ton i sydgående riktning.

### Bra järnvägsnät avgörande

Att valet föll på just Italien i DHLs satsning på regelbunden kombitrafik beror på flera faktorer. Det handlar om både miljö, tid och pengar.

– Trafikträngseln på vägarna i Tyskland är problematisk. Och en så lång sträcka kräver att chaufförerna vilar eller avlöser varandra. Därför ville vi få över så mycket gods som möjligt på järnväg – det gynnar både miljön och sparar tid och pengar, säger Anders Jönsson.

– Tyskland och Italien hade såväl de järnvägstekniska förutsättningarna som det goda samarbetet som krävdes.

Nyckeln till Italienpendelns framgång handlar mycket om bra planering, organisation och ett stort engagemang hos alla samarbetspartners, anser Anders Jönsson. Alla fäster stor vikt vid att lösa eventuella problem och bidrar därmed till en trafik som enligt Anders Jönsson är både smidig och punktlig.

– Vi anlitar bland annat TX Logistics och deras lokförars engagemang är ett exempel. Är det stopp i trafiken nöjer de sig inte med att ha fått rätt ljus. De lyfter luren och undersöker varför det är så och när de kan komma vidare.

Kombipendelns framfart är nog övervakad. Utöver lokal trafikledning av de anslutande transporterna görs en övergripande trafikstyrning från Lübeck av trafiken till och från Italien. Det borgar också för en pålitlig trafik, menar Anders Jönsson.

### Kräver sin volym

Italienkonceptet kan komma att utökas med andra destinationer i Europa, kanske redan nästa år. Allt hänger på volymerna.

– Ska du starta regelbunden kombitrafik i egen regi måste du ha volymer. Du ansvarar själv för att kapaciteten utnyttjas. Men lyckas du med detta är fördelarna stora: du får kontroll, du kan effektivisera upplägget och du kan därmed påverka dina kostnader.

Och den därvolymen, ja den räknar Anders Jönsson och hans kollegor på just nu när det gäller andra länder. Italienpendeln har stärkt DHLs konkurrenskraft på Italien och idag går en betydande del av företagets transporter dit med blocktåget, som alltså visat sig vara ett vinnande koncept. Kanske känns utmaningen att starta fler egna kombilinjor ut i Europa extra lockande sedan DHL tagit hem segern i en tävling arrangerad av Godstransportrådet i Skåne och Blekinge: Årets lyft 2006.

Godstransportrådet vill premiera nytänkande, i en bransch som ibland får ta stryk för att vara konservativ och stelbent. Anders Jönsson känner igen resonemanget, men tycker att verkligheten ser annorlunda ut.

– Vi som jobbar med intermodala transporter har ju som uppgift att kombinera olika trafikslag. Och jag tycker ändå att det överlag i organisationen handlar om att sätta effektivitet och kunders önskemål om miljöanpassning i första rummet, säger Anders Jönsson.

Genom blocktåget till Italien fraktar DHL drygt 200 000 ton gods med tåg istället för lastbil. Därigenom minskar koldioxidutsläppen med 70 procent, vilket motsvarar 22 000 ton per år. Detta var siffror som fick juryn att tilltalas av DHLs arbete. I våras fick DHL ta emot utmärkelsen för att vara ”ett företag som på ett föredömligt sätt tagit fram en transportlösning som sparar både tid, pengar och miljö”.

Sådant kan också ge mersmak...

TEXT: MIA ISING  
FOTO: NILS BERGENDAL  
ILLUSTRATION: LÖNEGÅRD & CO

– Allt från vitvaror, kakel och maskindelar från sydliga breddgrader till trä, papper och kemikalier från nordliga sådana, berättar Anders Jönsson om vad som döljer sig i lasten.

