



railcarenytt

Nyheter och Information med sug 2005

**Nya trummor i
kyla och snö**
sid 4

**Ormarna fick
eget hotell**
sid 6

**På äventyr
i Turkiet**
sid 9

**Här är nya
Railcare Group**
sid 12

Stora satsningar i norr
sid 2



Järnvägsnätet i Norrbotten står inför stora ombyggnader under de närmaste åren. Först ligger upprustning av Haparandabanan för 2,7 miljarder. Där ska en sträcka på 12 mil, mellan Boden och Kalix, förbättras och senare förlängas med fyra mil fram till Haparanda.

Stora satsningar på järnväg i norr



– De stora satsningarna på järnvägen i norr betyder mycket för hela Sverige, säger Björn Töyrä, Norra Banregionen.



– Haparandabanan blir oerhört värdefull för hela Barentsområdet, säger Björn Töyrä som är chef för investeringssektionen inom Norra banregionen. Här finns metaller, gas, olja och trä, produkter som är till nytta för industrin i hela Europa. Projekteringsarbetet för Haparandabanan har redan påbörjats och de första jobben kommer troligen att kunna starta under 2005. Arbetet beräknas pågå i fem-sex år.

Aitikmalm per tåg

Senare ska det byggas järnväg på fler ställen i Norrbotten. Bolidens gruva i Aitik ligger nära malmbanan, men malmen fraktas idag med lastbil till Skelleftehamn. Ett par kilometer spår och en bangård ska byggas som gör det möjligt att använda järnväg istället.

Även i Kiruna kommer det att behövas omfattande järnvägsarbeten, främst beroende på att LKAB:s gruva ska utvidgas åt det håll där bebyggelsen ligger. Stora delar av samhället med vägar och järnvägar måste flyttas.

På malmbanan mellan Kiruna-Narvik pågår upprustningar sedan lång tid tillbaka för att öka lastkapaciteten i tågtransporterna.

– Den banan betyder mycket för våra kontakter med Norge, så sammantaget kan man säga att de mångmiljardsatsningar som görs här kommer att ha stor betydelse för industrin i Skandinavien och övriga Europa, säger Björn Töyrä.

FSJ vill förenkla för mindre företag

Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ) som bildades för två år sedan har fullt upp. Många förändringar är på gång inom banarbetet och föreningens idag 20 medlemsföretag vill påverka. Ingvar Majlöv, Railcare, är ordförande:

– Vi sitter bl a i Banverkets beredningsgrupp för upphandling, tillsammans med representanter från Banverkets fem regioner. Det handlar om att förenkla upphandlingarna och bl a göra det lättare för små företag att konkurrera om jobben. En annan önskan från oss är att uppdragen ska spridas bättre över året. Träffarna hittills har varit mycket lovande.

FSJ har även yttrat sig om FU 2000, en revidering av upphandlingsreglerna, och

krävt enklare regler vid mindre projekt, för att underlätta för de mindre företagen.

– En annan intressant sak är den personcertifiering som kommer på säkerhetsområdet. Det är ett EU-krav som Banverket ansluter sig till och innebär högre krav på dem som utbildas.

FSJ kommer också att fortsätta sin medverkan kring TRI, dvs nya säkerhetsbestämmelser. Arbetet har pågått länge och kostat 70 miljoner. Banverkets ledning vill nu analysera läget innan jobbet förs vidare.



Aktiva i FSJ, fr v Anders Östergren, Teknikföretagen, Odal Lundmark, Skanska, Ingvar Majlöv, Railcare och Jan Eriksson, JE Spårunderhåll.

FSJ kan nås via: www.fsj@teknikforetagen.se

Upprustning i Västerbotten:

Avtal gör banjobbet effektivare

En vänskaplig ishockeymatch avslutade årets upprustningar av stambanan i Västerbotten och Västernorrland. Det var entreprenörerna mot beställarna, dvs Banverkets norra och mellersta banregion, berättar Jonny Granlund på Banverket Industridivisionen som är huvudentreprenör för uppdraget.

– Vi har haft ovanligt god kontakt med beställarna och det blev kul att avsluta årets jobb med en hockeymatch.

Det är ca 10 mil av stambanan i Västerbotten som rustas upp i fyra etapper. Under fjolåret hann man med 3,7 mil på 20 veckor, sträckan Vindelns-Ekträsk. Avsikten är att höja axeltrycket på banan från 22,5 till 25 ton. Man lägger betongsliprar och byter till kraftigare räls.

