

Trafik Magasinet

Januari 2018
Pris 80:- | Årgång 35

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg



Växjö - Amsterdam

Oxelösund - Rotterdam

Trafikmagasinet mot Trafikmagasinet

Logistiklägen

Ny, kombinerad finish

Dura-Flange® & Dura-Bright®



Kombinera extra skydd för längre livslängd med högglans och enkel rengöring

- Snygga
- Enkla att underhålla
- Förstärkt skydd mot fälghornsslitage
- Upp till 47% lättare än stålfälgar
- Fem gånger starkare än stålfälgar
- 100% återvinningsbara
- Minskade CO₂-utsläpp



ARCONIC Alcoa Wheels is a product of Arconic

FORDONSMATERIAL AB
Tel. +46 431 45 88 00
info@foma.se

OCL BRORSSONS AB
Tel. +46 11 19 77 00
info@oclbrorssons.se

www.alcoawheelseurope.com

VÄXJÖ TILL VÄRLDEN

DAGLIGA AVGÅNGAR FRÅN OCH MED MAJ



Läs mer om din nästa resa på smalandairport.se

Följ oss   

21 DESTINATIONER
DIREKT FRÅN

VÄXJÖ

SMÅLAND
AIRPORT

LEDARE

En cynisk värld

När man som minst anar det kan man tappa fotfästet och falla. Då gäller det att ta sig upp igen. Någon har vackert uttryckt det hela på följande sätt: "Our greatest glory as human beings is not in never falling, but in rising every time we fall." Detta är dock föga tröst då man drabbas av utbrändhet, stress, en arbetsskada eller till exempel en whiplash-skada. Många biter ihop trots sveda och värk. De kanske har en godkänd arbetsskada från Försäkringskassan med intyg ifrån Yrkes- och miljömedicin, men AFA's försäkringsläkare har av olika skäl inte den uppfattningen att ens yrke orsakat detta. Det finns även de som fått en whiplash-skada som gjort sig påmind efter för lång tid, vilket inte räckt till ersättning från Försäkringskassan. I grund och botten handlar det då om att förringa och nedvärdera en människa. Ja, trycka ner en långt ner i skorna. Det ligger här nära till hands att fundera hur det sett ut om Försäkringskassan hade varit en bilprovvningsanläggning. Då hade kanske följande scenario utspelat sig:

- Får jag körförbud nu när jag har dåliga bromsar?
- Nej, varför då? Du har ju handbroms i bilen!
- Är det ett problem att jag inte har någon passagerardörr?
- Nej, det påverkar inte din körförmåga!
- Tyvärr fungerar inte mina strålkastare.
- Det gör inget! Kör på dagen då det är ljust ute!
- Jag har glapp i styrningen.
- Det gör ingenting, det finns många som är darrhänta!



JOHAN RIETZ,
Chefredaktör

UR INNEHÅLLET



11 Laddgata



18 Kontaktledningsarbeten



23 Containertrafik till Oxelösund



29 Iveco bussar!

Missar målet:

Europaperspektivet saknas för väg- och järnvägsinvesteringar!

Sverige har åtagit sig att bygga ut vissa vägar och järnvägar så att EU får ett sammanhållet stamnät. Riksrevisionens granskning visar att regeringen och Trafikverket inte har prioriterat detta åtagande i den nationella infrastrukturplaneringen, vilket riskerar att leda till att EU-målen inte nås i tid. EU har sedan 2013 en gemensam planering för infrastruktur. Syftet är att senast år 2030 ha skapat effektiva och högkvalitativa transportkorridorer, eller stamnät, inom hela EU. Detta



har Sverige varit med om att förhandla fram, och åtagit sig att utföra. Regeringen och Trafikverket har det övergripande ansvaret för att integrera planeringen av EU-målen med de nationella målen för nya vägar och järnvägar. Riksrevisionens granskning visar att EU-målen inte har prioriterats tillräckligt i det arbetet. Varken i den övergripande planeringen eller i enskilda projekt har Trafikverket tagit tillräcklig hänsyn till EU-målen, och regeringen borde ha varit mer aktiv i sin styrning på området. Sammantaget riskerar detta att leda till att EU-målen inte nås före 2030. Reglerna för EU-samarbetet gör det möjligt för medlemsländerna att ansöka om undantag från de projekt som inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma. För detta krävs det kvalificerade underlag baserade på samhällsekonomiska analyser, vilket Trafikverket inte har tagit fram. Någon ansökan har således ännu inte lämnats in från Sverige. Riksrevisionen uppmanar nu regeringen att ta ett tydligare grepp om utbyggnaden av EU:s stamnät i Sverige, samt att precisera hur det ska integreras i den pågående nationella infrastrukturplaneringen. Utöver det bör Trafikverket ta fram en konkret och tidsatt plan för de projekt som behöver genomföras för att EU-målen ska uppfyllas. För de satsningar som inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamma bör Trafikverket ta fram underlag för ansökan om undantag!

Ingvar Mattson samt Ingemar Delveborn, Riksrevisionen

När det inträffar en skada...

Transporter är en komplicerad kedja med i regel många parter involverade där mycket kan hända. Därför är det viktigt att ha rutiner och policys vid inköp och val av leverantör. För att reglera ansvaret finns både nationell lagstiftning och branschregler samt ett antal övergripande internationella regelverk och konventioner. Allt detta finns med i avtalet mellan parterna när transporten görs upp. För att reglera ansvaret finns både nationell lagstiftning och branschregler samt ett antal övergripande internationella regelverk och konventioner. När det inträffar en skada så skall man helst försöka lokalisera i vilket led skadan har inträffat för att kunna fastställa vilket regelverk eller konvention som skall gälla. De olika regelverken har olika sätt att beräkna ersättning vid uppkommen skada. Men låt oss lämna det finstilla för titta närmare på det praktiska när man tar emot gods, oavsett om det är på pall eller i en container:



1. Skriv aldrig under en fraktsedel eller annat mottagningsbevis slentrianmässigt vid godsmottagningen.
2. Kontrollera att det är levererat till rätt adress och om möjligt se vem som kan vara mottagare.
3. Titta på paketen och räkna igenom antalet kollin. Säger det 6 kartonger, och det kommer 5 så saknas gods, vilket du ska notera på mottagningsbeviset.
4. Gör notering om det är några synliga skador – även om det förefaller enbart vara en emballageskada – man vet inte hur det ser ut inne i kartongen.

5. Du har alltid rätt att reklamera, men hamnar i ett sämre bevisläge då det ses som "pro-evidence" att du mottagit godset i full gott skick när det inte görs en anmärkning på en inrikes fraktsedel eller mottagningsbevis.

Ylva Björklund, Claims & Customs Scan Global Logistics Sverige

Har SVT monopol på ord?

Flera gånger har tidningen Trafikmagasinet förgäves undersökt möjligheterna att få domänen trafikmagasinet.se från SVT (Sveriges Television) och har bland annat använt en advokatfirma som heter Gullikson som är experter på patent och domäner. Trots att TV-programmet Trafikmagasinet lades ner 2003, vilket år 2018 är 15 år sedan har detta inte varit möjligt.



Märkligt nog låter man via sin advokatbyrå år från år lägga beslag på trafikmagasinet.se i ren djävulskap, trots att man mycket väl känner till att deras tv-program skrotats för länge sedan, och vet att tidningen kontinuerligt kommit ut sedan mitten av 80-talet. Att hävda "inarbetning", som man alltid gör när vi titt som tätt kontaktar dem är befängt. Tror SVT på fullt allvar att de har monopol på vissa ord i evinnerliga tider? Som gamla tv-program som Hylands Hörna, Bröderna Cartwright eller Varuhuset? På Myndigheten för Radio och TV klargör de att SVT inte registrerat något program som går under namnet Trafikmagasinet och på Patent & Registreringsverket klargör de att det inte går att skydda ett varumärke som Trafikmagasinet. På fullt allvar tycks man dock på Sveriges Television tro att det går att lägga beslag på ett namn i all evighet. Tidskriften Trafikmagasinet (med utgivningsbevis) har visserligen com. och nu. men se. får vi inte. Hur länge kan tv-programmet Trafikmagasinet sägas vara "inarbetat"? Dagens ungdomar känner knappast till tv-programmet som ju inte finns längre.

Med risk för att blanda ihop en se-diskussion och rätten till ett namn bör det fastslås att den periodiska skriften Trafikmagasinet är ett magasin, därav namnet. I Svenska Akademiens ordlista är ett magasin ett förrådshus, en tidskrift, en behållare eller en handelsbod – inte ett tv-program. Tidskriften Trafikmagasinet domännamn är skyddat sedan 1986, vilket inte Sveriges Television gjort med sitt tv-program.

Tidningen har allt sedan starten i mitten av 80-talet kontinuerligt skrivit om alla transportslag: trafik på väg, flyg, sjöfart samt järnväg medan Sveriges Televisions infallsvinkel varit betydligt snävare, där bilar varit i fokus.

Att man vill ha kvar trafikmagasinet.se är från år och låter skattebetalarna betala för ett tomt domännamn är minst sagt märkligt. Vad det i grund och botten handlar om är en dragkamp mellan tidning och television som sätts på sin spets av ett mindre aktiebolag och en statsägd koloss. Statstelevisionen vill ha ensamrätt på historien trots att tv-programmet Trafikmagasinet varit insomnat sedan 2003. Hade de fått för sig att göra ett tv-program om "osund konkurrens" hade de säkert lagt beslag på denna domän också.

Är inte yttrandefriheten starkare än ett företags äganderätt till ord? Så är det i alla fall i USA där till exempel Fox News menade att de ägde rätten till orden "rättvis" och "balanserad". De förlorade i rätten, men när statstelevisionen anlitar sina slipade advokater som kan lägga ner flera miljoner på en process är det inte säkert att Trafikmagasinet vinner slaget. Det gjorde ju inte heller den lilla samhällstidningen Public Service som bittert fick erfara detta när advokatbyrån Groth & Co anlätades, som minsann hävdade att man ägde rätten till dessa två ord. Om Groth & Co bättre kunnat sin läxa visste de att det faktiskt var BBC i modern tid som på allvar använde uttrycket Public Service, och i ett större perspektiv har Public Service används sedan slutet av 1800-talet.

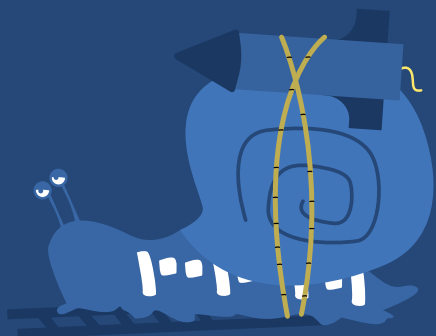
/ JR



Därför behöver vi höghastighetsjärnväg

250 km/h istället?

Om höghastighetsjärnvägen byggs för att kunna köra tåg i 320 km/h kortas restiderna väsentligt, pendlingen ökar och arbetsmarknaderna förstoras. Visst kan det bli något billigare att bygga för långsamma tåg, men bygger vi för 250 km/h har vi byggt bort möjligheten att någonsin kunna köra snabbare.



Sverige är inte alls för litet

En del tror att Sverige är för litet och har för liten befolkning för att höghastighetståg ska bli lönsamt. Beräkningar visar att man behöver komma upp i 9 miljoner resor/år samt lösa en del kapacitetsproblem för att det ska bli lönsamt. Tågresandet ökar och 2035 kommer vi ha 12 miljoner resor/år. Men med alla positiva effekter av höghastighetsjärnvägen och om tåget blir en större konkurrent till bilen säger prognoserna istället 20 miljoner resor/år.



Läs mer på www.gotalandsbanan.se



MÄSSANS HÄFTIGASTE UTSTÄLLARE: En lastbil utan förarhytt!