## Flygbränslet tar tåget

Från och med den 2 oktober i år rullar cirka 50 tankbilar mindre om dagen på gatorna i centrala Stockholm. Båttransporterna med flygbränsle genom Stockholms skärgård minskar också. Efter år av diskussioner och miljöprövningar ska flygbränslet till Arlanda forslas på tåg från Gävle och via en rörledning till en mottagningsstation vid Brista värmeverk.

Den nya rörledningen är ett första steg i förändringen av oljehanteringen i Stockholmsregionen, vilket i detta fall medför ett uppsving för Gävle som knutpunkt mellan järnväg och sjöfart. Farleden in till Fredriksskanshamnen i Gävle är lättnavigerad, båtarna slipper gå genom skärgård, och från hamnen ska bränsletransporten gå med Green Cargos tåg till Brista nära Arlanda. Gävle hamn har anlagt ett spår där tågets 17 vagnar ansluts och fylls med flygbränsle.

Ett tiotal tåg varje vecka ska sköta flygbränsletransporterna till Arlanda och på Green Cargo ser man det som ett framsteg ur både säkerhets- och miljösynpunkt. Totalt handlar det om en volym på nästan 500 000 ton varje år. Det minskar koldioxidutsläppen med över 900 ton årligen, jämfört med dagens lastbilstransporter.



## Sabos vd blir hamnutredare

I somras utsåg regeringen Bengt Owe Birgersson till statlig förhandlare med uppdrag att föreslå vilka hamnar i Sverige som ska prioriteras i framtiden.

Uppdraget att ta fram en nationell hamnstrategi är en följd av den trafikpolitiska proposition som infrastrukturminister Ulrica Mesing la fram för regeringen i våras och som riksdagen nu antagit. Det handlar bland annat om att utse ett antal strategiska hamnar och omlastningsnoder, för att säkra att staten investerar där pengarna gör bäst nytta.

Den 1 oktober i år gick Bengt Owe Birgersson i pension efter 16 år som vd för Sabo – de allmännyttiga bostadsbolagens organisation.

## Volkswagen till Nykvarn

Svenska Volkswagen flyttar sitt reservdelslager till Mörby industriområde utanför Nykvarn. Förra hösten blev det känt att Volkswagen var i akut behov av att finna nya lägen för både huvudkontor och lager. Frå och med april nästa år är företaget uppsagt från de lokaler man hyr i Södertälje och då beräknas det nya lagret vara inflyttningsklart.

– Vi lyckas behålla lagrets lokalisering i närheten av Stockholm, Mälardalen och hamnarna. Det är viktigt för vår verksamhet. En stor del av våra leveranser går till närregionen. En tredjedel levereras med båt till Finland och Baltikum, säger Sivert Andersson, projektledare för lagerflytten.

Biltillverkaren Volkswagen använder sig av järnvägen för sina transporter och lagerverksamheten krävde en fastighet med god järnvägsanslutning, det vill säga spår och anslutningsväxlar.

– Tack vare ett mycket gott samarbete med Nykvarns kommun har vi lyckats nå en lösning som är bra för båda parter.

Cirka 140 personer berörs av flytten.

## Bröderna Edstrand väljer Green Cargo

Stålföretaget Bröderna Edstrand har tecknat ett flerårigt avtal med Green Cargo om transporter från Norrköping till Sundsvall och distribution i Gästrikland och Hälsingland. Avtalet bygger på lastbilstransporter, men samtal förs redan om att gå över till en intermodal lösning med en kombination av järnväg och lastbil.

## Transwaggon tar över konkurrent

Europas ledande uthyrare av privata järnvägsvagnar, Transwaggon AB, har köpt Nordwaggon AB. Efter köpet förfogar Transwaggon över en vagnpark på omkring 12 000 vagnar som trafikerar hela Europa.

## Nya ellok – inte helt sällsynta

I förra numret av Godset kunde vi berätta om Hector Rail som trodde sig ha förvärvat de första nya elloken i Sverige på 18 år. Detta har fått LKAB att meddela att man fick levererat nio nya malmtågslök kring millennieskiftet.