Platsansvariga

Railcare har varit med sedan 2002 och jobbat med scanning av kablar, kabelsänkning, ballastbyte och spårbyte. För andra året i rad har Railcare också bidragit med platsansvariga.

– Det har fungerat jättebra, säger Jonny Granlund. Det är bra att en person som känner folk och maskiner sköter den dagliga arbetsledningen. Beslutsvägarna blir kortare, resurserna används mer effektivt och vi får mer tid till våra andra arbetsuppgifter.

Det avtal som slutits mellan Industridivisio-

nen och Railcare är tämligen ovanligt inom banarbete. Det är utformat så att bägge parter tjänar på att jobbet görs så effektivt som möjligt.

Stambanan genom Västerbotten är en krävande plats att arbeta på. Där går 60–70 tåg per dygn och den tid man fick jobba med spårbyte var mellan kl 02.30 och 9.30. För förarbetena gällde fyra timmar under eftermiddagen.

– Jättebra med platsansvariga från Railcare, tycker Jonny Granlund, Banverket Industridivisionen.



Rening av ballast

I Railcares uppdrag ingick även att ta hand om förorenad ballast, t ex isoleringsmaterial som innehåller arsenik, och ballast som smutsats av fett från smörjning av rälsen. Materialet fördes för rening till Ekotec i Skelleftehamn.

Sista etappen av upprustningen ska utföras till sommaren.

Hur gick det då i hockeymatchen i Malå? Ja först vann entreprenörerna med 4-2, sen diskuterades domslutet och då visade det sig att beställarna vunnit med 5-4. Så kan det gå till i en vänskapsmatch!

Snösugan rullar på i Hallsberg

Railcares snösug, som vi berättade om i Railcarenytt 2004, fortsätter att rulla på Hallsbergs bangård. Metoden att suga in och smälta snö till vatten har visat sig mycket användbar på Hallsbergs stora bangård med 36 spår på ett tre kilometer långt område.

Ett vanligt snöröjningsekipage kräver 100 m spårutrymme på grund av att snö tar så stor plats, men Railcares utrustning kräver bara 30 m.

– Det är väldigt smidigt på en bangård

med stor aktivitet som Hallsberg, säger Per Nilsson på Railcare. Vi kommer att jobba här till den 1 april, när man räknar med att snösäsongen är över.

Även andra bangårdar i Mellansverige har intresserat sig för metoden. I Norrland har bangårdarna större ytterområden och kan lättare klara sig med konventionell snöröjning, tror Per Nilsson.

Smidig snöröjning med Railcares snösug även detta år.





Trumrenovering å la Railcare Lining fungerar även vintertid.

Kyla och snö stoppar inte Railcare Lining

Under ett par års jobb i Västerbotten och Västernorrland har nu Railcare Lining utvecklat sin metod att reparera järnvägstrummor med hjälp av glasfiber härdad med uv-ljus. Något som fungerar även på vintern.

© Fåglar får ersättning

Det har varit långa och heta diskussioner om hur Botniabanan ska anknytas till Umeå utan att skada fågellivet på våtmarkerna sydöst om stan. Det beslut som nu fattats medför bl a att ett ersättningsområde för fågellivet skapas på Degernåsslätten. 90 ha odlad eller tidigare odlad mark ska köpas in och göras om till våtmark. Stig Sörlin, Eurovac, har utsetts till delprojektledare. ■

– Vi har jobbat i temperaturer ned till minus 20, men vill helst ha det varmare än minus 15, säger Emil Burén, produktionsansvarig för Railcare Lining. Vid låga temperaturer blir påfrestningarna större både på människor och material.

Installationsutrustningen är monterad på en bandvagn som körs till arbetsplatserna. Det är en viss fördel att arbeta när marken är frusen. Dels är det lättare att komma fram, dels innehåller trummorna mindre vatten.

– En annan fördel är att vi kan få beläggning med jobb året runt. Det är inte så vanligt inom järnvägssektorn annars.

Fakta:

Glasfiber och uv-ljus har länge använts för att laga avloppsledningar m m. Företaget Inpipe i Skellefteå har arbetat fram metoden. En strumpa av glasfiber förs in i röret, blåses upp och härdas med uv-ljus så att den blir hård. Ett team om fyra man från Railcare klarar ca en trumma per arbetsdag.

