godset

En tidning från Banverket om gods och affärer #2/2006



Trafikutskottets

okrönta rallydrottning

Många måsten när maten väljer väg

Kombipendlar – nyckeln till kundens hjärta

Lång vägs färd mot Fehmarn Bält-bron



Jubilar med växtvärk

Trafikvolymen på järnväg fortsätter att öka. Under årets första fyra månader ökade godstrafiken med 4,4 procent och under april ökade också punktligheten betydligt.

Denna positiva utveckling innebär samtidigt att järnvägssystemet, speciellt i storstadsregionerna, utsätts för stora ansträngningar. Men vi måste klara våra åtaganden och möta det förtroende som järnvägens kunder visar. Signalerna från järnvägsföretag och transportköpare till Banverket är tydliga: punktlighet och kvalitet, ett ökat kundfokus och en fortsatt utveckling av järnvägssystemet måste få högsta prioritet.

För att motsvara förväntningarna har Banverket nyligen påbörjat en översyn av struktur och verksamhet. Målet är en bättre ledning och styrning, och ökad effektivitet.

Effektiviteten handlar om att leverera en säker och punktlig daglig trafik. Den handlar också om att bygga ut infrastrukturen för kommande behov på ett samhällsekonomiskt ansvarsfullt sätt.

Jag ser att Banverket huvudsakligen har tre roller, som var och en kräver ett sammanhållet ansvar: en roll som expert, en som leverantör av tågtrafik och en roll som järnvägsbyggare. Med utgångspunkt från detta kommer Banverket i framtiden att, förutom ett huvudkontor och dagens resultatenheter, ha två divisioner. Den ena divisionen kommer att arbeta med hela ansvaret för leveransen av tågtrafiken. Den andra kommer att ha ansvaret för att på ett samlat sätt genomföra investeringar.

Tiden går och när du läser detta ska vi ha lagt en av de absoluta höjdpunkterna i firandet av järnvägens jubileum bakom oss. I början av juni firas 150-årsdagen av den officiella trafikstarten för svensk järnväg i Nora, med Kung Carl XVI Gustaf i kungavagnen.

Under hela året sker en mängd aktiviteter runt om i landet för att uppmärksamma järnvägens jubileum. Jag hoppas att du har tillfälle att vara med vid något av evenemangen och uppleva att det är långt ifrån någon skröplig gamling som firas. Det är en pigg 150-åring med klart ungdomliga drag och en släng av växtvärk!

Per-Olof Granbom / Generaldirektör

BANVERKET



2/06

PÅ OMSLAGET
Elizabeth Nyström, andra vice ordförande i Trafikutskottet.

S.3 MATMÄSTER MOT NYA MÅL
Att förse svenskarna med mat på bordet är rena logistiken. Följ med till Procordia Food.

S.6 RÖSTER OM PROPPEN
Leveranstiden blev lång, men så kom den till slut – proppen. Läs omvärldens ris och ros till den trafikpolitiska propositionen.

S.7 NYTT OM GODS OCH AFFÄRER

S.8 TRAFIKPOLITISK SEGERVITTRING
Möt Elizabeth Nyström, alliansens starka kvinna i riksdagens trafikutskott. Hon är inte vår nästa infrastrukturminister, men tror på maktskifte och en ny transportpolitik.

S.11 JÄRNVÄGEN 150 ÅR
Med jubileumsåret på högvarv frågar sig Godset: Hur ser morgondagens godståg ut, och går kanske framtidens lastbil på järnväg?

S.15 NYTT OM GODS OCH AFFÄRER

S.16 KOMBINERAD PENDELTRAFIK
Kombitrafik med tåget i centrum – så ser det ut när CargoNet utvecklar sig. Pendlar som pilar efter fast tidtabell ska locka kunder.

S.19 TÄTT MED TÅG
Eskilstuna präglas av en allt intensivare godstrafik på järnväg. Det möter kommunen genom att bygga ut Folkesta kombiterminal.



S.20 FEHMARN I FOKUS
I höst väntas beslutet som ska leda till ett förverkligande av Fehmarn Bält-bron.

S.22 KRÖNIKAN

S.23 NYTT FRÅN BANVERKET

S.24 FULL FART – PÅ FILM
Det första tåget på film satte skräck i åskådarna. Sällan hade man upplevt ett sådant monster, skenandes i full karriär!

Lager på väg ut

De djupfrysta varorna vill ha minus 18 grader för att trivas på resan. De ömtåliga varorna vill transporteras varsamt och mottagarna vill ha snabba och punktliga leveranser. Mycket ska stämma när Procordia Foods produkter ger sig ut på resan till kunden.

> Järnvägstransporterna måste bli snabbare och punktligare”

Nämn Felix Tomatketchup, Risifrutti och Ekströms Blåbärssoppa, och de flesta svenskar får något igenkännande i blicken. Produkterna är klassiker i livsmedelstillverkaren Procordia Foods stall, som rymmer allt från färdigmat och mellanmålsprodukter till inlagda grönsaker och såser.

Procordia Food bygger på sju starka varumärken: Felix, Bob, Ekströms, Önos, Risifrutti, Fun Light och Grandiosa. En rad storsäljare döljer sig bakom varumärkena – bland annat Sveriges största lightdryck.

Tredjepartslager

Huvudkontoret ligger i Eslöv. Här produceras bland annat fryst potatis i olika former, liksom fryst färdigmat och soppor. 60 procent av produktionen i Vansbro lagras i skånska Eslöv, på Schenkers tredjepartslager. Ett tredjepartslager finns också i Klippan. Tredjepartslager är både ekonomiskt och smidigt, resonerar man på Procordia Food.

Anita Kasselstrand som är chef för hela Procordia Foods logistikverksamhet tar emot på huvudkontoret. Besöksreglerna är strikta – inte en glimt av vare sig potatisklyftor eller snabblagade soppor, åtminstone inte under produktion. Recept och produktionsteknik är väl bevarade företagshemligheter. Men Eslövsfabriken är mer än en produktionslinje och Anita Kasselstrand tar oss med ut på fabriksområdet – på kryss mellan lastbryggor och lager. Hon har varit i företaget i åtta år och sammanfattar hur det är att arbeta med livsmedel och logistik.

Transporter med förbehåll

– Jag tycker att livsmedel är lite roligare än många andra produkter. Men när det gäller själva transporten och logistiken är det egentligen som vilken vara som helst.

Fast det kanske inte är det helt och hållet, eller? På vår promenad berättar Anita Kasselstrand att livsmedelsjättens kunder ställer stora krav på att behöva ha så lite varor som möjligt i lager – det är en kostnadsfråga för dem. Och det är också så att det bland livsmedelsjättens alla konserver och pulverprodukter finns en hel del varor med kortare hållbarhet. Detta är faktorer som påverkar företagets transporter.

– Djupfryst fraktas inte med tåg. Det skulle ställa alldeles särskilda krav på vagnarna.

Frysbilarna är en hel industri, konstaterar Anita Kasselstrand, och kanske skulle det vara intressant med motsvarande vagnar för järnvägstrafik. En sak ser hon i alla fall som säker för att järnvägen alls ska vara ett alternativ:

– Järnvägstansporterna måste bli snabbare och punktligare. Det är upp till vår speditör vilket transportupplägg denne gör, det påverkar vi inte direkt. Men med liten lagerhållning vill våra kunder ha så täta och snabba leveranser som möjligt. Det gör att speditören oftare tvingas välja bil före tåg.

Tidigare gick en hel del kolonialvaror i kombitrafik och särskilt transporter till norra Sverige gick på järnväg. Men så krävde kunderna i Umeå att tågets ankomst skulle sammanfalla med de lokala chaufförernas arbetstider.

– Chaufförerna körde fram sina bilar klockan sju på morgonen för att börja lasta dem inför dagens leveranser. Tåget hann helt enkelt inte fram i tid.

Centraliserad lagerhållning

Täta leveranser för att hjälpa kunden till lägre lager kan låta som en dyr affär, men enligt Anita Kasselstrand uppvägs det av att lagren blivit allt mer koncentrerade – lastbilarna rullar inte till lika många platser längre. Så de flesta bilarna rullar ändå med full last.

Kunderna är grossister inom storhushåll och dagligvaruhandeln, ungefär 75 stycken över hela landet. Det handlar bland annat om Ica, Coop, Axfood, Bergendahlgruppen och Servera. Procordia Foods transporter går till dessas lager och från grossisterna går transporterna vidare ut till lokala verksamheter.

Distributörerna handlas upp regelbundet och just nu har man avtal med Schenker, DHL, DFDS och Onroad som är ett nätverk av större transportörer.

– Det ska självklart vara rent och snyggt inuti lastbilarna och vi vill att de kör på miljövänlig diesel. Och så är det ett absolut krav att frysbilarna håller minus 18 grader – vi mäter temperaturen hela tiden, både i bilar och på lager.

På väg – dygnet runt

Procordia Foods kunder kan beställa varor fram till klockan två på dagen. Varor lastas fram till nio på kvällen, för att sedan rulla på vägarna hela natten och levereras kommande morgon. Lagerhållningen är mer varierande. Att förse svenskarna med mat på bordet är – ja just det, rena rama logistiken.

Varorna får inte bli för långlivade i Procordia Foods lager, men kunderna vill inte heller ha dem för länge på sina hyllor. Vissa varor är kortlivade och måste bara byta ägare i ett högt tempo.

– Bägarna med Risifrutti måste vara ute på vägarna inom fem dagar. Lingon på burk lagerhåller vi några veckor och gurkan kan vi ha på lager i ett helt år, berättar Anita Kasselstrand.

Så rullar det på, dag efter dag, året runt. Tänkvärt när magen kräver rödbetor till pyttipannan, ketchup på korven, saft i sommarvärmen eller kanske en pizza till fotbolls-VM…

TEXT: MIA ISING
FOTO: NILS BERGENDAL

I Eslöv ligger både en av Procordia Foods produktionsanläggningar och företagets huvudkontor. Anita Kasselstand leder företagets logistikverksamhet.