## Hector Rail uppgraderar för miljöns skull

Skogskoncernen SCA får ny draghjälp på järnvägssträckan Hoting-Forsmo i Västernorrlands län. Det är den privata operatören Hector Rail som beställt ett G2000-5BB diesellok av Vossloh Locomotives. Loket sätts i trafik i början av 2007 och ger en minskad miljöpåverkan i form av betydligt mindre utsläpp och lägre bullernivå än de lok som trafikerar linjen idag.



# Spårbart gods i

**Vad är det som går och går och alltid passar tiden? Jo, Scandinavian Shuttle – ett godståg genom tre länder med bättre punktlighetsgaranti än en lastbil. Låter det som science fiction? Framtiden är egentligen redan här. I höst börjar Scandinavian Shuttle att rulla mellan stockholmstrakten och ruhrområdet med leveranstider som garanteras av den absolut senaste tekniken.**

– Vår gemensamma ambition är att bli en förebild för kombitransporter i hela Europa. Vi ska göra det som hittills bara varit möjligt med blocktågen, alltså pendeltrafik enligt fast tidtabell, men vi öppnar tågen för alla. Dessutom med ännu bättre punktlighet som i princip blir bättre än bilen kan erbjuda.

Så säger Sven-Erik Andersson, vd för fjärdepartslogistikföretaget UBG – som har hand om kontrollcentret och koordinerar de många samverkande aktörerna som ska upp till bevis när Scandinavian Shuttle börjar leverera.

Operatör blir det holländska företaget Van Dieren.

– Vår strategi, sedan 15 år tillbaka, är att gradvis minska antalet vägkilometer för det gods vi transporterar. Vi gör det genom en målmedveten och långsiktig satsning på järnväg och sjöfart, säger vd Henk van Dieren.

Han är personligen djupt involverad i uppbyggnaden av Scan-

dinavian Shuttle – och talar engagerat om det närmast akuta behovet att få över mer gods från väg till järnväg.

## Eftersökt av industrin

– Jag har en mycket stark tro på att detta ska lyckas. Projektet involverar en hel del avancerad och ny teknologi och det betyder att vi kommer att få lägga mycket kraft och tid på att förklara och att marknadsföra skytteln. Men jag vet att industrin väntar på den här typen av lösningar.

Van Dieren bedriver godstrafik på järnväg i Sverige sedan 1993. Även Baltikum och Ryssland är stora marknader.

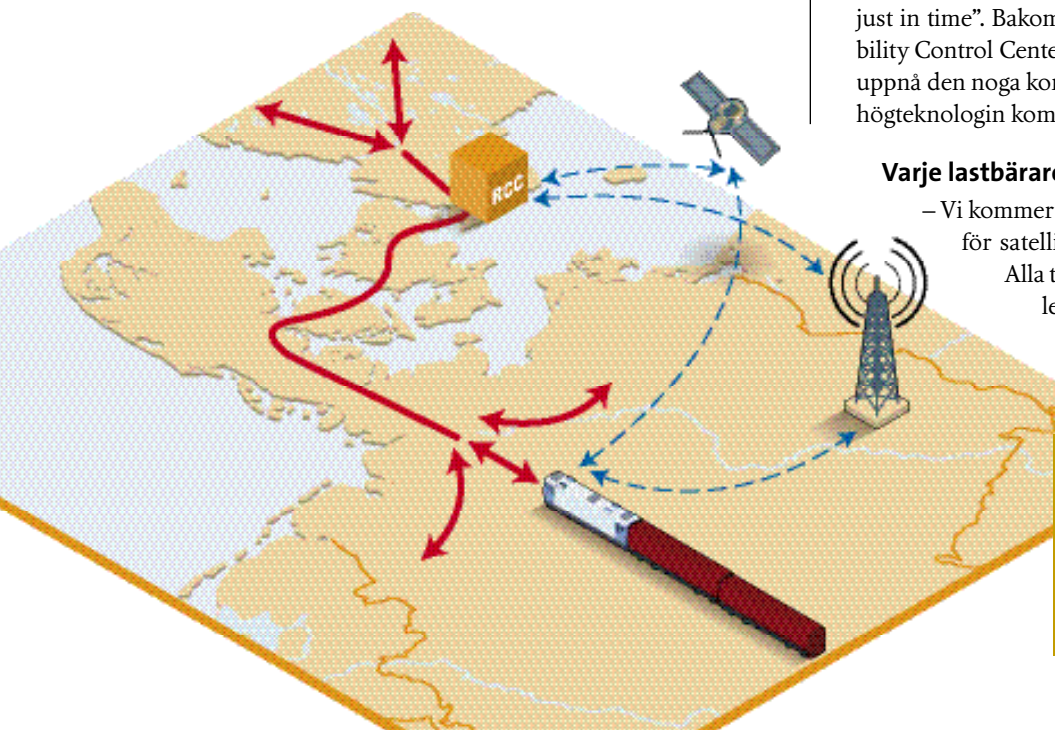
– 80 procent av allt gods vi tar till och från Sverige går med tåg. 18 procent går med båt och bara två procent med lastbil. Sedan vi startade i Sverige har vi ökat varje kvartal och ligger nu på 22 000 trailers om året. Men vi vill upp till 30 000 och det ska bli möjligt med den nya skytteln.

