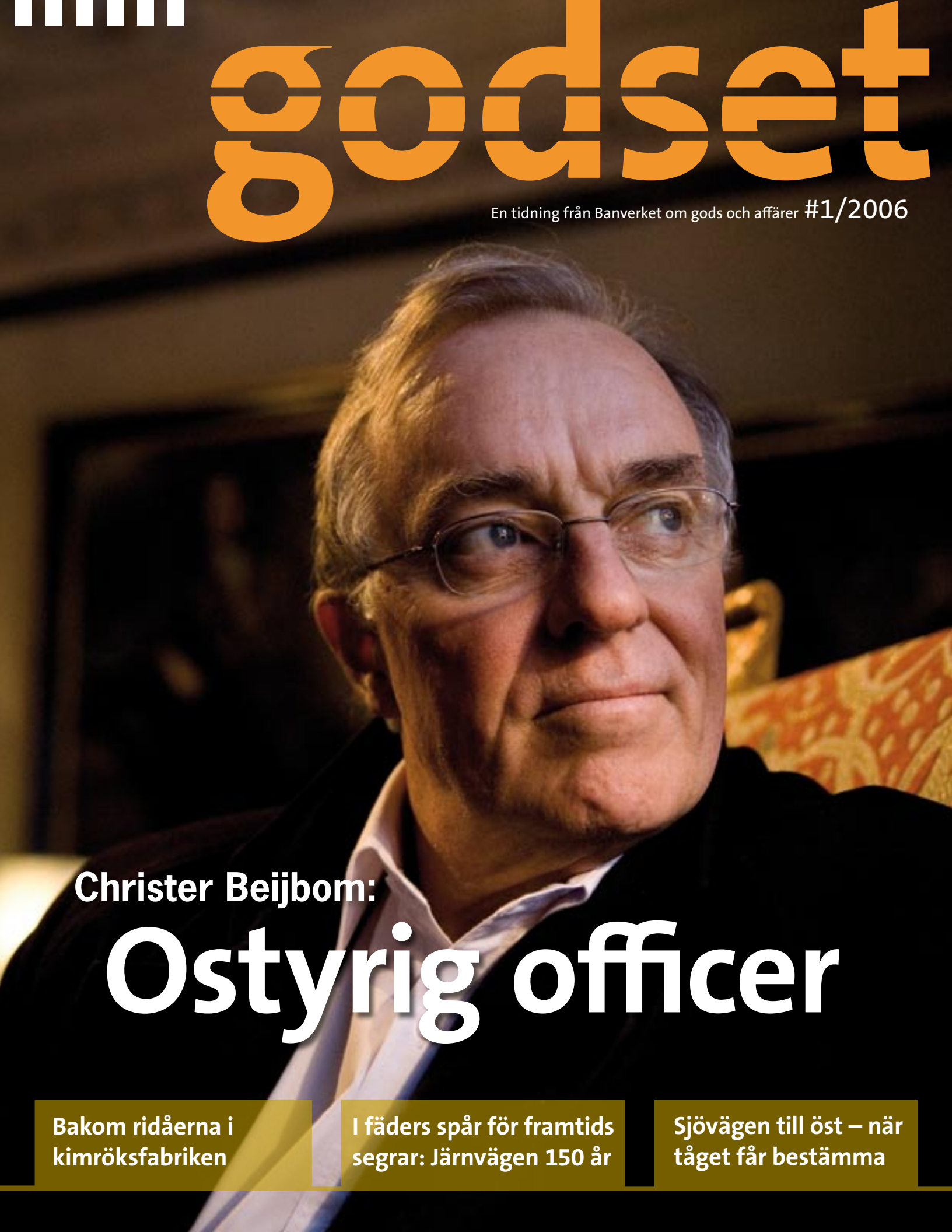
godset

En tidning från Banverket om gods och affärer #1/2006



Christer Beijbom:

Ostyrig officer

Bakom ridåerna i kimröksfabriken

I fäders spår för framtids segrar: Järnvägen 150 år

Sjövägen till öst – när tåget får bestämma



Från rekordår till jubileumsår – till nya rekord?

Godstrafiken på järnväg i Sverige fortsätter att utvecklas mycket positivt. Under 2005 ökade trafikvolymen mätt i tågkilometer med 5,1 procent. Siffrorna är ännu inte definitiva, men allt tyder på att 2005 blev ett rekordår med mer godstrafik än någonsin tidigare i svensk järnvägshistoria.

Godstrafiken nådde också en något ökad punktlighet. Detta trots vissa stora trafikstörningar – framför allt stormen Gudrun, som senare bidrog till den ökade godsvolymen. Men en blygsam utveckling av punktligheten innebär att vårt kvalitetsarbete blir allt viktigare. Framför allt måste vi klara underhållet av de banor vi har idag.

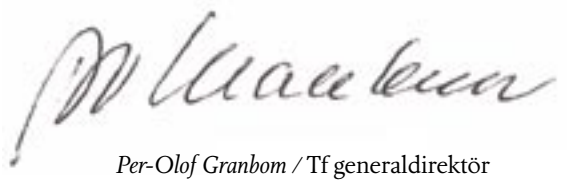
Det blåser medvind för järnvägen på många sätt. Stora investeringar görs i nya banor, men vi kan inte slå oss till ro i väntan på att få ökad kapacitet på spåren. Järnvägen måste hela tiden visa kundnytta, annars finns det risk för att godskunder och resenärer väljer andra transportsätt.

Det förtroende järnvägens kunder visar genom att anlita järnvägen måste mötas av oss med en bra transportkvalitet. Från Banverkets sida ska vi bli ännu bättre på det under 2006.

Tågplanen för första halvåret 2006 innebär en fortsatt expansion av godstrafiken. Green Cargo har nyligen lämnat ett nytt, starkt bokslut som visar att det går att nå den lönsamhet som är nödvändig för att branschen ska ha kraft att fortsätta växa. Till de positiva signaler som ger framtidstro hör också alla idéer om utveckling av godstrafiken.

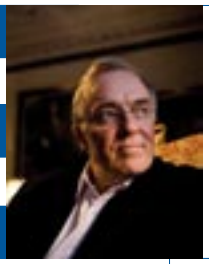
Nya koncept skapas för till exempel kombitrafik såväl inom Sverige som över gränserna. I det här numret av Godset finns flera infallsvinklar på ämnet. I sammanhanget är det värt att nämna Banverkets uppfattning att man bör analysera hela transportsystemet inom ett område inför beslut om nya investeringar i hamnar, terminaler och utbyggnad av banor. Särskilt om dessa förutsätter statliga medel.

Järnvägens 150-årsjubileum har rullat igång med en mängd aktiviteter som du också kan läsa om i Godset. Men precis som järnvägssektorn i övrigt har jubileet sikte framåt. Med perspektiv på historien går blickarna mot framtiden och dess många möjligheter för järnvägen.



Per-Olof Granbom / Tf generaldirektör

BANVERKET



1/06

PÅ OMSLAGET
Christer Beijbom, konsult i järnvägsfrågor.

UTAN KIMRÖK INGET GUMMI S.3
Följ med till hamnkvarteren i Malmö och Nordens enda kimröksfabrik. Se vad som döljer sig bakom ridåerna och hur färgämnet tar sig ut i världen.

UTPEKADE S.6
Nu pekas ett antal kandidater ut som lämpliga att få status som riksterminaler för kombitrafik, där Banverket tar ansvar för infrastrukturen.



NYTT OM GODS OCH AFFÄRER S.7

BEIJBOM BEJAKAR TIDEN S.8
– Jag går gärna min egen väg, och ibland alldeles för tidigt. Möt Christer Beijbom: konsult, järnvägsveteran – och fullt medveten om att utvecklingen kräver tid och tålamod.

JÄRNVÄGEN 150 ÅR S.11
Svensk järnväg fyller 150 år och det firas med en rad arrangemang. Men jubilaren slår sig inte till ro. Det forskas, utvecklas och utreds som aldrig förr inom branschen.

NYTT OM GODS OCH AFFÄRER S.15

TILL HAVS – PÅ RÄLS S.16
Sea Rail kör tåg till havs. Idén är att erbjuda den skandinaviska industrin en helhetslösning till och från Finland.

SKJUT INTE PÅ ÅKAREN S.19
Johan Woxenius, lektor i logistik: – Det räcker inte att pressa åkeriet. Lyckad logistik kräver att företaget ser över vad som kan förbättras i grunden.

SVENSK-TYSKT SAMARBETE S.20
Nu skärper Green Cargo och Deutsche Bahn konkurrensen. Tillsammans. Vapnet framför andra är att optimera utnyttjandet av godsvagnar.

KRÖNIKAN S. 22

NYTT FRÅN BANVERKET S.23

SISTA GRINDVAKTEN S.24
– Ett jobb som vilket annat, ungefär så ser Lilly Skeppner på det faktum att hon var järnvägens sista grindvakt.



Svarta laster

Kimrökens hemlighet är inte bara svart och sotig. Som fyllnadsmedel gör det gummi slitstarkt och hållbart och blir därmed en mycket viktig råvara för gummiindustrin. Nordisk Carbon Black i Malmö transporterar årligen cirka 40 000 ton kimrök till kunder över hela världen, per tåg, bil och båt.

Längst ut i Oljehamnen i Malmö ligger en stor fotogenlampa. Enkelt uttryckt är det faktiskt så man skulle kunna beskriva tillverkningstekniken i Nordisk Carbon Black, Nordens enda kimröksfabrik. Här gäller fortfarande samma principer som i fotogenlampan, om än i större och något mer förfinad skala. Genom att hetta upp och delvis förbränna aromatisk olja med luftunderskott, bildas det kolbaserade fyllnadsmedlet kimrök.

Kimrök är flitigt använt som förstärkande fyllnadsmedel i alla svarta gummimaterial, främst inom däck- och fordonsindustrin. Dessutom används kimrök som pigment i plastmaterial samt i färg och lack.

Dagens bilar skulle se klart annorlunda ut om det inte vore för kimröken. Ett bildäck består nämligen av två-tre kilo kimrök. Till det kan läggas ytterligare cirka tio kilo kimrök i olika gummibaserade komponenter i varje modern bil: i lister, packningar, vibrationsdämpare med mera. Utan kimrök skulle, utan överdrift, bilindustrin stå sig slätt.

Allt uppstod, som så många gånger förr, mest av en slump. När man i England år 1904 blandade kimrök med naturgummi för att få ett svart material, upptäckte man samtidigt ämnets förstärkande egenskaper. 1912 användes för första gången kimrök i däck. Dåtidens vita och grå bildäck byttes därefter successivt mot svarta. Idag består nästan allt gummi till ungefär en tredjedel av just kimrök.

Bättre slitstyrka

– Kimrök är ett förstärkande fyllnadsmedel som ger gummit unika egenskaper som slitstyrka, hållfasthet, friktion mot olika vägbeläggningar samt önskvärda dynamiska egenskaper, berättar Lennart Krakau, logistikchef på Nordisk Carbon Black.

Lennart Krakau vet vad han pratar om. Han har varit företaget troget i drygt 30 år och känner branschen.

– Ingen dag är den andra lik, och det tycker jag om. Väldigt många av oss har funnits i branschen länge, och vi känner varandra väl.

Hur transporten av kimrök ser ut bestäms av kundernas önskemål samt det geografiska avståndet till dem; lastbil och tåg är de vanligaste varianterna. Båt förekommer också. Med sin placering i Oljehamnen i Malmö har Nordisk Carbon Black såväl hav, järnvägsspår, broförbindelse till Danmark samt stora motorvägar nära till hands. Den aromatiska oljan som kimröken produceras av levereras dock uteslutande med båt, från Sverige och Danmark.

