

Tåget tar en ökad andel av bränsletransporterna



Fliståg 6794 passerar Västerås central i skymningen. Flisets långa resa från Ryssland till kraftvärmeverket i Västerås är snart över. Merparten av leveranserna kommer dock från sågar på närmare håll i Sverige.

Sedan oktober förra året kör bränsleleverantören Naturbränsle en del av sina transporter med tåg. Det är frukten av ett större avtal med SJ Green Cargo. Och det är något som går hem hos många av köparna. När Mälarenergi startade sin nya biopanna i Västerås var en viktig anledning att minska utsläppen av växthusgas. Men samtidigt vill inte kommunen ha fler tunga lastbilstransporter genom stan.

– Vi jobbar för att så stor del som möjligt av transporterna ska ske med båt eller tåg, säger Jens Nyrén på Mälarenergi.

Halva volymen med båt eller tåg

I nuläget kommer 50 procent av bränslevolymen med båt eller tåg. Tre tåg i veckan rullar in, var och en med flis motsvarande 25 –talet lastbilar. Naturbränsle ägs av Mellanskog och en sammanslutning av 22 sågverk. Mest är det sågverksspill man fraktar med tåg. Men även skogsbränsle körs in till terminal och lastas på tåget.

– Tåget passar bäst till långväga transporter, då är det konkurrenskraftigt, säger Göran Hedman på Naturbränsle.

Naturbränsle har terminaler i bland annat Orsa och Ljusdal. Till terminalen i Hargshamn kommer råvaran med båt. Från Norra Sverige eller utlandet.

– Importen är bara ett par procent av vår volym, säger Göran Hedman. Det är ett bra komplement för att kunna öka eller minska volymerna.

Därmed sagt att han inte ser någon konflikt med ägarnas intresse att få avsättning för sina produkter.

Viktigt för SJ

För SJ Green Cargo är avtalet med Naturbränsle det första av kaliber på bioenergiområdet. Men man räknar med stora volymökningar. 2 miljoner ton, inom det affärsområde man kallar Recycling. Hans Henriksson är chef för affärsområdet:

– Potentialen är oerhört stor. Framförallt tråkna tror vi att bioen-



Ett godståg kommer lastat med 1300 ton flis. Naturbränsle levererar tre tåg med flis i veckan till Västerås kraftvärmeverk

ergi- och avfallstransporterna med tåg ökar, säger han.

Tåget är konkurrenskraftigt på transporter över tio mil enligt Hans Henriksson. Nu investerar man i fler vagnar med den så kallade vridbänkstekniken. Den gör det möjligt att snabbt lasta om från lastbil till tåg. Det öppnar för bränsletransporter även där det inte finns terminaler.

På nästa sida följ Stig Hedlund på hans färd med bränsleflis från Hargshamn till Västerås.



Fliståget

Allt större del av biobränslet skeppas nu i stora kvantiteter och vid behov också över stora avstånd. Peter Palmgren har på Bioenergis uppdrag följt med fliståget, denna gång på färd mellan Hargshamn i norra Uppland och Västerås.

Det luktar fuktig skog på perrongen. Pendlarna småspringer till och från sina tåg. Men längst fram på godståg 6794 är det lugnt. Här i förarhytten regerar Stig Hedlund, eller Stickan som han kallas.

På släp bakom loket har han 20 – talet vagnar lastade med energi. Ryskt rundvirke som skeppats till Hargshamn, flisats i hamnen och tidigt, innan det blivit riktig morgon, lastats på tåget. Nu är vi i Uppsala och det är Stickan som ska ombesörja den sista resan. Till Västerås, och förbränningsugnarna.

Han lyfter luren till tågtrafikledningen och anropar.

- 6794 önskar grader

i dvärgen och fortsatt trevlig dag.

Det är klart för avspark, säger han, och sakta rullar vi igång vårt tunga ekipage. Ljus och skyltar rusar allt snabbare emot oss och Stickan ger den första lektionen i konsten att köra tåg:

- Om du ser något otäckt på spåret – blunda. Och håll för öronen. Har man väl hört rasslet när vagnen kör över en kropp kommer det tillbaks i pressade situationer.

Min första tanke är mycket riktigt också hur maktlös man är därifrån. Vi dundrar förbi människor och bilar på några meters håll. Vi ser utan att kunna svänga och

Bromssträcken är vid

tvärnit är uppemot en kilometer.

- Vi har ju motsvarande 23 lastbilar med flis på släp, säger Stig.

Inget man stannar i en handvändning.

Att vara lokförare är ett ensamjobb med oregelbundna arbetstider.

- Men jag har alltid tyckt om att köra, ensamheten ger en slags frihetskänsla också, säger han.

Han körde lastbil i många år. Sedan nitton år

tillbaka jobbar han på SJ. Numera heter det Green Cargo, sedan godstrafiken skildes från persontrafiken.

- Som lokförare kan jag vara mer avslappnad. Det är betydligt säkrare, vi får ju hela tiden signaler om vad som händer längre fram på spåret, och behöver inte sitta på helpänn hela tiden, säger han.

Hela tiden kommer nya signaler och skyltar emot oss, alla med ett budskap till föraren. För en ovan är de rätt stressande.



kommer



- Grader i dvärgen och klart för avspark. Stig Hedlund anropar trafikledningen. Det är signalen för att lägga om växeln och tåget kan börja rulla.

Vi är snart ute ur Uppsala. Stig drar "gasspaken" i botten och ger loket maximal strömtillförsel. Vi accelererar långsamt, trots våra 3400 hästkrafter. Ute på en åker trampar några rådjur.

- Man hänger med i naturens växlingar, det är trevligt med det här jobbet. Vi är ju uppe på helt andra tider än andra och i alla vä-

der, säger Stig.

Men ganska ofta är naturen för närgången. Stig har kört på oräkneliga, harar, rådjur och älgar. Djuren ställer sig gärna mitt på spåret, när tåget skjuter luften framför sig blir det nämligen tyst i mitten.

I skymningen rullar vi in i Västerås. Det är veckans tredje och sista flistäga till kraftvärmeverket. Arbets-

dagen är slut för Stigs del. Nu väntar en natt i SJs övernattningslägenhet, sen ännu en dag bakom spakarna. Men sedan får han åka hem till Alfta. Och då ska Edsbyn spöa Bollnäs i det stora bandyderbyt.

- Ja, då blir det glögg, säger Stig.

*Text och bild
Petter Palmgren*



Visst är det ett ensamt arbete med udda arbetstider, men lokförare Stig Hedlund gillar sitt jobb. - Jag har alltid tyckt om att köra, det är en känsla av frihet, säger han.



För alla som älskade fysiken i skolan ör lokförarnas instrumentpanel en nostalgitripp. Spakar och lampor i robust design.