Scandinavian Shuttle marknadsför sig med begreppet ”100 % just in time”. Bakom det löftet döljer sig bland annat ett Reliability Control Center och ett back up-system. Det är här, för att uppnå den noga kontrollerade punktligheten, som den verkliga högteknologin kommer in i bilden.

## Varje lastbärare spårbar

– Vi kommer att använda oss av nästa generations teknik för satellitpositionering, identifiering och säkerhet. Alla trailers och växelflak förses med radiomoduler för positionering och identifiering som gör att vi kan spåra varje enskild låda i realtid, säger Sven-Erik Andersson.

Nästa generations teknik för satellitpositionering, identifiering och säkerhet används av Scandinavian Shuttle. Alla trailers och växelflak rapporterar sina positioner i realtid. Om något hotar de utlovade leveranstiderna griper back up-systemet in.



# rättan tid



## Aktörer

Följande aktörer samverkar kring Scandinavian Shuttle:  
 Øresund Logistics  
 Øresund Environment Academy  
 UBO  
 Van Dieren  
 Lunds Tekniska Högskola  
 Secure Logistics

Tack vare denna spårbarhet kan kontrollcentret ha uppsikt över alla frakter från lastkaj till lastkaj, hela tiden, och gripa in med back up-systemet om något hotar den utlovade leveranstiden. Vid behov kan radiomodulerna kompletteras med teknik från Secure Logistics så de omedelbart slår larm om någon försöker bryta sig in i lastbärarna, om hanteringen sker ovarsamt eller om utlovad temperatur inte hålls. Denna elektroniska övervakning är speciellt viktig vid kombitransporter eftersom lastbärarna under större delen av tiden inte bevakas av någon människa.

Projektet är initierat av Øresund Logistics och Øresund Environment Academy. Projektledaren för Øresund Logistics Patrik Rydén:

– Jag brukar likna Scandinavian Shuttle vid en färjelinje som går fram och tillbaka med olika slags gods. För järnvägstrafikens del så har ju Öresundsbron hittills varit en barriär, eftersom det sker ett byte av signal- och strömsystem mitt på den – ett skifte som ytterst få lokomotiv klarar.

Patrik Rydén konstaterar att punktligheten och bristen på säkerhet är ett stort problem för järnvägstransporterna.

– Många transportköpare är egentligen inte beroende av att transporten går så särskilt fort. Däremot är de desto mer angelägna om att godset kommer fram intakt på utsatt tid. Det vi gör nu – och som vi blir först i Europa med – är att introducera tidsgaranterade järnvägstransporter med samma back up- och buffertsystem som man framgångsrikt har använt i USA ända sedan 1990-talet inom bilindustrin. Om kunden vill kan vi använda enhetslasterna som ett lager och ansvara för att godset anländer till monteringslinan precis när mottagaren vill ha det så att kunden slipper kostnaderna med att hålla ett eget lager.