– De gaser vi filtrerar bort när oljan hettas upp utvinns som energi, som vi dels använder själva och dels säljer som bland annat fjärrvärme och el till Malmö stad. Stora investeringar har gjorts för att återvinna energi och därmed få en effektiv och miljövänlig anläggning, säger Lennart Krakau.



Lennart Krakau är logistikchef på Nordens enda kimröksfabrik. Transporterna är en utmaning.

– Det svarta pulvret är en känslig vara.

Sea Rail till Finland

Regelbundet skickas det finska transportföretaget Sea Rails järnvägsvagnar till havs med det svarta kolpulvret, för att nå kunder i Finland. Så har det rullat på i varierande omfattning i tiotalet år.

– De här transporterna fungerar förträffligt. Eftersom kimrök är en känslig vara är vi beroende av att leveranstiden hålls och att transporten är säker. Järnvägstransporterna är snabba, säkra och miljövänliga, förklarar Lennart Krakau.

Nordisk Carbon Blacks personal lastar kimröken på Sea Rail-vagnen, som kör ända fram till företagets anläggning i Oljehamnen. Därefter kopplas den på ett norrgående tåg som går till Värtahamnen i Stockholm. Där rullar vagnarna upp på en båt som går till Åbo i Finland. Sista biten rullar kimröken med lastbil. Det är järnvägstransporternas nackdel, förklarar Lennart. Att många kunder saknar spår fram till sina anläggningar och därför väljer lastbil för hela transporten.

– En annan nackdel med järnvägstransporterna är den ibland

Ingen dag är den andra lik, och det tycker jag om. Väldigt många av oss har funnits i branschen länge, och vi känner varandra väl”

tuffa hanteringen av godset vid rangeringen av vagnarna.

Kimrök är alltså en känslig vara som helst ska transporteras ut till kunderna så fort som möjligt. Kraven på både egen och andras hantering är höga; kimrök är ett ämne som inte bör spridas rakt ut i naturen i större mängder i pulveriserad form. Kimrök är inte miljöfarligt men det är miljöbesvärligt på grund av sin goda pigmenteringsförmåga. Det räcker med fem-tio gram kimrök för att svärta ned en hel fotbollsplan… Den egna anläggningen i Malmö har strikta miljökrav och av den anledningen väljer man så säkra transporter som möjligt.

Samarbete med däckindustrin

Ungefär hälften av Nordisk Carbon Blacks kimrök säljs till däckindustrin, som man samarbetar tätt och aktivt med. En hel del produktutveckling görs gemensamt. Aktuellt för närvarande är så kallade miljödäck.

– Det gäller att kombinera slitstyrka med bra väggrepp, vilket inte alltid är det lättaste när det gäller däck. Miljöperspektivet är viktigt och här arbetar vi nära tillsammans för att komma framåt, förklarar Lennart Krakau.

När han försöker blicka framåt och sia om branschens framtid önskar han sig, som så många andra, ett lägre oljepris. Något han ser som ett hot för branschen är västvärldens höga kostnadsläge, vilket skulle kunna leda till en förflyttning av produktionen till låglöneländer.

– Å andra sidan är kimrök en ömtålig produkt som man inte vill hantera mer än nödvändigt. Snabb omsättning och direkta leveranser talar för att produktion och kunder ska finnas rimligt nära varandra, avslutar Lennart Krakau.

TEXT: LOTTA SOLDING
FOTO. NILS BERGENDAL
LÄS MER OM SEA RAIL PÅ SID 16-18

Nordisk Carbon Black

- Helägt dotterbolag inom den tyska kemikoncernen Degussa.
- Cirka 60 anställda.
- Producerar årligen 40 000 ton kimrök, utifrån upphettad aromatisk olja.
- Kimröken transporteras till kunder via tåg, lastbil och båt.
- De flesta kunderna finns i Sverige, Finland, Danmark och Norge, men även i Europa, Sydamerika, Asien och Sydafrika.

Kimrök

- Kolbaserat pigment och fyllnadsmedel som gör gummi svart och slitstarkt.
- Varje bildäck består av två-tre kilo kimrök, varje bil av ytterligare cirka tio kilo.
- Gummi består till en tredjedel av kimrök.
- Fem-tio gram kimrök kan svärta ner en hel fotbollsplan.





Lennart Krakau, Dragi Golubovic och Rahim Jamei har sin vardag på Nordisk Carbon Black i oljehamnen i Malmö.



Riksterminaler under lupp

Nu pekas ett antal kandidater ut som lämpliga att bli riksterminaler för kombitrafik. Förslaget bygger på en beräkning av volymer till år 2015 och vilka godsflöden som lämpar sig för kombitrafik.

Banverket har tillsammans med Vägverket ansvar för att främja utvecklingen av järnvägen och minska utsläppen av koldioxid från vägtransporter. Ett led i arbetet har varit att ta fram regionala utvecklingsplaner för kombitrafik.

Samtidigt har man gett Network Logistics, konsult i logistik, i uppdrag att utifrån de regionala utvecklingsplanerna utreda vilka orter/terminaler som är särskilt lämpliga att fungera som så kallade riksterminaler för kombitrafik. Banverket kommer att ta över ansvaret för infrastrukturen vid dessa terminaler, eventuellt i samarbete med Vägverket. Effektiva kombitransporter kräver väl utvecklad infrastruktur i anslutning till terminalerna.

Konsulten har utgått från tre faktorer: befintlig kombitrafik, vägtransporter som är möjliga att lyfta över till kombitrafik samt utveckling inom geografiska områden i Sverige. Terminalerna som föreslås kan vara befintliga eller kräva nyetableringar, beroende på förutsättningarna på respektive ort.

Kandidaterna är: Stockholm Årsta, Göteborg, Jönköping/Nässjö, Västerås, Luleå, Malmö, Stockholm Norr, Sundsvall, Älmhult och Hallsberg/Örebro.

Fördjupad analys

– Konsulten har tagit ett samlat grepp om var det kan vara relevant att utveckla riksterminaler och det ger oss ett bra stöd. Men rapporten ska ses som ett förslag – avgörande är vad vi kommer fram till när vi nu studerar terminalerna mer noggrant, säger Banverkets marknadsdirektör Lars-Åke Josefsson.

Vi betyder Banverket och Vägverket. De båda trafikverken har gemensamt initierat utredningen och det fördjupade arbete som nu vidtagit sker i bästa samförstånd. Kapacitet, möjligheter till utbyggnad, tillfartsvägar, utrustning och placering på orten ska studeras. Man ska också fastställa ambitionsnivå samt ta fram förslag till handlingsplan och åtgärder på kort och lång sikt.

Banverket och Vägverket har som målsättning att i slutet av 2006 kunna presentera utvecklingsplaner för ett antal riksterminaler där Banverket omgående ska ta över ansvaret för järnvägen.

– Det är vi som tillsammans beslutar hur många och vilka terminaler vi ska satsa på, säger Lars-Åke Josefsson.

Vidgat perspektiv

Network Logistics rekommenderar också en observationslista för terminaler som kan bli aktuella om antalet riksterminaler utökas eller om transportströmmarna förändras. På listan finns Borlänge, Karlstad, Eskilstuna, Gävle, Umeå och Karlshamn.

Utredarna pekar inte ut kombiterminaler inom hamnområden som riksterminaler. Men i de fall de anses väsentliga för godsflöden till och från landet, och hanterar stora mängder gods, omnämns de som strategiska punkter. Enligt Network Logistics är hamnarna i Göteborg, Trelleborg, Helsingborg och Norrköping att betrakta som strategiskt viktiga och av riksintresse.

TEXT: MIA ISING
ILLUSTRATION: PETTER LÖNEGÅRD
LÄS MER PÅ WWW.BANVERKET.SE UNDER MARKNAD/KOMBITRAFIK.



Skånsk vagnstillverkare ensam i Norden

K Industrier i Malmö är nu enda nordiska tillverkare av godsvagnar sedan företaget tagit över den produktion som Talgo Oy hittills bedrivit i Finland. Talgo kommer istället att koncentrera sin produktion till passagerarvagnar.

K Industrier grundades 2001 och har sitt ursprung i Kockums varv. Bolaget har 65 anställda och omsätter 160 miljoner kronor. Talgo Oy, som ingår i spanska Talgo, har 400 anställda i Finland.

CargoNet satsar på pendlar

I januari driftsatte CargoNet sin nya struktur med järnvägspendlar till femton destinationer runt om i Sverige. På sträckorna Malmö-Stockholm respektive Göteborg-Sundsvall finns två dagliga avgångar.

– Transportpriserna går ner och vi måste anpassa oss till prispressen som bland annat kommer från utländska lastbilsåkerier, säger vice vd Pär-Åke Persson.

– Den nya strukturen, med ett fast antal vagnar varje dag, ger mer förutsägbarhet för våra kunder. Dessutom förkortar vi transporttiderna och förbättrar effektiviteten.

Konceptet tillämpas sedan några år av CargoNet i Norge och sedan dess har kombitrafiken på järnväg ökat med 15 procent per år. Övergången till kombipendlar hör till en av CargoNets största satsningar någonsin. Totalt kör koncernen drygt 85 dagliga pendlar i Skandinavien.

Ja till Eurovignetten

Som Godset tidigare rapporterat vill EU reglera den europeiska trafiken genom att införa en så kallad Eurovignette med avgifter för tung vägtrafik. Nu har EU-parlamentet sagt ja till ett förslag som innebär avgifter för lastbilar över tolv ton. Från och med 2012 gäller avgiften lastbilar över 3,5 ton och redan 2010 ska avgifterna bygga på olika utsläppsklasser.

Avgifterna ska komma såväl underhåll av vägnätet som transportsektorn som helhet tillgodo.

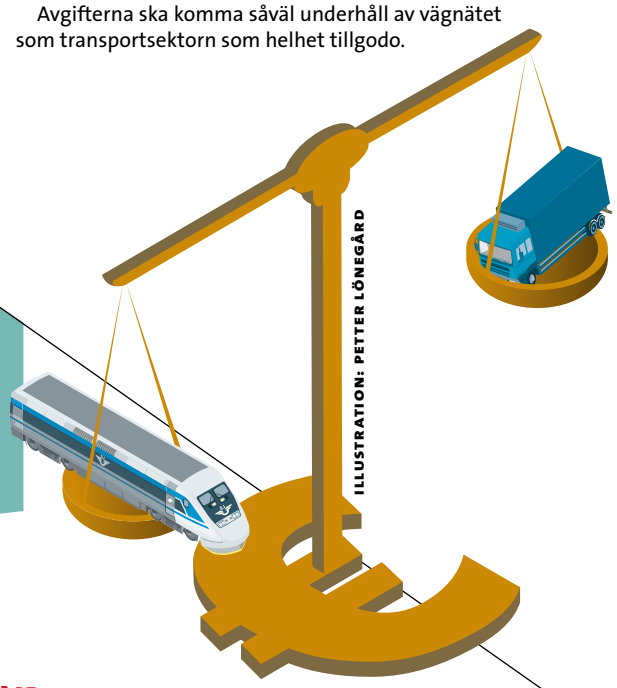


ILLUSTRATION: PETTER LÖNEGÅRD

Tysk järnväg en logistikjätte

Deutsche Bahn, DB, finns nu med i toppen bland världens största logistikföretag. Genom förvärvet av det amerikanska logistikföretaget Bax global i slutet av förra året tog sig den statsägda tyska järnvägen in på listan över de fem största logistikföretagen. Köpesumman ska ha uppgått till 950 miljoner kronor.