– Här i Eslöv anlitar vi ett tredjepartslager, vi har bara ett litet eget lagerutrymme här på fabriken.

Procordia Food

- Ett av de ledande livsmedelsföretagen i Sverige.
- Mer än 350 års samlad erfarenhet av att utveckla, tillverka, marknadsföra och sälja livsmedel.
- Omsätter drygt tre miljarder svenska kronor.
- Närmare 1 400 anställda.
- Har sex produktionsanläggningar för frysta, kylda och koloniala produkter i Sverige: i Eslöv, Tollarp, Fågelmara, Kumla, Örebro och Vansbro.
- Ingår i den norska koncernen Orkla som har 35 000 anställda och 55 miljarder norska kronor i omsättning. Orkla Foods har 11 000 anställda och omsätter drygt 13,5 miljarder norska kronor.
- I moderkoncernens svenska verksamhet ingår även exempelvis Abba Seafood, KåKå och Göteborgs Kex.



Anita Kasselstrand har arbetat med logistik i åtta år på Procordia Food i Eslöv. Jobbet får en extra krydda genom de produkter hon har att göra med.

– Livsmedel är roligt att arbeta med.

Logistikfakta

- 35 000 leveranser till kund per år.
- 250 000 ton livsmedel transporteras per år.
- Snittvikten är fem ton per sändning.
- Lagret i Eslöv har 18 000 pallplatser, Kumla/Örebro 20 000, Klippan 11 000.
- Den centrala logistikenheten ligger i Eslöv.
- Anita Kasselstrand är chef för en elva personer stor avdelning.
- Avdelningen arbetar med allt från utredningar och upphandling till prognoser.

Ris och ros i proppens spår

I den transportpolitiska proposition, som regeringen kunde lämna till riksdagen tidigare i vår betonades att ett verkligt samspel mellan spår, väg, flyg och sjöfart, är av största vikt för Sverige. Högst på agendan står strategiska kombiterminaler och hamnar.

– Tack vare effektiva transporter är vårt avlånga land på god väg att bli rundare och kan kilas fast med övriga Europa och världen. Jag är helt övertygad om att det ger oss bättre förutsättningar för tillväxt och livskraft i framtiden.

Den målande bilden av Sverige gav infrastrukturminister Ulrica Messing i samband med att den transportpolitiska propositionen lämnades till riksdagen.

Sveriges geografiska läge och de långa avstånden inom landet ställer särskilda krav på effektiva och säkra transport- och logistiksystem, menade hon. Därför vill regeringen bland annat satsa på förenklad infrastrukturplanering samt samverkan mellan trafikslagen.

Banverket får i uppdrag att föreslå strategiska kombiterminaler, det vill säga knutpunkter där godstransporter på väg och spår kan mötas. Tanken är att Banverket även ska kunna åta sig att driva järnvägsspåren och ta större ansvar för investeringar, drift och underhåll i spåranläggningar för dessa kombiterminaler. Hamnar kan också bli aktuella som plats för kombitrafik och i samband med att kombiterminalerna pekas ut ska ett nät av strategiska hamnar utses.

Närmar sig näringslivet

Regeringen vill även samverka med näringslivet, vilket mottas positivt av bland annat Sveriges Transportindustriförbund. Bland annat föreslås ett logistikforum som ska fungera som en mötesplats mellan forskare, näringsliv, transportörer och politiska företrädare. Tanken är att man där ska hitta gemensamma lösningar och samarbeten kring effektiva transporter. Detta initiativ uppskattas av Näringslivets Transportråd som är beredda att medverka i forumet.

Ulrica Messing utlovade även ekonomiskt stöd till demonstrationsprojekt med förslag till bra lösningar för samverkan mellan trafikslagen.

Miljötänkandet ska integreras i transportpolitiken och regeringen anser att luftfart och vägtransport bör in i det europeiska handelssystemet för utsläppsrätter för koldioxid, CO_2. För såväl svenska som utländska tunga lastbilar införs kilometerskatt om det inte medför negativa konsekvenser för regioner och näringar. En analys av kilometerskatten ska presenteras under hösten 2006 med sikte på ställningstagande i riksdagen våren 2007.

TEXT: ELISABET TAPIO NEUWIRTH
FOTO: NILS BERGENDAL



Strategiska kombiterminaler och hamnar har hög prioritet i den transportpolitiska proposition som infrastrukturminister Ulrica Messing lagt på riksdagens bord.

Sagt om proppen

Lars Yngström, vd Tågåkeriet i Bergslagen:
– Rikskombiterminaler är säkert effektiva, men i vår värld är det viktigare med mindre och fler omlastningsplatser för järnväg och bil, men också sjöfart där det är möjligt. Jag hoppas att den förenklade infrastrukturplaneringen innebär att det blir enklare och billigare att bygga järnväg.

Jut Anders Olsson, ordförande i Näringslivets Transportråd:
– Vi skulle gärna ha sett en mer offensiv satsning på infrastruktur för godstransporter.

Lisa Warsén, vice ordförande i Banverkets styrelse:
– Att regeringen betonar transporternas allt starkare betydelse är positivt. Infrastrukturbyggande tar tid och ska fungera över lång tid. Samtidigt förändras omvärlden i allt snabbare takt och därmed kraven på oss – lite av tulipanaros som kräver en kompetent och stark organisation. Och det har vi! Med avvägda resurser löser vi det.

Stefan Back, förbundsdirektör i Sveriges Transportindustriförbund:
– Det är synd att regeringen när det gäller EU-arbetet inte presenterar några mål och prioriterade områden för en EU-handlingsplan.



Investeringsboom i Västernorrland

Det råder något av en investeringsboom i Västernorrland, med 21 miljarder kronor i beslutade investeringar de närmsta åren. Därtill övervägs investeringar för ytterligare drygt åtta miljarder.

– Just nu ser vi den största koncentrationen av investeringar någonsin. Nu måste vi i länet agera för att maximera avkastningen av investeringar i näringsliv och infrastruktur, säger landshövding Gerhard Larsson.

De stora järnvägsinvesteringarna, i Botniabanan och Ådalsbanan, står för drygt hälften av de 21 miljarderna. Investeringar i vägar och broar uppgår till ungefär 440 miljoner. En planerad investering är E4 syd Sundsvall, till en ungefärlig kostnad på 2 miljarder.

Inom näringslivet ses betydande investeringar i länets starka skogsindustri. I Timrå investerar SCA 1,6 miljarder kronor i ny sodapanna och turbin vid Östrands massafabrik.



Första nya elloken på 18 år

Järnvägsföretaget Hector Rail har köpt två nya ellok. Det innebär de första nya elloken i Sverige på 18 år. För tillverkaren Siemens är det ett genombrott – man har inte levererat lok till Sverige sedan 1922.

Loken är utrustade med fyra olika strömsystem för att kunna trafikera de flesta länder i Europa. De har en effekt på 6 400 kilowatt och kan dra tyngre godståg än dagens lok. När loken bromsar omvandlas energin till elektricitet som matas tillbaka till elnätet. På så sätt blir den energisnåla järnvägen ännu energisnålare.

De båda loken kommer att sättas in i Hector Rails ordinarie trafik och ersätta lok som hyrs från SJ.

Ny vd för TGOJ Trafik



Bengt Fors är ny vd för järnvägsföretaget TGOJ Trafik. Han tar över rodret från Kjell Färnström som gått vidare till Stockholmståg.

Bengt Fors har arbetat inom järnvägssektorn sedan 1981. Genom sin tid på Green Cargo har han en bred erfarenhet av godstrafik. Han har bland annat varit chef för Green Cargo Operations.

Nya framgångar för Euromaint

2005 blev underhållsföretaget Euromaints bästa år hittills. Betydelsefulla uppdrag inom järnvägen ledde till framgångarna, bland annat ett tioårigt underhållskontrakt med Arlanda express värt en kvarts miljard samt leverans av ombyggda X2000. Bidragande till rörelseresultatet på 113 miljoner kronor var också den fortsatta effektiviseringen av företagets verksamhet.

Euromaint arbetar målmedvetet för att bli ledande inom teknik och underhåll i transportsektorn. Den 1 januari i år fick Euromaint ny struktur med koncernledning och två dotterbolag: Euromaint Rail samt Euromaint Industry. Företagen har inriktning mot spårbunden trafik respektive verkstadsindustri, med Jonas Samuelson respektive Per-Olof Rengfeldt som vd. Koncernchef är Pether Wallin.

Digital koll på underhåll

Med laser och kamera kan tågunderhållet bli billigare. Det tror man åtminstone på Euromaint och SJ, skriver Ny Teknik. De båda företagen är mitt uppe i ett pilotprojekt som ska digitalisera tågunderhållet. Det första försöket gäller X2000, och i sommar börjar man bygga ett system åt SL för pendeltåget X60.

Idag tas tågen in för tillsyn och eventuella reparationer när det erfarenhetsmässigt borde vara dags för verkstadsbesök. Med det nya system som underhållsföretaget Euromaint nu prövar tillsammans med SJ är utgångspunkten att man försöker ta reda på tågens faktiska skick och bara ta in dem på verkstad när det verkligen behövs.

Laser och kamera vid spåret ska mäta och fotografera hjul och bromsbelägg och uppgifterna ska lagras digitalt i en databas. Kontrollen ska på så sätt bli lättare, underhållet mer exakt – och prislappen lägre.



ILLUSTRATION: LÖNEGÅRD & CO

Årets transportjournalist sätter kunden i fokus

Journalisten Björn Suneson på Svenska Dagbladet har fått Transportindustriförbundets utmärkelse Årets Transportjournalist 2005. Han får det för ”... en bredd i sin bevakning av logistik- och transportbranschen med koppling till kundernas behov”. ”Björn Suneson lyfter fram transportjournalistiken i en stor och bred kanal på ett nyanserat och intressant sätt” säger juryn i sin motivering.

Förutom äran har han fått ta emot diplom och 25 000 kronor.