Det nationella kompetenscentret Next Generation Logistics Innovation vid Lunds Tekniska Högskola kommer att stödja projektet samt medverka i utvärderingen och spridningen av de vunna erfarenheterna.

### Alla vinner

– Alla vinner på den här lösningen – industrin, miljön och trafiksäkerheten, säger Henk van Dieren. Situationen med ”trafik-

infarkten” på de europeiska vägarna måste lösas. Det är stora problem både med att vägarna blir alltmer igenkorkade och att trafikmiljön blir farligare och farligare. När det gäller miljön måste vi alla ta ett ansvar för att minska föroreningarna – det är ju ett ansvar vi har inför kommande generationer. Pålitliga godstransporter på järnväg är ett utmärkt sätt att angripa alla de här problemen.

Om en lastbärare av någon anledning skulle ”fastna” längs sin rutt uppmärksammas detta genast i systemets RCC, kontrolltornet, som kommer att finnas på UBO:s kontor i Malmö. Där följer man godset som transporteras av skytteln. Om stoppet hotar den garanterade leveranstiden lyfts godset över på lastbil, eller rentav flyg, för att komma fram i tid.

Finns det då inte en risk att uppbackningen med lastbilar sätter fokus just på järnvägens problem att klara tiderna?

– Nej, säger Henk van Dieren. Vi har ju en egen flotta av lastbilar också och min erfarenhet är att de här uttryckningarna väldigt sällan behövs.

### Förebild

Henk van Dieren ser fram emot att vara en del av ett projekt som både bidrar till att förbättra järnvägens skamfilade rykte och gör en insats för miljön och trafiksäkerheten.

Scandinavian Shuttle har, som endast ett av två projekt i Skandinavien, beviljats stöd från och blivit en del av EU:s Marco Polo-program, som syftar till att underlätta omställning av vägtransporter till andra mer miljöanpassade trafikslag.

Systemet är under uppbyggnad och ännu i början av september återstår några pusselbitar som ska falla på plats innan Scandinavian Shuttle kan ge sig ut på sin jungfrufärd.

För den entusiastiske entreprenören Henk van Dieren kan det knappast gå snabbt nog:

– Vi räknar med att vara i trafik före årsskiftet, men helst skulle vi starta genast. Det finns massor att göra – och kunderna väntar!

TEXT: JÖRGEN OLSSON  
 FOTO: NILS BERGENDAL FLYGBILD: FLYING FOCUS  
 ILLUSTRATION: LÖNEGÅRD & CO

## Uppochnervända värden!

Det norrländska kynnet har ofta uttryckts i termer av "vi flytt int", "vi gör det själva vid piteälva" och finska "ei se kannate" – på svenska, det lönar sig inte. Efter snart ett år i Luleå ser jag en stark framtidstro och företagsamhet. I norr befinner vi oss nu i något av en Klondyke-stämning. Vi märker den ökade aktiviteten bland annat i att prognoserna för trafikutvecklingen fram till 2010 i många fall redan är uppfyllda.

Ta Kiruna. Nu läser jag nästan dagligen om brist på bostäder och arbetskraft. Grunden till förändringen ligger i LKAB:s långa och enträgna jobb med att effektivisera och modernisera gruvdriften, samt en stark efterfrågan från Asien och höga malmpriser. Allt detta medverkar till den svenska bytesbalansen. Höjningen av axellasten på Malm-banan mellan Luleå och Narvik till 30 ton, ett antal nya och förlängda mötesspår och bangårdar i kombination med LKAB:s egna satsningar på nya lok och vagnar ger goda förutsättningar för att haussen ska hålla i sig en längre tid.