Rysk + tysk logistik = sant

Ryska järnvägen, RZD, och Railion Tyskland planerar ett gemensamt, internationellt logistikföretag. I det nya företaget, Eurasia Rail Logistics, ska ryska järnvägen ha 50,1 procent av aktierna och det tyska logistikföretaget 49,9.

Kiruna flyttas när gruvan expanderar



2005 var något av ett rekordår för LKAB, som gör investeringar på runt 17 miljarder de närmaste åren, bland annat i en ny anläggning i Kiruna och ett nytt malmlager i Narvik .

FOTO: LKAB

Delar av staden Kiruna kommer att flyttas. Anledningen är att gruvbolaget LKAB:s brytning närmar sig delar av ortens centrum. Järnvägen och väg 10 genom Kiruna kommer att få nya sträckningar och LKAB planerar för investeringar på drygt 17 miljarder kronor i Malmfälten inom de närmaste tio åren.

Bland annat ska malmhamnen i Narvik byggas om för att anpassas till hantering av större malmtåg och ökade volymer. Lagringsenheter ska sprängas fram ur berget och i framtiden kommer tågen att gå in i en tunnel för att bottentömma sin last. Ombyggnationen i hamnen planeras bli färdig 2008.

Tiden är Beijboms bäste vän

Tåget har en framtid, det är fullständigt solklart för Christer Beijbom. Det som krävs är mer nytänkande, marknadsorientering, fortsatt avreglering – och tålamod. Och varför inte en dos Ikea-anda?

Den forne godschefen på SJ och tidigare vd:n på Ikea Rail tycks höra till en specifik gren av släktträdet Homo sapiens, närmare bestämt (den visserligen påhittade sidogrenen) Homo creativus – den kreativa människan. Christer Beijbom ryggar aldrig för idéer som kan utvecklas till nya produkter. Träffarna kan bli klockrena, men liksom många människor med visioner är han ibland också på rätt plats vid fel tidpunkt.

– Vi var nästan alltid för tidigt ute, säger han om sina tolv år på SJ och fortsätter:

– Men min drivmotor nu och då är att lyckas och att skapa lönsamhet. Jag är samtidigt den förste att erkänna att jag inte alltid hade rätt, men det är inte alla som hamnar på Aftonbladets löpsedel heller, säger han och skrattar gott.

Under sin mest intensiva karriär var han rubrikernas man – han har kallats för ”Transportbranschens charmfulle buse” liksom ”Saxofonterrorist”. En uppmärksammad löpsedelsrubrik är ”SJ prioriterar död fisk framför levande människor”. Den trycktes när ”fisketåget” mellan Narvik och Oslo sattes igång genom Sverige och godståget fick högre prioritet än persontrafiken.

Tror på tåget

Det är lugnare nu men drivkraften är lika stark när han verkar som konsult och rådgivare i järnvägsfrågor. Och det är med en viss tillfredsställelse han ser att tiden har hunnit i kapp honom och att järnvägen förändras i den riktning han själv önskade. Hans efterträdare Jan Sundling på Green Cargo har såväl avvecklat som utvecklat idéer och startat nya internationella samarbeten. Möbelföretaget Ikea satsar på tågtransporter, om än inte i eget bolag längre. Därtill finns en gryende konkurrens bland små operatörer som tänker nytt och innovativt.

– Ett exempel är Hector Rail som säljer tågdragningar, hyr ut lok och tågförare. För 15 år sedan tänkte man inte alls i de här banorna. Drömscenariot för mig är en mångfald av nischade operatörer som arbetar sida vid sida med kolosserna. Det skulle bidra till nya idéer, spänst i utvecklingen, lägre kostnader i tågproduktionerna och framför allt ge kombitransporterna en större möjlighet att expandera, säger han.

Christer Beijbom tror på tåget, han ser också att kombitransporterna har en framtid. Men för att fungera tillfredsställande måste transportslagen samverka bättre. Så enkel är den lösningen.

För förutsättningarna finns liksom ny teknik och logistiska lösningar.

– Sverige är ett stort godstransportland, i storlek likvärdigt med Italien när det gäller transportarbetet på järnvägen. Trots djävulsk konkurrens går 24 procent av alla godstransporter med tåg i Sverige och det tycker jag är bra!

Lastbilselände

Ett desto större problem är lastbilstransporterna i Europa, och så länge det är förhållandevis billigt att transportera med lastbil ser inte Christer Beijbom att järnvägstransporterna kan öka. Men det här är ett spörsmål som bör lyftas upp och ses ur en betydligt vidare vinkel än i termerna konkurrera eller samverka.

– Ja, menar man att miljöproblem är ett verkligt problem och att trafiken är en av huvudbovarna till de snabbt ökande klimatförändringarna så måste lastbilstransporterna minska.

– Därtill kommer andra faktorer som trafikstockningar, olyckor och trafikdöda som är en stor samhällsfråga. Jag anser att EU-politikerna har slagit an tonen på ett bra och tydligt sätt – det är fullständigt solklart att tåget har en framtid även om det tar tid innan åtgärderna ger effekt.

På vår hemmaplan vill politikerna också ta ansvar för frågan, men det är en het potatis, tror Christer Beijbom – inte minst ett valår som detta.

– Det är inte populärt att stifta lagar som stramar åt villkoren för den rena landsvägstrafiken – det vill säga miljöavgifter, kilometer- och drivmedelsskatter, biltullar etcetera.

– Men det är frågor som uppenbarligen diskuteras i den transportpolitiska propositionen. Beslutet kan mycket väl fördröjas eftersom så många drabbas, allt från lastbilstillverkare och transportörer till oss vanliga bilägare. Om skatterna höjs blir reaktionerna starka.

– Därför gäller det att höja blicken, fortsätter Christer Beijbom. Om folk förstod värdet av miljöeffekten skulle också lagarna se annorlunda ut och nya transportsystem skulle se dagens ljus. Glöm inte att nöden är uppfinningarnas moder.



Christer Beijbom

Ålder: 64
Profession: ”Management Advisor” i företaget Birma, Beijbom International Rail Management Advisor. Bland annat rådgivare för det holländska företaget Infra Safety Services.
Varför Birma: ”Det är långsökt förstås, men vi har två birmakatter hemma och liksom katterna går jag min egen väg och det med klös.” Skratt!
Styrelseuppdrag: Infra Safety Services Sverige AB, K Industrier AB samt Lagena.
Bakgrund: Officer i svenska armén, marknadsdirektör på Ericsson Information Systems, godschef på SJ, vd på Swede Rail, vd Ikea Rail.
Utbildning: Officersskolan på Karlberg, Stockholm, Ingenjörofficersskolan och Militärhögskolan, totalt cirka sju och ett halvt års utbildning. ”Jag var aldrig ett ljus i skolan, men här passade jag in och utbildades till en god ledare, vilket också har varit mitt yrke genom hela min karriär.”
Bor: I villa i Spånga, har sommarhus på Värmdö, Stockholm och lantbruksgård i Skåne med en anställd.
Det visste du inte om mig: ”Jag är intresserad av militärhistoria och ska resa till Vietnam för att studera krigen där. Jag har nyligen varit i Ukraina och bland annat studerat slaget vid Poltava”, säger Christer, nyligen hemkommen från en semesterresa till Brasilien.

Trots djävulsk konkurrens går 24 procent av alla godstransporter med tåg i Sverige och det tycker jag är bra!



Sagt om Christer Beijbom

”En oerhört positiv och kreativ människa och yrkesman. Han är stimulerande att arbeta med och vid våra strategimöten bidrar han med intressanta dialoger och analyser. Han har ett internationellt nätverk som är imponerande. Det är en styrka att ha honom ombord.”
Björn Widell, vd för K Industrier i Malmö

”Christer och jag möttes när han var chef för SJ Gods och jag logistikchef för AvestaSheffield. Vi ville skapa en unik tåglösning där vårt godståg skulle gå genom tunneln under engelska kanalen. Vi hade många kontroverser, vi brottades och hade olika åsikter. Samtidigt var han konstruktiv och kreativ för att vara chef för ett statligt bolag. Så småningom har vi blivit goda vänner som samverkar och jag känner stor respekt för honom.”
Evert Wijkander, f d logistikchef på AvestaSheffield

Önskelista till Banverket

Beijboms ekvation är enkel: när en transport blir för dyr byter speditörerna transportslag. Det krävs redan nu att operatörerna drar åt svångremmen och erbjuder billigast möjliga transporter.

– Det klarar man om tågproduktionen slimmas och drivs på effektivast möjliga sätt. Det vill säga: om politikerna gör sin insats så måste tågoperatörerna göra sin hemläxa och leverera högkvalitativa tåglösningar.

Vad krävs då av Banverket?

– Banverket behöver förbättra trafikförutsättningarna för producenterna på ett marknadsmässigt sätt, se operatörerna som kunder och ge snabb, offensiv service. Här kan jag se en klar positiv utveckling hos Banverket, även om delar är förfärande byråkratiska och därmed bromsar en dynamisk utveckling. Jag tänker då främst på godkännande av fordon, teknik och tillstånd.

Christer Beijbom räknar snabbt upp en rad åtgärder som skulle vara gynnsamma för godstrafiken:

– I första hand en förbättring av befintliga spåranläggningar, bland annat fler dubbelspår, mötesplatser och högre axellaster. Det är investeringar som också ger god avkastning. I andra hand, om medel kan skakas fram, borde byggandet av nya spår och dyra konstbyggnader komma. Generellt sett tycker jag att Banverksprogrammet är ganska bra – problemet är att det tar för lång tid att genomföra godstrafikens krav.

När Christer Beijbom avslutar meningen ser han ganska nöjd ut.

– Ja, nu när jag inte har någon arbetsgivare som begränsar min yttrandefrihet kan jag ju faktiskt säga vad jag tycker.

... och så en dos Ikea

Tunga processer är inte Christer Beijboms ”cup of tea”. Under hans tre år på Ikea Rail fick han smaka på motsatsen. I kraft av Ikeas entreprenörsanda kunde den stora, långsamma internationella järnvägsbyråkratin övervinnas, därtill den komplicerade och dyra tekniken för att passera Öresundsbron.

– Vi fajtades igenom hinder och vi lyckades flytta över cirka 50 lastbilar om dagen till Ikea-tåget. Trots att Ikea valde att lägga ner verksamheten som tågoperatör rullar ”Ikea-tåget” vidare, dagligen med 34 vagnar i båda riktningar, nu med Railion som producent.

Otacksamt kanske, men ännu en gång tycks tiden ha hunnit i fatt Christer Beijbom, som ser ljust på Ikea-tiden:

– Jag önskar att alla fick uppleva den företagskulturen. Man arbetar snabbt, prestigelöst och har små finesser för sig som driver på Ikeas utveckling på ett imponerande sätt. Exempelvis rear Ikea ut paraplyer när det regnar istället för att höja priserna då efterfrågan ökar. Sådant uppskattar kunderna.

– Om Ikeas entreprenörsanda kunde sprida sig till järnvägsvärlden – då skulle det bli positiva tongångar, dynamisk utveckling och det med lönsamhet. Som man säger vid Ikea: ”Ingenting är omöjligt”.

Om det är en framtidsvision som går att genomföra – ja det får tiden utvisa.