På nya chefsstolar

Maarten de Ridder är ny chef för Deutsche Bahn General Agency för Sverige, Norge och Finland. Han efterträder Gerd Seidel som går i pension.

Jesper Hansen är ny chef för Banedanmark. Han kommer närmast från danska Statens Bilinspektion där han ledde omvandlingen till ett resultatdrivande bolag. Tidigare har han haft olika chefspositioner inom DSB.

Högertrafik

– Vi vill få Sverige att rulla, säger Elizabeth Nyström, andra vice ordförande i Trafikutskottet, som genom alliansen har lagt en motion som utlovar mer pengar till infrastruktur om de kommer till makten.

Själv ska hon ägna sig åt politik på hemmaplan efter valet och resa ut i världen.

Stockholm visar sig från sin bästa sida när Elizabeth Nyström tar emot i sitt arbetsrum i Moderaternas högkvarter i Gamla stan. I solskenet utanför äter folk glass och Elizabeth själv är på strålande humör, nyss hemkommen från ett studiebesök i England i egenskap av andra vice ordförande i Trafikutskottet. Besöket var lyckat. Hon fick tillfälle att diskutera transport- och trafikfrågor och tid att träffa sonen som arbetar där för Renault Formel 1.

Intresset för snabba bilar har sonen ärvt av sin far och mor:

– När han föddes 1971 slog jag av på farten som kartläsare i rally med engelskan Pat Moss vid min sida. Men inte i något annat avseende. Jag jobbar sju dagar i veckan och det är bara roligt, säger Elizabeth Nyström, som förutom sina uppdrag i riksdagen sköter familjeföretagets ekonomi hemma i Trollhättan på helgerna.

Vägen in i partiet och politiken har varit spikrak. 1975 när dottern föddes fick hon förfrågan om ett uppdrag i taxeringsnämnden i Trollhättan. Året därpå om hon ville arbeta politiskt med trafiksäkerhetsfrågor.

– Åh gud, tänkte jag! Jag som kör som en galning. Men det var väldigt intressant, och jag har kunnat bidra med mina erfarenheter tack vare rallyt och allt jag sett och upplevt i andra länder. Jag har inte ångrat mig en sekund.

Infrastrukturen är A och O

Idag, 30 år senare och inför stundande val, vill Elizabeth Nyström lyfta fram infrastrukturen i den politiska debatten och har genom alliansen lagt en motion, där man utlovar mer pengar till infrastruktur om de kommer till makten – och här är man ytterst enig, säger hon.

– Det finns ett mantra som ständigt återkommer inför valen: vård, skola, omsorg. Vi anser att infrastrukturen är grunden för att Sverige ska rulla och att frågan ska få större plats eftersom den rymmer hela Sverige. Det är viktigt att behålla företagen och företagsamheten i landet, om de försvinner tar de också med sig kompetensen. Vi måste verka för bra villkor.

Elizabeth Nyström anser att företagsbegreppet ”just in time” måste vara ledordet inom de svenska transportlösningarna. Företagen vill inte ligga på lager eftersom det för med sig kostnader och en del varor kan försämras under lagringstiden.

– Det är en av våra viktigaste frågor. Transporterna måste vara enkla och effektiva. Transportköpare intresserar sig för att produkten kommer fram i rätt tid, på billigast och miljömässigt bästa sätt. Det är bra med spår, men fungerar inte det får det bli med lastbil i stället, och det är bra för dem som behöver.

Strategiskt viktiga terminaler

– En annan viktig punkt är omlastningsstationer för att få ett helhetsgrepp om transporterna. Idag fraktas de dyra varorna med flyg, de frysta varorna med lastbil, annat gods som trä och papper transporteras med järnväg eller sjöfart. För att till exempel sjöfarten ska kunna utnyttjas optimalt krävs knutpunkter. Inom EU talas om hubbar, hamn- och inlandsterminaler. Det måste vi också få i Sverige.





Elizabeth Nyström

Ålder: 64
Profession: Ekonom, egen företagare i fastighetsbranschen.
I riksdagen: Kvittningsman, ordinarie ledamot för Moderaterna, andra vice ordförande i Trafikutskottet.
Bakgrund: Kartläsare åt den brittiska rallyföraren Pat Moss. Tävlade bland annat för Saab på 1960-talet. Engagerad inom Moderaterna sedan 1976.
Utbildning: ”Jag skulle egentligen ha blivit gymnastikdirektör, men pappa ville att jag skulle arbeta med ekonomi i familjeföretaget. Jag älskar siffror och så blev det.”
Bor: Hus i Trollhättan, lägenhet i Stockholm. Sonen Fredrik bor i Storbritannien och dottern Sophie i Nederländerna.
Det visste du inte om mig: Elizabeth beskriver sig själv som envis, snäll och omtänksam, hon värnar mer om andra än sig själv. ”Om det är en typiskt kvinnlig egenskap? Kanske. Men samtidigt har jag umgåtts mycket med karlar inom rallyt och i de sammanhangen måste man vara rapp i munnen. Jag väntar inte en kvart utan dräper direkt. Är väldigt rak och tycker att det är bättre att tala ut – sedan är det bra.”

På frågan om hur alliansen ska gå till väga rent praktiskt, svarar Elisabeth Nyström kort och gott:

– Hamnarna finns. Sedan måste man kommunicera själva ägandet eftersom kommunerna äger vissa och industrierna andra. Vi vill prioritera sju–åtta strategiskt belägna hamnar, som samhället förser med järnväg och väg.

– Vilka hamnar som ska prioriteras? Ja, vissa är självskrivna, det tror jag att alla förstår, liksom att staten inte kan förse alla hamnar med järnväg och väg.

Ser på omvärlden

Alla partier i regering och riksdag är rörande överens om att infrastrukturen är viktig för Sveriges framtid – och att den är kostsam.

– Vi sliter och drar i pengarna, tyvärr blir allt dyrare för varje år. Men så viktig som frågan är gäller det att prioritera mer pengar, satsa på IT, forskning och utveckling. Vi inom alliansen anslår lika mycket pengar till järnvägen som den nuvarande regeringen, och mer pengar till vägarna.

För att minska de offentliga utgifterna föreslår alliansen att metoden PPP, Public Private Partnerships – eller privata partnerskapsprojekt, introduceras i Sverige. PPP är vanligt förekommande bland annat i Storbritannien och innebär att privat kapital släpps in i den offentliga sektorn genom att entreprenörer exempelvis bygger skolor och sjukhus. Driften och underhållet upphandlas under en längre period, sedan övergår ägandet till staten.

– Vi anser att PPP skulle vara intressant i Sverige – inte bara för vårt vägnät där det faktiskt förekommer – eftersom många individer tar sitt ansvar och man får mer valuta för pengarna. Premiärminister Tony Blair är mycket för det, men hittills säger Göran Persson nej.

På tal om ministrar… Intervjuns sista fråga får Elizabeth Nyström att brista ut i skratt.

– Om jag ska bli infrastrukturminister? Nej, verkligen inte! Jag är en vanlig dödlig människa som ska jobba politiskt på hemmaplan efter valet. Det finns så många kompetenta personer för den posten, säger hon men vill inte ge några stalltips om vem som skulle kunna vara lämplig vid ett eventuellt maktskifte.

– Det vore bra med en kvinna, det har vi sett med Ulrica Messing. Infrastrukturfrågan har fått extra tyngd och man lyssnar gärna på kvinnor i de här frågorna. Många anser att det är ett manligt område, men det håller jag inte alls med om, avslutar Elizabeth Nyström.

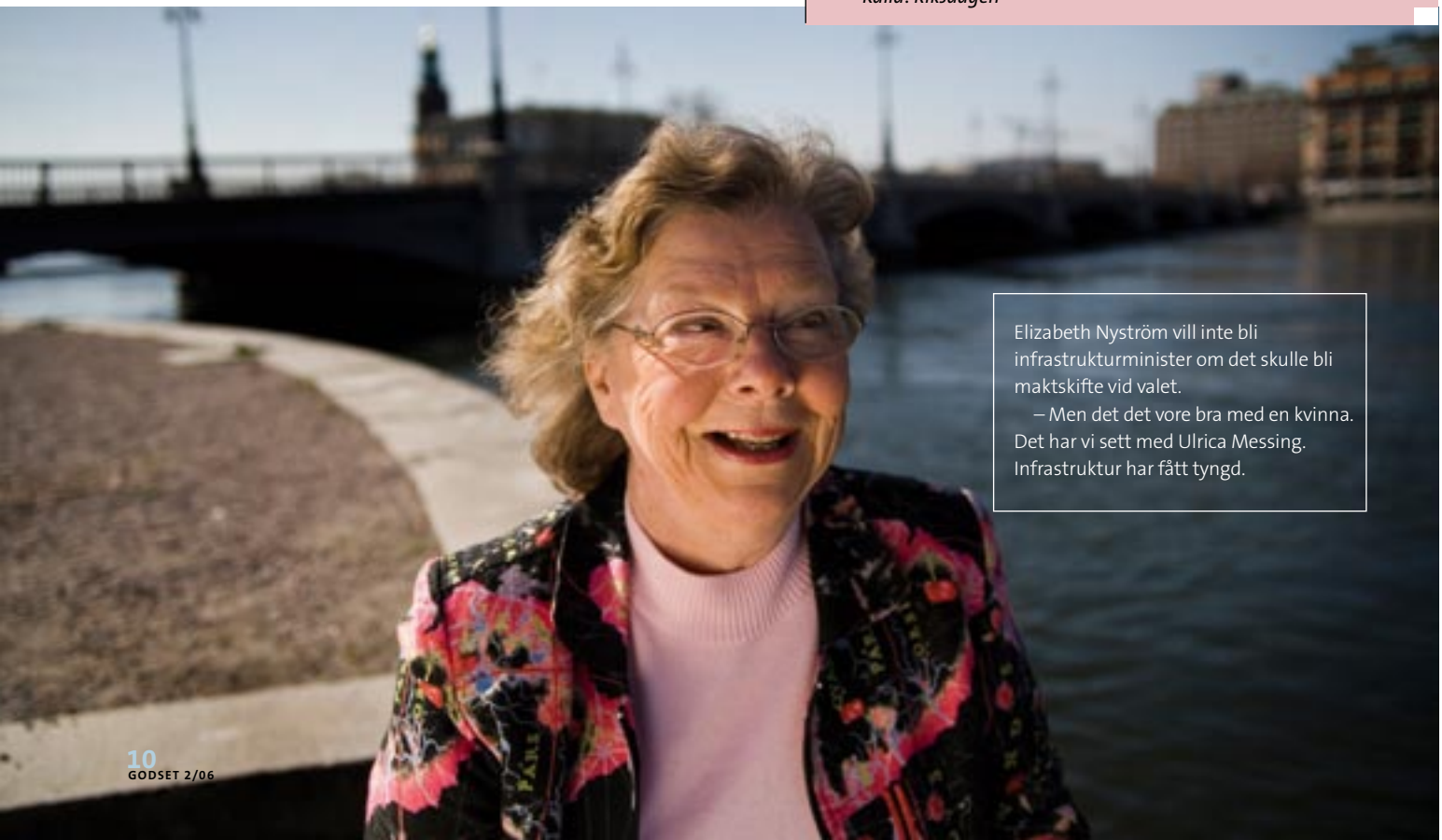
Regeringens trafikpolitiska proposition presenteras på sidan 6.