Under det senaste året har man investerat i ytterligare en installationsutrustning. Detta för att tillgodose marknads behov av trumrenoveringar. Man har också tillsammans med Inpipe, som tidigare arbetat fram metoden med glasfiber och uv-ljus, lärt sig att hantera större trummor. Idag klarar man dimensioner upp till 1,2 x 1,2 m. Materialet uppges hålla i 60 år, enligt tester som Inpipe gjort.

– Behovet av trumrenoveringar är stort i hela landet och vi planerar nu att marknadsföra oss söderut, säger Emil Burén.

Trummor trimmas för 40 miljoner



Matsola Vestin på Skanska är nöjd med Railcare Lining-metoden.

– Vi anlitar Railcare Lining för att de har så bra logistik. Utrustningen tar liten plats och man behöver inte använda järnvägsspåret, vilket är en mycket stor fördel, säger Matsola Vestin på Skanska.

Först förbereder Skanska marken kring

Järnvägstrummorna i Västernorrland får sig just nu en rejäl genomgång. Skanska har entreprenad på att rensa ett 60-tal trummor mellan Skorped och Långviksmon, en sträcka på 75 km. Man har anlitat Railcare Lining för att skapa ett nytt innanmäte i skadade trummor.

trummorna och rensar dem. Sedan kommer Railcare Lining med sin utrustning på en bandvagn. Man drar in och blåser upp en ”plaststrumpa” i trumman och härdar den till ett hårt skal med hjälp av uv-ljus.

Vanligtvis har trummorna måtten 0,6 m x 0,8 m, men metoden går att använda också på 1,2 m x 1,2 m stora trummor. Vi har egentillverkade förlängningsrör så att vi kan förlänga trummorna efter kundens önskemål.

Matsola Vestin ser möjligheter till ytterligare uppdrag för Banverket framöver

eftersom stambanan ska renoveras ända upp till Vännäs och det ska även göras jobb på Ådalsbanan.

– Vi hoppas på fler jobb och kommer gärna att anlita Railcare Lining igen. De är smidiga att arbeta med.

Det pågående uppdraget startade i augusti 2004 och beräknas vara klart sommaren 2005. För Skanska är ordervärdet 40 miljoner kronor.

Ett 60-tal trummor renoveras av Railcare Lining i samarbete med Skanska.



Ormar fick eget hotell

En hel mängd huggormar upptäcktes intill en järnvägstrumma i trakten av Åsträsk i Västerbotten våren 2004. Skanska inledde där en renovering av trummor för Banverkets räkning.

Huggormar är fridlysta och i enlighet med Banverkets regler om skydd av naturvärden tog Skansas personal kontakt med Stig Sörlin på Eurovac, som sköter miljösamordningen för Norra banregionen.

– Det var glädjande att dom ringde oss direkt för att diskutera vad som skulle göras, säger Stig Sörlin. Det är inte alla som har så stor medkänsla för ormar.

Det stod klart att ormarna inte skulle ha

någonstans att vara sedan den gamla stenrumman renoverats och därför kontaktade han forskaren Stefan Andersson som specialstuderar huggormar:

– Vi undersökte först om det fanns någon annan plats i närheten som kunde passa ormarna, men det gjorde det inte. Vi började därför fundera över möjligheten att skapa en ny grop.

Stefan Andersson berättar att ormar övervintrar i grupper om 20 till 100 djur, gärna i grusåsar där de kan finna en frostfri plats. Under sommaren vistas de i närheten, inom ca en kilometers radie. På den aktuella platsen tror han att ett 30-tal ormar har samlats.



Alla svenska ormar är fridlysta. Huggormen varierar i färg, enstaka kan vara helt svarta. De är vanligen ca 60–70 cm långa.



Grov sten på frostfritt djup – det är såna platser där huggormar gillar att övervintra. Så här såg det ut innan stenarna täcktes med markskivor och jord.

Hur bygger man då ett ormhotell? Ja ingen vet, det har aldrig gjorts förut. Här drog man ihop stora stenar till en ”limpa” ca 4 x 6 meter och en meter hög. Den täcktes med markskivor och jord för att hålla borta tjälén. Högen ligger i söderläge, med banvallen i ryggen. Det är viktigt eftersom ormarna vill ta sig ut i solgasset tidigt på våren.