TEXT: ELISABET TAPIO NEUWIRTH
FOTO: NILS BERGENDAL

Järnvägen 150 år

2006

”Hållbart transportsystem kräver långsiktighet och samverkan”

Det blir en rad arrangemang landet runt när järnvägen i år firar 150-årsjubileum. Transportforum i Linköping tog på sig uppdraget att inviga jubileumsåret när de populära branschdagarna hölls i början av januari. Efter en rejäl rallarsving blickade Transportforum framåt genom att låta fyra tunga trafikpolitiker visa sin väg till ett hållbart transportsystem.



Politiker med ansvar för framtidens transportsystem: trafikutskottets Marianne Green (s), Anders G Högberg (m), Karin Svensson Smith (-) och Johnny Gylling (kd).

Jubileumsåret 2006 bjuder på arrangemang i järnvägens tecken över hela landet. När Statens väg- och Transportforskningsinstitut, VTI, höll årets Transportforum på det nya året var ett jubileumsseminarium självklart. Det föregicks av en högtidlig invigning av jubileumsåret. Rallaren i skådespelaren Peter Illers skepnad stod för startskottet genom att slå ner en rälspik med vidhängande fyrverkeri.

Den historiskt inramade invigningen avlöstes av en framtidsdebatt med politiska förtecken. Debattens vågor gick höga när fyra politiker från riksdagens trafikutskott möttes kring frågan hur Sverige på bästa sätt kan nå ett hållbart transportsystem.



1856

Den 5 mars öppnades den första banan i landet. Därmed lades grunden till industrialismen. Det första tåget gick mellan Örebro och Nora.

1862

1862 invigs järnvägen Stockholm-Göteborg.

1864

1864 byggs världens första järnvägsbro i stål över Göta Älv.

1870

1870 har Sverige nästan 200 mil järnväg.

1895

1895 startar första järnvägen med eldrivna tåg: Stockholm-Djursholm.

1909

1909 är det dags att sjösätta den första tågfärjan till kontinenten: Trelleborg-Sassnitz.

Jubileumsdags

Var med och fira 150-åringen tillsammans med Banverket och en rad företag och organisationer! Läs mer på www.jarnvagen150ar.se om årets alla aktiviteter.

Missa inte...

• **Frimärksutgåvan** Härliga tåg inleder frimärksåret 2006 med sex olika motiv.
• **Seminarietåget** i Green Cargos regi besöker nio orter för att visa sin koppling till näringslivet.
• **Museijärnvägarna** ordnar resor och aktiviteter. Läs mer på www.sjk.se under Tågsommar.
• **Konst med motiv** från järnvägen visas på Banverket i Borlänge i mars.



En rejäl rallarsving inledde Transportforums seminarier – och järnvägens 150-årsjubileum.

VTI visar vägen

Statens väg- och Transportforskningsinstitut, VTI, är en oberoende myndighet som arbetar på uppdrag av regeringen. Institutet startades 1975 och syftet är att bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. VTI arbetar inom samtliga trafikslag för att ta reda på hur samhällets transporter fungerar och hur de skulle kunna fungera bättre.

Miljö, trafik- och transportanalys samt ekonomi är ämnen där institutet har särskild kompetens. Hur man bygger och underhåller vägar och hur människor beter sig i trafiken är ytterligare områden.

VTI har tjänster som sträcker sig från förstudier, utredningar och projektledning till expertutlåtanden, forskning och utveckling. Årligen utför VTI forskningsuppdrag åt runt 200 uppdragsgivare. Bland dessa märks Banverket, Vägverket, EU-kommissionen, Vinnova och SIKA.

VTI har idag runt 180 medarbetare, huvudkontor i Linköping och filialer i Borlänge, Stockholm och Göteborg. Man håller kurser och utbildningar för den som vill lära sig mer om transporter, och har även ett bibliotek med litteratur och informationsmaterial.

Institutet samarbetar med forskare i andra länder och inom flera områden anses VTI vara bland de mest framstående instituten i världen, exempelvis simulatorteknik.

LÄS MER PÅ WWW.VTI.SE

– Det krävs långsiktiga beslut och samverkan mellan transportslagen.

Detta var trafikutskottets Marianne Green (s), Anders G Högberg (m), Karin Svensson Smith (-) och Johnny Gylling (kd) i stort överens om.

Men i övrigt hade man svårt för att enas kring den fråga som låg till grund för debatten: Hur fattar vi kloka beslut om ett hållbart transportsystem? Vägtrafiken blev en het fråga i debatten.

Älska och hata // Riksdag och regering har redan satt hårda miljökrav inom transportområdet, enligt Marianne Green, men det finns mer att göra. Det hållbara transportsystemet är dock inte någon enkel ekvation.

– Vi måste ta sådana beslut att det hållbara transportsystemet också är ekonomiskt och socialt hållbart för människor.

Ett hållbart transportsystem handlar om att nå en balans mellan trafikslagen och berör såväl person- som godstrafik. Främst vill Marianne Green se en förändring när det gäller drivmedel.

– Jag skulle vilja säga: Älska bilen – hata bensinen! Utvecklingen av alternativa drivmedel måste bli central framöver.

Karin Svensson Smith, tidigare vänsterpartist och idag medlem i miljöpartiet, beklagade att kombattanterna fokuserade en lösning i taget:

– Hållbarhet kräver utveckling. Vi har ett energiansvar, men det räcker inte bara att förändra inställningen till drivmedel. Vi måste samtidigt exempelvis se hur vi kan få fler människor att gå, cykla eller åka kollektivt.

Hon fick moderaten Anders G Högmark att tända till och flera gånger återkomma till att en stor del av Sverige består av glesbygd.

– I glesbygden är vägtrafik en fråga om demokrati och överlevnad. Vi måste tänka på glesbygden också!

Gräv där du står // Karin Svensson Smith ser ytterligare incitament i att satsa på järnväg i framtiden.

– Säkerheten ökar och vi frigör ytor som kan användas för bostadsområden och annan samhällsplanering.

Men, tillade hon, sett i ett europeiskt perspektiv är det inte bristen på räls som gör att det inte går mer gods på järnväg än det gör.

– Det är brister i logistiksystemet!

Kristdemokraten Johnny Gylling, som på sitt sätt höll med, påpekade att det är viktigt att inte tappa tempo och balans.

– Vi har ett ansvar att hålla en balans mellan miljö och välfärd när vi utvecklar transportsystemet. Det ansvaret tar vi bäst genom att utveckla och förvalta det vi har.

– Jag är övertygad om att det finns industrier idag som är beredda att utnyttja järnvägen mer under rätt förutsättningar. Vi måste lösa problemen nu, inte skicka dem vidare till nästa generation.

Största mötesplatsen // Varje år arrangerar VTI Transportforum som är Nordens största mötesplats inom transportsektorn. Transportforum, som tidigare gick under namnet VTI-dagarna, välkomnar allt från forskare och utredare till logistikansvariga och intressenter från väg, järnväg, sjöfart och flyg för att ta del av nya rön och utredningar, diskutera aktuella frågor och utbyta erfarenheter.

1 600 besökare och 400 föreläsare lockades till årets Transportforum.

TEXT: MIA ISING
FOTO: STAFFAN GUSTAVSSON
HISTORIK: WWW.JARNVAGEN150AR.SE



1910
1910 har Sverige 1 200 mil järnväg.

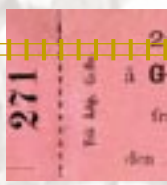
1915
1915 startar första linjen med längre permanent eldrift: Kiruna-Riksgränsen, 129 kilometer.

1923
1923 är hela Malmabanan, 433 kilometer mellan Luleå och Riksgränsen, elektrifierad.

1937
1937 invigs Inlandsbanan och Sverige har 1 700 mil järnväg.

1938
1938 sätts världsrekord för ånglok med 203 kilometer i timmen.

1939
1939 beslutar riksdagen att förstatliga hela det svenska järnvägsnätet.



• **Seminarier** hålls bland annat i mars-april samt november-december. Orterna är Stockholm, Malmö, Umeå samt Göteborg. Det handlar om minskat oljeberoende, hög transportkvalitet, tillgängligt transportsystem, miljö, jämställt transportsystem och europeisk järnväg.

• **150-årsdagen** av den första officiella trafikstarten firas med kunglig närvaro under en jubileumsvecka i Nora i juni.
• **Öppet hus** hålls på EuroMaint i Luleå i april och Gävle i september, samt på Green Cargo, bland annat i Stockholm i juni.

Ensam är inte alltid stark

En tillväxt inom svensk industri kräver effektiva transporter. Men logistikkostnaderna i Sverige ligger högt i ett europeiskt perspektiv.
– Receptet kan vara att samlokalisera logistikverksamheter och skapa effektiva, intermodala terminaler, säger Sofia Ohnell, projektledare på Transek.

Sofia Ohnell är en av forskningskonsulten Transeks specialister på logistiksystem och godstransporter. Hon har särskilt fokus på intermodala, samverkande, transporter och har i ett projekt finansierat av det statliga forskningsorganet Vinnova undersökt möjligheterna att med hamnen som bas samlokalisera logistikverksamheter.

– Logistikcentrat kan erbjuda fler typer av transport- och logistiktjänster än den traditionella terminalen och därmed locka transportköpare från fler kundsegment. Det kan med fördel förläggas till en hamn eftersom överflyttning från järnväg till kaj eller lastbil och vice versa ofta redan görs där.

Drivkrafterna // En rad faktorer talar enligt projektrapporten för en utveckling mot samlokalisering:

- Prioritering av transportkorridorer kräver mer kapacitet i noderna.
- Ökat kundtryck på ”one-stop-shopping” inom transport och logistik.
- Samordning och skalfördelar kan ge högre servicenivå.
- Samlokalisering kan ge ekonomisk tillväxt i en region.
- Ökat tryck på intermodala transporter; väg-järnväg.
- Ökad storskalighet i lagerstruktur hos varuägare.

– Potentialen ligger i att matcha godsflöden med dels den infrastruktur som finns i en region, dels de transportsystem som operatörerna har tillgång till och de logistiksystem som varuägarna valt.

Förutsättningarna // Sofia Ohnell pekar på förutsättningar som ökar möjligheterna för en lyckad samlokalisering i ett område:

- Existerande godsflöden.
- Betydande transport- och logistikverksamhet.
- Goda chanser till nya godsflöden.
- Etablerad infrastruktur för de olika trafikslagen.
- Tillgång till mark med rätt pris och kvalitet.
- Människor med rätt kompetens.
- God övrig service i närheten.
- Bra samarbete med privat/offentlig sektor.

Implementeringen // – Börja med att etablera nätverk med en låg grad av affärsverksamhet. Om det finns en samsyn kan det i nästa steg vara lämpligt att etablera en organisation där aktörerna har konkreta samarbeten men ligger kvar på sina platser i regionen.

Sedan kan det bli aktuellt med samlokalisering, centraliserad organisation, företagssamgående och separat företag för styrningen av logistikcentrat.

Viktiga frågor att ställa på färden är enligt Sofia Ohnell: Vilket är syftet med samlokaliseringen? Hur ska organisationen drivas? Finns förutsättningar för lokalisering på platsen? Vilka kunder är målgrupp? Vilka resurser finns bland aktörerna? Hur ska finansieringen se ut och vilka funktioner är aktuella?

– En samlokalisering måste alltid bygga på att företagens godsflöden är tillräckligt stora för att det ska löna sig att placera sig i varandras närhet istället för att vara kvar på befintliga platser.

