

SkyCab tillhör framtiden



Så här har Åke Åredal tänkt sig att pilotbanan i Hofors ska komma att se ut. – En världsattraktion, säger han.

– det säger marknaden

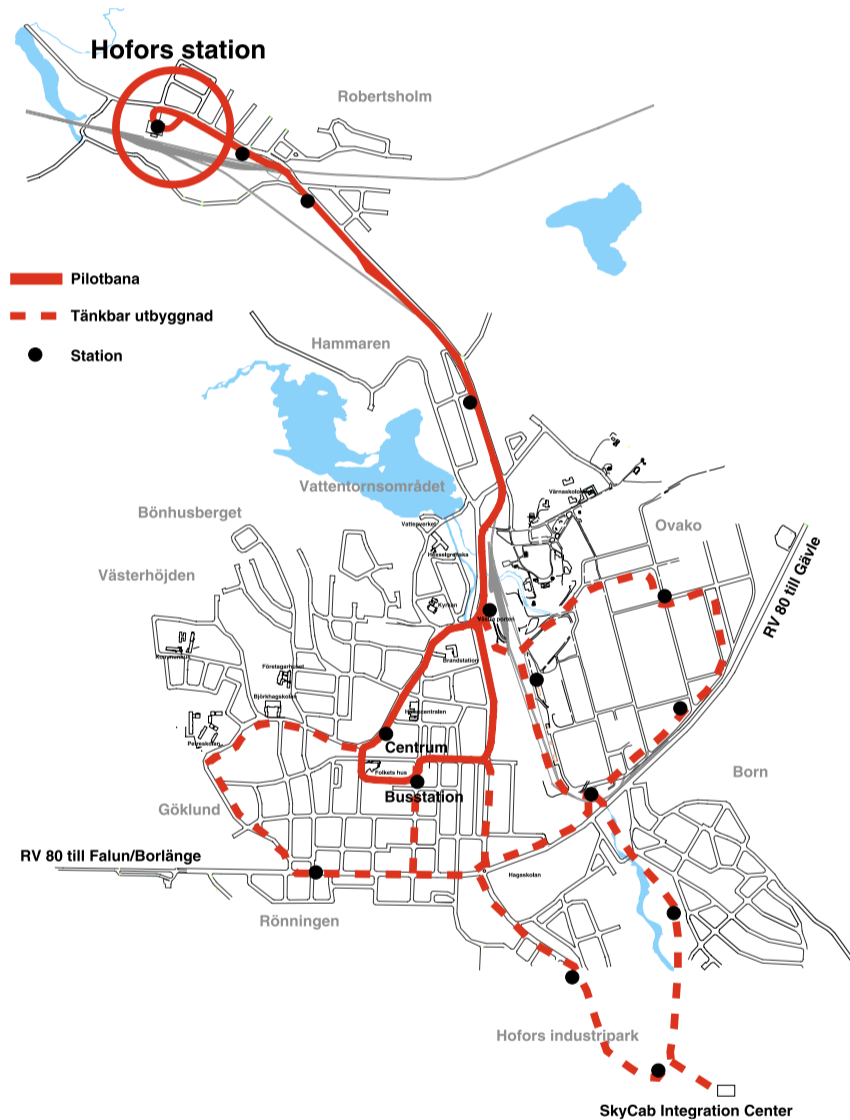
Kanske var det i George Orwells framtidsroman 1984 som vi först anade visionen om en sorts bana där människor reste bekvämt genom stadsmiljöer – högt över gatunivån. Kanske var det i någon science fiction-film av senare datum.

Sverige kan bli först i världen att fullt ut förverkliga den visionen, men vi är inte där riktigt än. I Hofors pågår dock just nu utvecklingen av världens kanske första pilotbana för PRT, spårtaxi.

Det sker i samarbete mellan SkyCab och kommunen, och detta samarbete har redan skapat nya jobb genom att ett 20-tal företag i regionen hittills har varit inblandade i projektet. Och det kommer att bli fler.

– SkyCab har något som jag vet att vi är ensamma om. Vi har frågat marknaden hur de vill resa i framtiden och vi utformar nu SkyCab i Hofors efter marknadens krav, säger Åke Åredal, mannen bakom SkyCab.