– Vi tror att huggormarna har hittat den nya övervintringsplatsen. I höstas såg vi flera som låg utanför, och dom har inte någon annan plats att välja på i det området. Under våren ska vi undersöka närmare hur det har gått, det är intressant att se om man kan skapa en boplatz för ormar, säger Staffan Andersson.

Eurovac får fler konceptkunder

Allt fler företag som arbetar med spårunderhåll blir konceptkunder till Eurovac. Eurovac håller då koll på att företagets anställda har de utbildningar och intyg om behörighet som krävs för att jobba på järnvägen. Företagen kan också få råd i olika frågor.

En av dem som anlitat Eurovac är Daniel Nilsson. Han driver företaget Svensk Järnvägsteknik och har 40-talet anställda. Han startade tillsammans med Peter Grapenfelt 1999 och var då redan bekant med perso-

nalen på nuvarande Eurovac. SJT har varit konceptkund sedan Eurovacs start.



– Eurovac hjälper mig med all administration och handläggning av intyg och behörigheter. De sköter även utbildning och repetitionsutbildning. Dessutom håller de koll på läkarundersökningar och är till hands när vi har frågor om trafiksäkerhet.

Eurovac får allt fler konceptkunder, ett upplägg som underlättar en hel del för kunden.

Eurovac fick under hösten i uppdrag att kolla säkerheten på bangårdar i Göteborgsområdet.

Det handlar om att mäta och dokumentera allt som bidrar till säkerheten: bärighet, el, lutningar, anslutningsspår m m. Håkan Sundquist är säkerhetsansvarig i Göteborgs bandistrikt.

Under hösten gjordes kartläggning av en bangård som ett pilotprojekt. Till sommaren 2005 räknar man med att ha klarat



Eurovac kollar säkerheten i Göteborg

– Vi behöver ha papper på vilken kapacitet våra bangårdar har, och dom protokoll som finns idag är gamla och bristfälliga.

I Göteborg har man sedan tidigare anlitat Eurovac för olika uppdrag, och därför blev det naturligt att också ta hjälp med detta.

– Eurovacs killar är mycket järnvägs-kunniga och lyhörda för våra önskemål, så det har fungerat bra.

av alla de 16 bangårds-deklarationer som ingår i uppdraget. Rapporterna blir sedan underlag för de instruktioner som trafikledningen ska ge till olika användare av spåren.

Utredning av händelser

I Göteborg anlitar man också Eurovac för utredningar av oönskade händelser på

spåren. Det gäller 200-280 händelser per år. Eurovac anlitas även för revisioner. Då kontrollerar man att Banverkets entreprenörer håller de löften som de lämnat i anbudet.



© Anställer fordonsinstruktör

Eurovac har utökat sin bredd genom att anställa en trafik- och fordonsinstruktör. Det är Ulf Lindberg, bosatt nära Ljungby i Småland och med gedigen erfarenhet av utbildning när det gäller spårbunden trafik.

Ulf Lindberg är modellinstruktör, och undervisar om alla fordon, från de största på 140 ton till de minsta på 3-4 ton. Han jobbar även med säkerhet, som huvudtillsyningsman, HTSM, och kommer även att arbeta med säkerhetsutbildning inom Eurovac. ■

Allt fler anlitar Eurovac för utbildning

Under 2004 har Eurovac fått allt fler utbildningsuppdrag. Man ordnar kurser både för kunders räkning och i egen regi. Bland kunderna finns Banverkets olika delar: Produktion, Industridivisionen, Banskolan och de olika banregionerna.

Även privata företag inom branschen anlitar Eurovacs resurser. Det är bl a: Euromaint, Dalcia, Carillion, JH Spår-service, KISAB, PK Spår, Svensk Banproduktion, Svensk Järnvägsteknik, Eliassons spårunderhåll samt givetvis företagen inom Railcare Group.

– Vi vill erbjuda järnvägsbranschen en utbildning av hög kvalitet, säger företagets samordnare, Sven-Gunnar Krave. Därför måste vi som lärare ständigt hålla oss ajour med nya föreskrifter och utveckla våra utbildningsmetoder.

Eurovac genomför även repetitionsutbildning inom säkerhet, på uppdrag av Banverkets huvudkontor och har medverkat som specialister i TRI-projektet och vid framtagande av sluttester för certifiering.



Kenneth Henriksson och Christer Svanmo, Railcare Contracting, drillas av Hans Nordgren, Eurovac.