Man kan tycka vad man vill om dess utseende, men den mest spektakulära och publika utställaren på mässan Logistik & Transport på Svenska Mässan var onekligen Einride. Trafikmagasinets monter med en velocykel som dragplåster bleknade i en jämförelse med Einrides självkörande sju meter långa elstyrda lastbil.

Det bör betonas att det inte handlar om en förarlös lastbil som bland annat Teknikens Värld felaktigt skrev utan om en självstyrande lastbil som för första gången visades upp i form av en prototyp på Almedalen i somras. Trafikmagasinet fick en pratstund med företagets eldsjäl och vd Robert Falck (med förflutet inom Volvo), som berättar att det handlar om en T-Pod, som är synonymt med en ny typ av lastfordon, som kan ses som ett startskott mot en ny era som ska revolutionera vår värld mot mer effektiva, lönsamma och mer miljöanpassade transporter. Till detta kommer säkerheten:

– Kan man räkna bort föraren ökar kapaciteten enormt, samtidigt som säkerheten ökar, så vi får ner antalet olyckor med tunga lastbilar, säger Robert Falck.

Avtal med Lidl

Om drygt två år kommer 120 så kallade T-Poddar, att köra fram och tillbaka mellan Göteborg och Helsingborg, förutspår Robert Falck. Bara på denna sträcka sparar man in koldioxidutsläpp motsvarande 400 000 enkelresor med personbil under ett år. Företagets vd gläds åt att Einride har tecknat ett avtal med en storkund inom dagligvaruhandeln, nämligen Lidl, och säger att i början av året släpper man en ny bomb med en annan kund. Resan har onekligen gått snabbt för Einride som bildades för blott ett år sedan. En ansökan till Transportstyrelsen om tillstånd att få köra på allmän väg är nu inlämnad och om allt går som det ska händer det saker 2018. Planen är att inleda pilottesterna under hösten 2018 i Halmstad. En T-Pod kommer då att köra en sträcka på fyra kilometer från Lidls centrallager till butiken i stadsdelen Andersberg.

– 2016 och 2017 övergick vi helt till alternativa bränslen som el, fordonsgas, biodiesel eller Svanenmärkt diesel vilket minskade transporterens klimatpåverkan med 25 procent. Genom att ta nästa steg och gå över till elektriska lastbilstransporter kan transportens utsläpp minska med uppemot 100 procent. Einrides självkörande T-Pod kan göra detta jättesteg i vårt arbete mot fossilfria transporter, skriver Johannes Fieber, vd på Lidl Sverige i ett pressmeddelande.

Robert Falck säger att 60 procent av dagens lastbilstransporter





LITE FAKTA:

Einride är ett fornnordiskt namn sammansatt av "ein" = "en"/"ensam" och "ride", "den som färdas ensam" och är ett av åskguden Tors många namn. I fronten på en Einride lastbil ser man en bock. För den som undrar är det Tanngrisner som inom nordisk mytologi är en av Tors två bockar. Körsträcka på en laddning: 20 mil
 Lastkapacitet: 15 stycken Europa-standardpallar
 Drivkraft: 20 ton
 Längd: 7 meter
 Batterikapacitet: 200 kWh energi



skulle kunna ersättas med Einrides lösning. Det skulle innebära att en minskning av koldioxid från godstransporter i Sverige skulle minska drastiskt med Einrides lösning.

– Samarbetet med Lidl är ett viktigt steg mot en renare värld,

säger Robert Falck, som gläds åt det faktum att det skrivits 1 800 artiklar om Einride, bland annat en helsida i Washington Post, och att man nominerats till Edison Awards i USA. Med denna text noterar Trafikmagasinet att vi nu är uppe i 1 801 artiklar! //JR



**ÄR DIN BIL UTRUSTAD FÖR MÖRKRET?
VI HAR SMARTA & STABILA LÖSNINGAR
FÖR MONTERING AV EXTRALJUS!**



Q-LOCK
STÖLDSKYDD I ALUMINIUM



NYHET!



QPAX AB - Stocksbovägen 11h - 820 41 Färila
Telefon: 0651-760460 | E-post: info@qpax.se

qpax.se

In i framtiden med ellösningar på land och till havs

2017 får sägas vara genombrottet för en rad spännande elfordonslösningar inom transportnäringen. Nu (äntligen) verkar det som många av de spännande innovativa lösningar man pratat så mycket om under årens lopp kan bli en realitet inom en snar framtid.

Trafikmagasinet har tidigare skrivit en hel del om elvägar i en svunnen tid. Projektet eRoad Arlanda är ett av dessa projekt, som nu är verklighet och som bygger på konduktiv teknik med en elskena i vägbanan som driver och laddar ett fordon. Några som hakat på projektet elvägar är PostNord. I en testbana mellan Arlanda frakterminal och Rosersbergs logistikområde (en sträcka på totalt en mil, varav två kilometer elektrifierad) har PostNord kunnat köra en eldriven lastbil på 18 ton. I ett större perspektiv ses denna batteridrivna lastbil med en elskena i vägbanan



Tesla Semi.

som en plattform för elektrifiering av större transportstråk i landet. I ett ännu större perspektiv har Sverige och Tyskland under 2017 inlett ett treårigt utvecklings-samarbete om elvägar. När det gäller lastbilar som drivs med el är det dock svårt att undgå att nämna den revolutione-

rande självstyrande lastbilen T-Pod från Einride som tagits fram i Sverige (se sidan 6-7). Trafikmagasinet bedömning är att denna lösning är att föredra om vi ser det hela från en ekonomisk och funktionell aspekt. Utanför Sveriges gränser bör också nämnas något om Teslas lastbil Semi, där man skissat på 80 mil i motorvägshastighet. En laddning som ger 64 mil ska endast ta 30 minuter så Teslas vd Elon Musk när detta fordon premiärvisades i Los Angeles i november. Testning pågår för närvarande med detaljhandelskedjan Walmart. En smolk i bägaren är att Teslas lastbil kräver mycket el. Enligt Aurora Energy Finance lika mycket energi som motsvarar 4 000 bostadshus.



Modell av Yara Birkeland testas.



Projekt elvägar fortskrider.

Eldrivna fartyg

Inom sjöfarten händer det också mycket och här kan berättas att norska Kongsberg Maritime samt gödsel-företaget Yara International tillsammans tagit fram ett eldrivet och självkörande containerfartyg. Det är här meningen att fartyget som fått namnet Yara Birkeland ska kunna frakta 100 containrar och ersätta 40 000 lastbilslaster per år. Containerfartyget ska bland annat trafikera de norska hamnarna Brevik och Larvik med globala transporter med start nästa år (fullt automatiserat 2020). Nämnas kan att Kongsberg Maritime även är bakom ett färjekoncept med en eldriven och självseglande bilfärja. Trafikmagasinet lär få anledning att återkomma.

/JR



TAG PLATS I GREENHUB BRO

**GREEN
HUB
BRO**

Stendörrens nyproduktionssatsning GreenHub Bro är en unik möjlighet för företag i behov av **logistik i världsklass** att verksamhetsanpassa nya, gröna lokaler från grunden, på en plats som kopplar samman transportslag, företag, varor och människor med Sverige, Norden och resten av världen. Missa inte tåget, kontakta oss för din plats i ett nytt modernt och miljövänligt logistikcenter i huvudstadens bästa läge.

LÄS MER PÅ [GREENHUB-BRO.SE](https://greenhub-bro.se) ELLER KONTAKTA OSS PÅ +46 (0)8-518 331 10

Ökad elbilsförsäljning kräver fler laddstationer

Det registreras allt fler el- och laddhybridbilar för var dag som går. I takt med att fordon kräver laddning, måste infrastrukturen för flera publika laddstolpar utvecklas i samma takt, eller helst snabbare än så.

Några som verkligen kan det här med laddinfrastruktur för elfordon är företaget Garo AB, och i dag är företaget något av laddspecialister i landet. Om vi backar bandet en smula kan det konstateras att det funnits en stor skepsis hos gemene man kring sådant som hur länge ett batteri kan hålla i en elbil samt hur effekten är i ett batteri efter ett antal tusen mil. Här har det onekligen hänt mycket. Tanken att ett stort batteri måste bytas efter ett visst antal mil är ett minne blott. Det som inte alla känner till är att batteriet är uppbyggt av ett antal mindre celler; vilket innebär att enskilda celler kan bytas för en kostnad om några tusenlappar per cell. Och när det gäller effekten kan berättas att oberoende tester visat att till exempel Tesla modell S endast tappar 5-6 procent av sin batterikapacitet efter 10 000 mil.

Från laddstolpe till laddstolpe

Garo som ligger i den absoluta framkanten när det gäller tillverkning av laddstolpar startade verksamheten redan 1939. På den tiden var det kopplingsdosor och elskåp som gällde, och dessa blev snabbt en attraktiv produkt som sedermera under 80-talet börja-



des att säljas i hela Norden. För nästan tio år sedan började Garo utveckla sina första laddstolpar för elfordon, där steget ifrån de traditionella motorvärmartaggen egentligen inte var så stort. Men någon var tvungen att komma på idén, och det gjorde Garo. Något senare kom de väggmonterade TYP 1 och 2 laddarna. Preem var här en tidig kund som monterade upp laddstolpar på sina mackar.

Ljus framtid

För några år sedan stod den första publika laddaren för hemmabruk klar. En rolig anekdot är här att vår utsände reporter från Trafikmagasinet var den första att se laddaren efter självaste Kungen som varit där något innan på ett företagsbesök - innan den släpptes på marknaden.

- Den laddaren har blivit en succé och utvecklingen går mot att fler vill köpa elbilar och laddhybridbilar, säger Garos vd Carl-Johan Dalin.

Man ska inte sticka under stol med att räckvidden varit den stora akilleshälen för elbilarna. I början tog man sig 5-10 mil på en laddning, men nu börjar allt fler bilmärken närma sig 30 mil på en laddning.

- Problemet som vi ser är inköpskostnaden för en elbil. Många företag som gärna skulle vilja ta steget och köpa en elbil har tidigare kanske backat för kostnaden. Men utvecklingen går framåt och elbilar och laddhybrider anser vi går en ljus framtid till mötes, säger Carl-Johan Dalin.

/SF



Vi söker erfarna Signaltekniker till STN AB, samt erfarna Kontaktledningstekniker till KLB AB



Kontakta Eva, tfn. 072-523 40 11 eller Ulrika, tfn. 072-523 40 10 eller maila info@stnorden.se



Laddade möten på laddgata

I november anordnades Nordens första mässor för elbilar, eCar Expo. Detta skedde dels i Göteborg och dels i Nacka Strand. På mässorna visade ett smakprov upp när nutiden och framtiden möttes för el- och hybridbilar.

Mot bakgrund av att regeringen via Klimatklivet satsat 2 miljarder kronor (fram till år 2020) till bland annat laddinfrastruktur, var dessa två mässor intressanta. Utbyggnaden av laddstationer pågår för fullt i landet, och då framför allt i södra Sverige. Två knäckfrågor är här om det går att ladda hemma och om det går att ladda på jobbet. Ja, om det finns möjlighet att ladda elbilen smidigt och bekvämt.

Rekord i provkörningar

Trafikmagasinet som tidigare skrivit om "laddgator" (däribland invigningen på Södermalm i Stockholm) tar här tillfället i akt att lyfta fram laddgatan på mässan i Nacka Forum. Genom DEFA:s försorg stod bilar på en lång rad, fulladdade för besökarna att ta en provtur och uppleva hur det är att köra en tyst bil. Noterbart är här att DEFA är störst i Norden och i världen när det gäller uppkopplade laddpunkter.