Och handelsförbindelserna över svenskfinska gränsen i öster ökar hela tiden. Vi ser det inte minst på den 40 procentiga uppgången för godstrafiken på Haparandabanan under de senaste fyra-fem åren. De senaste prognoserna pekar mot en flerdubbling av trafiken på tio-tolv års sikt. En förutsättning för den utvecklingen är förstås att vi får ordentlig snurr på trafiken genom spårvidsväxlaren i Torneå. Trafiken har testats under en tid och det fungerar mycket bra.

En ytterligare faktor som jag ser kommer att öka på volymerna på våra breddgrader är etableringen av IKEA-varuhuset i Haparanda. Det sägs att Ingvar Kamprads intåg i den nyuppståndna handelsstaden Haparanda bara i kringinvesteringar omsluter två miljarder! Jag hoppas att vi får se många IKEA-märkta godsvagnar susa förbi på såväl dagens Haparandabanan som den nya som står klar 2011. Transporter av varor från Asien till Nordamerika över Haparanda och hamnen i Narvik via den så kallade NEW-korridoren kan också komma ifråga i en nära framtid.

Som bekant ligger ju pappers- och kartongbruken vid de stora norrländska älvarnas mynningar. Järnvägen är med även här och bidrar med transportlösningar. Investeringstakten i industrin är hög och exempelvis investerar Smurfit Kappa Kraffliner en miljard i sin Piteå-fabrik.

Planer på att öka råvaruleveranserna från Ryssland har funnits länge och de ser nu ut att kunna gå i lås. Järnvägen står väl rustad för att ta emot även denna transportökning inte minst sedan vi nu höjt axellasten på stambanan till 25 ton.

Det är helt enkelt uppe i norr det händer mest just nu. Utflyttade vänder hemåt, det byggs mer än någonsin och press, radio och TV från nära nog hela världen besöker utvecklingsorterna. Denna framtidstro skapar nya transportbehov och en arbetsmarknad i förändring kräver bättre möjligheter till arbetspendling. Framtida Norrbottenbanan mellan Umeå och Luleå, med 30 procent lägre transportkostnader för industrin samt halverade restider, kan ge positiva effekter för hela det svenska export-intensiva näringslivet. Samtidigt som den ökar rörligheten på arbetsmarknaden i Norrland.

Björn Svanberg  
Regionchef Banverket  
Norra banregionen



## Grönt ljus för Haparandabanan

Nu har Banverket fått regeringens uppdrag att bygga en ny kustnära järnväg mellan Kalix och Haparanda. Regeringens beslut innebär att man ger tillstånd enligt miljöbalken att bygga 42 kilometer järnväg för gods- trafik. Den nya järnvägen ska klara industrins krav på 30 tons axellast och tillåta betydligt högre hastighet.

Det första tåget beräknas rulla på den nya banan 2011. Då har Banverket investerat nästan tre miljarder kronor i järnvägen från Boden till Haparanda och på så sätt gett det allt mer integrerade näringslivet i Sverige och Finland tillgång till mer effektiva och miljövänliga transporter.

I projektet ingår också en upprustning av befintlig bana över Boden-Morjärv-Kalix.



## På ny stol

Banverkets tidigare marknadchef **Lars-Åke Josefsson** är ny ordförande i RailNetEurope, RNE, den europeiska organisation som arbetar för en välfungerande gränsöverskridande järnvägstrafik.

**Björn Östlund** har tillträtt som chef för den nya division inom Banverket som för närvarande går under namnet Daglig leverans. Han har hittills arbetat som chef för Banverket Produktion.

## Banverket studerar höghastighetstrafik

Nu vänder Banverket blickarna mot Frankrike för att lära mer om höghastighetstrafik. Enligt planerna ska en linje för trafik med höghastighetståg öppnas mellan Stockholm och Göteborg 2030. Banverket hoppas kunna lära mer om bland annat planeringsarbetet och hur man gör bästa möjliga marknadsanalys av fransmännen.