TEXT: ELISABET TAPIO NEUWIRTH
FOTO: NILS BERGENDAL

Trafikutskottet, TU

- Ett av 16 fasta utskott med olika ansvarsområden i riksdagen.
- Handlägger frågor om väg-, järnvägs-, sjö-, och luftransporter, trafiksäkerhet, post- och telekommunikationer, informationsteknik (IT) samt forskningsverksamhet inom kommunikationsområdet.
- Ordförande är Claes Roxbergh (mp), första vice ordförande Carina Moberg (s) och andra vice ordförande Elizabeth Nyström (m).
- Riksdagen utser utskotten för att bereda ärenden som kammaren hänvisar till dem. Utskottet avger ett betänkande med förslag till riksdagsbeslut och kan på eget initiativ lämna förslag till riksdagen. I uppdraget ingår att följa riksdagens beslut, granska genomförandet samt följa vad som händer inom EU.

Källa: Riksdagen



Elizabeth Nyström vill inte bli infrastrukturminister om det skulle bli maktskifte vid valet.
– Men det det vore bra med en kvinna. Det har vi sett med Ulrica Messing. Infrastruktur har fått tyngd.

Järnvägen 150 år 2006

Framtidens lastbil rullar på räls

Svenska Flexiwaggon har sålt sin första vagn och i höst inleds en ettårig testperiod. Trycket är stort; både svenska och internationella intressenter står i kö för att få vara med. Det handlar om premiär för nyutvecklad teknik för lastbilar på järnväg, ett miljövänligt transportalternativ med ekonomiska fördelar för flera inblandade.

– Vi säljer inte fler vagnar förrän vi testkört vår produkt tillsammans med vår ännu så länge hemliga premiärkund. Och vi hoppas på en riktigt kall vinter, så vi får prova den under värsta tänkbara förhållanden, säger Jan Eriksson, Flexiwaggons grundare och vd.

Att allt fler upptäcker fördelarna med att transportera gods på järnväg är ingen nyhet. Än så länge har vi inte sett några lastbilar på järnvägsvagnar i Sverige, men nu är det alltså snart dags. Företaget Flexiwaggon ligger i startgroparna och arbetar intensivt under vår och sommar med att finjustera de sista tekniska detaljerna inför höstens och vinterns testarbete.

Orden Rail Road Trucking, som möter besökaren på Flexiwaggons hemsida, sammanfattar företagets affärsidé – lastbilstrafik på järnväg.

– Som att beställa plats på en färja, beskriver Jan Eriksson själv sin produkt.

Åkaren beställer plats för sina lastbilar på önskad järnvägssträcka, lastar på och av på anvisad plats och kör sedan vidare på landsväg. Ett system som går att kombinera i det oändliga och



Koll på kalendern

Den svenska järnvägen fyller 150 år. Många vill vara med och fira jubilaren och här listar Godset en del av arrangemangen. Läs mer och håll koll på arrangemangskalendern på www.jarnvagen150ar.se för att inte missa något.

Juni // **Utställning:** järnvägsmuseet, Kristianstad.
Seminarium: Regionförstoringen på spåret, Nora.
Jubileumsinvigning: ny bangård med gammal signalteknik, Uppsala.
Utställning: Spår, Nora.

Öppet hus: Green Cargo.
Kinnekulle runt med nya och gamla fordon.
Om livet för 50 år sedan: Brösarp-St Olof.
Rallarvecka: Gävle.
Juli // **Utställning:** Lennart Nilssons foton,



– Intresset för Flexiwaggon är stort både i Sverige och internationellt, säger Jan Eriksson, Flexiwaggons grundare och vd.

Flexiwaggon

- Möjliggör för bland annat lastbilstrafik att rulla på järnväg.
- Lastas och lossas automatiskt, horisontellt och kan hanteras av en ensam chaufför.
- Korgen lastbilen står på kan öppnas i båda ändar och vridas åt både höger och vänster. Lastbilen behöver inte backas, utan körs framåt vid på- och avkörning.
- Vagnarna kommer att tas fram i två varianter, en anpassad efter svenska mått och en anpassad efter internationella normer.
- Läs mer på www.flexiwaggon.se

som Flexiwaggon hoppas ska ge ett mer flexibelt arbetssätt för åkeriföretagen. Färre trafikolyckor, färre trötta chaufförer och mindre belastning på vägnätet är några av de fördelar som lyfts fram, ur åkarens perspektiv.

Oberoende av terminal // – Flexiwaggon är helt terminaloberoende; det räcker med en bit hårdgjord markyta för att en lastbil ska kunna lastas på. Varje vagn lastas och lossas individuellt, utan att tågets andra vagnar påverkas. Lastningen och lossningen är dessutom helautomatisk, genom en knapptryckning hanterar chaufför själv hela proceduren på fem-sex minuter, förklarar Jan Eriksson.

När åkarens lastbil körts upp på en Flexiwaggon, kan åkaren själv sätta sig i en personvagn för att vila, arbeta eller umgås med kollegor.

– Flexiwaggon har ekonomiska och miljömässiga vinster för såväl åkare och transportköpare som för järnvägen. Åkarna kan utnyttja sina lastbilar maximalt och järnvägen kan öka sina transportvolymer. Dessutom går vi inte in och stör något etablerat, utan startar en helt ny typ av marknad, förklarar Jan Eriksson.

Internationellt intresse // Idén till Flexiwaggon fick Jan Eriksson redan 1994. År 2000 fanns den första prototypen färdig och företaget Flexiwaggon bildades. Sedan dess har Jan Eriksson ägnat sin tid åt att förbereda marknaden, marknadsföra sin produkt, leta finansiering och finjustera tekniken.

– Intresset är stort i Sverige, men även internationellt, på allt från regeringsnivå ner till enskilda företag. Jag har träffat representanter från Taiwan, Tyskland, Holland, Österrike, Schweiz, Kina, Ryssland och USA.

Kunden till den först sålda vagnen är hemlig, men finns i Sverige. Det är alltså här testerna kommer att ske från och med november 2006 och ett år framåt. Inte förrän därefter kommer Flexiwaggon att börja säljas till fler, i Sverige och internationellt. Jan Eriksson vill skynda långsamt och det är ingen tillfällighet att testperioden genomförs på hemmaplan.

Test i Sverige // – Jag vill ha testerna i Sverige för att kunna lära av misstagen och lätt kunna ta hem vagnarna vid behov, förklarar han.

Flexiwaggon har än så länge en liten kostym, men bygger upp en större organisation under testperioden. Dessutom samarbetar de med ett antal underleverantörer och samarbetspartners. TIK AB i Danderyd står för konstruktionsritningar medan Botnia Productions är konstruktörer. I framtiden är tanken att det helägda dotterbolaget F-Train ska äga ett antal vagnar samt sköta trafiken för lastbil och järnväg, till ett pris på 45-55 kronor per mil och lastbil.

– Jag har bra folk omkring mig och sover lugnt om natten. Det känns bra att vi har testperioden på oss att finjustera tekniken. När jag trycker på knappen och själv ser att allt fungerar, då kommer jag att känna mig nöjd, säger Jan Eriksson.

TEXT: LOTTA SOLDING







Flexiwaggon är helautomatisk och kan hanteras av en ensam chaufför genom enkla knapptryckningar. Varje vagn rymmer en lastbil och lastas och lossas horisontellt. Korgen som lastbilen står på kan öppnas i båda ändar och vridas åt både höger och vänster. Lastbilen behöver inte backas, utan körs framåt vid både på- och avkörning.

Göteborg. **Utställning och specialtrafik:** Spårväg till järnväg, Malmköping.
Augusti // **Tågdiggardagar:** Nora.
Utställning: Trädgården tur och retur, Gävle.
Firande på Stångådalsbanan.

Återinvigning av kulturjärnvägen: Jernets bana, Nora.
September // **Stora tågdagarna:** Brösarp-St Olof. **Tågfest:** Tåg 150, Gävle.
Utställning: Den goda och trygga stationsmiljön, Ockelbo.
Öppet hus: EuroMaint, Gävle.
Öppet hus: Kristianstad södra.
Seminarium: Positiv regional utveckling, Örebro.

Nya tider för godståget

Tungt och långt – och USA i täten

Framtidens godståg är högre, bredare och kan lastas betydligt tyngre än dagens. USA ligger längst fram, Sverige har en tätposition i Europa. Framtiden bjuder dock inte bara en lösning, utan flera.

– USAs godståg är tunga, långa, företagsekonomiskt lönsamma och drivs av privata företag som även äger banorna de kör på. Vagnar med högre axellaster och större lastprofil är en tydlig framtidstrend, där Sverige ligger först i Europa.