– Våra provbilar rullade utan avbrott, och vi slog alla tiders rekord i antal provkörningar under eCarExpo, kunde Mats Carlström, Fleet Manager hos Kia konstatera. /JR



TAMTRON
WEIGH TO KNOW

VÅGSYSTEM FÖR
SKOG - INDUSTRI - ENTREPRENAD

UTMANA OSS!

VAD VILL DU HA HJÄLP MED?

Containervägning, markvågssystem eller kanske trådlös överföring av vågdata?



TAMTRON HAR SYSTEMEN.

- ▶ Power Reachstackervåg för containervägning
- ▶ ScaleIT W8 Pro markvågssystem
- ▶ WNexus - helt mobil trådlös vågdata

Alla våra system kan integreras med ert affärssystem.

ÄR DU REDO ATT TESTA
EN NY LÖSNING?
VI FINNS HÄR - HÖR AV
DIG!

TAMTRON
054-402 08 40
viktigt@tamtron.se

TAMTRON.SE

Nu storsatsar Traxet i Sverige

Traxet är en ledande leverantör i Skandinavien och de baltiska länderna av GPS-baserade lösningar för styrning av team- och fordonsflottor. Man erbjuder anpassningsbar teknik så att de fyller behoven för företaget av alla storlekar.

– Traxet är ett verktyg som hjälper växande verksamheter inom fordonstrafik att expandera framgångsrikt och hållbart. Programvaran är utformad till att hjälpa ansvariga för fordonsflottan att registrera, mäta och analysera vagnparkens fordon, säger Arturas Samasonok, vd för Traxet / Tracking Solutions Sweden AB.

Stora på Europamarknaden

Företaget som är relativt nyetablerat i Sverige ingår i en stor företagsgrupp som har 10 000-tals kunder ute i Europa. Trafikmagasinet mötte de båda delägarna Arturas Samasonok och Edgaras Vrubliauskas på den årliga Transportmässan i Göteborg. I stor inspiration och med ett engagemang, som det inte gick att ta miste på, presenterade de den helt unika tekniken som nu lanseras i Sverige.

– Liknande produkter finns redan i Sverige men absolut inte så bra som våra och framförallt inte till de konkurrenskraftiga priser som vi har, säger företagets vd.

Cirka ett 18-tal funktioner finns i denna elektroniska körjournal som finns tillgänglig på webben, såväl som på iOS och Androidenheter. Den kräver inga omständliga monteringar utan är på plats inom en halv minut.

Grön körning

En av de viktiga funktionerna är ”Grön körning” som gynnar miljön och samtidigt spar pengar. Traxet-systemet övervakar förarens beteende på

vägen i realtid genom att använda en speciell GPS-enhet utrustad med 3G-sensorer. Det registrerar plötsliga accelerationer, inbromsningar och svängar. Alla dessa oväntade fordonsrörelser kan kategoriseras som ”händelser” i händelsemodulen och visas på kartan. Grön körning är en uppsättning av funktioner som visas på kartan och i rapportmodulen. Företagets kvalificerade team av utvecklare uppdaterar ständigt plattformen med nya funktioner för kunderna världen över.

– Berätta för oss vad du söker och om ditt behov så löser vi det. Vi gillar att vara problemlösare inom den här nya tekniken, säger Arturas Samasonok.

Journalmodulen gör det möjligt att organisera turer i Körmodulen. Med möjligheten att klassificera resor som ”arbete” eller ”privat” och lägga till resebeskrivningar kan journalen redovisas för skattemyndigheterna. Traxets modul för tillgångar övervakar organisationens inventarier och kan följa enskilda objekt. Varje objekt kan taggas, ha en streckkod och följas med en GPS-enhet.

Nyckeltalen bevakas

KPI (Key Performance Indicator – nyckeltal) är kvantifierbara mått som visar hur väl en organisation uppnår sina målsättningar. Traxet KPI-modul övervakar organisationens mest viktiga nyckeltal, såsom till exempel bränsleförbrukning, och köravstånd. Den ger en korrekt och snabb överblick och är en enklare och mer effektiv metod än att observera och jämföra data från rapporter.

– Traxet låter chefer effektivisera vagnparkens verksamhet och spar därmed tid på de dagliga rutinuppgifterna, vilket ger

dem möjlighet att fokusera på de övergripande framtidsfrågorna istället. Kundens behov är alltid viktigast för oss, säger Arturas Samasonok.

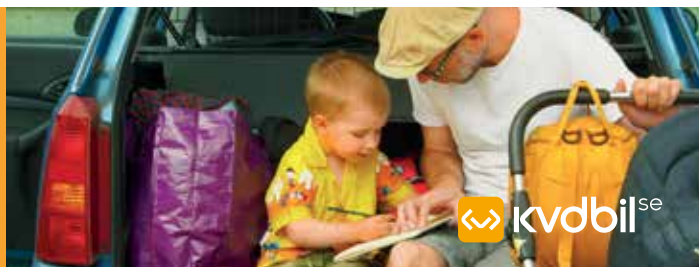
/AE



Tummen upp för Traxet.

Är du bättre på annat än att sälja bil?

Att sälja bilen ska vara enkelt och bekymmersfritt. Därför tar vi hand om hela affären åt dig, så att du kan ägna din tid åt annat. Gå in på kvdbil.se så får du en kostnadsfri värdering av din bil på en gång.



Från Växjö ut i vida världen via Amsterdam

Nu står det klart att det holländska flygbolaget KLM kommer att erbjuda dagliga avgångar till Airport Schiphol i Amsterdam från Växjö Airport. Startdatumet för destinationen är den 14:e maj 2018.

Från KLM:s sida säger man att detta är ett led i företagets fortsatta investeringar i Norden. Paul Terstegge, Nordenchef för KLM, menar att Växjö har ett bra strategiskt läge och har ett rikt näringsliv och besöksliv. Väl i Amsterdam, har man tillgång till inte mindre än cirka 350 olika destinationer runt om i världen.

Det går bra nu.....

Förutom KLM:s etablering kan Växjö Småland Airport uppvisa en kraftig ökning av resenärer under 2017.

– Det är verkligen roligt med en direktanslutning till Europas bästa ”hub”, Amsterdam. Detta är något vi under en ganska lång tid har arbetat med och det känns fantastiskt att kunna skörda frukten nu. Men givetvis är det även fullt fokus på våra befintliga destinationer, vilka också går bra. Vi har haft en ökning av resenärer under oktober månad på 45 procent jämfört med förra årets siffror, och i september slogs det gamla månadsrekordet från år 2000. Under de första nio månaderna har vi ökat antal resenärer med 36 procent och vi passerade då även 200 000 passagerare, säger Ulf Axelsson, vd på Växjö Småland Airport.

Charterflyget ökar

Det är många som tappar passagerare på chartersidan, men i Växjö fortsätter charterresandet att öka. Viktiga Turkiet är på väg att återhämta sig efter dippen för några år sedan.

– Vår längsta flygning är till Kap Verde. Det första planet lyfte nu i november och det är TUI med Thomson Airways som erbjuder flyg



Bagage ut i vida världen.

från oss. Stabila chartermål är fortfarande Grekland och populära Kanarieöarna, och på kommersiella sidan kan vi erbjuda helgturer till en av Europas hetaste huvudstäder, Berlin. Andra attraktiva destinationer är Skopje i Makedonien, Prag och Gdansk. Inrikesflyget med flera avgångar till Bromma är förstås något vi inte får glömma att nämna, säger Eric Wickell, marknadschef på Växjö Småland Airport.

Går i bräschan för sitt miljöarbete

Växjö kommun tar miljöfrågorna på största allvar. I juni 2017 vann Växjö kommun EU-Kommissionens European Green Leaf Award 2018. Man arbetar målmedvetet för en bättre miljö som skapar grön tillväxt och samverkar med övriga samhället i miljöfrågor. På flygplatsen som sedan länge är ISO 14001-certifierad finns det inga undantag; här var man tidigt ute med målsättningen att bli helt fossilfri på maskin och fordonssidan. Vilket man i dag också är. /SF



Laddlösningar för elbilar och laddhybrider

På Nordens största elbilmässa "eCar-Expo" i Nacka kunde en besökare få en bra bild av sådant som elbilar, elmotorcyklar och hybrider, samt produkter och tjänster för laddning. En aktör som ställde ut var Charge-Amps, som utvecklar smarta och säkra laddlösningar för elbilar och laddhybrider.

Charge Amps är en svensk innovativ aktör inom marknaden för EV-tillbehör. Bolaget fokuserar huvudsakligen på tre produkter – HALO (laddboxar), BEAM OCH RAY (laddkablar). Produkterna utmärker sig i sin design och funktion. Charge Amps försäljning sker främst i Sverige och Norge men bolaget säljer även sina produkter i ett 30-tal länder.

– Vi på Charge-Amps står stadigt på flera ben: mekatronik, innovativ design och användarvänlighet. Bolaget upplever en stark tillväxt och dubblar sin omsättning från förra året samt ser ljus på framtiden med fortsatt stark tillväxt, säger försäljnings- och marknadschef Erik Menckel.

Såväl utveckling som tillverkning sker i Sverige. Vid sidan av den nuvarande verksamheten diskuterar man laddteknik för biltillverkare på tre kontinenter. Ett kvitto på att man är på väg åt rätt håll var när OK ekonomisk förening investerade i Charge Amps, då det handlar om nyskapande, kundvänlig samt teknik-hållbar mobilitet i framtiden.

Marknadens minsta laddbox

- I dag samarbetar vi med Fortum Charge & Drive där vi levererar laddboxen HALO till deras kunder. Frågan infinner sig då osökt vad HALO är för något: Jo, det är marknadens minsta laddbox för elbilar som:
 - har en fast 7.5 meter kabel som gör att man slipper det extra momentet med att lyfta och sätta in den i laddstationen och parkera hur man vill
 - har ett extra uttag (standard-Schuko) som gör det möjligt att koppla in motorvärmare, verktyg eller ladda ännu en bil
 - är byggd av återvunnet aluminium och med så mycket återvunnen plast som möjligt
 - kan tidsinställas så att laddning äger rum när priset är som bäst eller när elen är som mest "miljövänlig".

/JR



Försäljnings- och marknadschef Erik Menckel.



VÄLKOMMEN TILL OSS!

SERVICE | TVÄTT & REKOND | DÄCK & FÄLG | PLÅT & LACK

Bilservice 20% på arbets-
kostnaden gäller till och
med 31/12, 2017

Recond från 1995:-
Biltvätt från 300:-

SERVICECENTER ÖSTERMÅLM

Banérgatan 30, p-garaget Garnisonen, Stockholm, 08-783 20 90 el. 08-564 111 11



Ta kontroll över framtiden



THORN REKLAMBYRÅ

I takt med att världen förändras fortsätter logistikens betydelse att öka. Den som är bäst rustad för framtidens utmaningar blir också morgondagens vinnare.

Med moderna fastigheter på de viktigaste logistiklägena erbjuder vi optimala förutsättningar för ett effektivare lager- och varuflöde.



Raka spåret till smartare logistik

CATENA

catenafastigheter.se

Elbilar och förarlöst i framtiden

I en undersökning från Kantar Sifo som genomförts på uppdrag av Projektengagemang har drygt 2 500 svenskar svarat på frågor om deras städer. Trafikmagasinet lyfter fram två frågor: Val av transportmedel samt förarlösa bilar.

Undersökningen visar att få svenskarna förutspår att bensindrivna bilar kommer vara vanligare i framtiden. Endast nio procent tror att bilar som drivs på bensin kommer användas mer om 20 år. Hela 73 procent tror att användningen av elbilar kommer öka framöver. El verkar även vara det kommande bränslet för cyklister. Varannan svensk tror att elcykeln – som blivit utsedd till årets julklapp 2017 – går en ljus framtid till mötes. Drygt var tredje svensk är övertygad om att förarlösa bilar kommer bli allt vanligare inom 20 år. Det är främst i Västra Götaland som man tror på de självkörande bilarnas framtid.

