

Trafik Magasinet

April 2018
Pris 80:- | Årgång 35

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

Tunnlar under Fehmarn Bält!

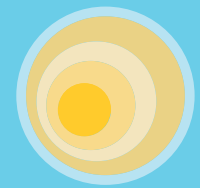
Satsa på MC-säkerheten!

Finns bästa logistikläget i Sverige i Örebro?

Med livet som insats

Bilinbrotten ökar

Gemensamma utmaningar kräver gemensamma lösningar



Sök EU-stöd för gränsregionala transport- och infrastrukturprojekt
i Öresund-Kattegat-Skagerrak senast 7 september 2018

För mer information: www.interreg-oks.eu

Interreg

Öresund-Kattegat-Skagerrak
European Regional Development Fund



EUROPEAN UNION



Europaspåret – genvägen till Köpenhamn

Europaspåret är Landskrona stads förslag om en ny fast förbindelse över Öresund. Till skillnad från HH-förbindelsen kan Europaspåret via Landskrona hantera alla slags järnvägstransporter:

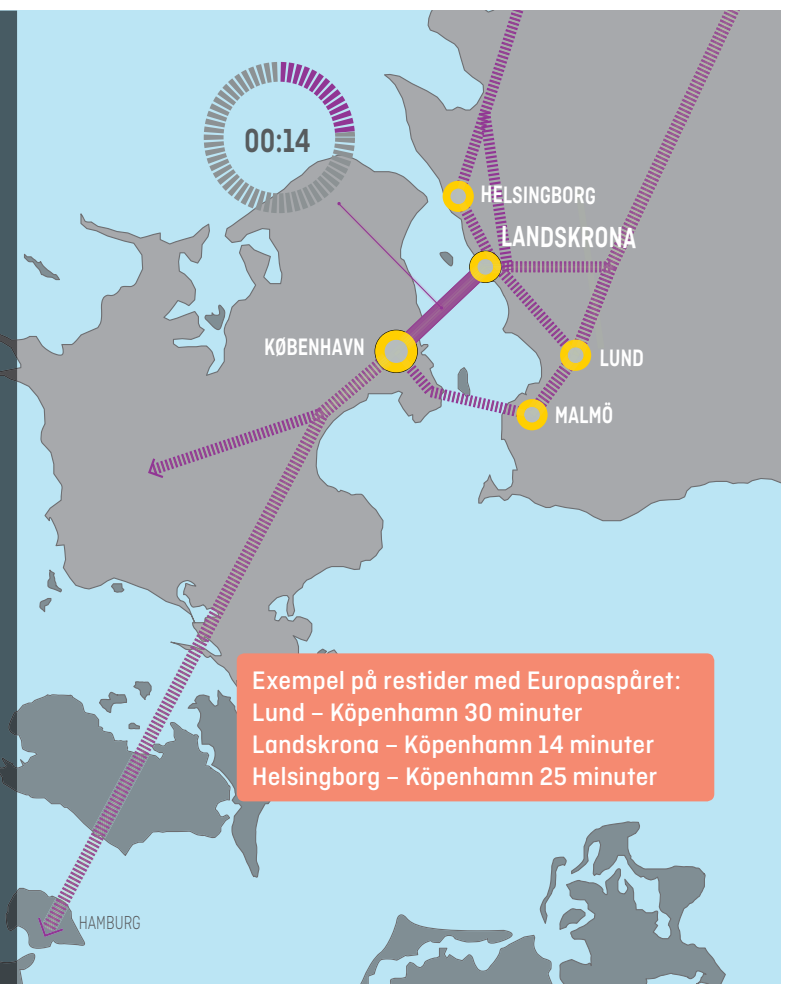
- godståg
- persontåg
- regionalståg

Det är unikt. Europaspåret skapar också restidsvinster och avlastning i järnvägsnätet i Öresundsregionen vilket ger ökade möjliga heter för persontransporter på Öresundsbron.

Läs mer på www.europasparet.se



**LANDSKRONA
STAD**



LEDARE

Förtroendekris när helhetssynen saknas

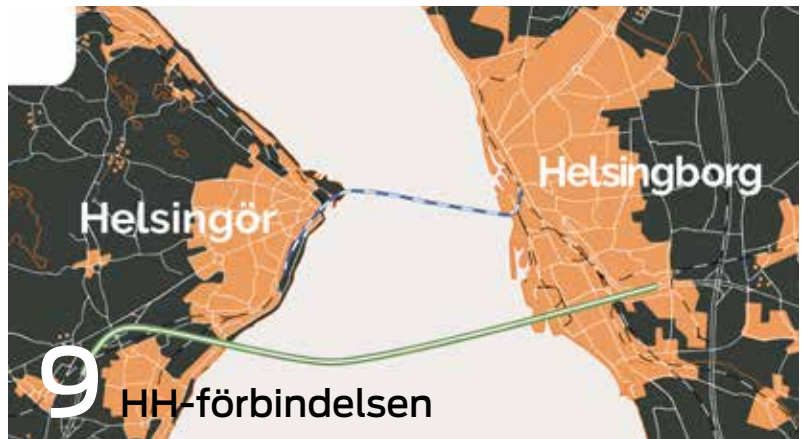
Visste ni att Sveriges regering fattar fler än 10 000 beslut per år som inte går via Sveriges riksdag? Vad det då handlar om är allt ifrån förordningar och viktiga departementsbeslut till utnämningar samt regleringsbrev. En stilla fråga infinner sig här osökt om inte riksdagen borde få större makt? Det handlar här förstås inte om detaljfrågor utan när större saker ska upp på dagordningen.