# Späckat program på Banverkets kunddag

Järnvägen  
**150** år  
2006

Med anledning av järnvägens 150-årsjubileum i Sverige arrangerar Banverket en heldag för sina kunder. Konferensen genomförs i Malmö och den 17 oktober blir en dag fylld av information, inspiration och nyheter inom gods och logistik. Intressanta föreläsningar om allt från kombitransporter, järnvägsnyheter och framgångsrika transportlösningar till ledarskap, samhällsplanering och internationellt arbete avlöser varandra.

Bland föreläsarna märks bland andra: Jan Sundling, Transportindustriförbundet, Johan Woxenius, Chalmers, Stefan Nilsson, DHL, Erica Kronhöffer, Green Cargo, Per-Olof Jansson, Helsingborgs Hamn samt Hans-Åke Gustavsson, Hector Rail.

Den späckade dagen på Malmö börshuset avslutas med ett möte med en av världens främsta naturfotografer, Mattias Klum, och hans bilder. På kvällen fortsätter firandet med en jubileumsshow på Wallmans Salonger.

Den som har frågor kring arrangemanget kan kontakta Ann Holm, marknadsansvarig på Banverket Södra banregionen, på telefon 040-20 27 71.

På Banverkets hemsida [www.banverket.se](http://www.banverket.se) finns programmet i sin helhet.

FOTO: TOMAS JOHANSSON



## Nya regler för farligt gods

Nya föreskrifter för transport av farligt gods väntar den svenska järnvägen nästa år. Ett förslag har varit ute på remiss och svaren ligger nu hos Räddningsverket, som ska utarbeta de nya reglerna.

Som farligt gods räknas produkter som har sådana egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods. Transporten innefattar även lastning, lossning och förvaring.

På Räddningsverkets hemsida [www.srv.se](http://www.srv.se) står att läsa om föreskrifterna.



## Sveriges vackraste järnväg

Riksgränsen-Torneträsk är Sveriges vackraste järnvägssträcka. Åtminstone enligt landets järnvägsanställda, som har röstat fram en lista över de vackraste sträckorna. På andra plats kommer Fryksdalsbanan med ändhållplats i Torsby och på tredje den södra infarten till Stockholm med nya Årstabron.

Banverket bjöd in till omröstningen med anledning av järnvägens 150-årsjubileum och personalen såväl som en rad av Banverkets kunder röstade på sina favoriter. Närmare 30 procent av de röstande menar att utsikten längs med den knappt åtta mil långa sträckan Riksgränsen-Torneträsk på Malmabanan är Sveriges vackraste.

## Planer för ny kombiterminal norr om Stockholm

Banverket vill bygga en ny kombiterminal norr om Storstockholm. Idag finns en kombiterminal i Årsta söder om Stockholm, men den räcker inte längre till för regionens behov. Nu utreder Banverket var i antingen Sigtuna eller Upplands Väsby som den nya kombiterminalen bäst placeras.

Berörda myndigheter och organisationer hade till och med augusti på sig att lämna synpunkter på utredningens remiss. En kombiterminal hanterar omlastning av gods som fraktas på både väg och järnväg.



"Järnvägen är en självklar del i person- och godstransporterna". Detta är Banverkets vision, vilken sporrar oss i vårt arbete inte minst på godstransportområdet. Vi utvecklar järnvägen till en konkurrenskraftig del av det svenska transportsystemet – för företag, privatpersoner och för miljön. Under 2004 transporterades 20,5 miljarder ton gods på järnväg. Detta är 24 procent av de totala godstransporterna i Sverige. Vi arbetar för att fler transporter ska ske med tåg samtidigt som samarbetet med andra transportslag måste öka. På så vis får vi effektivare, säkrare och miljövänligare transporter. Banverket omsätter drygt tio miljarder kronor och har över 6 500 anställda. Huvudkontoret ligger i Borlänge.