Vilka transportmedel kommer att användas om 20 år?

	Alla	Män	Kvinnor
Elbilar	73 %	75 %	70 %
Elcykel	50 %	48 %	51 %
Förarlösa bilar	37 %	45 %	29 %
Tåg	35 %	37 %	33 %
Cykel	34 %	36 %	33 %
Tunnelbana	28 %	30 %	25 %
Buss	24 %	24 %	24 %
Spårvagn	21 %	23 %	19 %
Flyg	15 %	18 %	12 %
Båt	10 %	10 %	10 %
Bensindrivna bilar	9 %	11 %	8 %
Moped	7 %	7 %	6 %
Hoover boards	4 %	4 %	3 %
Sparkcykel	4 %	3 %	5 %
Vet ej	7 %	5 %	9 %
Annat	5 %	6 %	4 %

Här tror flest invånare på de förarlösa bilarna om 20 år (länsvis):

Västra Götalands län	49 %
Stockholms län	47 %
Uppsala län	46 %
Kronobergs län	43 %
Hallands län	39 %
Jönköpings län	38 %
Östergötlands län	37 %
Norrbottnens län	34 %
Västerbottens län	34 %
Skåne län	32 %
Västmanlands län	32 %
Dalarnas län	32 %
Kalmars län	31 %
Jämtlands län	31 %
Gävleborgs län	30 %
Örebro län	30 %
Södermanlands län	29 %
Västernorrlands län	29 %
Blekinge län	25 %
Gotlands län	24 %
Värmlands län	24 %

E-drive retro, vad är det?

Visste ni att det går utmärkt att konvertera en veteranbil till eldrift? Inte? Några som kan vara behjälpliga med detta är E-Drive Retro som är ett amerikansk/finskt/estniskt företag, vilket får sägas vara en ganska udda företagskonstellation. På eCar-Expo i Nacka Strand fick besökarna reda på att detta företag kan erbjuda upp till 50 konverterade MGA-sportbilar, som de planerar att bygga de närmaste åren. Möjlighet finns också att konvertera befintliga veteranbilar från bensin till el. Vad kostar då en konverterad MGA Roadster? Jo, cirka 150 000 – Euro!*

*MGA är en sportbil som tillverkades av MG mellan 1955 och 1962.



Foto: Johan Rietz



Foto: Dennis Johansson

Eskilstuna Logistikpark expanderar starkt!

– Eskilstuna Logistik och Etablering AB:s roll är att utveckla bra förutsättningar för ett hållbart och kostnadseffektivt företagande genom att tillhandahålla attraktiva etableringslösningar, säger Mikael Jonsson, som är Etableringschef för Eskilstuna Logistik.

Nu har det tagit fart med etableringsexpansionen i Eskilstuna Logistikpark. Cirka 90 procent av markområdet är under diskussion med olika intressenter så det andas optimism och framåtanda av det team som arbetar med Logistikparken

Under nästa år kommer Arver Lastbilar att påbörja bygget av en ny, toppmodern lastbilsanläggning i Eskilstuna Logistikpark. Flytten beräknas ske årsskiftet 2018/2019. Arver Lastbilar är en av Scania's största privata återförsäljare, ett serviceföretag för kommersiella fordon, med allt från försäljning av lastbilar till reparation, service och reservdelar. Arver investerar cirka 60 miljoner i den nya anläggningen som kommer stå klar under 2018/2019. Målet är att skapa ett nav för kommersiella fordon och logistik. Ett annat exempel är den danska industrikoncernen ROCKWOOL som köper 180 000 kvadratmeter mark i logistikparken. Investeringen möjliggör företagets framtida expansion till den svenska byggmarknaden. Den framtida verksamheten har en potential att skapa cirka 150 nya jobb i Eskilstuna.

Bekräftar det attraktiva läget

– Dessa etableringar är några av de stora etableringarna i och runt Eskilstuna Logistikpark. Senast var det internationella molntjänstföretaget Amazon Web Services. Andra företag som just nu bygger upp sin verksamhet i Eskilstuna är Teknikmagasinet, Arken Zoo, e-handelsföretagen Sportamore och KitchenTime samt logistikföretaget Frode Laursen. ROCKWOOL-etableringen bekräftar vår position som en attraktiv etableringsort, säger David Hofmann, vd på Eskilstuna Logistik och Etablering AB.



Omlastningsterminalen för rundvirke som Mellanskog AB byggt i Eskilstuna Logistikpark (Kjula).

Exempel på företag som flera år haft logistikverksamhet i Eskilstuna är H&M, MECA, Skanlog och Volvo CE. Eskilstuna ligger geografiskt bra i tillväxtområdet Stockholm-Mälardalen; en av Europas mest expansiva regioner. Inom en radie av tio mil finns en marknad på över tre miljoner människor. Eskilstuna Logistikpark förbinder tre transportsystem: järnväg, motorväg och flyg. Området är 400 hektar stort, planerat och klart för nya lager och industriverksamheter, som har behov av närhet till denna infrastruktur.

Ny virkesterminal

Mellanskog och Eskilstuna kommun har slutit ett långsiktigt arrendeavtal för en ny virkesterminal. Den nya terminalen ingår i Mellanskogs strategiska satsning på förbättrad och effektivare logistik. Den nya virkesterminalen i Eskilstuna Logistikpark, blir en viktig knutpunkt för Mellanskogs virkestransporter. Mellanskog/SCA har även investerat i modern teknik i form av webbkamerainmätning som fjärravläser virket som levereras in till terminalen på bil, vilket ger möjlighet att leverera in virke när som helt oavsett dag eller tid på dygnet.

– Denna etablering bekräftar att vår strategiska satsning med logistikparken är helt rätt. Med kundanpassade etableringslösningar skapar vi effektiva och hållbara lösningar. Mellanskogs virkesterminal är ett bra exempel på detta, säger David Hofmann.

Tillsammans med logistikområdena Brunnsta, Svista, Vilsta och kombiterminalen erbjuder man ett attraktivt etableringsalternativ med kompetent arbetskraft.

Kombiterminal

Att Eskilstuna är en tillväxtkommun som visat framfötterna syns i den prisade kombiterminalen. Eskilstuna Kombiterminal är en av landets ledande kombiterminaler. Med två anslutningsväxlar med direktaccess till järnvägsnätet och i nära anslutning till E20. Terminalen är helt elektrifierad och har fyra stycken fullängdsspår för omlastning och effektiv godshantering. Kombiterminalen är

Stockholmsregionens största kombiterminal och trafikerar av ett flertal operatörer och har dagliga tågpendlar till hamnar i Göteborg, Malmö och Trelleborg.

– Konsekvenserna av att Göteborgs Hamn haft problem har också drabbat oss, men vi tror att det vänder nu så att vi åter kan använda vår fulla kapacitet, säger Mikael Jonsson.

Ett av Sveriges största offentliga konstverk

Till slut kan nämnas att den 6 oktober invigdes ett av Sveriges volymmässigt största, offentliga konstverk i Eskilstuna Logistikpark. Konstnärerna Signe Johannessen och Erik Rören ligger bakom verket "Bältdjuret i Kjula", som tagits fram i samarbete med elever i Kjula skola.

/AE

Järnvägsunderhåll sker året runt!

Problem på grund av förseningar och stillastående tåg är ofta något man får höra både i och utanför tågbranschen. Mer sällan pratas det om vilka stora resurser som läggs ner på förbättringar på vårt svenska järnvägsnät.

Det är naturligtvis en mängd insatser som årligen görs för att underhålla och förbättra järnvägen. Sällan tänker man på de som arbetar för att reparera och underhålla järnvägsnätet i vårt avlånga land.

Ett krävande jobb

De arbeten som utförs sker i minst sagt varierande miljö och under alla dagar på året. Vissa projekt kan ske i tunnlar, andra kan ske på hög höjd.



Det kan vara ett tufft jobb att vara kontaktledningsarbetare.

Ofta är arbetena tidsbegränsade och därför krävs en grundlig planering inför varje nytt projekt. De som arbetar i järnvägsbranschen är ibland långt borta från hemmet. På ett företag som Trafikmagasinet pratat med får vi veta följande:

– Det är inte många som vet hur de sliter där ute. Arbeten kan ske i mörker, i regn, när de utsätts för hårda vindar och vid kyla. De är våra hjältar!

Arbeten på spåren sker ofta under stor tidspress, för att tågtrafiken ska kunna rulla och inte stoppas upp i onödan. Ett träd som fallit över ledningen, åska eller lokfel är exempel på problem som kan orsaka störningar i tågtrafiken. Enligt Trafikverket inträffar det cirka 350 tågstörningar i kontaktledningar per år, men antalet förseningstimmar blir fler med en ökning av tågtrafiken som gör att fler tåg kan drabbas av kontaktledningsfel.

Järnvägskompetens

Det krävs en hel del olika kompetenser för att utföra arbeten i järnvägsnätet. Exempel på kompetenser och utbildningar som krävs är kopplings- och elsäkerhetsledare, lokförarutbildning och kontaktledningstekniker med förarkompetens. De som utför kontaktledningsarbeten är specialtekniker och har hög utbildning. Trafikmagasinet noterar att säkerheten är A och O för branschen, där ju såväl eltekniker som kontaktledningsmontörer arbetar med strömförsörjningen av järnväg. Om man arbetar med järnvägens kontaktledningar sker jobbet på hög höjd från arbetsplattformar på spårgående järnvägsfordon. Dessa luftburna ledningar som går längs med järnvägen kan ha 15 000 volt! Många kontaktledningstekniker har också specialutbildning för att få köra arbetståg som tar dem ut till olika arbetsställen. /SF



Så här kunde det se ut i en svunnen tid.

LÄSARBILDER

Ingen bra lastsäkring!



Foto: Mariterm via tisd-gdv, Tyskland

Teamwork!



Foto: Axel Gulliksen, Oslo

Fallet med den "mystiska" ambulansen

Ett flertal privatpersoner hörde i december av sig till olika tidningar (bland annat till Trafikmagasinet) för att få klarhet varför en ryskregistrerad ambulans fanns på Södermalm i Stockholm. Spekulationerna har varit många och det blev inte bättre av att det yttre befälet på Södermalpolisen, Victor Adolphson ställde sig frågande med följande ord (och svordom) till Aftonbladet:

– Ingen verkar veta ett skit tyvärr!

Ja, spekulationerna var många, då ambulanspersonalen pratade ryska och bar kläder med ryska bokstäver. Var det måhända frågan om en filminspelning eller hade ryssarna rent av invaderat Sverige? Trafikmagasinet kan avslöja att det hela inte var något konstigt alls. Den statliga nyhetsbyrån Ria Novosti förklarade att ambulanserna hade varit i Örebro och hämtat en rysk medborgare som varit inlagd på Universitetssjukhuset. När ambulansen var på väg till färjan som skulle avgå mot Finland fick ambulanspersonalen syn på en person



på trottoaren som segnat ner på trottoaren. De gav då första hjälpen innan deras svenska kollegor tog vid.

Digitalisering ökar fordons-tillverkarnas intäkter

Siemens Financial Services (SFS) har släppt en ny forskningsrapport, som lanserades vid SPS IPC Drives 2017, som undersöker värdet av digitalisering för bilfabrikanterna. Det potentiella värdet av digitaliseringen beräknas vara mellan 173 och 270 miljarder dollar för den globala bilindustrin. Den nya generationens digitaliserad teknik ("industri 4.0") gör det möjligt för tillverkare att förbättra prestanda genom ökad

tillverkningsproduktivitet, förbättrad planering och prognoser, ökad konkurrenskraft samt bättre finansiell hållbarhet. Eftersom bilfabriker alltmer anammar 24-timmars produktion, är möjligheten för självövervakning av maskiner och fabriker (via digital sensorteknik) avgörande för att undvika dyra elavbrott eller fel. För att övervinna hindren kring investering i industri 4.0-teknik har man utvecklat en uppsättning finansieringsverktyg ("finansiering 4.0") som möjliggör en övergång till den nya generationens digitala teknik på ett sätt som är billigt och hållbart och som är utformat för att lindra trycket på tillverkarens kassaflöde samt på rörelsekapitalet.