TEXT: MIA ISING
FOTO: STAFFAN GUSTAVSSON, NILS BERGENDAL



Sofia Ohnell, projektledare på Transek:
– En hamn med anslutande järnväg kan vara ett miljöanpassat alternativ till vägtransporter.

Transek

Transek ingår sedan den 1 januari 2006 i WSP-koncernen.
Projektoordinator har varit SSPA Sweden.
Följande deltog i projektet: Terminal West (Varbergs hamn), DHL Solutions, LBC Varberg och Green Cargo.





1942

1942 är Europas längsta sammanhängande elektrifierade järnvägslinje klar: Trelleborg-Riksgränsen.

1972

1972 tas det sista ånglokет på SJ ur drift.

1988

1988 får Banverket ansvar för bannätet och SJ för tågtrafiken.

1988

1988 gick startskottet för en 100 miljarder kronor stor satsning på modernisering och utbyggnad av den svenska järnvägen.

1993

1993 bildas det första matarbolaget för godstrafik inom Banverkets västra banregion: Shortline Väst AB i Falköping.



• **Fotoutställning** med Lennart Nilssons bilder blir det på stationerna i Stockholm, Göteborg, Gävle och Malmö, i maj, juli, september respektive november.
• **Rallarvecka** hålls på järnvägsmuseet i Gävle i slutet av juni, med spårbygge medels både gammal och ny metod, rallarskådespel och annat.

• **Tåg 150** – tidernas tågfest med gamla, nya och framtida tåg – firas en vecka in i september i Gävle. Sveriges Järnvägsmuseum kör museitåg från Borlänge/Falun, Stockholm/Uppsala och Eskilstuna/Västerås och det blir arrangemang för branschens kunder, leverantörer och medarbetare. En särskild tågdag bjuder på tät trafik på sträckorna Gävle-Ockelbo och Gävle-Storvik och det blir marknad på järnvägsmuseet med allt från modelltåg till gamla järnvägsprylar.



Malcolm Lundgren, forskningssamordnare på Banverket:
– EU lyfter forskningen genom att samla branschen kring en gränsöverskridande samsyn.



Forskning för framtiden

150 år av utveckling inom svensk järnväg är inget att slå sig till ro för. När Sverige går vidare är det i europeiskt samarbete – internationell järnvägsforskning har fått en plats på EU:s dagordning.

– Visst finns det framtidsvisioner inom internationell järnvägsforskning. Ett exempel är arbetet inom Errac, EU:s råd för järnvägsforskning, säger Malcolm Lundgren som är forskningssamordnare på Banverket.

Errac står för European Rail Research Advisory Council och bildades 2001 på initiativ av EU-kommissionen. Uppdraget är att samla järnvägsbranschens aktörer kring en gemensam syn på forskningsbehov och att ha en strategi för denna forskning.

Errac har kartlagt befintlig forskning och strategin fram till år 2020 är bland annat att fokusera på kunskap som främjar:

- överbryggning av tekniska, adminsitrativa, juridiska och kulturella skillnader
- säkerhet och trygghet
- miljö
- innovativa material och produktionsmetoder.

Avgörande forskning // – Errac menar att ett hållbart samhälle kräver att järnvägen har tredubblat volymen gods och passagerare 2020 jämfört med 2000. Och jag tror att det är rimligt att genomföra, säger Malcolm Lundgren.

Vad krävs för att klara detta, i ett sammanhängande europeiskt järnvägssystem?

– Godstransporterna kräver punktliga, prisvärda och flexibla logistikupplägg. Tågen har en maxhastighet på runt 100 kilometer i timmen men borde kunna komma upp i 160. Och det måste vara lönsamt att bedriva järnvägstrafik.

Han pekar på avgörande forskningsområden:

- Signalteknik, elsystem och regelverk.
- Standardisering av komponenter inom infrastruktur och rullande materiel.
- Kundanpassade övergångar mellan transportslag.
- Separering av gods- och persontrafik på tunga europeiska stråk.

Det har redan åstadkommits mycket genom europeisk järnvägsforskning, påpekar Malcolm Lundgren:

– Exempelvis Bombardiers lok som kan växla mellan olika elsystem, Öresundsbron samt nya banor för höghastighetståg, TGV, i Frankrike och Spanien. I Sverige har vi fått X2000-tåg, Reginatåget och banor som klarar 25 tons axellast.

Politiskt stöd nödvändigt // Järnvägens utveckling ställer krav även nationellt, menar Malcolm Lundgren. Banverket har ansvar för banor och trafikstyrning i Sverige, på operatörerna ligger att ta fram bättre kundanpassade koncept. Och det finns mer att forska i när det gäller logistik och billigare lok och vagnar.

– Allra viktigast är att staten medverkar till att vi kan stärka järnvägens konkurrenskraft. Det betyder att utveckla infrastrukturen och att samverka med svenskbaserad industri för att utveckla hela systemet inklusive fordon.

– Den uppbackningen har man fått inom vägsektorn och flyget. Järnvägen behöver motsvarande stöd. Den miljövänliga och energisnåla järnvägen har en given roll i det framtida transportsystemet.

TEXT: MIA ISING
FOTO: STAFFAN GUSTAVSSON

1994
1994 startar Tågåkeriet i Bergslagen AB som ett matarbolag med placering i Kristinehamn.

1996
1996 startar omregleringen av järnvägen. Sverige har 1 000 mil järnväg.

2001
2001 bolagiseras SJ och delas upp i sex fristående konkurrensutsatta bolag.

2004
2004 beslutar riksdagen om investeringar i järnvägen för 107,7 miljarder under tio år. Järnvägen är svaret på vägträngsel och höga oljepriser.

2004
2004 blir något av ett rekordår för gods på järnväg.

2006
2006 firar järnvägen 150 år.



Johan Woxenius är universitetslektor i logistik vid Chalmers i Göteborg. Han är även gästprofessor i intelligenta transportsystem vid Blekinge Tekniska Högskola.



”Koncentrerade flöden skapar lönsamhet”

Hur skapas bra lönsamhet i logistiken? Logistikspecialist Johan Woxenius ser en trend där olika transportflöden koncentreras till färre platser.

– Företagen måste bli bättre på att sy ihop kedjorna. Det räcker inte att ringa det lokala åkeriet och pressa dem hårdare. Istället måste de se över vad som kan förbättras i grunden.

Lastbilarna får längre körningar, men trängselproblemen kan ge uppsving för järnvägen. Skyttlar på järnväg, där godset snabbt skickas mellan två olika orter utan att stanna på vägen, är ett tecken i tiden.

Sedan 1975 har lastbilstransporterna faktiskt minskat med 30 procent i antal ton. Däremot transporterar lastbilarna allt mer gods på längre sträckor, vilket innebär att konkurrensen med tåg och sjöfart ökar. Tidigare har de stora kostnaderna legat i anläggningar för tillverkning och lager. Nu koncentrerar företagen verksamheten till ett fåtal anläggningar, ofta med längre vägtransporter som resultat.

– Hittills har företagets anläggningsstrukturer beslutats först, därefter har transporterna handlats in, säger Johan Woxenius som tror att beslutsfattarna måste tänka om.

– Företagen kan inte längre negligera miljöfrågor. Transporternas ökade andel av ledtider, kostnader och miljöpåverkan gör att de måste vägas in redan från början.

Framöver tror han att fler företag kommer se över hur deras varor transporteras, med utgångspunkt i en helhetsbedömning där alla faktorer vägs samman.

Stordrift hotar nätverk

Samtidigt har koncentrationen av transportflöden en baksida. Stora delar av det forna nätverket inom den svenska järnvägen riskerar att tappas bort.

– Det är stora vita fläckar på svenska kartan. Nu satsar man på stordriftslösningar med skyttlar och det fungerar i och för sig bra. Men förr gick det att driva nätverk där vissa linjer visade förlust medan andra visade vinst. När konkurrenter kan ta över de lönsamma linjerna måste varje linje bära sina egna kostnader, säger Johan Woxenius.

Han konstaterar att samgåenden mellan tillverkande företag ofta är orsak till onödigt långa transporter. Anläggningarna är dyra att flytta, arbetstillfällen ska behållas men stordriftsfördelar gör att varje produkt bara produceras på ett ställe. Den ökade globaliseringen bidrar också till att transportsträckorna blir längre. Och även om lastbilarnas miljöpåverkan reduceras, så kvarstår vägarnas trängselproblematik på kontinenten.

Hushåller med resurserna

Johan Woxenius noterar att koncentrerade transporter gynnas av hamnarnas utvecklade roll, eftersom hamnarna inte längre bara tar emot gods som ska över kaj. Avlastande så kallade torrhamnar har tagit över operativt och administrativt arbete och den moderna hamnen har blivit en generell omlastningsplats. Torrhamnarna är inlandsterminaler där containrar och semitrailrar kan lämna på samma sätt som om de lämnat direkt till hamnen.

Johan Woxenius menar att järnvägens förbättringar i form av skyttlar även gynnar åkerierna.

– Idag spenderas mycket tid i bilköer och vid hamnarnas portar. Åkerierna får inte betalt för att chaufförerna sitter i kö och det är dåligt betalt för fjärrdelen av transporten. Om lastbilschauffören kan köra en kortare sträcka till en torrhamn kan åkeriet ta fler uppdrag och berörs heller inte av miljözoner och eventuell trängselavgift.

– Det är bra att hamnens resurser fördelas bättre. Planeringen för personal, kranar och transportmedel kan optimeras när du kombinerar inrikesflöden med sjöfartsflöden.

Containersidan har kommit en bra bit i effektiviseringsarbetet, nu efterlyser Johan Woxenius utvecklade lösningar för RoRo-trafiken.

– Även hamnar och rederier med trafik längs ost- och sydkusten kan använda sig av torrhamnskonceptet då de knyter upp sina RoRo-färjor mot olika handelspartners.