Bantåg heter ett av de senaste tillskotten till Railcare Group. Företaget har eget trafiktillstånd på järnvägen och utför transporter av olika slag.

Bantåg hyr ut lok och förare

Man har egna lok och hyr in fler vid behov. Uppdraget är av många slag, berättar Kent Andersson, som äger Bantåg tillsammans med Railcare.

– I somras och fram till slutet av oktober har vi haft ett lok stationerat i Härnösandsområdet för att skjuta på tågsätten där. Stambanan har byggts om och trafiken har under tiden letts om på en sträcka som är mycket backig. Terrängen och det faktum att tågsätten från stambanan är tyngre gör att man har tvingats sätta in påskjutande lok på en sträcka.

Lots och sliptåg

Bantåg arbetar från Skelleftehamn och har fem anställda. Under senaste året har man bl a forslat bilkarosser åt Stena mellan Luleå och Hallstahammar och kört räls mellan Håsjön och Mora. Man har även dragit sliptåg som slipar räls över hela landet. Det handlar ofta om utländska företag som behöver ha en lots för att få tillstånd att köra på svenska banor.



Bantåg har bl a detta lok och hyr in extra lok vid behov.



Här är framtidens vakuumsug

Railcare Group utvecklar f n en ny maskin: RA6, en vidareutveckling av Railcares egen vakuumsug.

– Vi kallar den framtidens vakuumsug, säger VD Ulf Marklund. Den är utrustad med en egen fast drivning. Detta är ett led i att möta marknadens krav för att vara effektivare då tiderna för arbete på spåret minskar.

”Kan du åka till Turkiet istället för Göteborg?”

Den frågan fick Stig Tranborg på Railcare Contracting (tidigare IM Competence) i februari ifjol, och på några dagars varsel åkte han och kompisen Tord Sundbom till Turkiet för att fungera som ”super-visors” vid ett spårvägsbygge.

Spårvägen fanns i staden Eskisehir, på höglandet mellan Istanbul och Ankara. Företaget Balfour Beatty Rail hade tagit på sig att bygga kontaktledningarna och tiden var knapp. Anders Larsson var Balfour Beatty Rails projektledare:

– Vi använde turkisk personal, men vid det tillfället behövde vi förstärka med personal från Sverige, bl a eftersom vi byggde på svenska dokument. Därför anlät vi IM Consulting och var glada att dom kunde komma och göra ett bra jobb med så kort varsel.

Eskisehir var en liten stad, fick Stig Tranborg veta, men den visade sig ha 1,7 milj invånare. Borgmästaren var mitt i en valrörelse och hade utlovat ett spårvägsnät till staden med premiärtur i mars.

– Vi jobbade intensivt i fem veckor med att sätta upp kontaktledningarna och det gick. Borgmästaren fick sin tur.

Inga bilavgaser

En förvånande sak var att det inte luktade bilavgaser i centrum. Det visade sig att bilarna startades på bensen men körde mest på gas. Staden hade också distribution av eget källvatten i stora vattendunkar. Men törst var inget större problem när Stig och Tord var där.

– Vi fick uppleva blötsnö, blåst och ganska många kalla dagar. Vi hade behövt fler långkalsonger än shorts.

Hästar och spårvagnar

För Stig Tranborg var det första jobbet utomlands och en intressant erfarenhet, särskilt att få komma till en del av Turkiet utanför turistindustrin.

– Det var en blandning av modernt och gammalt. Spårvagnarna var av högsta tekniska klass och man hade flera universitet. Samtidigt såg vi många hästtransporter och usla bostadsområden.



”Rullande älgtror” kallar Stig Tranborg de fordon man använde för att montera kontaktledningarna. Två monterare och en skjuter på.

Fotnot: Balfour Beatty Rail är ett engelskt bolag med 28 000 anställda. I Sverige finns dotterbolag med ett 60-tal anställda. Företaget arbetar främst med elektrifiering av järnvägar, järnvägsentreprenader och underhåll.