SPARSAMT.

med GARO Futuresmart™

Fordonsladdaren som aldrig överbelastar huvudsäkring

Den inbyggda dynamiska lastbalanseringen i GAROs laddbox gör att laddeffekten anpassas till husets övriga samtida elförbrukning. Det gör att bilen alltid kan vara kopplad till laddboxen utan att huvudsäkring behövs säkras upp till ett dyrare årsabonnemang. När bilen är fulladdad slås den ifrån automatiskt.

GARO Futuresmart™ garanterar vår innovation av framtidsäkra produkter som säkerställer energibesparing, smartare styrning och enkelhet i användandet.

garo.se



GLB har lastbalansering som standard och kan utrustas med Wi-Fi och RFID vid behov.



Futuresmart

Sverigeförhandlingens slutrapport

Sverigeförhandlingen lämnade i december 2017 sin slutrapport till infrastrukturminister Tomas Eneroth. I samband med detta överlämnades också de avtal som förhandlingen slutit med 20 kommuner och 6 regioner om förbättrad kollektivtrafik i våra storstäder, höghastighetsjärnväg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö samt 285 400 nya bostäder.

Sverige planerar att bygga sin första höghastighetsjärnväg och det har varit Sverigeförhandlingens uppgift att med förhandlarna HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman möjliggöra ett snabbt genomförande av den 75 mil långa järnvägen. Förhandlingarna om stationsläge, medfinansiering och nya bostäder är nu klara och avtalen med kommuner och regioner om Sveriges största infrastruktursatsning på 150 år är undertecknade. Sverigeförhandlingen har även haft i uppdrag att ingå överenskommelser som förbättrar kollektivtrafiken och ökar bostadsbyggandet i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Skåne. Resultatet är en rekordstor satsning på hållbara städer som kan växa och utvecklas. Förhandlingarna har lett till avtal om utbyggd kollektivtrafik och cykelåtgärder till en total investeringskostnad på 38,4 miljarder kronor. Det handlar om allt från ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan i Stockholm till BRT-lösningar i Skåne och linbana i Göteborg samt totalt 13,8 mil ny cykelbana i våra tre storstadsregioner.



Catharina Håkansson Boman från Sverigeförhandlingen lämnar över sin slutrapport till infrastrukturminister Tomas Eneroth

Förhandlingarna har kopplat ihop infrastruktursatsningarna med åtaganden om bostadsbyggande.

– Sverigeförhandlingens uppdrag har inte bara varit att lösa ett transportproblem. Det handlar om ett helt samhällsbygge och vi har lika mycket varit en bostadsförhandling. Vårt mål om 100 000 nya bostäder har vi uppnått med råge. I dag har vi avtal om totalt 285 400 nya bostäder i våra storstäder och längs den nya höghastighetsjärnvägen, säger HG Wessberg.

I slutrapporten föreslår Sverigeförhandlingen höghastighetsjärnväg:

- Denna ska byggas för tåg som kan köra i hastigheter om 320 km/h. Då blir restiden Stockholm–Göteborg två timmar och Stockholm–Malmö två och en halv timmar. Spåren kommer också att trafikeras av snabb storregional tågtrafik i 250 km/h.

- Utbyggnaden ska ske snabbt och båda sträckorna bör vara färdigställda cirka 2035. Det är en förutsättning för att realisera alla samhällsnyttor och de stora klimateffekterna. Bygger man snabbt och på rätt sätt kan höghastighetsjärnvägen vara klimatneutral fyra år efter trafikstart. En mer långsam utbyggnad innebär dessutom merkostnader.

- Byggnaden av höghastighetsjärnvägen ska finansieras via ett eget anslag genom lån i Riksgälden.

- För att skapa transparens och tydlighet föreslås att arbetet med höghastighetsjärnvägens planering och utbyggnad bedrivs inom en egen projektorganisation t.ex. i form av ett helägt statligt bolag eller som en del av en befintlig organisation.

- Höghastighetsjärnvägen är vår största infrastruktursatsning på 150 år och en nödvändig satsning på vårt järnvägssystem. Med lånefinansiering kan järnvägen byggas ut snabbt, vilket är en förutsättning för att få ut alla samhällsnyttor och klimateffekter. säger HG Wessberg.

DUROC RAIL

www.duroc.com/rail



GreenHub Bro

Stockholms bästa logistikläge?

Det är ganska osvenskt att slå sig för bröstet, men så gör onekligen fastighetsbolaget Stendörren då man med eftertryck vill påvisa att GreenHub Bro har Stockholms bästa logistikläge.

Logistikcentrum GreenHub Bro i Upplands Bro har tidigare gått under namnet Stockholm Väst Logistik. Området är onekligen intressant, då man har egen järnvägsanslutning till stambanan och direktkontakt med E18, via den nya motorvägsfarten Kockbacka som öppnar sommaren 2018. Här är det meningen att man ska bygga en helt ny "logistikstad" och det har onekligen börjat bra, då Dahl Sverige AB valt att lägga sitt centrallager här.* Upplåtelsen omfattar totalt cirka 155 000 kvadratmeter mark med en byggnad om cirka 56 500 kvadratmeter. Dessutom finns en option att förhyra ytterligare mark i angränsande område.

– Vi är väldigt glada över att tillsammans med Stendörren fortsätta dialogen och utveckla moderna lager- och logistiklokaler där vi har möjlighet att samlokalisera och modernisera våra verksamheter, säger Tomas Johansson, vd och koncernchef för Dahl Sverige.

Möjligheternas logistikpark

I GreenHub Bro finns sedan tidigare Coops centrallager för kolonialvaror och i yta handlar det om cirka 1,4 miljoner kvadratmeter mark i detta logistikcentrum - med möjlighet att bygga upp till 400 000 kvadratmeter.

– Det här är ett unikt läge för Stockholmsområdet! Vi har ett stort markområde bara 25 km från Stockholm med en ny motorvägsavfart, en knapp kilometer från E18, säger Fredrik Brodin som är vd på Stendörren Fastigheter AB.

Logistikparken ligger nära Bro samhälle och pendeltågsstationen Bro, vilket ger förutsättningar för människor att kunna pendla

kollektivt till området för att arbeta. Detta får sägas vara ovanligt för större logistikområden.

– Logistikbranschen är ju arbetskraftsintensiv så det är attraktivt för våra kunder. Företag som etablerar sig här kommer ha god tillgång till arbetskraft, menar Fredrik Bodin.

För kunder som behöver 20 000, 30 000 eller 40 000 kvadratmeter stora logistikanklägningar, finns nästan ingen marknad i Stockholmsområdet. De kunderna har ett begränsat utbud. Det är här GreenHub Bro kommer in i bilden. Fastigheterna anpassas efter varje verksamhets behov, vilket möjliggör högteknologiska, automatiserade system för effektiv hantering av tusentals varor. Allt byggs med moderna material, god energieffektivitet samt hänsyn till god arbetsmiljö.

/JOR

**Dahl Sverige är ett ledande handelsbolag för proffs inom VVS- och Mark och VA-relaterade installationer.*



Vägningslösningar till transportbranschen

Sedan 1972 har företaget Tamtron utvecklat och tillverkat marknadens kanske mest intelligenta vägningslösningar. I grund och botten handlar det om att uppnå en effektiv hantering inom en rad olika områden och branscher såsom transport

och logistik, tillverkningsindustri, skogsindustri, byggen-treprenad, gruvdrift, avfall och återvinning.

Inom hamnområdet kan man erbjuda en containerstaplarvåg som går under namnet "Tamtron Power", som finns tillgänglig som ett avancerad Power-vägningsinstrument



Reachstacker.

eller som en datorversion som utan problem kan integreras med en dator i fordonet. Rent tekniskt väger vågen en containers verifierade bruttomassa noggrant utan att sakta ner containerhanteringsprocesserna och uppfyller kraven i SOLAS-konventionen (International Convention on Safety of Life at Sea). Vågen kan integreras i TOS, ERP och andra programvaror för att säkerställa tillförlitlig dataöverföring och tillgång till rapporter och driftövervakning i realtid. I tidens anda kan koppling ske till en "molntjänst" som möjliggör hantering av vägningsinformationen. Med hjälp av informationen är det även möjligt att upprätthålla ett smidigt och effektivt arbetsflöde i hamnen och även tillgodose de ständigt ökande kraven på spårnings- och rapporteringskyldighet. Det fina i kråksången är att vågar kan vägas utan att det normala arbetet försinkas i en hamn. Vågen kan monteras på alla grensletrucksmodeller. Inga strukturella ändringar på trucken krävs, vilket även gör eftermontering enkel på grensletruckar som redan är i drift.

Kundspecifika vägningsbehov

Listan på vågar som kan erbjudas är lång inom transportbranschen. Förutom sådant som en "Reachstackervåg" för containervägning i en hamn kan nämnas sådant som till exempel markförlagda fordonsvågar, hjullastarvågar, kranvågar och järnvägsvågar. När det gäller det sistnämnda kan nämnas att man har något som går under namnet "Tamtron Trapper Rälsvågssystem", som är synonymt med vägning av tåg och vagnar, som antingen kan vara stationära eller i rörelse.

/JR

FAKTA

För den som undrar ligger Tamtrons huvudkontor i Finland, och man har dotterbolag i Sverige, Polen, Tyskland, Tjeckien och Slovakien. Antalet anställda är cirka 140 stycken. Export sker till fler än 60 länder. Företaget omsätter 22 miljoner euro.

Järnvägsövergångar - Rangerlok

GOODRAIL®

keeps you on track >

Vi representerar STRAIL i Sverige och Norge.



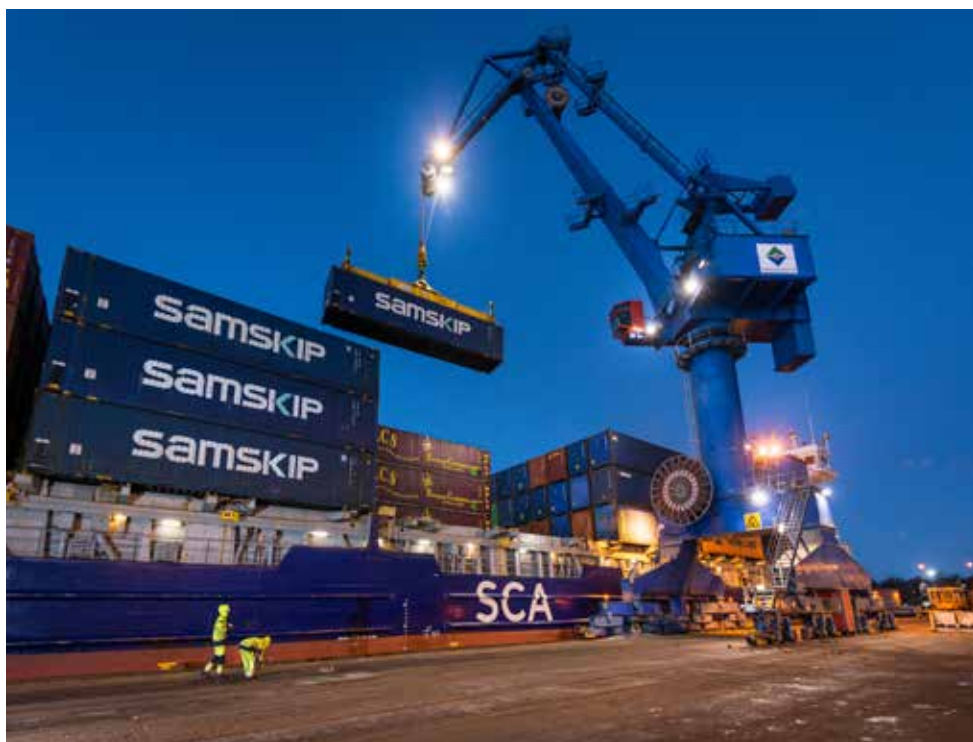
www.goodrail.com • tommy.lillgvist@goodrail.com • tel 08-58012974

Containertrafik till Oxelösunds Hamn

SCA har en ny destination för sin containertrafik mellan Europas containernav Rotterdam och Sverige. Det är containerfartygen MV SCA Tunadal och MV SCA Munksund som angör Oxelösunds Hamn en gång i veckan.