Godset är en tidning om gods och affärer som ges ut av Banverket. I redaktionen: Mia Ising (redaktör), Lars Wirtén, Daphne Hood, Ann Holm, Jonas Bengtsson, Bo Carnudd, Ingrid Jarnryd, Stig-Göran Thorén, Lars-Åke Josefsson och Per-Olof Apel. Ansvarig utgivare: Caroline Ullman Hammer. Postadress: Godset, Banverket, Box 366, 201 23 Malmö. Telefon: 040-20 22 00. Fax: 040-20 28 59. Redaktionen ansvarar endast för beställt material. Produktion: Wirtén PR & Kommunikation, Lund. Tryck och repro: Trydells, Laholm. Du som vill beställa fler exemplar av Godset eller göra en adressändring: [godset@banverket.se](mailto:godset@banverket.se) ISSN: 16530888



# Rallarkärlek

## – med en doft av apelsin

**Vintern 1911 sitter Tea Persson hemma på gården i Hallsta utanför Hudiksvall och ängslas över sina fem söner som hon inte sett på flera månader. De har arbete långt uppe i skogarna där de sliter med att röja väg för den nya Inlandsbanan.**

Fryser gör de säkert, tänker Tea, min morfars mamma. Och inte kan de väl få någon lagad mat i sig där uppe i den oländiga terrängen?

Tea har både rätt och fel. Visst fryser hennes pojkar. 28-årige Per har frusit hela vintern. Ullvästen som är tänkt att hålla honom varm har blivit till ett fuktigt och tungt våtomslag. På sjukstugan sätter doktorn till slut diagnosen tbc på den hostande Per och skickar honom ända till Moheda sanatorium för att han ska kunna tillfriskna.

Det går åt rätt håll, men enligt min morfar Per är det inte förrän han blir bjuden på den där apelsinen som hostan slutligen

ger med sig. ”Det var oftast det han långt senare berättade om från sina rallarår”, förklarar min mamma, som sextio år senare återberättar historien för mig. ”Först den kalla råa fukten där ute i skogen och den tunga ullvästen. Och så sedan vitaminerna i apelsinen som gjorde honom frisk, nästan som genom ett under. Det där berättade han för oss barn, gång på gång.”

Vad gällde mathållningen behöver Tea däremot alls inte oroa sig. Pers arbetslag serveras enkel men kärleksfullt tillagad kost av artonåriga rallarkockan Beda Nilsson från Saxvattnet i södra Lappland. Hon är glad och lättpratad och tycker om att dansa och Per, han faller som en fura.

Per och Beda gifter sig 1913 i Brunflo kyrka i Jämtland. Per i mörk kostym, Beda i svart klänning. Och rallarlivet fortsätter.

### Sång och musik

”Det nygifta paret kunde ju inte gärna bo i rallarlagets barack utan fick ha eget boende. Ett tag huserade de i en ödegård”, fortsätter min mamma. ”Där ordnade de dans ibland om lördagarna. Mamma var så dansglad och pappas bror Sigvard kunde spela fiol. Och rallarna sjöng mycket, de hade egna visor som alla kunde. Så det var inte bara slit och släp och fukt.”

Årsskiftet 1914–1915 lämnar min mormor och morfar Beda och Per Eriksson med sin då halvårsgamla dotter Karin rallarlivet och flyttar till Pers föräldrahem i Hallsta. Per kommer hem. Rallarkockan Beda från lappländska Saxvattnet fogar sig något motvilligt och följer med. Till en ny, okänd tillvaro.

**TEXT: SARA BERNSTRUP NILSSON**  
**FOTO: PRIVAT**



Bröllop i skuggan av Inlandsbanan. Per och Beda gifter sig 1913 i Brunflo i Jämtland. Och rallarlivet går vidare.



Det var ett hårt arbete i skogarna längs Inlandsbanan. Men livet var lite mer än bara slit och släp. Rallarna sjöng mycket och ibland blev det dans på lördagarna.