© IM Consulting nytt namn

IM Consulting arbetade tidigare under namnet IM Competence. IM Consulting arbetar med järnvägsteknisk utbildning, konsultuppdrag, och järnvägsspecifika utredningar medan jobben ute på banan numera utförs av det nystartade Railcare Contracting. Sture Åberg är VD för IM Consulting och förklarar:

– Det var inte hållbart att göra utredningar och konsultuppdrag och samtidigt vara med och lämna anbud på jobb. Därför har vi delat upp verksamheten i olika bolag. ■

© Signalkontrollanter

Under året har fyra anställda blivit godkända som signalkontrollanter av Banverket. Det är Kerstin Jonsson, Ove Gustafsson, Mikael Johansson och Per Lindgren. ■

Arbetslösa utbildas av IM Consulting

Under året har IM Consulting, i samarbete med andra, dragit igång en första kurs för 15 arbetslösa nyutbildade ingenjörer inom bygg och IT. Sture Åberg är VD för IM Consulting:

– Jag fick signaler från Banverket om de kommande behoven och jag gjorde en förstudie om behoven, vilket nu har resulterat i en kurs för hittills 15 personer.

Det är en kurs på fyra månader som IM Consulting tillsammans med Leif Gustavsson på Teknikresurs AB arbetat fram. I den första kursen, som utförs av Lernia, deltar 6 personer som gått 3-årig bygglidarutbildning. De övriga har sådan utbildning inom IT att den kan komma till nytta i byggprojektering av järnväg.

– En av dem har redan fått jobb och alla inblandade är nöjda med kursen. Därför planerar vi att marknadsföra kursen till andra beställare som t ex Botniabanan.

Nytt signalsystem i Karlstad

Bangården i Karlstad utvidgades under hösten 2004 med ett 3 km långt område. Därmed kan tågresenärerna västerifrån åka ända fram till universitetsområdet.

Huvudentreprenaden innehades av SAAB Contracting som bl a hyrde in tre man från IM Competence. Det gällde jobb med kablar, signaler, signalskåp och omkopplingar – ett uppdrag på nära sex miljoner för Saab Contracting. Göran Jakobsson är affärsansvarig inom trafikinfrastruktur.

– Det har varit 5–15 personer igång här i Karlstad, och vi har fått jobbat hårt för att



– Bra med extra resurser från IM Competence, säger Göran Jakobsson, affärsansvarig inom trafikinfrastruktur.

klara tidsplanen. Vi är verkligen mycket nöjda med IM Competences insats.

Tåg till universitetet

Saab Contracting började jobba i augusti och IM Competences personal kom in vecka 43. I början av januari var det utvidgande stationsområdet klart, helt enligt planerna. Karlstads Central ingår i Värmlandsbanan som är snabbtågsanpassad och trafikeras av både person- och godståg.

– Jag hade jobbat med personal från IM Competence tidigare och visste att det var bra killar. Därför låg det nära till att kontakta dom när vår egen personal inte räckte till, säger Göran Jakobsson.

Saab Contracting har 165 anställda. Under de närmaste åren kommer man att bygga ställverk på banan mellan Kallhäll och Sundbyberg, en order på 60 miljoner kronor.



Ove Gustafsson, koncentrerar sig på ett uppdrag...



...och Stefan Ekeberg diskuterar en lösning per telefon.

Railcare Contracting siktar på BEST

Railcare Contracting är ett nytt företag inom Railcare group, men större delen av personalen har tidigare jobbat inom IM Competence. För att renodla uppdragen har IMC:s verksamhet fördelats på två bolag: Railcare Contracting och IM Consulting.

Railcare Contractings personal är specialister inom signal-, el-, spår- och teleteknik. Personaluthyrning inom BEST-teknik är ett viktigt arbetsområde. Ett annat är att

ta på sig entreprenader. Roger Töyrä leder företaget:

– Vi siktar på att åta oss mindre entreprenader eller genomföra större i samverkan med andra. Då kan man jobba mera långsiktigt, lägga upp årsplaneringar och använda arbetskraften bättre. Företaget och företagskulturen får en bättre långsiktig utveckling på detta sätt. Målet är att öka beläggningen under lågsäsong vintertid.

Sett över hela landet kan fler järnvägsarbe-

ten göras året om och Banverket och andra beställare skulle tjäna på detta.

Railcare Contracting kommer att arbeta i hela Sverige. Kontoret är förlagt i Kiruna och är i dagsläget bemannat med två personer, Roger Töyrä och Jan Näsholm. Jan Näsholm kommer fungera som platschef/arbetsledare. Övrig personal finns utspridd över landet med tyngdpunkt i Norrland.