SCA angör sedan tidigare Oxelösund med sina ro-ro-fartyg, men lägger nu även till containertrafik, och sedan tidigare har man motsvarande upplägg i Helsingborgs Hamn. När det gäller Rotterdam är det Europas största hamn och ett nav för godsflödet över hela världen.

– Vi fraktar dit industrivaror från norra Sverige och kan effektivt ta tillbaka konsumtionsvaror i både shortsea och deepsea container på samma fartyg, säger Nils-Johan Haraldsson, affärsutvecklingschef för transporter på SCA.



SCA Logistics startade i december container feeder service från Rotterdam till Oxelösund. Första anlöpet skdde med MV SCA Tunadal.

Årets Sjöfartsprofil

Varje år utses "årets sjöfartsprofil" av Göta Älvklubben med syftet att synliggöra några av alla dem som arbetar inom sjöfartsnäringen i Sverige. Den som utses ska under året ha utmärkt sig med nya idéer, gott entreprenörskap, goda visioner eller på annat sätt visat på den kraft som finns inom dagens svenska sjöfart. 2017 var det dags igen och priset gick till Jonas Backman som i mer än 20 år drivit rederiet, Sirius Shipping AB. Jonas Backman är också en av initiativtagarna till DSM, Donsö Shipping Meet, som har blivit en framgångsrik mötesplats inom sjöfartsbranschen.



Jonas Backman, vd på Sirius Shipping

Tips till Dagens Nyheter!

Tidningen Dagens Nyheter har infört en text med rubriken "mystiskt skepp från Nordkorea förbryllar". I fokus var det 140 meter långa fartyget med namnet Hao Dan 6, som enligt tidningen var "spårlöst borta" och ordet "spökskepp" användes för detta fartyg som är bannlyst av FN att angöra alla hamnar i världen. Ett tips till DN är att det finns något som heter vesselfinder.com. Där kan vem som helst i realtid finna fartygsrörelser till havs. Med några knapptryck fick Trafikmagasinet reda på fartygets exakta position som var öster om Kina.

Trelleborgs Hamn: Utbyggnaden får grönt ljus

Trelleborgs Hamn lämnade in en ansökning om medfinansiering i EU:s Connecting Europe Facility (Transeuropeiska transportnätet) Blending Call. Projektet som har arbetsnamnet LARS – Long Term Achievements Ready for a Sustainable Core Port in Trelleborg har nu beviljats med bidrag på 10,4 miljoner Euro. Pengarna är vikta till en fortsatt utbyggnad av hamnen.

Ystads Hamn: Nya områden för fordon och lager

I slutet av november invigde Ystad Hamn ett nytt område om 33 000 kvadratmeter för uppställning av fordon före incheckning. Samtidigt invigde man ett annat område om 23 000 kvadratmeter, vilket inhyser två lagerhallar på 5 120 kvadratmeter vardera. Behovet av de utökade arealen bottnar i en stadigt ökande ström av passagerar- och lasttrafik genom hamnen.

David mot Goliat?

Det är inte lätt för den som är liten och svag att slåss mot den som är stor och stark.

Så var fallet för den lille herdepojken David som slogs mot den store krigaren Goliat, som han dock lyckades besegra. Det är dock svårt att besegra någon med mycket muskler; inte minst om det handlar om ekonomiska muskler. I den lilla orten Viken i nordvästra Skåne finns det ett litet gatukök invid "den stora vägen", som bland annat serverar god thai-mat. Byggnaden som liknar en arbetsbod är målad i en uppseendeväckande orange färg. För en tid sedan dök en representant från bensinstationen Ingo upp (som har granntomten), med en kamera i ena handen och tog kort på boden. Anledning: Färgen liknade Ingos orange färg! Ord nämndes att ommålning borde ske - till exempel till vit färg. Här infinner sig följande blygsamma fråga: Tror Ingo på stort allvar att man har patent på färgen orange? Ingo som för tankarna till Ingemar "Ingo" Johansson var en riktigt stor boxare. Ja, Sveriges största boxare genom tiderna. När Ingo tror att man likt Sveriges störste boxare kan göra dylika rallarsvingar faller detta tillbaka på dem själva. Borde inte bensinjätten själv först se till så att den vita byggnaden målades om, vilket skulle behövas. Varför inte i en orange färg?

/JR

**Se även text på sidan 5 där SVT tycker sig ha patent på ord.*



Järnvägsövergångar - Rangerlok

Vi representerar STRAIL i Sverige och Norge.



GOODRAIL®

keeps you on track >

www.goodrail.com • tommy.lillgvist@goodrail.com • tel 08-58012974

Det ska vara smidigt att äga en elbil

Fortfarande saknas det en fullgod infrastruktur för laddmöjligheter av elbilar; det är något som företaget Eways vill ändra på.

Det finns tre olika behov av tillgång till laddstationer i samhället för att elbilen ska kunna köras och ägas på ett klanderfritt sätt: I hemmet, på jobbet och i offentlig miljö. Eways tjänster täcker in alla behov, förutom projektering, installation och driftsunderhåll har man utvecklat en helt egen molntjänst där det gör det enkelt att övervaka och få statistik över laddning. Man kan även övervaka varje laddstolpe som är uppkopplad och exempelvis få larm om någon driftstörning skulle uppstå, på så sätt kan en servicetekniker vara på plats och avhjälpa ett fel snabbt.

Ta betalt, eller inte

I dag tar vissa publika laddstationer betalt för att ladda sin bil, medan andra väljer att erbjuda laddning helt gratis. Vissa företag och fastighetsägare väljer att teckna abonnemang med sina laddkunder. Vilket man än väljer har laddoperatören Eways ett alternativ.

Eways tipsar:

- Alla laddhybrider och elbilar kan ta emot upptill 1-fas 16A, det innebär cirka 2 mils elkörning per laddtimme
- Många av de nya elbilarna kan ta emot 3-fas laddning 16A, vilket ofta går att ta ut från en villa. Då får man ut cirka fem mils elkörning per laddad timme. Men observera att körsträckan varierar beroende på vilken bil, och vilket körsätt man har, precis som en vanlig bil.
 - Bygger man nytt hus, dra fram kablar för laddning av två elbilar.
 - Är man osäker på bilar och ström, lägg i tomrör så att det blir enkelt att dra kablar utan onödiga kostnader i framtiden.

Frågetecken?

Man ska inte sticka under stol med att det fortfarande finns en hel del frågetecken som är förknippade med att äga en elbil. En fråga som ibland dyker upp är hur långt man kan köra ett elfordon på en laddning. Svaret beror på hur tungt fordonet är och hur stort batteriet är. Man bör dock beakta att 95 procent av all daglig körning är kortare än 50 kilometer. De flesta av oss kan klara sina dagliga transporter med ett elfordon. /DJ





Logistiksatsning utanför Helsingborg

Det börsnoterade fastighetsbolaget Catena erbjuder effektiva logistikbyggnader i attraktiva lägen i landet. Att så är fallet finns det många exempel på. Ett kvitto på detta var när Catena vann priset för Årets Logistiketablering 2017 mot bakgrund av den lyckade satsningen på ett e-handelskluster strategiskt placerat invid E6:an utanför Ängelholm.

Trafikmagasinet fick en pratstund med företagets vd Benny Thøgersen som var på plats på mässan Logistik och Transport i Göteborg.

– Catena ser en fortsatt god efterfrågan på logistikfastigheter och kommer fortsätta att expandera genom nyproduktion av moderna logistik-anläggningar i rätt lägen, säger företagets vd.

Benny Thøgersen ger här en rad exempel på detta och nämner logistikföretaget Nowaste Logistics AB etablering invid E6:an på Tostarps Industriområde utanför Helsingborg. Byggnaden kommer att uppföras på ett område som är i Catenas ägo och konkret handlar det om ett 7-årigt hyreskontrakt om 30 400 kvadratmeter med Nowaste Logistics AB, och stora möjligheter för nybyggnation av logistikyta finns. Inflyttning beräk-

nas kunna ske i september 2018 och då Nowaste är i en kraftig expansion såg man Catenas satsningar på effektiva logistikbyggnader i attraktiva lägen som en utmärkt lösning. Så även vetskapen om att Catena genom en smidig organisation snabbt kan skapa möjligheter och göra kundanpassade lösningar som passar kundens önskemål om expansion.

– Att kunna uppföra en flexibel logistikbyggnad i Tostarp alldeles intill E6:an i partnerskap med en nyskapande och passionerad aktör som Nowaste känns väldigt inspirerande, säger Benny Thøgersen. Företagets vd säger att en styrka är att ha en uttalad miljöpolicy i ryggen som innebär att hela logistikklustrets byggnader kommer att miljöanpassas och certifieras genom ”Green Building” med en beräknad energiuppvärmning på max 10 kWh per kvadratmeter. Som jämförelse kan nämnas att Boverkets krav är 45 kWh.

/JR

FAKTA:

Nowaste Logistics uppdragsgivare är landets största frukt och grönsaksbolag Everfresh, bygg och järnhandelskedjan Bolist, livsmedelsföretaget Atria samt e-handelsföretaget Trademax.



Hammarby Sjöstad – ”demostad” för ElectriCity

Den 8 maj invigdes Smart City Sweden - en nationell export- och investering-splattform för smarta och hållbara städer. Samarbetspartner blev ElectriCitys testbädd i Hammarby Sjöstad i Stockholm.*

Hammarby Sjöstad är i dag skyltfönster och mötesplats för satsningen som skall visa upp hela Sveriges klimat- och miljöteknikföretag och inspirationskälla för framtidens stadsutveckling. Varför då Hammarby Sjöstad? Jo, den miljöprofiletrade stadsdelen Hammarby Sjöstad har i många år tagit emot besöksdelegationer med intresse för hållbar stadsutveckling. Nu är denna stadsdel vald till ”demostad” och den ekonomiska föreningen ElectriCity samarbetar sedan några år tillbaka med Sjöstadsföreningen och Miljöförvaltningen och har bedrivit ett aktivt arbete för att engagera bostadsrättsföreningarna och de boende i arbetet på konkreta energi- och klimatåtgärder.

DEFA är ny samarbetspartner

Några som hakat på ElectriCity i Hammarby Sjöstad är DEFA. En av nycklarna till att snabbt minska koldioxidutsläppen är nämligen en smidig infrastruktur för laddning av personbilar.

– I vår direkta närhet finns den största potentialen till förbättring, husen vi bor i och fordonen där vi färdas i. Med en gedigen erfarenhet från Norge, med högst densitet av elbilar i världen, har DEFA arbetat fram solida lösningar för såväl laddning av elbilar som LED-belysning, säger



Hammarby Sjöstad.