Det är Bo-Lennart Nelldal som talar om framtidens godståg, över en knackig mobilledning medan han färdas på – just det – tåg genom Sverige. Han är adjungerad professor på Järnvägsgruppen, en tvärvetenskaplig forskar- och utbildningsgrupp inom järnvägsteknik och tågtrafikplanering, vid Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm.

Inte bara kombitrafik // – Många tror att kombitrafik är framtidens melodi när det gäller godståg. Kombitrafik är bra, men kan inte ensamt lösa alla behov. Vi behöver såväl tunga stora vagnslaster för basindustrins behov som kombitrafik av vidareförädlade varor när kvalitet, tid och precision är avgörande. Och snabbgodståg för transport av post- och expressgods, säger han.

Bo-Lennart Nelldal ser alltså tre parallella spår när det gäller framtidens godstrafik: vagnslaster, kombitrafik och snabbgodståg. Nödvändiga alla tre; på olika sätt och på olika marknader.

– Nackdelen med kombitrafik är att en container har begränsade mått. Man kan lasta mer gods i en vanlig godsvagn eller lastbil, vilket i många fall gör det mer ekonomiskt att välja antingen eller, istället för att lasta i en container, förklarar Bo-Lennart Nelldal.

Så mycket som möjligt i varje vagn alltså. I USA kan man lasta två containrar ovanpå varandra, godstågen kan vara två-tre kilometer långa och väga mellan 10 0000 och 15 000 ton. Ett normalt svenskt godståg är 750 meter och väger 1 600 ton. De amerikanska tågen är utrustade med automatkoppel, vilket innebär att vagnarna kan kopplas ihop automatiskt och rangeras mer effektivt. Det gör det även möjligt att köra tyngre tåg.

Automatkoppel i Europa // – Automatkoppel borde införas i Europa på lång sikt. Det är minst lika viktigt för godstrafiken som det kommande gemensamma signalsystemet ERTMS är för persontrafiken. Snabbare rangering, mer gods på varje vagn och fler vagnar per tåg gör det billigare att transportera gods på järnväg, vilket gynnar både näringslivet och miljön, säger Bo-Lennart Nelldal.

Men det räcker inte att bara vara stor, tung och kunna lasta mycket. Högre transportkvalitet behövs också.

– Det handlar om att komma fram i tid, utan skador på godset. Och att man erbjuder kunden korta transporttider och täta avgångar.

Därför tror Bo-Lennart Nelldal att framtiden rymmer flera lösningar inom godstågtrafiken, både storskaliga och småskaliga. Och när det gäller småskaliga system och hög transportkvalitet är det Sverige, Tyskland och Japan som är föregångare.

TEXT: LOTTA SOLDING BILD: ANDERS WIRTÉN



Oktober // **Seminarium:** En hög transportkvalitet, Stockholm.

November
Utställning: Lennart Nilssons foton, Malmö C.
Seminarium: En säker trafik, Borlänge.

December
Seminarium: Sverige som en del av den europeiska järnvägen, Göteborg.
Ljusspel: Stockholm C.
Tågets dag: Lund-Malmö.

Vinn jubileumsboken!

Missa inte chansen att vinna ett eget exemplar av Banverkets magnifika jubileumsbok. Järnvägen 150 år berättar om hur järnvägen påverkat samhälle, människor och företag sedan 1856. Fem jubileumsböcker lottas ut varje månad under 2006. Gå in på www.jarnvagen150ar.se och delta i utlottningen.

Historiska resor

Res genom Sverige som det såg ut förr i tiden, eller återupplev historiska järnvägshändelser – allt genom Sveriges Televisions hemsida. Här bjuds besökaren på filmklipp ur järnvägshistorien. Följ med på allt från resor på de forna järnvägarna på Öland och Gotland till kontinentala utflykter med linjen Sassnitz-Stockholm.

Gå in på www.svt.se under Öppet arkiv och På resa i Sverige.

Ännu en 150-åring

Även den portugisiska järnvägen firar 150 år i år. Den första turen gick mellan Lissabon och Carregado. I Portugal firar man sitt järnvägsjubileum bland annat genom att välkomna allmänheten till kostnadsfria besök på landets järnvägsmuseum.

Tåg 150 – tidernas tågfest

Det blir gammalt och nytt sida vid sida i Gävle i september när Tåg 150 hyllar den jubilerande järnvägen. Tåg 150 blir en modern tågmässa där Green Cargo och andra järnvägsföretag visar järnvägens ”slutprodukt”; tåg för människor och gods, kompletterat av nostalgiska godbitar.

Programmet den 7-8 september riktar sig särskilt till järnvägsbranschens kunder, leverantörer och medarbetare och den 9-10 september till allmänheten och tågintresserade. Mässan håller öppet 9.00-17.00 varje dag.

Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle ansvarar tillsammans med järnvägsföreningarna i landet för den historiska delen av programmet. Stor möda kommer att läggas på att presentera historiska årgångståg: allt från engelskbyggda ånglok och ett handbromsat godståg till malmtåget med det klassiska Dm3-loket. Museiområdet kommer att vara en enda stor levande historisk utomhusutställning.

Läs mer på www.jarnvagen150ar.se.

Transportpolitiskt framtidsfokus

Järnvägsforum är en ideell förening som vill främja utvecklingen av järnvägstjänster som bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Med anledning av järnvägens 150-årsjubileum arrangerar man i år en rad seminarier med de transportpolitiska målen som utgångspunkt. Aktuella seminarier:

- **Positiv regional utveckling:** Om hur gods och resande måste nå varandra via logistiska transportkedjor och hur järnvägen kan bidra till regional utveckling. *Örebro, 19 september, 13.00-16.30.*
- **Sverige som del av den europeiska järnvägen:** Om järnvägen i ett EU-perspektiv, om viktiga knutpunkter för Sverige för att nå Europa med järnväg och om teknisk samordning och gemensamma regelverk. *Göteborg, 1 december, 10.00-15.00.*



Eskilstuna växlar upp med utbyggd kombiterminal

Godstrafik med tåg ökar kraftigt i Eskilstuna. Vid nybyggda Folkesta kombiterminal råder efter två år brist på godsspår och uppställningsytor. För att möta tillväxten väljer Eskilstuna kommun att bygga ut både ytor och spår.

– En utbyggnad av Folkesta kombiterminal är en viktig komponent i satsningen på att bli ett framgångsrikt logistikcentrum. Vi erbjuder både spåranslutning och möjligheter till järnvägstransporter, säger Lennart Nilsson på Utveckling och näringsliv, Eskilstuna kommun, och fortsätter:

– Förutom en ökning av transporter till Eskilstuna, där ett antal stora företag har placerat sina lager, innebär satsningen att vi allt mer utnyttjar terminalen för ökad export av bland annat trä och stål.

Folkestaterminalen stod klar för två år sedan när Hennes & Mauritz hade valt att förlägga sitt centrallager till Eskilstuna, med en tydlig önskan att kunna transportera gods via järnväg. I dagsläget säger de två transportföretagen Intercontainer Scandinavia och TX Logistik att man inom två år beräknar att minst tredubbla hanteringen av antalet containrar och trailers vid terminalen.

Fyrdubblad kapacitet

Eskilstuna kommun och Banverket samarbetar nu i en etappvis utbyggnad av terminalens kapacitet. Första etappen stod klar i maj i år. Etapp två genomförs under sommar och höst. Därefter har Folkesta två terminalspår på 500 meter och två avlastningsspår på cirka 250 meter. Terminalens kapacitet fyrdubblas därmed.

– Eskilstuna har ett bra läge; härifrån är det möjligt att göra transporter över natt inom i stort sett hela Norden och norra Europa. Det i kombination med våra lager – och omlastningsmöjligheter talar till vår fördel. Tåg är också ett positivt transportsätt ur miljösynpunkt, säger Lennart Nilsson.

Under 2007 planeras för etapp tre med fortsatt spårutbyggnad och elektrifiering av terminalspår som möjliggör fortsatt framtida expansion.

Tidigare gick godstågen först till godsbangården i Eskilstuna för att därifrån via Svealandsbanan köras till kombiterminalen. I och med utbyggnaden kan godstågen nu gå direkt till Folkesta. Därmed frigörs kapacitet både på Svealandsbanan och godsbangården. Kapaciteten på Svealandsbanan ökar med upp till tio transporter per dag på sträckan mellan Eskilstuna och Folkesta.

Framtida behov

Under våren inledde Banverket och Eskilstuna kommun en gemensam utredning om hur man på sikt bäst möter det ökade behovet av spår och terminalytor samt väntade ökningar av godstransporter på järnväg.

– Vi kommer i den utredningen även att titta på ett annat område i Kjula, vid E 20 intill kommunens flygplats, för att se om vi kan fortsätta vår expansion där motor-, järnvägs- och flygtrafik möts, berättar Lennart Nilsson.

Det politiska stödet för Folkestaterminalen är stort i Eskilstuna kommun, från samtliga politiska partier. Kommunen väntas förskottera stora delar av totalbeloppet på cirka 40 miljoner kronor, för att snabbt komma igång med byggnationen.

TEXT: LOTTA SOLDING







Hans bästa tid är nu – åtminstone när det gäller gods på järnväg.
– Det är nu vi måste visa vad vi går för, när bensinpriserna rakat i höjden, säger Pär-Åke Persson, tillförordnad vd för CargoNet.

Kombineramera

CargoNet satsar på godspendlar

Från Narvik i norr till Brindisi i söder – transportföretaget CargoNets värld växer snabbt. Den nya satsningen på kombipendlar i Skandinavien kan bli ett lyckokast och nu vill företaget frälsa öst. I sommar är det premiär för tågpendeln till Moskva.



I vårt nya system går de kombinerade transporterna i pendeltrafik”

En blick på kartan över CargoNets transportnät visar att företaget levererar gods ända ner till Brindisi, hamnstaden i italienska Apulien som också tagit emot mången tågluffare på väg till Grekland.