Hur han hamnade mitt i detta kreativa, utmanande och fantasieggande projekt är en annan historia. Ber man honom att berätta så gör han det, lugnt och sakligt utan överord. Han är nog med att hålla sig på jorden, trots projektets höjd i dubbel bemärkelse. Driver man ett innovativt projekt som SkyCab, med förarlösa vagnar, är trovärdigheten viktigare än allt annat.



Så här är det tänkt att SkyCab ska trafikera Hofors när pilotbanan är klar.

SkyCab i Hofors backas upp av staten, näringslivet, Banverket, forsknings-Sverige (däribland Högskolan i Gävle och Högsko-

lan i Dalarna), miljörorelsen, handikapprörelsen, ett par läns styrelser och EU. De har alla bidragit med kunskaper, pengar

och glada tillrop.

Banverket ser SkyCab som framtidens anslutningar till framtidens tåg. Och nyckeln till

framtiden finns i Hofors.

Där invigde SkyCab i februari i år Sveriges första testbana för spårtaxi (PRT) och där kommer en studerad pilotbana mellan järnvägsstationen och samhället att byggas.

Hofors vägar

Varför Hofors?

– Jo, för att Hofors kommun har framtidsvisioner, vågar tänka nytt, vet värdet av fungerande kommunikationer, säger Åke Åredal.

Dessutom kan klimatet i Hofors faktiskt matcha det norrländska, enligt en studie från SMHI. Den varierande vädret och särskilt vinterförhållanden behövs för provverksamheten.

– När vi fick kontakt med Hofors var valet enkelt. Och valet blev ännu enklare när det visade sig att det på industriområdet i Hofors fanns en plats som var som gjord för att bygga en testbana.

Denna Sveriges första testbana för spårtaxi premiärkördes i februari i år i närvaro av bland andra landshövding Christer Einfeldt.

– Nu fortsätter vi arbetet med en pilotbana för SkyCab i Hofors, säger Åke Åredal. Det är en stor investering. När den är klar har Sverige, och framförallt Hofors, en världsattraktion.

På Tåg 150 den 7-10 september visas SkyCab i Hofors på Gävle Järnvägstekniks bangård, på promenadavstånd från Sveriges Järnvägsmuseum.

– Det är en jättechans för oss att visa SkyCab för hela den järnvägsintresserade branschen, säger Åke Åredal.

Svindlande perspektiv till en billig penning

Tänk dig att du har varit i Stockholm i ett tjänsteärende. Du stiger av tåget på Centralstationen i Gävle precis som vanligt. Men i stället för att gå ut på Centralplan och försöka hugga en taxi tar du rulltrappan upp till SkyCab-påstigningen ovanför bussterminalen. Där väntar flera tomma SkyCab-vagnar. Du kliver in i en vagn, trycker vart du vill åka och vagnen avgår direkt.

Färden går i 40 kilometers hastighet

fyra meter över gatunivå och du sitter bekvämt och tryggt. 40 är ingen svindlande hastighet, men om du suttit med stoppur i hand har du kunnat konstatera att det faktiskt går mycket snabbare än att ta sig hem i egen bil med alla stopp för rödlys vid övergångsställen. Och du bidrar dessutom till en bättre miljö genom att vagnen inte avger koldioxidutsläpp och att den är mycket energieffektiv.

Ja, så kan det bli någon gång

i framtiden om Gävle kommun vågar ta steget vidare. Hur stor investering det är fråga om beror på bannätets utbredning. Åke Åredal på SkyCab, säger att det är en förhållandevis billig investering.

– 60 miljoner kronor per kilometer, att jämföra med 120 miljoner för spår och 500 miljoner för motorväg.

Men först av allt ska testbanan och en pilotbana för SkyCab i Hofors bli klara. Pilotbanan går,

enligt en ny studie, från Hofors station till samhället.

Flera andra intressenter har visat intresse för SkyCab, bland andra stora städer som Linköping och Malmö. En demonstration har även studerats för Arlanda och Märsta, och den omfattar 400 vagnar och 40 hållplatser med en banlängd på 40 kilometer.

Ett system för Vetenskapsstaten med Stockholms universitet, KTH, Handelshögskolan och

Karolinska institutet har också studerats.

Banverket ser goda möjligheter att ytterligare förbättra tågets konkurrenskraft genom att med SkyCab öka tillgängligheten till och upptagningsområdet för järnvägens stationer.

Ni som är nyfikna på SkyCab ska inte missa chansen att besöka Tåg 150 under jubileumsdagarna den 7-10 september. Då finns en rörlig modell av en vagn på plats.