Charlotte Eisner, försäljnings- och marknadschef på DEFA e-mobility.

DEFA kommer tillsammans med övriga samarbetspartners att rent praktiskt studera länkning av byggnadsintegrerad solenergi med energilagrar i form av både fasta och rörliga batterier, smart styrning av elbilsaddning och möjligheten att utnyttja ledig batterikapacitet. Detta för att kunna kapa effekttopparna och därmed sänka elkostnaderna.

*ElectriCity har sitt ursprung i att ett 15-tal stora aktörer i Göteborg från industri, samhälle och forskningsvärlden tillsammans ville utveckla, testa och demonstrera nya lösningar för framtiden. Samarbetet innefattade lösningar inom bland annat elektrifierade bussar, trafiksäkerhet, trafikledning och energiförsörjning.

/JR



Anna Fägersten, DEFA



DEFA är en ny samarbetspartner till ElectriCity. Här ser vi en del av deras monter på eCar-Expo i Nacka Strand

Fordonet som drar blickarna till sig

Många besökare kom fram till Trafikmagasinets monter under mässan Logistik & Transport i Göteborg. Anledningen till detta var att vi hade en Velomobil i montern.

Frågorna var många:

- Vad är det för rullande cigarr ni har i montern?
- Är det ett elfordon?
- Vilket häftigt fordon. Hur får man tag i en sådan?

Trafikmagasinet reder här ur begreppen en smula. Velocitykel eller Velomobil som den också heter drivs med hjälp av vanliga pedaler, och kommer enligt tillverkaren Velo City ganska lätt upp i hastigheter runt 50 kilometer i timmen. Eric Zinn som är personen bakom företaget Velo-City cyklar dagligen cirka fem mil mellan Kungälv och Göteborg, vilket enligt honom går alldeles utmärkt. För att finansiera projektet med att bygga Velopederna säljer företaget annonsplatser på sina fordon. Eric Zinn som kallar sig för velomobilcyklist berättar även att man kan få sin Veloped utrustad med en mindre elmotor om så önskas. Velomobil är en liggcykel och för den som vill få bättre kondition och benmuskler är detta fordon att rekommendera. Så ock för den som vill få uppmärksamhet med nyfikna blickar och få glada tillrop och leenden när man som velomobilcyklist susar förbi. Så här beskriver Erik Zinn det själv på sin hemsida:

– Det är galet ibland! Bilar kör om mig för att sedan stanna, chauffören hoppar ut för att försöka fånga mig med kameran. Andra släpper ratten för att göra samma sak medans de kör! Folk pekar, fotar, vinkar, hejar – är detta samma känsla som för löparna i Göteborgsvarvet?

/DJ



Fakta:
 Vikt: 32 kilo
 Kaross: Kolfiber och kevlar
 Antal växlar: 27 växlad
 Pris: Cirka 60,000- 85,000 kronor
 (elmotor kan köpas till för cirka 13,000 kronor)

Vad skulle ni vilja se för fordon i någon av Trafikmagasinets montrar 2018?

Maila förslag till redaktionen@trafikmagasinet.nu. Trafikmagasinet ställer kontinuerligt ut på olika mässor och evenemang.

Här är några exempel på fordon vi haft:



Iveco Bus stärker sin position i Sverige

Tidigare i höstas slog Iveco Bus och Karlssongruppen i Vetlanda sina påsar ihop. Det nybildade företaget Wetlandia AB ansvarar för försäljningen och EA Verkstäder AB sköter service och reparationer åt Iveco Sweden AB.

– Karlssongruppen som är 100 procent ägare av både Wetlandia och EA verkstäder har lång erfarenhet av våra produkter. Därför känns det extra bra att vi fått till ett samarbete mellan oss, säger Claus Skipper, som är Business Manager för Iveco Bus i Norden.

Trafikmagasinet noterar här att den småländska koncernen Karlssongruppen grundades redan 1923. Vi noterar också att sedan Vest Buss Sverige upphörde med sin verksamhet i Sverige har Iveco Bus letat efter en stark partner, vilket man nu funnit. EA Verkstäder i Vetlanda kan erbjuda en modern ISO-certifierad

verkstad, och här utförs plåt- och lackarbete för ett flertal försäkringsbolag. Verkstaden i Malmö kommer på samma sätt som i verkstaden i Vetlanda att sköta servicen på Iveco´s hela bussprogram. Wetlandia kommer att ha sitt huvudkontor i Vetlanda (som namnet antyder) och kommer att fungera som ett säljbolag för det breda bussutbudet.

– Vi har alla förutsättningar för att göra succé på den svenska marknaden. Iveco har de bästa tänkbara produkterna och Karlssongruppen tillsammans med dotterbolaget Wetlandia har redan en stark organisation sedan lång tid tillbaka, säger Peder Jältborn som är ny vd för Wetlandia.

Starkt modellprogram belönat

På Iveco Bus spår går man en ljus framtid tillmötes i Sverige, och reaktionerna från branschen har inte låtit vänta på sig; 2016 fick Iveco Magelys pris som "Årets Coach". 2017 fick Iveco Daily pris för "Årets Minibuss i Europa", och nu i år vann även Iveco Crossway "Internationa-

l Bus & Coach Competition award 2017".

Aktivt miljöarbete

Som hos andra stora fordonstillverkare arbetar man på Iveco Bus ständigt med att minska utsläppen - och med andra miljöfrågor. När det gäller dieselmotorernas utsläpp har detta blivit en minst sagt het potatis. På Iveco Bus följer man utvecklingen noggrant. Inte minst när det gäller miljözoner:

– Det är bra att det finns miljözoner och strikta regelverk av utsläppen kring citykärnorna. Men så länge det inte finns några vettiga lösningar att ersätta den traditionella dieselmotorn i våra landsvägs- och turistbussar är det en svår nöt att knäcka. Man måste kunna transportera sina passagerare på ett tryggt och säkert sätt ända fram till slutdestinationen. Skulle man vara tvungen att parkera bussen utanför en miljözon, för att sedan stuva om alla resenärer för vidare transport kommer det att krävas stora och kostsamma förändringar i vår infrastruktur. Iveco har en Crossway LE som drivs på vätgas (CNG), men det finns bara ett fåtal påfyllnadsställen just nu.

När systemet väl är utbyggt kommer våra vätgasdriva bussar vara perfekta, i och kring citykärnor, säger Claus Skipper.

/DJ



Nu är DHL ute och cyklar!

Ovanstående är ingenting negativt. Nej, det är långt ifrån något dåligt eller konstigt, utan tvärt om faktiskt. Sedan i oktober är DHL bokstavligen utlat ute och cyklar med sina nya elcyklar och levererar dokument och mindre paket till mottagare i Stockholms innerstad.

DHL Express har köpt in fyra elcyklar och vi får veta att det eventuellt kan bli flera cyklar på sikt, och att fenomenet även kan sprida sig till andra lite större städer i landet.

Bra och skonsam träning

– Vi har fått väldigt bra respons på det här, och det har inte varit svårt att rekrytera personal. Det är många som vill ha ett varierande jobb och samtidigt passa på att hålla sig i form under arbetstid. Det är en elcykel men man kan själv ställa in hur mycket hjälp av eldriften man vill ha. Vi har märkt att det är ofta mycket laddning kvar när våra cyklister kommer tillbaka efter ett arbetspass, vilket tyder på att cyklisterna använder sig en hel del av sin egen kraft, säger Ted Söderholm, vd på DHL Express Sverige.

Mer plats än vad man kan tro

Cyklens box där försändelserna förvaras rymmer 160 liter och varje cyklist har cirka 50 olika stopp på en dag och begränsas inte på samma sätt som en kurirbil i rusningstrafiken. En cykel har bättre framkomlighet som oftast i city, och på DHL Express menar man att man blivit flexiblare och i många fall får ut sina paket och dokument snabbare än med en kurirbil. Riktiga kvalitetskläder har köpts in i varierande material för att klara alla årstider. Cyklarna utgår från DHL Express terminal i Västberga och når citykärnan på blott 15 minuter.

/DJ



Elcykelpremien spikad

Funderar du på att köpa en elcykel, elmoped eller kanske en elmotorcykel? Grattis! Du får nämligen tillbaka en fjärdedel av inköpskostnaden! Men det finns vissa kriterier. Trafikmagasinet har rätat ut alla frågetecken.

Fakta om elcykelpremien:

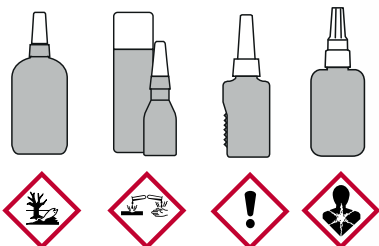
- Premien riktas till privatpersoner som fyllt 18 år.
- Premien gäller för den som köper en elcykel, elmoped eller elmotorcykel. Även elfordon som går på tre och fyra hjul, som till exempel last-elcykel, omfattas av premien.
- Även vissa fordon som är avsedda för användning av personer med fysisk funktionsnedsättning omfattas av premien, exempelvis eldrivna rullstolar och handcyklar.
- Premien omfattar inte fordon som segway, eldriven sparkcykel, hoverboard och leksaker som går under 6 km/h (t.ex. elbilar för små barn).
- Bidraget motsvarar 25 procent av inköpspriset inklusive moms, med ett maxbelopp på 10 000 kronor.
- En begränsning till en premie per person sätts.
- Cykeln ska kunna identifieras med ramnummer på kvittot (detta får cykelhandlaren bistå med när konsumenten köper cykeln)
- Cykeln ska vara CE-märkt
- Naturvårdsverket ska ansvara för utbetalningen av bidraget. Förordningen om elfordonspremien träder i kraft den 1 februari 2018 (dvs från och med då kan man ansöka om premien). För att kunna få premie måste man skicka in kvittot inom 6 månader efter köpet.
- Bidraget gäller retroaktivt från och med den 20 september 2017. Den som sedan dess har köpt ett elfordon som omfattas av premien har 6 månader på sig att skicka in kvittot från och med den 1 februari 2018.



Från vänster: Karl Rydell, Diar Kader, Ted Söderholm, Lamin Tunkara, och Stefan Otur.

Följer ni den nya lagstiftningen?

Om ni på företaget använder låslim eller snabblim så gäller följande:



Krav och risker förknippade med härdplastlim

Lagkrav

- Skyddsutrustning = **KRÄVS**
- Härdplastutbildning = **KRÄVS**
- Läkarundersökning = **KRÄVS**

Sanktionsavgifter

Sanktionsavgifter som utgår om man arbetar utan:

- Härdplastutbildning = **10.000:- /ANSTÄLLD**
- Tjänstbarhetsbedömning = **15.000 - 150.000:-** (beroende på antal anställda)

Hälsorisker

Hälsorisker för användare om man inte använder rätt utrustning:

- Astma = **JA**
- Allergi = **JA**
- Eksem = **JA**
- Cancer = **JA**



CA Green CA Green 2K Lock Seal Lock Strong Multi Lock

VEIDEC erbjuder riskfritt arbete med Green World-lim



Lagkrav

- Skyddsutrustning = **BEHÖVS EJ**
- Härdplastutbildning = **BEHÖVS EJ**
- Läkarundersökning = **BEHÖVS EJ**

Sanktionsavgifter

Sanktionsavgifter som utgår om man arbetar utan:

- Härdplastutbildning = **10.000:- UTGÅR EJ**
- Tjänstbarhetsbedömning = **15.000 - 150.000:-** (beroende på antal anställda) **UTGÅR EJ**

Hälsorisker

Hälsorisker för användare om man inte använder rätt utrustning:

- Astma = **NEJ**
- Allergi = **NEJ**
- Eksem = **NEJ**
- Cancer = **NEJ**

Tillsammans, med kunskap, miljöengagemang och Green World-produkter, når vi målet om en effektiv och grön verkstad. Dags att växla!