TEXT: ANNA JOSEFSSON
FOTO: NILS BERGENDAL

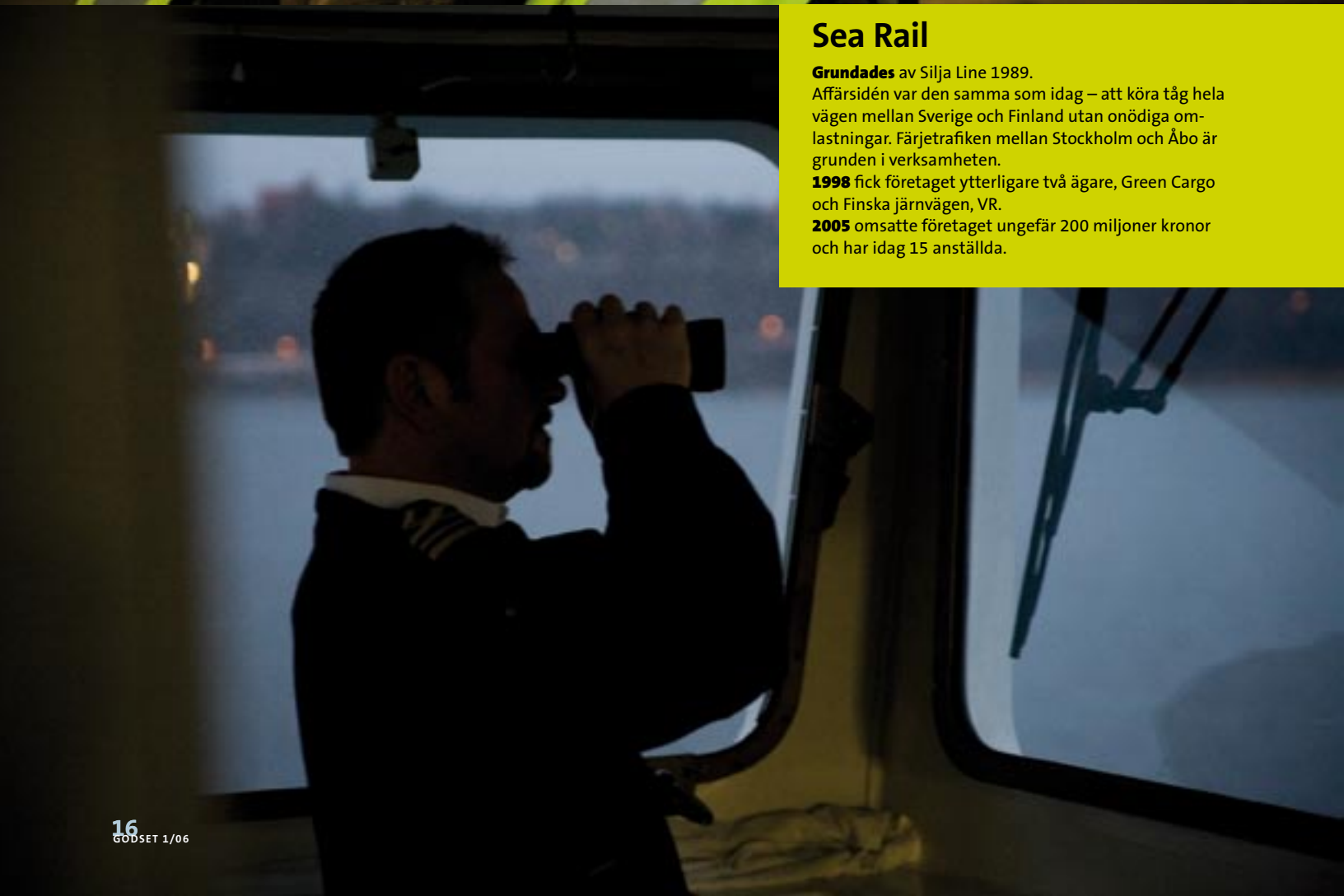


På lastdäck har man ständig radiokontakt med lokföraren. Vagnarna måste på i rätt ordning. David Ulander:

– Det är särskilt viktigt när vi har tung last och maximalt antal vagnar.

Sea Rail

Grundades av Silja Line 1989.
Affärsidén var den samma som idag – att köra tåg hela vägen mellan Sverige och Finland utan onödiga omlastningar. Färjetrafiken mellan Stockholm och Åbo är grunden i verksamheten.
1998 fick företaget ytterligare två ägare, Green Cargo och Finska järnvägen, VR.
2005 omsatte företaget ungefär 200 miljoner kronor och har idag 15 anställda.



Godståget tar båten till öst

En port mot öst. Så vill Sea Rail – företaget som bedriver ”tågtrafik” till havs – se sig. Affärsidén är att erbjuda den skandinaviska industrin en helhetslösning till och från Finland. Och nu blickar man ytterligare i österled. Ryssland, Kina och Japan är högintressanta mål.

Det är tidig morgon i Värtahamnen i Stockholm, det är fortfarande mörkt ute och vinden ligger på från Lilla Värtan när vagnarna körs på båten. Denna morgon har Sea Rails så kallade båttåg totalt 22 vagnar. Till största delen är det stål från SSAB i Borlänge och Oxelösund. Tåget körs från Hallsberg över natten och kommer till Värtahamnen precis i tid. Här kopplas det ordinarie loket bort och det lokala växlingsloket tar över. Gränsen mellan båt och land är nästan omöjlig att se, spåren på land och spåren på färjan passar exakt ihop. Allt för att lastningen ska gå snabbt och enkelt.

– Vi i besättningen på lastdäck har ständig radiokontakt med lokföraren. Det gäller att vagnarna körs på i rätt ordning. Det är speciellt viktigt när vi har tung last och maximalt antal vagnar, förklarar styrmannen David Ulander.

Surras med kättingar

På en kontrollpanel på lastdäck följer besättningen exakt hur båten lutar. När vagnarna körts in sätts de fast med hjälp av stora, gula stålskruvar, så kallade ”jackar”. Vid hårdare väder surras vagnarna fast med stora kättingar. Ingen vill att 60 ton stål ska börja röra på sig ute på havet. Faktum är annars att färjan går bättre i sjön med tyngre last, än med lätt last.

– Våra kunder är företag som ska transportera större volymer mellan Sverige och Finland. Vi hjälper dem att sy ihop hela transportlösningen från dörr till dörr. Vi tillhandahåller vagnar och sköter kontakterna med Green Cargo som kör själva tågen. Samtliga vagnar körs sedan till Hallsberg där alla vagnar som ska med Sea Rail till Finland sätts ihop i det så kallade ”båttåget”, säger Peter Knopf, marknadschef på Sea Rail.

Snabb omaxling

En av Sea Rails största fördelar är att de kan erbjuda sina kunder minimal omlastning. Det mesta godset körs på samma tågvagn hela vägen. Det som lastas på i exempelvis Malmö lastas inte av förrän i slutdestinationen Nokia i Finland. Eftersom spårvidden är annorlunda i Finland har Sea Rail utvecklat en alldeles egen lösning.

– I Åbo har vi en unik omaxlingsstation i hamnen som innebär att vi inte behöver röra godset. Vagnarna lyfts helt enkelt upp och hjulen eller hela boggiedelen byts ut för att passa de finska spåren. Det tar tio minuter för två vagnar att axla om. Sedan rullar vagnarna ut till nya lok som tar dem vidare till slutdestinationen.

Sea Rail hanterar cirka 10 000 vagnar på sammanlagt 500 000 ton om året. Företaget transporterar främst så kallade lågvärdiga produkter och den största delen består av stål och produkter från skogsindustrin. Kunderna är till största delen svenska eller finska företag. Marknaderna i Danmark och Norge har däremot krympt avsevärt de senaste åren. Orsaken till detta är att allt färre orter trafikeras med godståg.

– Järnvägens utveckling oroar oss. I Danmark och Norge har man under de senaste åren koncentrerat godstrafiken till några få stora orter. Flera av våra kunder som finns i mindre orter har helt enkelt inte järnvägen som ett alternativ längre. Vi ser en liknande trend i Sverige. Om den negativa utvecklingen fortsätter innebär det dödsstöten för godstrafiken på järnväg och ett stort minus för miljön, eftersom alternativet blir lastbil.

Porten mot öst

Sea Rail ser däremot utvecklingsmöjligheter på andra marknader, främst Ryssland och Fjärran Östern, men också Mellan- och

Sydeuropa har stor potential. Söderut i Europa har Sea Rail två stora ”linjer”, en från Italien och en från Tyskland. Det handlar till stor del om vitvaror som transporteras till Finland.

– Vi hoppas väldigt mycket på Ryssland. Den marknaden växer och järnvägen har stora fördelar. Den är väl utbyggd och säker. Många lastbilschaufförer vägrar i dag att köra i Ryssland och andra delar av den forna Sovjetrepubliken. Vi blickar just nu mot Transibiriska järnvägen och länder som Kina och Japan. Här fungerar vi som en port mot öster för den Skandinaviska industrin, förklarar Peter Knopf.

Sea Rail har kört några provleveranser åt skandinaviska företag, men än så länge är det hemligt vilka företag det handlar om och vilken omfattning det är frågan om. Det gods som ska köras vidare in i Ryssland lastas redan i Åbo om på ryska vagnar. Detta eftersom de har ett helt annat kopplingssystem.

– Det tar ungefär tre veckor för oss att transportera gods med järnväg till Fjärran östern. För båt tar motsvarande sträcka ungefär den dubbla tiden. Vi ser en enorm potential här.

Gnisslet är öronbedövande när de 90 ton tunga vagnarna med stål backas in i Sky Wind. Den stora färjan lutar svagt åt styrbord och styrmannen David Ulander fördelar vant vattnet i barlasttankarna så att skeppet ligger plant igen. Vagnarna backas fram och tillbaka och fördelas jämt på det stora lastdäcket. Efter en och en halv timme i hamn vänder färjan mot Finland igen.

TEXT: ANNA ENGEBÖ
FOTO: NILS BERGENDAL

Planer på ny storhamn i Nynäshamn

Det finns långtgående planer på att flytta containerterminalen Stockholms Hamn till Norvikudden i Nynäshamn. Det skulle innebära att mycket gods och containertrafiken flyttas ifrån Stockholm. Men Sea Rail och tågtrafiken kommer att finnas kvar i Värtahamnen. Det föreslår Björn Neckman, utvecklingschef på Stockholms Hamn.

– Färjorna som kombinerar passagerare och godstrafik kommer att vara kvar i Stockholm. Så för Sea Rails del ser jag inte att det blir någon skillnad, säger Björn Neckman.

Beskedet är självklart glädjande för Sea Rail som motsätter sig en flytt.

– Att flytta vår verksamhet till Nynäshamn skulle vara samma sak som att lägga ned Sea Rail. Båtarna hinner inte fram och tillbaka på 24 timmar, vilket innebär att vår marknad praktiskt taget skulle försvinna, säger Peter Knopf, marknadschef på Sea Rail.

Bakgrunden till flytten är att Stockholms Stad har gett ett uppdrag till Stockholms Hamn att säkerställa varuförsörjningen i regionen och därmed bygga ett hållbart system för invånare och näringsliv. För att möta den starka tillväxten i Östersjöregionen blir fartygen allt större och mer djupgående varför utredningen föreslår att containertrafiken istället ska flytta till Norvikudden i Nynäshamn.

– Nynäshamn ligger mitt i Sveriges största konsumtionsområde. Dessutom håller man nu på att bygga ut väg 73 och uppgradering av Nynäsbanan är på gång. Naturligtvis känns dubbelspår på hela sträckan angeläget för att undvika onödiga driftsstörningar och flaskhalsar. Hamnen kommer att byggas etappvis och vi räknar med att de första kajplatserna tas i drift år 2010, säger Björn Neckman.

Banverket har nyligen investerat i Värtabanan, där tågen till Värtahamnen går, och ser den som en viktig länk i järnvägssystemet. Vilket innebär att det även i framtiden kommer att finnas tre spår över norra stationsområdet som gör att tågen kan köra med oförändrad kapacitet.

Detaljplanering och tillståndsprövningar för Norvikudden beräknas vara klara sommaren 2007. Stockholms kommunfullmäktige fattar sitt slutgiltiga beslut i frågan då prövningar och övriga kommersiella avtal är klara.



Annorlunda spårvidd i Finland

Spårvidden i Finland är 89 millimeter bredare än i Sverige och stora delar av övriga Europa. Finland har samma spårvidd som den stora grannen i öster, Ryssland. Orsaken till att Ryssland har annorlunda spårvidd är oklar, men den vanligaste förklaringen är att det är av säkerhetspolitiska skäl. En invaderande makt ska inte kunna köra sina tåg rakt in i Ryssland. En annan lite roligare förklaring är att tsaren skickade en av sina män att mäta spåren i Europa när man skulle bygga sin järnväg och att han mätte fel. Han mätte yttermåtten istället för innermåtten, det skiljer nämligen precis 89 millimeter.







Ny järnvägspolitik i Norge

Norges regering har utlovat tio extra miljarder till investeringar i järnvägen under perioden 2006-2015.

– Järnvägen behöver ett lyft, säger stortingsledamoten Heidi Sörensen till Jernbanemagasinet.