En internationell koncern med internationella mål – CargoNet AS har den norska statsjärnvägen NSB och det svenska logistikföretaget Green Cargo som ägare. Och siktet inställt på att utöka antalet pendlar genom Europa.

Företagets kärnverksamhet är kombinerade transporter med järnvägen i fokus, till, från och i Skandinavien. Lastbärarna kan lätt lyftas över från det ena transportmedlet till det andra och företaget har en rad samarbetspartners på kontinenten.

Kombi i pendeltrafik

I början av året sjösatte företaget systemet med kombipendlar, ett mer översiktligt och förutsägbart system för kombinerade transporter. Nu körs containrar, växelflak och trailers enligt fast tidtabell.

– Kombinerade transporter innebär att hitta de smidigaste och mest miljövänliga transportlösningarna genom en kombination av tåg och lastbil. Och i vårt nya system går de kombinerade transporterna i pendeltrafik, säger Pär-Åke Persson, tillförordnad vd för CargoNet Sverige.

Han har bråda dagar som tillfällig vd för koncernens svenska dotterbolag, i vilket han samtidigt är produktionschef. Godset fångar honom under ett par intensiva arbetsdagar på kombiterminalen i Malmö.

– Här i Malmö har vi den viktigaste terminalen för import och export. Malmö är en viktig hubb i vårt arbete mot kontinenten, förklarar han vid sitt tillfälliga skrivbord, mitt i det anspråkslösa kontoret.

– Just nu går fem tåg i veckan i vardera riktning mellan Malmö och Milano, via Jylland, och i juni går vi upp till sex tåg. I slutet av maj startar vi fem pendlar i veckan till Duisburg.

I vår tar Kent Carlsson över vd-stolen och Pär-Åke Persson kan förutom att vara vice vd ägna sig mer åt det han ser som sin styrka:

– Jag är produktionsmänniska. Vår nye vd är marknadsinriktad och det var en medveten rekrytering. Vi behöver stärka marknadsarbetet i Sverige.

Kunden i fokus

Systemet med pendlar innebär dagliga avgångar med fast kapacitet – alltid 30 vagnar i tåget. Lok och lokförare hyr man in. I lasten finns kakel, sågade trävaror, vitvaror, grönsaker och mycket mer. Vagnarna för inrikestrafik är i egen ägo, när det gäller utrikestrafik utnyttjar man sitt nätverk. 80 procent av företagets trafik på Sverige går att koppla till import och export. I Norge handlar det i större utsträckning om inhemsk trafik.

Pär-Åke Persson sammanfattar fördelen med pendlar: ökad kapacitet, bättre tillgänglighet, snabbare leveranser och ökad flexibilitet. Och det krävs endast ett samtal för att boka sin transport, en form av ”one-stop-shop”.

– Pendlarna underlättar både för kunden och för oss. Planeringen blir enklare. Vi kan ge våra kunder omgående svar om kapaciteten på våra tåg och det tjänar kunderna både tid och pengar på.

– Vi gör den här omläggningen för att stärka våra kunders



– Jag är produktionsmänniska. Vår nye vd är marknadsinriktad och det var en medveten rekrytering. Vi behöver stärka marknadsarbetet i Sverige, säger Pär-Åke Persson.

konkurrenskraft. Det är ett modernt och miljövänligt system och förbättringarna kommer att märkas omedelbart.

Dagliga avgångar

På vissa sträckor utökas antalet avgångar. Exempelvis går det nu två dagliga avgångar mellan Göteborg och Sundsvall. Företagets mål på sikt är att ha tre till fem dagliga avgångar på de viktigaste sträckorna.

– Vi skapar ett rullande transportband! Förutsägbarheten gör att transportörer och speditörer lättare kan lägga sina fasta transporter på järnväg i stället för väg. Pendlarna går direkt från terminal till terminal och leveranssäkerheten blir hög.

Övergången till pendeltrafik i Sverige är en av CargoNets största satsningar någonsin.

– Starten var lite trevande, men nu rullar kombipendlarna på bra.

Koncernens pendeltåg i kombinerade transporter kommer att frakta mer än 800 000 enheter årligen. I Norge har man arbetat med tågpendlar sedan 2002 och här har järnvägstransporterna ökat med 15 procent per år.

– Järnvägstransporterna ökar lika mycket i Sverige, men här är vi fler operatörer som delar på ökningen.

För att kunna möta den ökade efterfrågan på järnvägstransporter i Sverige krävs, enligt Pär-Åke Persson, att kombinerade transporter ges företräde på spåren, i såväl planeringsprocessen som det operativa skedet.

– Det är oerhört viktigt att beslutsfattarna snabbt bestämmer sig för hur ansvaret för investeringar i kombiterminaler ska fördelas. Flera av terminalerna – som Malmö, Älmhult, Jönköping och Sundsvall – har nått sitt kapacitetstak.

– Diffusa spelregler gör att ansvaret för finansieringen av terminaler åker runt som en hal tvål. Och det hindrar utvecklingen av den intermodala trafiken på järnväg.

Moskva nästa

Parallellt med utvecklingen av kombipendlar i Skandinavien vänder sig CargoNet österut. I sommar startar man trafik mellan Stockholm och Moskva, där norska och svenska företag kan boka containrar.

Trafiken går från Stockholm till Moskva via Åbo. I färjeläget på den svenska sidan lämnar containern det nordiska tåget, för att vid ankomsten till Finland ta plats på ett nytt tåg anpassat till den spårvidd som är gemensam för Finland och Ryssland.

CargoNet startar pendeln tillsammans med det finska järnvägsföretaget VR Cargo och det är en målmedveten satsning. Dels för att systemet med tågpendlar fallit väl ut i Skandinavien, dels för att öst är en marknad i stark tillväxt.

CargoNet kommer att erbjuda tre till fem pendeltåg i veckan från Skandinavien. Sträckan tillryggaläggs på cirka fem dagar, färden mellan Åbo och Moskva tar runt 36 timmar och transporten inkluderar fyra dagar i tullager samt distribution med bil till mottagare i Moskva-området. Dessutom erbjuds övervakning under vägen.

Moskvapendeln är en milstolpe när det gäller att skapa effektiva transporter mellan öst och väst, menar man på CargoNet. Och som om detta inte räckte är företaget nu på väg mot ytterligare mål, åtminstone i tankevärlden:

– Pendeln öppnar för ny trafik vidare österut i Ryssland. Och det är överhuvudtaget nu vi ska passa på att visa vad vi går för, när bränslepriset bara ökar, konstaterar Pär-Åke Persson.

TEXT: MIA ISING
FOTO: NILS BERGENDAL

Cargo Net AS

- Startade 1992 som Railcombi AB i Sverige.
- Koncern med verksamhet i Norge och Sverige.
- Ägare: norska NSB 55 procent, svenska Green Cargo 45 procent.
- Antal anställda: 900.
- Betjänar totalt 28 terminaler, 16 av dem i Sverige och hälften i egen regi.
- Omsättning: 1,7 miljarder kronor (2004).
- Verksamheten i Norge drivs av moderbolaget.
- Verksamheten i Sverige drivs av dotterbolaget CargoNet AB.
- Sidotjänster: tullärenden, systemtågstrafik för industrier, in- och utkörning.

Miljökalkyl

Exempel enligt CargoNet på att kombitransporter är överlägsna vägtransporter ur miljösynpunkt:

En transport av en 40-tonstrailer från Lerum till Timrå förbrukar drygt 9 000 kilowattimmar.

Ett upplägg med lastbil från Lerum till Göteborg, tågpendel till Sundsvall och lastbil till Timrå kräver 1 300 kilowattimmar.

Kombitransporten förbrukar nästan sju gånger mindre energi.

Viktig match för Jernhusen

Jernhusen, som äger, förvaltar och utvecklar ett stort bestånd av fastigheter längs den svenska järnvägen, är en nyckelspelare i förslaget att bygga en ny nationalarena vid Solna station. Jernhusen äger marken där arenan planeras och företaget projekterar redan en ny stadsdel i området tillsammans med Solna stad.

– Det är spännande att vara med i ett projekt som får extremt stor uppmärksamhet. Men i första hand är detta en affärsmässig uppgörelse för oss. Det överskott vi kan få av detta projekt går sedan till kärnverksamheten, säger Jernhusens VD Per Berggren.

Jernhusen äger runt 400 fastigheter, med stor koncentration kring fastigheter som stationer, tågverkstäder och godsmagasin. 2005 blev ett bra år med ett resultat på närmare 172 miljoner kronor. Det innebar en ökning med ungefär 45 miljoner.

Jernhusen bygger åt Green Cargo

För några månader sedan togs det första ”pålningsslaget” till Green Cargos nya fastighet i Gävle. Det är Jernhusen som bygger en modern byggnad där Green Cargo kan koncentrera sin verksamhet. Det betyder bland annat lokaler för kontorspersonal samt en hotelldel med övernattningsmöjligheter för lokförare.

Det första spadtaget symboliserades av en modern pålningsmaskin i aktion, för dagen med Jernhusens vd Per Berggren vid spakarna. Byggnaden ska stå klar i september.



Per Berggren, Jernhusens vd.

DHL har gjort årets lyft

DHL Express har tilldelats utmärkelsen Årets lyft 2006 av Regionala Godstransportrådet Skåne-Blekinge. Rådet vill uppmuntra nytänkande och effektiva lösningar i transportbranschen och bjöd in företag, transportörer, transportförmedlare, hamnar och terminaler i hela landet att delta i en tävling. Transportlösningen skulle spara tid, pengar och miljö i Skåne/Blekinge.

– Utmaningen ligger i att förbättra kvalitet och service, samtidigt som kostnaderna ska reduceras. Lösningen är att öka kombinationen av väg, sjö och järnväg, i en egen kontrollerad intermodal transportkedja, konstaterar DHL-chefen Stefan Nilsson.

Juryns motivering löd: ”I en värld där transporter med lastbil uppfattas överlägsen i jämförelse med järnväg har DHL lyckats skapa en lösning där dessa transportslag i samverkan har medfört det bästa alternativet.”