Vi hjälper ditt företag att kemikalieväxla från skadliga lim till Green World. Kontakta oss på **046-23 89 00** eller **info@VEIDEC.se**

Du kan också scanna QR-koden eller besöka www.VEIDEC.com/se/kemikalievaxling



MARKNADENS BÄSTA OCH BREDASTE MODELLPROGRAM



Det betyder att vi alltid kan ge dig ett bra erbjudande på den buss-modell som passar dina specifika behov. Vi är specialister på bussar och har alltid miljön i fokus. IVECO har levererat över 24 000 fordon med alternativa bränslen.



Wetlandia, huvudåterförsäljare för IVECO BUS i Sverige



Peder Jältborn
0709-410 000
peder@wetlandia.se



Adam Djupfeldt
0738-392 071
adam@wetlandia.se



WETLANDIA

Stålvägen 2, Vetlanda. 0383-523 111,
info@wetlandia.se, www.wetlandia.se

**IVECO
BUS**

Your partner for sustainable transport



Gigantiskt renoveringsarbete på Göta kanal

I dag pratar och skriver man mycket om en av Sveriges största infrastruktursatsningar genom tiderna, Norra Länken, där 2,1 mil ny väg (merparten i tunnel) binder samman de norra och södra länsdelarna. Lite i skymundan pågår "Sverigesatsningen" innefattande en upprustning av Göta kanal. I det senare fallet handlar det om det största renoveringsarbetet sedan kanalen invigdes 1832.

Kanalsatsningen är en del i en strävan att försöka utveckla turismen i landet. Satsningen delas upp på flera år och 80 miljoner anslås för 2018, 85 miljoner 2019 och 140 miljoner för år 2020. Totalt utökas de tidigare anslagen med ytterligare 305 miljoner. En som gläds åt en utökad satsning är förstås Roger Altsäter, vd på bolaget AB Göta Kanal, som förvaltar kanalen och dess byggnader. Bakgrunden är ett eftersatt underhåll.

Arbetsnamn: Göta Kanal 2.0

Göta kanal är en av Sveriges största besöksmål och Sveriges största byggnadsverk. Varje år uppskattas närmare tre miljoner besökare vistas på och vid den 19 mil långa kanalen och cirka 4 000 båtar tar sig and delar eller hela sträckan. Utöver båttrafiken som slussar sig genom kanalen växer framförallt intresset för att cykla längs kanalen. Som byggprojekt är kanalen något unikt, men också kostsamt (omvandlat till dagens penningvärde kostade bygget cirka 13 och en halv miljard kronor). 58 000 soldater hand grävde och slet inför det som skulle bli en kanal med hela 58 slussar. I dag är det framför allt maskiner som gör det mesta i renoveringsarbetet som går under namnet Göta kanal 2.0. Förstärkningsarbeten av dragväg och kanalkanter, slussportbyten samt brorenoveringar pågår. Ja, listan kan göras lång. Största renoveringen sker i Norsholm där kanalbankarna stabiliserats med 2 100 granstolpar

a´ 20 meter längs en sträcka på 500 meter. Även intill kanalen sker det saker och ting. I över 20 år har man pratat om en cykelled och nu har man äntligen på nationell basis tagit fram en cykelstrategi. Målet är att ha en uppgraderad nationell cykelled längs kanalen år 2020. I ett större perspektiv gläds Roger Altsäter åt att kanalsatsningen kan vara en motor för en växande besöksnäring i Sverige. Smolken i bägaren är att Kanalbolaget inte får några intäkter från cykelvägar eller för att tillhandahålla toaletter längs kanalen. Här säger Roger Altsäter följande:

– Det ligger i vårt uppdrag att tillhandahålla infrastrukturen och entreprenörerna vid sidan tjänar pengarna. Men vi måste börja titta på hur vi kan få fram smarta intäkter utan att det påverkar uppdraget.

/SF



Roger Altsäter, vd på bolaget AB Göta Kanal. FOTO: Oskar Lürén.

Det kan blåsa kallt i toppen

I SVT:s Gomorron Sverige diskuterades dieselbilens framtid. På plats var Bertil Moldén, vd för Bil Sweden, som pratade om fördelen med att köra långt på en dieseltank. Vad sa då Bertil Moldén? Jo, att det framförallt är kvinnor, som inte gillar att tanka som älskar dieselbilar (!). Enligt statistikföretaget Vroom är det dock betydligt fler män än kvinnor som har köpt dieseldrivna bilar under 2017. Kvinnor väljer i större utsträckning bensindrivna fordon än män. Cirka 25 procent av kvinnorna som köpt en ny bil har valt en dieselbil, medan över 41 procent av männen gjort samma val. Bertil Moldén förklarade att han inte byggde sitt påstående på någon statistik, utan att det var hans personliga uppfattning utifrån hans egen erfarenhet och kvinnor han känner. Det var inte förankrat av Bil Sweden. Här har vi ett trovärdighetsproblem. När vet vi när en person i ledande befattning företräder en organisation och inte gör det? På samma sätt hamnade Leif Östling i blåsvädret då han ifrågasatte vad han fick för pengarna när han betalade 20–30 miljoner om året i skatt: Utlandet? - Vad fan får jag för pengarna?" utlöste ett ramaskri och Östling fick lämna Svenskt Näringsliv via bakdörren, då detta inte var förenligt med Svenskt Näringslivs syn på vikten av att betala skatt. Karl-Petter Thorwaldsson, ordförande i LO kunde inte låta bli att säga att Östlings ord var nog de mest korkade uttalandena han hade hört. //JR



Trafikverket följer inte Parisavtalet!

När Naturvårdsverket synar Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 kommer de bland annat fram till att "det trafikslag som sammantaget gynnas mest av planförslaget är biltrafiken." Någon som är minst sagt upprörd över detta är Ulf Kamne, tillika kommunalråd i Göteborg. Han skrader inte med orden vad han tycker om Trafikverket som han menar måste följa Parisavtalet.

- Trafikverket planerar inte samhället på ett hållbart sätt, infrastrukturen måste planeras för mer än bara bilar, betonar Ulf Kamne (MP), kommunalråd med ansvar för miljö och stadsutveckling i Göteborg.

/DJ



Utges av Svensk Transport Media AB
Terrassvägen 9, 593 38 Västervik
Org. nr 556965-2752
redaktionen@trafikmagasinet.nu
www.trafikmagasinet.com

Annonser dennis@trafikmagasinet.nu

Grafisk produktion
Niklas Wrångberg
Position AB, www.position.nu

Tryck Larsson Offsettryck
Postadress Box 1529
581 15 Linköping

Omslag S WFC gloss 150gr.
Inlaga MWC standard gloss 90gr.

Prenumerationsavgift
4 nr 300 kr inkl. moms
Bankgiro 450-2704

Tidningen ansvarar ej för insänt, ej beställt material. Eftertryck av text och bild är förbjudet, om inte särskild överrensommelse träffats med redaktionen.

Medlem i Svensk Media och Sveriges Tidskrifter. Vi tar gärna emot insändare. Utgivningsplan samt annonspriser finns på www.trafikmagasinet.com

Redaktion
JOHAN RIETZ - Chefredaktör
Mobil 0709-74 94 01
johan@trafikmagasinet.nu

DENNIS JOHANSSON - Ansvarig utgivare
Mobil 0709-74 94 00
dennis@trafikmagasinet.nu

STEPHAN FASTH
Mobil 072-218 67 15
stephan.fasth@gmail.com

ANDERS EKSTEDT
Mobil 0704-93 18 08
anders@ekstedts.com

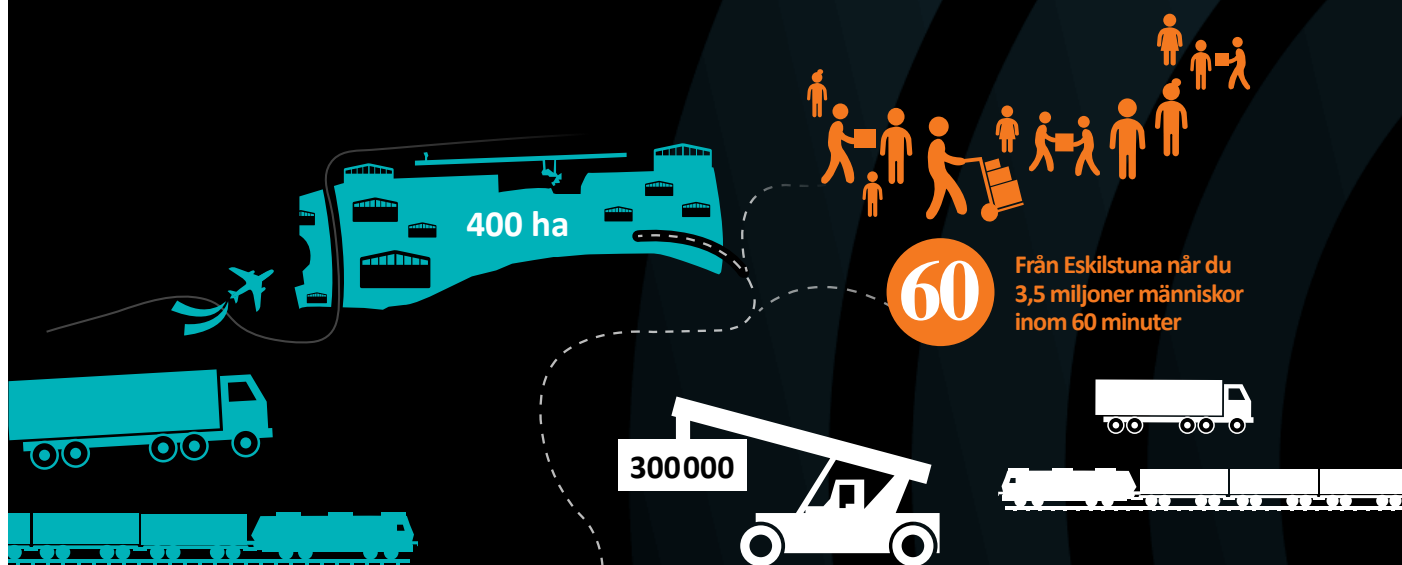
ANNELIE JOHANSSON
redaktionen@trafikmagasinet.nu

HENRIK S. JÄRREL
redaktionen@trafikmagasinet.nu

JOHANNA RIETZ
redaktionen@trafikmagasinet.nu

Årgång 35.

Eskilstuna erbjuder hållbara etableringslösningar med attraktivt läge



3

Eskilstuna Logistikpark

Förbinder tre transportsystem; järnväg, motorväg samt flyg

Logistikparken omfattar 400 hektar och är anpassat för lager och industri- verksamhet med ett strategiskt läge mitt i transportflödet till och från Stockholm- Mälardalen

4

Eskilstuna Kombiterminal

Helt elektrifierad med fyra fullängdspår för omlastning och effektiv godshantering

Kombiterminalen har en kapacitet på 300 000 TEU/år

Två växlar till järnvägsnätet och ligger i anslutning till E20

*Om något är viktigt kämpar man lite extra.
Logistik är viktigt för alla de människor
i Eskilstuna som planerar, tillverkar, förpackar,
transporterar och distribuerar varor.
Människor som gör skillnad.*

Vill du veta mer om möjligheterna för
din logistikverksamhet i Eskilstuna?
Du hittar oss på www.eskilstunalogistik.se/kontakta-oss


people that make
a difference



Ladda elbilen med InCharge

Hitta till din närmaste laddstation från norr till söder via appen InCharge. Med InCharge app startar, stoppar och betalar du enkelt för din laddning.

Ladda ner **InCharge app** gratis via App Store eller Google Play.
Läs mer på beincharge.se