Fortsatt framgång i Danmark

Ännu ett succéår för Railcare i Danmark!

– Det har gått över förväntan. Allt fler kunder får upp ögonen för hur effektivt Railcares koncept verkligen är, säger Sven-Åge Sletbak, Baneservice Danmark AS.

Där är framför allt de danska markförhållandena med mycket lera och vatten som gör att Railcare-metoden passar Danmark perfekt. Maskinens stora sugkraft gör att arbetet kan göras snabbt och effektivt, innan kringliggande material rasar in. Sven-Åge hoppas nu att man i Danmark ska satsa stort på upprustning av diken, dränering och banvallar, annars har tonvikten lagts på att åtgärda det som ”syns” ovan mark.

– De danska spåren är mycket slitna och behöver verkligen renoveras. Stora projekt är också på gång för att förbereda banor för tåg i högre hastigheter.

– För tillfället har vi faktiskt tre Railcare-maskiner i bruk här i Danmark, men målet är att ha full beläggning på minst en maskin i Danmark året runt. Vi kommer nu att öka marknadsinsatserna och har anställt Uffe ”super man” Mørk-Pedersen som ska

åka runt och sälja in konceptet. Det gäller också konceptet med VBU-maskinen för bankettrensning. Det kräver lite extra argumentation eftersom det är en ganska omfattande metod och det kräver stort arbete att få kunderna att förstå hur lönsam den blir i det långa loppet.

Största projektet

– Det största jobbet under året var en renovering av Grenå-banan i samarbete med Danmarks största markentreprenör, där vi gjorde dräneringsarbete under 8 veckor. Vi kom in ganska sent i projektet, när kunden hade insett att den traditionella metoden med traktorgrävare inte kunde göra jobbet i tid och utan att förstöra dom många kablar som ligger under markytan.

– Jag vill än en gång betona hur positivt Railcares svenska operatörer uppfattas. När jobbet ska göras glider de in i teamet och, när det är nödvändigt, tar dom kommandot på ett helt naturligt sätt. Eftersom resultatet blir att jobbet genomförs effektivt är det ingen som opponerar sig.

Lovande i England

Den engelska marknaden ser nu ut att öppna sig för Disab och Railcare. Hos Disab som bygger och säljer de sugaggregat som används i Railcares maskiner ligger ritningar klara för två maskiner, en för tunnelbanebruk och en sug avsedd för den engelska järnvägen. Eric Hardegård, vd för Disab i Eslöv berättar:

– Vi har diskuterat behoven med dom engelska företagen och gjort förstudier. Vi räknar med att kunna avsluta dessa affärer under året.

Tunnelbanemaskinen som kallas Tubevac ska användas för arbete i tunnelbanan. Det är en vanlig sug, men anpassad för tunnelbanans mindre format.

– Det är ett intressant projekt för oss. Om

det faller väl ut så finns det en stor marknad inom tunnelbanesektorn.

En annan kund i England, en av landets största inom banunderhåll, vill ha en sug som ska användas vid entreprenader på vanliga järnvägen. Även i det fallet krävs en specialutformning jämfört med svenska förhållanden. England har andra bestämmelser och det är också mindre utrymme kring spåren.

Rullar i Portugal

Portugal blev det första land i Europa utanför Norden att få en rullande Railvacmaskin. Beställare var Portugals största privata företag inom banunderhåll, SOMAFEL – Engenharia e Obras Ferroviárias. Maskinen godkändes och togs i bruk under sommaren 2004.



Railcares vacuumsug lastas på trailer för vidare betfordran till England.

“Sugen” tog bil och båt

En av Railcares vacuumsugar har transporterats till England. För att lyckas med detta konststycke användes en landsvägstrailer. Denna kördes därefter ner genom Europa, tog färjan över till England och transporterades därefter till arbetsplatsen ca sju mil väster om London. Resan tog totalt mindre än en vecka!

Vacuumsugen var den enda möjliga metoden för uppdraget. Totalt handlade det om två helgers jobb, men intresset är stort och sugen kommer att få vara kvar i England i mån av nya uppdrag.

© Railcares miljöpolicy

En miljöpolicy för Railcare Group antogs i mars 2004. Policyn utgör grunden i Railcare Groups miljöledningssystem. Den svarar mot de krav som finns i ISO-standard och de krav som Banverket ställer på sina entreprenörer.