Nu har också Godstransportrådet i Småland startat för att ge näringslivet möjlighet att påverka transporter i regionen. Medlemmar är även här förutom näringslivet Banverket, Vägverket, Luftfartsverket, Sveriges Hamnar och Transportindustriförbundet.

Läs mer på: www.godstransportradet.se.



Toshiba väljer Green Cargo

Toshiba Tec Nordic har utsett Green Cargo till sin partner för att bygga upp en egen direktdistribution till den nordiska marknaden. Toshibas produkter ska distribueras från Green Cargos logistikcenter i Jordbro söder om Stockholm, där uppdraget kommer att sysselsätta runt tio personer. Det handlar om produkter som data- och videoprojektorer, faxar, kopiatorer, platta skärmar och skrivare.

– Vi får en effektivare Nordendistribution och kommer närmare kunderna, säger Bo Persson, logistikansvarig på Toshiba Tec Nordic.

Uppdraget startar i augusti 2006 och kontraktet löper initialt i tre år.

Gräddfil för säkra operatörer

EU-kommissionen vill öka skyddet mot kriminella handlingar inom godstrafiken. Förslaget berör varuägare, transportörer, speditörer, lagerhållare, terminalhanterare med flera. Det ska vara frivilligt att införa de åtgärder som föreslås, men de som utses till säkra operatörer ska få en ”gräddfil” när det gäller olika typer av säkerhetskontroller.

– Detta kommer få många att ansluta sig till systemet, tror kommissionen.

Rätt körsätt skonar plånbok och miljö

Närmare 20 procent – så stor blev den genomsnittliga bränsleminskningen när åtta lokförare på sträckan Halmstad-Hylte utbildades i ett miljöanpassat körsätt. Fem diesellok som drar tunga godståg för Stora Enso försågs med flödesmätare. På så sätt kunde förarna se resultatet av sitt kloka körsätt.

Elloken, som drar över 90 procent av alla godståg, släpper inte ut några avgaser alls. Men på vissa järnvägar fungerar det bara med diesellok för att godset ska komma ända fram. Nu har lokförarna visat att de kan sänka bränsleåtgången. De minskar koldioxidutsläppen och sparar in motsvarande var femte tank.

– Banverket tog initiativet till projektet och det var självklart för oss att vara med. Godståg generellt har en fantastisk miljöprestanda och vi koncentrerar våra insatser till diesellok, säger Erica Kronhöffer, miljöchef på Green Cargo.

– Stora Enso vill att vi ska visa ännu bättre miljövärden och därför var det naturligt att genomföra testet just här.

Nu testas körsättet på andra platser i landet där banprofil, tågvikt och väderförhållanden skiljer sig från banan till Hylte, för att se om resultatet blir lika bra.

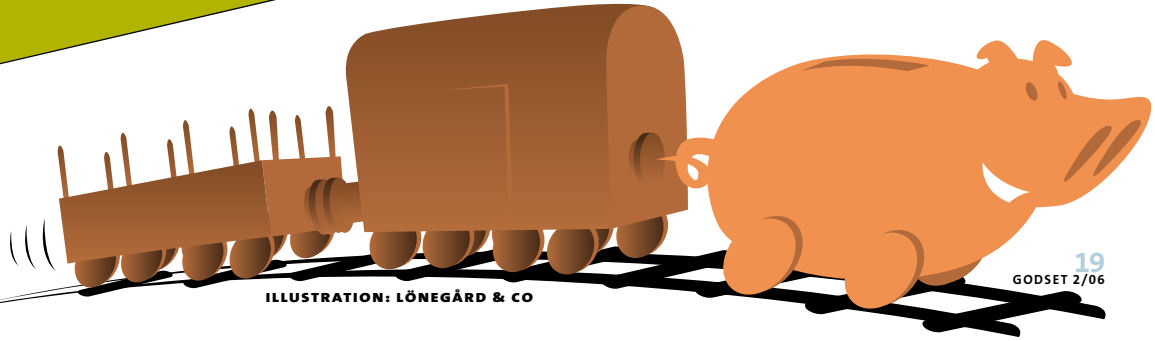


ILLUSTRATION: LÖNEGÅRD & CO

Fehmarn Bält-bron i sikte

Den sedan länge planerade fasta förbindelsen över Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland närmar sig ett förverkligande. Målet är att fatta ett definitivt beslut i år och att kunna inviga bron 2015.

Planering och förhandlingar kring den fasta väg- och järnvägsförbindelsen förs sedan en tid på högsta politiska nivå mellan de två länderna. Den gemensamma avsiktsförklaringen skrevs i juni 2004.

– Den fasta förbindelsen ska ses snarare som en förstärkning av förbindelsen mellan Skandinavien och kontinentala Europa, än som ”bara” en förbindelse mellan Danmark och Tyskland, säger Det konservative folkepartis transport- och energiminister Flemming Hansen.

– Beräkningar visar, säger Flemming Hansen, att Sverige kommer att stå för 62 procent av godsmängden på den fasta förbindelsen. Det blir alltså i stor utsträckning svensk industri som kommer att ha nytta av Fehmarn Bält-förbindelsen. Ungefär 4,9 miljoner ton svenskt gods kommer att fraktas på järnväg över Fehmarn Bält redan från första året. Det tycker jag är otroligt positivt, för jag ser mycket gärna att mer godstrafik lämnar vägarna och kommer över på räls.

Gemensam tidsplan

Så sent som i april i år togs ytterligare ett stort och viktigt steg mot förverkligandet av planerna. Då möttes den tyske transport- och stadsutvecklingsministern Wolfgang Tiefensee, Danmarks





Arkitektförslag till en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland över Fehmarn Bält.

transport- och energiminister Flemming Hansen och delstaten Schleswig-Holsteins ekonomi- och transportminister Dietrich Austermann i Berlin.

De tre ministrarna enades om en tidsplan för de steg som ska leda fram till det definitiva beslutet att genomföra projektet. Målet är att fatta detta definitiva beslut före utgången av 2006.

– Från dansk sida är vi klara att gå igång, säger Flemming Hansen.

Närmast på agendan står bland annat slututvärderingar av den trafikprognos och de beräkningar av anläggnings- och driftkostnader som ligger till grund för projektet. Med dessa slututvärderingar som grund görs därefter en uppdaterad analys av de olika aktuella finansieringsmodellerna.

Tillkommer gör också kompletterande utredningar av olika miljöfrågor. Och parallellt med dessa analyser fortsätter de pågående tekniska undersökningarna av området.

Modeller för finansiering

Den gemensamma avsiktsförklaringen 2004 var ett viktigt steg i processen, eftersom den markerade slutet för de tvivel som i första hand uttryckts av den tyska regeringen. Avsiktsförklaringen innebar också en vitamininjektion åt det omfattande utredningsarbete som länge pågått på många skilda områden men med skiftande intensitet.

När det gäller de finansiella delarna har det arbetats med en rad olika modeller. Det lutar nu åt att det blir i princip samma modell som för Stora Bält-bron och Öresundsbron: statligt garanterade lån och en återbetalningstid på cirka 25 år.

De statliga lånegarantierna anses också förbättra möjligheterna till EU-medel för projektet. De mest optimistiska beräkningarna talar om ett 20-procentigt finansieringsstöd från EU. Det är bland annat det faktum att EU klassar Fehmarn Bält som en ”felande länk” i den internationella trafiken som får projektets anhängare att hoppas på extra tilldelning utöver de sedvanliga tio procenten.

Positiva miljöeffekter

På miljösidan är det stora utredningsarbetet avslutat. Här har det främst funnits två stötestenar: fågeldöd och koldioxidutsläpp. Det har talats om risken att bron allvarligt skulle störa det tidvis mycket intensiva fågellivet på Fehmarn, som ligger mitt i det nord-sydliga flyttstråket. Riskerna bedöms idag som små, bland annat tack vare belysning.

När det gäller koldioxidutsläppen visar beräkningarna att dessa drastiskt kommer att minska redan från dag ett och även på sikt. Dagens intensiva färjetrafik står för stora luftföroreningar, räknat på år 2040 ser man en minskning med 220 000 ton per år – inräknat en förväntad trafikökning med upp till 9 200 fordon per dygn de första åren.

Stora svenska godsmängder

För godstrafiken på järnväg kommer en fast förbindelse över Fehmarn Bält att få stor betydelse. Det danska trafik- och energiministeriet räknar med att i stort sett allt det transitgods på järnväg, det vill säga där både startpunkt och destination ligger utanför Danmark, som idag går över rutten Stora Bält kommer att flyttas över till Fehmarn.

Trafikomläggningen innebär besparingar i avstånd och därmed också tid och pengar på sträckan Köpenhamn-Hamburg. Denna transittrafik uppgick 2004 till 3,1 miljoner ton och förväntas växa med mellan 3,5 och 5 procent årligen.

Regionerna rustar

Regionalt knyts stora förhoppningar om ekonomisk utveckling till den fasta förbindelsen. På såväl den tyska som den danska sidan har det bildats så kallade Fehmarn Bält-forum, bestående av lokala och regionala intressenter. På den danska sidan planeras för ett vetenskaps- och utvecklingscenter.

På kort sikt ska centret under själva byggtiden fungera som en interaktiv utställning över projektet. På längre sikt ska centret bli vad som beskrivs som ett vetenskapligt fyrtorn i regionen, stödja innovation och utveckling och fungera som en gemensam spelplan för samarbete mellan näringsliv och myndigheter i regionen.

TEXT: JÖRGEN OLSSON
FOTO: HELLE MOOS



– En fast förbindelse ger regionala tillväxtmöjligheter, minskar koldioxidutsläppen och stärker godstransporter på järnväg, säger Danmarks transport- och energiminister Flemming Hansen.

... och den ljusnande framtid är vår

En bra vision säger mer än tusen ord – även om det är en mycket kort vision. Banverkets vision lyder kort och gott: Järnvägen är en självklar del i person- och godstransporterna. Det tycker jag väl sammanfattar den väg Sverige måste gå för att värna såväl samhällsekonomi som miljö.