Det betyder bland annat att avvecklingen av Jernbaneverket Drift, motsvarigheten till Banverket Produktion, avbryts. Den tidigare, borgerliga regeringen beslutade om en total konkurrensutsättning av drift och underhåll i Norge. En avveckling som påbörjades förra året men som nu stoppas. Jernbaneverket får behålla en produktionsverksamhet på dagens nivå.

Svenska snabbtåg

Snabbtåget X2000, som får köras i 200 kilometer i timmen, har varit i drift sedan början av 1990-talet. Nu utvecklas nya generationens snabbtåg, som ska kunna köras i 250 kilometer i timmen. Med en färd som håller mer än dubbla tillåtna hastighet för biltrafiken blir snabbtågen ett hållbart och effektivt sätt att resa. Projektet kallas för Gröna tåget och de nya snabbtågen ska driftsättas inom fem år.

Redan i sommar finns planer på att testa ett modifierat Regina-tåg. Testerna sker i samarbete mellan tågtillverkaren Bombardier och Tågkompaniet.

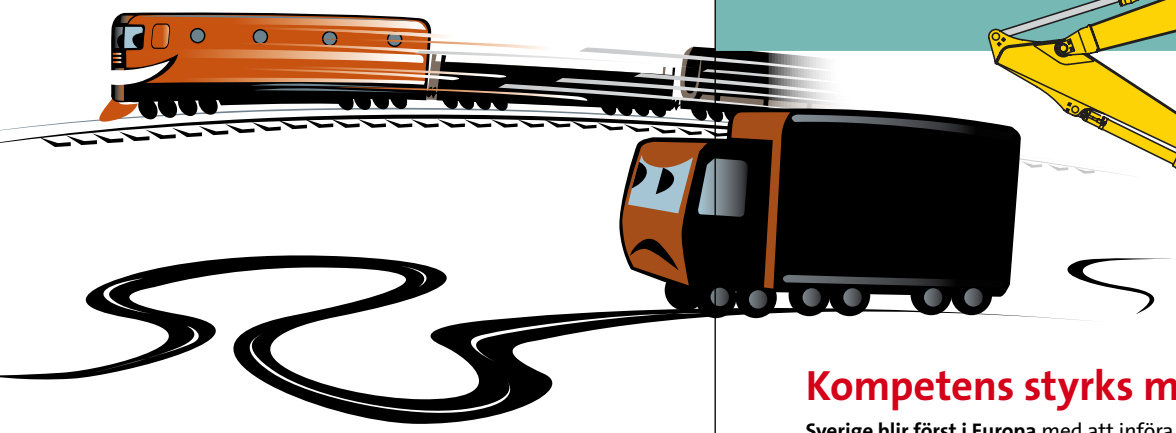
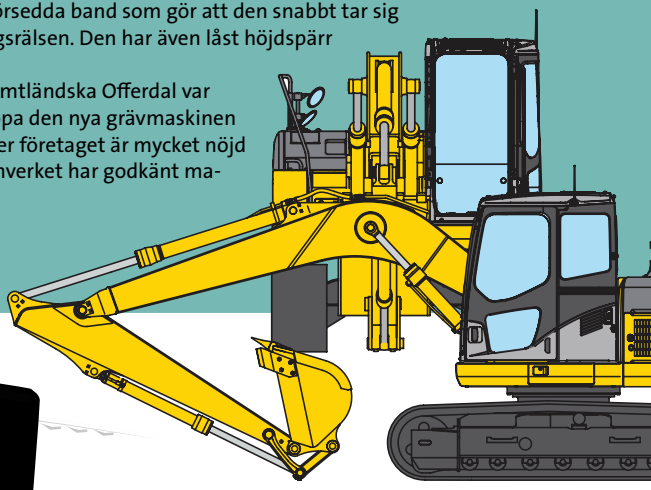


ILLUSTRATION: PETTER LÖNEGÅRD

Flexibel grävmaskin på räls

Komatsu PC 138, så heter den första grävmaskinen som kan användas till arbeten både på räls och till vanligt markarbete. Maskinen har stålhjulsunderrede och gummiförsedda band som gör att den snabbt tar sig upp och ner från järnvägsrälsen. Den har även låst höjdspärr och extra lyktor.

Mark Entreprenad i jämtländska Offerdal var först i landet med att köpa den nya grävmaskinen och Ulf Olsson som driver företaget är mycket nöjd med sin investering. Banverket har godkänt maskinen för spårarbete.



Kompetens styrks med ”körkort”

Sverige blir först i Europa med att införa en personcertifiering som tydligt redovisar vilken kompetens varje enskild medarbetare vid järnvägen har. Den avreglerade järnvägsmarknaden behöver gemensamma behörighetskrav för personalen och kravet på ”körkort” ingår i EU:s tredje järnvägspaket. Certifieringen bevisar att personen har rätt kunskaper för att utföra sitt arbete på och vid spåret.

Från och med februari 2006 kan anställda ansöka om ett sådant körkort hos Järnvägarnas funktion för personcertifiering, JP.

FOTO: KASPER DUDZIK



Nytt på webben

ERA, European Railway Agency, med säte i Frankrike har fått en egen webbplats. På www.era.eu.int presenterar Europeiska järnvägsbyrån sin verksamhet, som bland annat rör driftsfrågor och säkerhetsarbete över landsgränserna. Allt för att skapa ett europeiskt, integrerat järnvägssystem.

Surfa på affärsresan

Nya möjligheter öppnar sig för affärsresenären på SJ:s X2000-tåg. När vintern är över ska det vara möjligt att koppla upp sig trådlöst på internet på samtliga X2000-tåg. Det som krävs av resenären för att kunna surfa i 200 kilometer i timmen är att ha en dator som är förberedd för en trådlös uppkoppling mot nätet.

LÄS MER PÅ: WWW.SJ.SE

Ett samarbetsavtal mellan Green Cargo och Deutsche Bahn är i hamn. Det långsiktiga samarbetet pågår sedan i höstas på flera olika plan. Målet är ett samordnat och mer effektivt resursutnyttjande. Högst på dagordningen står att optimera utnyttjandet av godsvagnar.

Svensk-tysk union vässa

– Vi samarbetar på alla plan, från övergripande strategi ner till tågnumrering, säger Anders Segerfelt, Green Cargos samarbetssamordnare.

Samarbetsavtalet vilar på två ben, ett kommersiellt och ett för produktion och planering.

– Det arbete som ligger framför oss är mycket stort och långsiktigt. Men en av våra absolut viktigaste uppgifter blir att optimera utnyttjandet av godsvagnar. Det går alldeles för många tomma vagnar med tågen idag, och det gäller både nord-sydlig och syd-nordlig riktning mellan Sverige och Tyskland.

Problemet är komplext:

– I Sverige har järnvägens andel av godstransporterna nu minskat från 24 till 22 procent. Men ute i Europa har den rasat från 15 till 7 procent. Resultatet är de trafikinfarkter som råder på de europeiska vägarna, särskilt i Tyskland.

– Samtidigt vet vi att företagen vill köpa järnvägstransporter. Men kvaliteten är för dålig och priserna för höga. Ett av skälen till de höga priserna är att vi tar betalt för att dra tillbaka den tomma vagnen.

EU på samma väg

Även EU-kommissionen har uppmärksammat det faktum att många vagnar går tomma – och att kostnaden för dessa drabbar transportköparna. Resultatet blir ett nytt direktiv, RIV, som träder i kraft den 1 januari 2007.

– RIV är det regelverk som styr hur järnvägsföretagen tar betalt av varandra. Enkelt uttryckt är det så att när man passerar en gräns så startar ett beräkningssystem – och det systemet har hittills inte varit tillräckligt fokuserat på att ta återlast. Men nu pekar EU-kommissionen med hela handen, säger Anders Segerfelt.

För Green Cargo och Deutsche Bahn gäller nu att skapa en samplanering för lok och vagnar, att sälja transporter i fler av de tomma vagnarna och att hitta ett gemensamt system för att mer exakt kunna tala om för kunderna när vagnen kommer fram till destinationen.

– Det sistnämnda är någonting som verkligen behövs, säger Anders Segerfelt. Låt säga att en kund köper en transport av oss från Borlänge till Duisburg. Vi berättar för dem exakt när vagnen lämnar Sverige – men ankomsttiden till Duisburg kan vi inte ange med mindre felmarginal än 48 timmar. Det beror på att svenska och tyska bokningssystem inte kommunicerar med varandra.

Dansk draghjälp

Med på banan finns även Railion Danmark. De har en nyckelroll i godsjärnvägen mellan Sverige och Europa i och med att de dels drar tågen genom Danmark, dels att de tack vara sina EU-lok, anpassade för gränsöverskridande trafik, kan köra in i Sverige och hämta tågen, till exempel på Malmö godsbangård.

Samarbetsavtalet skrevs under i oktober och både på den tyska och svenska sidan pågår nu dels ett intensivt internt arbete med att skapa arbetsgrupper, dels informationsmöten företagen emellan.

– Det finns väldigt många bra idéer på bägge håll, idéer som vi kan ta över från varandra. Frånsett det rent tekniska eller strategiska kommer vi att ha stor nytta av det rent personliga erfarenhetsutbytet. Vi lär känna varandra och då blir det så mycket lättare att ta tag i problemen vid roten, säger Anders Segerfelt.

Han beskriver samarbetsformerna som mycket strukturerade.

Fyra specifika projekt har definierats: Commercial, Planning, Wagon och Track & Trace. Dessa fyra förväntas med tiden brytas ned i ännu fler underprojekt.

Tydlig hierarki

– Det finns en väldigt tydlig hierarki. Jag är ansvarig för samordningen med tyskarna och har en tysk motsvarighet. Vi båda ska veta allt om vad som pågår i alla projekten. Ovanför oss finns ett management board bestående av de högsta företagsledningarna från båda företagen. När respektive företagsledning bevakar och följer upp blir det press i alla led, och det borgar för att vi kommer framåt.

Samarbetsgrupperna har många frågor att brottas med och en lång väg att gå. Järnvägens utveckling och förmåga att konkurrera har under många år försämrats av respektive lands revirhävdande och bevarande av egna spårbredder, signalsystem med mera. Samtidigt har internationella transporter på väg och till sjöss kommit mycket längre i anpassning till kundernas krav och behov. Utgångsläget är alltså tufft. Anders Segerfelt:

– Samarbetsavtalet ger på sikt en grogrund för att dramatiskt öka järnvägens konkurrenskraft. Marknaden finns där och vill använda sig av järnväg – nu ska vi arbeta tillsammans för att bli ett bättre alternativ än sjö och gummihjul!

TEXT: JÖRGEN OLSSON
ILLUSTRATION: PETTER LÖNEGÅRD

r vapnen


Moss
Sande
Larvik
Strömstad
Heslandsvatn
Kil
Karlstad
Sarpsborg
Halden
Kornsjö
Örebro
Eskilstuna
Hallsberg
Motala
Nyköping
Norrköping
Linköping
Trollhättan
Falköping
Vättern
Jönköping
Borås
Nässjö
Varberg
Halmstad
Alvesta
Kristianstad
Kobenhavn
Malmö
Simrishamn
Trelleborg
Denmark
Esbjerg
Skive
Struer
Odense
Westerland
Tønder
Tinglev
Flensburg
Schleswig
Rødby
Kiel
Puttgarden
Rendsburg
Warnemünde
Lübeck
Travemünde
Rostock
Saßnitz
Binz
Stralsund
Hamburg
Schwerin
Ludwigslust
Neubrandenburg
Neustrelitz
Uelzen
Wittenberge
Celle
Angermünde
Stendal
Leer
Osnabrück

Godstransporterna ökar – vilken utmaning!