– Vi har valt att inte miljöcertifiera oss, säger Stig Sörlin, miljösamordnare inom Railcare group. Det är krävande och kostsamt och vi har sett att det inte ger några fördelar vid upphandling. Vi har nu utifrån ISO 14001 formulerat en egen policy och vårt mål är att ligga något över dom krav som Banverket ställer.

Läs policyn på:
www.railcaregroup.se ■

Railcarenytt utges av Railcare AB
 Näsuddsv. 10, Box 34, 932 21 Skelleftehamn
 Miljöcentrum tel: 0910-333 66
 Fax: 0910-333 75. www.railcare.se
 Innehållet får gärna återges.

Produktion & formgivning: Gem Reklambyrå
 Tryck: Tryckeri City i Skellefteå AB

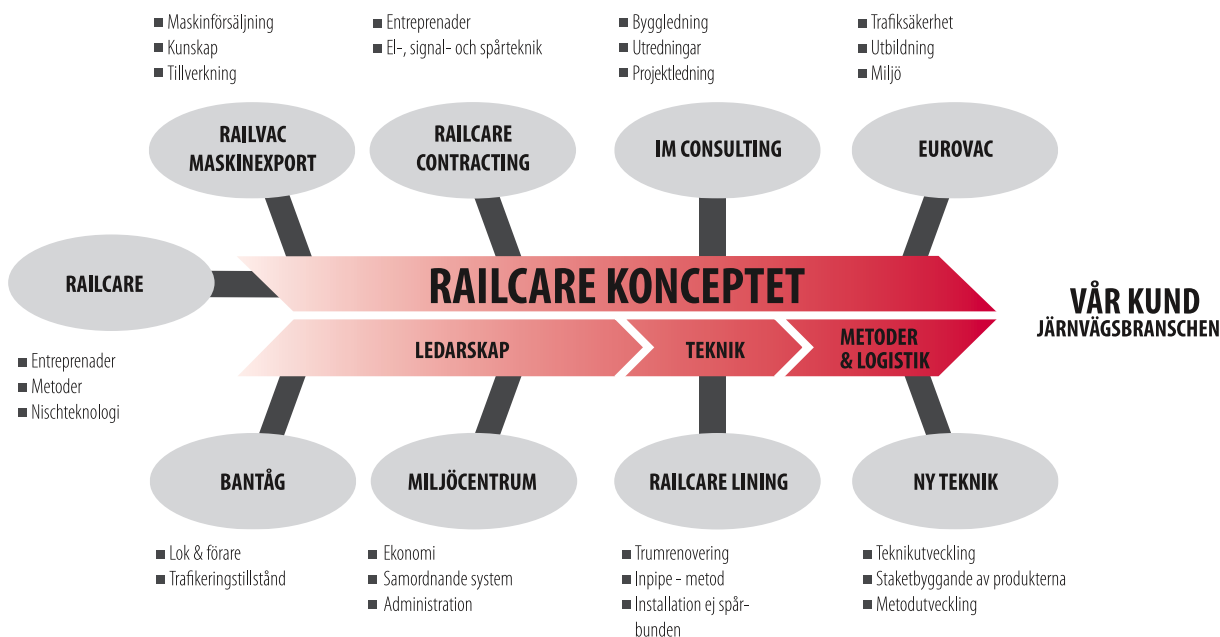
B



RAILCARE GROUP

Railcare Group består idag av sju väl fungerande företag. Genom att utnyttja varandras kompetenser och med kombinerade resurser blir Railcare-företagen sammantaget en intressant partner – även för större kunder och vid stora entreprenader.

Under 2005 utvecklas Railcare Group ytterligare och vi arbetar också internt med att revidera vårt kvalitets- och ledningssystem.



NYA ANSTÄLLDA



Miljöcentrum
Jan-Erik Jonsson
 Skellefteå
 Ekonomi



Railcare Contracting AB
Jan Näsholm
 Kiruna
 Platschef/arbetsledare



Eurovac
Ulf Lindberg
 Ljungby
 Trafiksäkerhetskonsult



Railcare Contracting AB
Roger Töyrä
 Kiruna
 Verksamhetsansvarig



Railcare AB
Lars Dahlqvist
 Byske
 Maskinoperatör



Miljöcentrum
Camilla Karlsson
 Skellefteå
 Ekonomi/administration



Railcare Lining AB
Kurt Boström
 Skellefteå
 Operatör/elektriker