Det går mer gods än någonsin på järnväg och vi inom Banverket Södra banregionen – med ansvar för järnväg i Skåne, Blekinge och Småland – har de senaste åren upplevt ett resandetryck utan like. Det är ett förtroende och en utmaning för oss att möta denna efterfrågan.

Men ekvationen är ändå inte alltid helt enkel, det är jag medveten om. Genom Godsets besök på Procordia Food förstår vi värdet av snabbhet och punktlighet för att vi ska få mat på bordet. Och häri ligger den stora utmaningen, både för Banverket och transportörerna, att hela tiden arbeta för att göra järnvägen mer tillgänglig.

Transportföretaget CargoNet, som har en av sina viktiga kombiterminaler här i Malmö, har tagit ett stort kliv på vägen. De har i snabb takt börjat bygga upp ett system med tågpendlar som går i kombitrafik. Avgångarna är täta enligt en fast tidtabell och detta gör det enklare för kunderna både att planera sina transporter och att välja järnvägen. Deras pendlar blir snabbt allt fler på viktiga sträckor inom Skandinavien och det är stort tryck på Malmöterminalen när det gäller trafik söderut.

Att göra järnvägen tillgänglig är ett vitt begrepp. Bland annat betyder det att vi ska ge landets kommuner bästa förutsättningar att utvecklas. Det var kring järnvägen våra samhällen en gång byggdes och det var järnvägen som lade grunden för industrialismen. Vi är övertygade om att järnvägen även i framtiden är en självklar kugge i det nav som just nu snurrar väldigt fort här nere i södra landsänden.

En av våra allra viktigaste uppgifter just nu är att se till att ge kommunerna på vår västkust bättre olja i maskineriet. Det kan vi bidra till genom att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår. Västkustbanan är en oerhört viktig länk, både för den region som breder ut sig mellan Göteborg och Malmö, och för förbindelserna norrut mot Norge och söderut mot kontinenten.

Godstransporterna får helt andra möjligheter när trängseln med persontrafiken byggs bort. En kedja är dock inte starkare än dess svagaste länk och än finns det fler flaskhalsar att åtgärda för att nå optimal effekt. Men det är oerhört glädjande att vi idag kan konstatera att 80 procent av banan är utbyggd.

Det är ett stort steg på vägen mot en mer tillgänglig järnväg. Och ännu ett bevis för att järnvägens framtid är här!



Caroline Ullman Hammer
Regionchef Banverket
Södra banregionen

Krafttag för säkrare plankorsningar

Nu har transportsektorn gemensamt tagit krafttag för att öka säkerheten och minska olyckorna vid landets 8 000 plankorsningar. Banverket, Vägverket och andra intressenter har alla presenterat vad de kan göra för att plankorsningarna ska bli säkrare.

Under de kommande två åren kommer bland annat 400 plankorsningar byggas bort, skyddet i 40 plankorsningar förbättras och 60 planskilda korsningar byggas. Plankorsningar med många allvarliga olyckstillbud kommer även att kartläggas.

Såväl allmänheten som åkeribranschen kommer att få bättre information för att höja medvetandet och säkerhetstänkandet.

Byggstart för Motala-Mjölby

Banverket planerar att bygga dubbelspår mellan Motala och Mjölby, som är en del av Godsstråket genom Bergslagen, med start i år. Stråket mellan Storvik, utanför Gävle, och Mjölby trafikeras av många godståg och Banverket bygger successivt ut banan så att fler tåg kan köra där.

De senaste åren har Banverket byggt dubbelspår på en två mil lång sträcka norr om Motala och nu finns en järnvägsplan för utbyggnad till dubbelspår på stråkets sydligaste del, Motala-Mjölby. Sträckan är cirka två och en halv mil lång och för att öka säkerheten kommer ett stort antal plankorsningar att byggas om till planskilda korsningar. Dubbelspåret beräknas vara klart under 2010.





Per-Olof Granbom – ”nygammal” generaldirektör för Banverket.

FOTO: THOMAS FAHLANDER

”Nygammal” generaldirektör

Regeringen har utsett Per-Olof Granbom till generaldirektör för Banverket. Han är 63 år gammal och har arbetat på olika ledande befattningar inom Banverket sedan 1988, bland annat som tillförordnad generaldirektör sedan i augusti förra året.

– Jag vill fullfölja ett projekt och se slutresultatet när jag dragit igång något, därför ser jag fram emot att fortsätta vara Banverkets generaldirektör, säger Per-Olof Granbom.

– Nu är det viktigt att vi fortsätter att ha kundernas behov framför oss och utvecklar Banverket i ett högt tempo, så att järnvägssektorn kan fortsätta sin positiva trend.

Nytt system för avgifter på järnvägen

Banverket inför ett nytt avgiftssystem för järnvägen, som i första hand berör järnvägsföretagen.

– Vår ambition är att premiera fordon som ger lågt slitage och leder till en bättre miljö. Nu tar vi ett första steg, säger Anders Svensson, chef för Transportpolitik på Banverket.

Tidigare har regeringen bestämt avgifterna, nu är det Banverkets uppgift. Huvudprincipen är att avgifterna baseras på hur mycket ett tåg kostar samhället. I det nya systemet ingår avgifter för tågläge, slitage, utsläpp av koldioxid och kväveoxid, olyckor samt tjänster som exempelvis parkering av tåg.

– Avgifterna ska inte ge några negativa effekter för branschen, lovar han. De nya avgifterna börjar gälla den 10 december i år.



Triangelspår ger direktlänk till Norge

Nu får godstransporterna i Göteborg en bättre länk till Norge. I samband med utbyggnaden till dubbelspår på Norge/Vänerbanan, sträckan Göteborg-Trollhättan, bygger Banverket Triangelspåret, som ger en direktförbindelse mellan Norge/Vänerbanan och Hamnbanan.

När Triangelspåret är klart blir godstransporterna på järnväg till och från Göteborgs hamn mer effektiva. Idag tvingas trafiken på Norge/Vänerbanan göra en lokvändning på Sävenäs bangård för att nå Hamnbanan.

Projektet innefattar byggnation av 1,2 kilometer nytt spår varav en 550 meter lång bro med tyska Bilfinger Berger som entreprenör. Triangelspåret ska vara klart hösten 2007.



Rätt man på däck Det var Peter Knopf, marknadschef på Sea Rail, och ingen annan som på bild befann sig på lastdäck i reportaget om Sea Rail i förra numret av Godset.

”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), Daphne Hood Hofbauer, 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 PR & Kommunikation, 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.



Tåget fyller 150 år i Sverige – filmen fyller 121. Ända sedan världens första filmvisning, då bröderna Lumiéres minutlånga tågfilm skapade panik, har tåg varit rikligt förekommande på film. Vem minns inte Mordet på Orientexpressen, Främlingar på tåg och I hetaste laget? Men vad Godsetredaktionen vet har än så länge ingen förolyckats av att en tågfilm spårat ur...
(Skildringen bredvid är naturligtvis helt fiktiv).

En oförklarlig tågolycka

Det är kväll den 28 december i Paris. Året är 1895. Du beger dig till Salon Indien, i källaren till Grand Cafe vid 14 Boulevard des Capucines. Här har du tillbringat många timmar, läst tidningar, dragits in i diskussioner och ibland bara betraktat livet och människorna.

Du har blivit tipsad av en god vän att absolut gå hit den här kvällen. Det ska ske något märkvärdigt, något ingen annan tidigare har upplevt. Med hjälp av något som kallas cinematograf ska rörliga bilder visas, projicerade på en vägg så att alla närvarande kan se samtidigt. Arrangörer är två bröder, Auguste och Louise Lumière. De tänker visa tio stycken korta ”filmer” som de kallar det.

Du anländer, träffar din vän, ni får en hygglig plats och beställer in varsin pastis. Så börjar föreställningen. Belysningen släcks och mot en vit vägg tänds ett starkt ljus. En apparat i bakre delen av salongen går igång med ett farligt rassel. Du bländas av det starka ljuset. Plötsligt står en text på väggen. Hur i hela fridens namn gick det till? Du vänder dig förvirrad om mot den rasslande apparaten varifrån ljuset kommer. Du vänder tillbaka blicken mot väggen. ”Sortie d´usine – Arbetare lämnar fabrik” står det.

Plötsligt börjar det gå en massa människor på väggen. Du känner dig nervös. Var kom de ifrån? Ditt förnuft säger åt dig att lugna dig, det är ju bara exakt vad din vän hade utlovat: bilder som rör sig. Ändå kommer du inte ifrån en spöklik känsla: hur kan de här uppenbart levande människorna springa omkring på väggen framför dig? Hmm, skumt.

Vitt sken igen. Rassel borta från maskinen. Publiken sorlar oroligt, nej inte sorlar, snarare skriker. Reaktionerna är många, skratt och arga utrop blandas om vartannat. Cigarröken börjar lägga sig tät.

Det mörknar åter i salongen. Ny text: ”L’arrivée d’un train en gare de la Ciotat - Tåget kommer in på Ciotats station”. Plötsligt händer något dramatiskt. Ett tåg kommer körande rakt emot dig! Innan du hinner reagera har tumultet uppstått. Folk rusar i panik mot trappan upp mot utgången. Du blir knuffad, tappar nästan balansen och har bara en tanke i huvudet – ut!

Du slår bryskt med spatserkäppen framför dig, lyckas ta dig fram mot trappan och är strax ute i friska luften. Du tar ett djupt andetag och vänder dig om i folkhopen utanför caféet. Stackars satar som inte hann ta sig ut. Märkligt bara att inget hörs från olycksplatsen. Nej, bäst att ta sig hem i säkerhet innan fler märkligheter inträffar. Imorgon ska det bli intressant att läsa hur tidningarna har rapporterat om den oförklarliga tågolyckan – och hur den kunde ske!

TEXT: LARS WIRTÈN
FOTO: NILS BERGENDAL