2005 var ett mycket positivt år för godstransporterna i landet. Industrins behov av transporter ökar, men samtidigt uppstår konkurrens på banorna när godstransporter ska samsas med persontrafik. Med våra många enkelspår är detta ett dilemma. Hur ska man prioritera? Vad är viktigast?

Samspelet mellan alla aktörer i branschen är viktigt. Järnvägsföretagen vill få till stånd snabba förbättringsåtgärder, vilket är förklarligt med de intressen man har i affärens lönsamhet. De insatser industrin efterfrågar är något mer långsiktiga. Industrin kan byta transportföretag men kanske behålla transportlösningen.

När en järnvägsanläggning behöver byggas om har vi en lång planeringsprocess. Många beslut och överväganden ska göras. Allas intressen ska tas till vara. Det är bra i vårt demokratiska samhälle, men kan uppfattas som byråkratiskt och omständligt för den som har behov av snabba förbättringar.

Vi måste arbeta för att korta ner den omfattande planeringsprocessen då samhället förändras så snabbt. Om inte planeringsprocessen för järnvägsombyggnader följer samhällets förändringstakt i övrigt kommer vi att hamna på efterkälken mot industrin i konkurrerande länder.

En förändring av planeringsprocessen kommer att ta lång tid. Vi behöver parallellt arbeta med andra lösningar. En möjlighet är att arbeta med lösningar där vi kan transportera mer gods på varje tåg. Då blir det färre tåg på banan.

Ståltransporterna från SSAB i Luleå till Borlänge är ett bra exempel. Där arbetar alla intressenter – SSAB, Green Cargo och Banverket – tillsammans för att kunna lasta mer på tågen och därmed kunna köra färre tåg.

Ombyggnader görs i befintlig järnvägssträckning och resultatet har blivit att banan kan belastas med högre axellaster och tyngre tåg. Banverket har förstärkt banvallar och sett till att strömförsörjningen till tågen blivit tillräcklig.

Lyckas vi med detta koncept kan resultatet leda till färre tåg på järnvägen. Med samarbete klarar vi att hitta andra lösningar än att bygga nya anläggningar. Vi kan snabbare komma till önskat resultat.



Anders Strandberg
Regionchef Banverket
Mellersta banregionen

Efterfrågan på järnvägskonsulter

Banverkets framtidsplan kräver sina män och kvinnor. Därför satsar Banverket Projektering nu på ett utvecklingsprogram som ska skola 20 nyutexaminerade ingenjörer till järnvägskonsulter. Det 18 månader långa programmet – med start våren 2006 – är en teknisk utbildning, men undervisningen kommer även att fokusera på ekonomi, värderingar, konsultrollen, järnvägs- samt uppdragsprocess, IT-verktyg och marknadsföring.

Genom ett väl genomtänkt utvecklingsprogram hoppas Banverket Projektering snabbt kunna rekrytera, utbilda och ge de nya konsulterna uppdrag i den egna verksamheten. Och på så sätt säkerställa att kontoren har kompetenta konsulter när framtidsplanens projekt kallar.

Ny godsbangård i Umeå

Godsbangården i Umeå flyttas ut från centralorten för att komma närmare godskunder och trafikstråk. En ny godsbangård byggs i höjd med Västerbottens-Kurirens tidningshus på Västerslätt. Den nya godsbangården ska möta den ökade trafikeringen som Botniabanan medför och den nya, moderna anläggningen kommer att få kapacitet för alla typer av godshantering.

Satsningen innebär även att sju kilometer nytt spår kommer att byggas och Volvo Lastvagnars nya lastterminal kommer ligga i anslutning till den planerade godsbangården.

När godshanteringen flyttas blir det endast tre spår kvar på Umeå C. Den nya godsbangården planeras bli färdig för drift 2010.

Fyra spår i Stockholm

Gamla Årstabron har öppnat för tågtrafik efter en omfattande renovering. Med fyra spår över Årstaviken blir nu tågtrafiken till och från Stockholm C mindre känslig för störningar. Nya Årstabron invigdes i somras och ungefär samtidigt stängde den gamla bron för trafik. Det innebär att 24 tåg per timme och riktning kan passera i rusningstid. Normalt kommer norrgående trafik att köra över den nya bron och södergående över den gamla.

Nästa steg är att förbättra den södra infarten till Stockholm C. Arbetet beräknas vara klart våren 2007. Då kan 28 tåg passera.



FOTO: THOMAS JOHANSSON

Arktiskt testcenter i Gällivare

Gällivare kan bli centrum för arktiska tester av järnvägskomponenter. En förstudie visar att orten har goda grundförutsättningar för att kunna köra fullskaleprov i naturligt vinterklimat. Bo Carnudd från Banverket Norra banregionen har varit på studiebesök vid liknande anläggningar i Tyskland. Han är imponerad av de tyska inrättningarna, men konstaterar att ingen av dem kan erbjuda samma förhållanden som Gällivare:

– Ingen av dessa anläggningar kan erbjuda samma förhållanden som vi, det vill säga ett fullskaleprov i naturligt vinterklimat med all vad det innebär i form av snödrev, kyla, oplogade spår, nerisade kontaktledningar, säger Bo Carnudd.

Tyngre stråltåg ger plats på banan

Vid årsskiftet började den så kallade norra stålpendeln rulla reguljärt med tyngre tåg. Banverket har, i dialog med SSAB Tunnplåt och Green Cargo, rustat sträckan Luleå-Borlänge för att klara 25 tons axellast per vagn och tillåta tyngre tågsätt. Det betyder att stråltågen kan köra 3 200 bruttoton mot tidigare 2 400 per tåg. På sikt kan man minska antalet stråltåg och därmed frigöra kapacitet på banan.

Peab och Aarsleff bygger i Falkenberg

I arbetet med att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår genom Falkenberg har ytterligare tre etapper på den 13 kilometer långa sträckan Torebo-Heberg upphandlats. Entreprenaderna gick till Peab och Aarsleff, som är engagerade i redan påbörjade etapper. Hela projektet är beräknat till 1,2 miljarder kronor och innefattar broar, bergtunnlar, markarbeten och ett stationsområde.

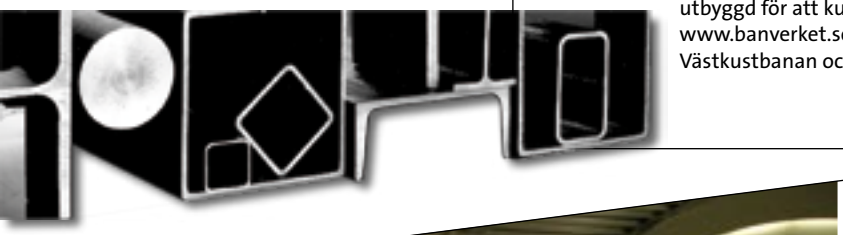
80 procent av Västkustbanan är nu utbyggd för att kunna öka kapaciteten. På www.banverket.se står mer att läsa om Västkustbanan och det aktuella projektet.

Bilfinger Berger bygger rekordbro

Någon gång runt sommaren beräknas startskottet gå för bygget av Botniabanans bro över Umeälven. Bilfinger Berger AG bygger betongbron som blir Norrlands längsta bro och Sveriges näst längsta järnvägsbro.

I upphandlingen ingår även en landbro och kontraktet är värt 348 miljoner kronor. Totalt ingår cirka 130 större entreprenader i Projekt Botniabanan och detta är den tredje internationella upphandlingen.

Källa: Nordisk Infrastruktur





Ny utställning förklarar tunneln genom Hallandsås

En ny borr är på plats och tunneln genom Hallandsås ska slutföras. Men många är fortfarande omedvetna om motiven bakom beslutet. Nu har en ny utställning öppnat som ska ge svaren. Utställningen sätter fokus på hur tunneln blir en del av en större helhet, när hela Västkustbanan utrustats med dubbelspår.

– De flesta tror att det handlar om några minuters tidsvinst. Vi vill berätta om de verkliga motiven, om att flaskhalsen Hallandsås måste bort för att tåget och miljön ska kunna bli vinnare i framtiden, säger Johan Persson, Banverkets informationschef för projekt Hallandsås.

Rörliga bilder, ljud och modeller varvat med spännande arkitektur ska locka besökarna att lära sig mer om den stora järnvägssatsningen.

”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, Ann Holm, Jonas Bengtsson, Bo Carnudd, Ingrid Jarnryd, Susanne Åslund, Maria Delombre, 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 Media AB, Lund. **Tryck och repro:** Trydells, Laholm.
Du som vill beställa fler exemplar av Godset eller göra en adressändring: godset@banverket.se ISSN: 16530888

B SVERIGE PORTO BETALT BANVERKET
Avsändare: Banverket, Box 366, 201 23 Malmö.

Sista grindvakten på första järnvägen

Det här är Lilly Skeppner. När hon sades upp i slutet av 1970-talet innebar det att Sveriges sista grindvakt lämnade sin post.

I nära 30 år hade Lilly som uppgift att för hand stänga och öppna bommarna vid en vägkorsning utanför Hjulsjö i Nora bergslag. Korsningen hon ansvarade för låg på det som var Sveriges första normalspåriga järnväg för allmän trafik – och därmed ett naturligt centrum för järnvägens 150-årsjubileum.

– När rälsbussen mellan Nora och Bredsjö dragits in var det bara godstågen kvar. Men under många av de där åren kom det två till fyra tåg om dagen, sju dagar i veckan, berättar Lilly Skeppner.

Lilly har hunnit bli 79 år. Det är inte med någon överdriven förtjusning hon drar sig till minnes alla de där åren som grindvakt.

– Det var ju ingenting märkvärdigt med det. De ringde från stationen i Grängen och sa att tåget var på väg. Då gav jag mig ut och stängde bommarna. Det var armkraft som gällde. Men de var inte tunga alls.

Självskriven syssla

– Vi bodde vid korsningen och min man jobbade också för järnvägen, som banskötare. Han la nya syllar, såg till att alla spikar satt som de skulle, höll banan fri och såg till så att det inte blev solkurvor på sommaren. Det var naturligt att jag tog hand om bommarna.

Hade Lilly velat resa bort hade hon fått ordna med vikarie.

– Men det blev aldrig aktuellt. Jag höll mig hemma hela tiden.

Jobbet som grindvakt var ingen heltidstjänst. Lilly Skeppner hade ytterligare två jobb, som syslöjdslärare och städare på ortens skola.

– När jag började som grindvakt hade jag under 50 kronor i månaden. Mot slutet blev det bättre, men något välavlönat jobb var det aldrig.

Ingen saknad

Hon minns den dag uppdraget var över.

– Det var ju en stor översvämning, vårfloden, som tog banvallen och sedan lade de ner sträckan.

Titeln ”Sveriges sista grindvakt” uppbär Lilly Skeppner med ro.

– De säger att jag var den sista. Det är inget jag bryr mig om, och jag saknar inte det jobbet. Men de sista åren blev jag fotograferad av väldigt många privatpersoner som passerade – de tyckte väl att det var något speciellt att där stod någon och stängde och öppnade i korsningen.

Men visst finns där stolthet också. Grindvakternas jobb var viktigt och ansvarsfullt. Att hamna framför tåget hade lika ödesdigra konsekvenser då som nu.

– Men under mina år skedde inte en enda olycka!

TEXT: JÖRGEN OLSSON
FOTO: THOMAS FAHLANDER