Ingen vill ha märkliga systemfel som leder till oönskade resultat. Här går det inte att blunda för en avsaknad och stringens av en fast linje oavsett partibeteckning inom en rad områden; däribland lag och ordning. När det gäller det sistnämnda ser vi enligt BRÅ:s trygghetsrapport i dag en minskning av förtroendet inom lag och ordning. Förtroendet för våra domstolar minskar successivt. 2017 hade 47 procent ett starkt förtroende jämfört med 52 procent 2016, och för polisen är siffran 54 procent 2017 jämfört med 61 procent 2016. Samma negativa trend finner vi för kriminalvården. Detta är minst sagt en farlig väg mot ett laglöst skuggsamhälle, som kan leda till en återvändsgränd. Att återskapa förtroendet inom denna sektor borde vara A och O i en rättsstat. Ett konkret område gäller trafikpolisens resurser och möjligheter att övervaka trafiken - inte minst den tunga trafiken. Frågan som infinner sig är om de medel för att bland annat förbättra insatserna när det gäller kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon räcker? Måste inte ett helhetsgrepp tas på fenomenet att utländska åkerier kör med slitna däck, åsidosätter vilotider, har bristfällig lastsäkring med mera?



JOHAN RIETZ,
Chefredaktör

UR INNEHÅLLET



9 HH-förbindelsen



13,16 Brand i tunnlar



20 Jönköping Airport



29 Ingen vanlig MC

Infrastrukturkris kräver nya lösningar

Alla vet att Sverige har stora och växande problem med infrastrukturen. Det är ett resultat av alltför små investeringar under en lång tid. I den nationella planen för transportsystemet 2018-2029 anslås 100 miljarder mer än tidigare. Men de pengarna beräknas bara räcka till att bibehålla dagens bristfälliga kvalitet – inte till de förbättringar som behövs.

Svenskt Näringsliv föreslår i en ny rapport att en lösning med ett statligt infrastrukturbolag och en infrastrukturfond som knyts till bolaget bör utredas. Fonden kapitaliseras genom ägarväxling. Staten bör avyttra vissa typer av tillgångar, såsom exempelvis aktiekapital eller statliga bolag som verkar affärsmässigt på fungerande marknader. Intäkter kan investeras i nya infrastrukturprojekt. Grundtanken är helt enkelt att staten ska fokusera på sitt kärnuppdrag. För att stimulera effektivitet och förändringsarbete bör staten ställa krav på att detta kapital ges marknadsmässig avkastning. Ett annat problem är att produktivitetsutvecklingen inom anläggningsbranschen under lång tid varit svag, vilket har konstaterats i flertalet utredningar. Rapporten bedömer att om infrastrukturpriserna under perioden 1993-2016 följt konsumentpriserna hade det statliga anslaget 2016 volymmässigt räckt till 42 procent mer väg och 90 procent mer järnväg. Ett tredje problemkomplex är att samhällsekonomisk lönsamhet inte styr vilka projekt som prioriteras, även detta är väl belagt i vetenskapliga studier. I förslaget till ny nationell transportplan finns hela 27 objekt som är

samhällsekonomiskt olönsamma. Samtidigt har 30 samhällsekonomiskt lönsamma objekt hamnat utanför planen. Den totala merkostnaden för att välja de olönsamma, jämfört med de lönsamma, uppgår till 66 miljarder kronor.

Infrastrukturbolag - samt kunskap

Det behövs mer pengar till nyinvesteringar, drift och underhåll. Produktivitet och effektivitet måste öka och vi ska satsa på rätt saker. Utöver att starta ett infrastrukturbolag behövs mer av privata företags innovationskraft och kunskap på infrastrukturområdet. Därför vill föreslår Svenskt Näringsliv också att starta ett försöksprogram med minst tre OPS-projekt inom transportinfrastrukturen. Nyhetsflödet ger dagligen anekdotiska bilder av problem med infrastrukturen. Tåg står stilla och köer hämmar framkomligheten i tillväxtregionerna. Dessa problem har naturliga förklaringar som vi visar i vår rapport. Dagens transportsystem är sårbart, kapacitetssvagt och brister i tillförlitlighet. Det är skadligt, inte bara för det svenska näringslivet, utan också för Sverige.

Caroline af Ugglas, ansvarig för den samhällspolitiska verksamheten på Svenskt Näringsliv.

Mårten Bergman, ansvarig för infrastrukturfrågor på Svenskt Näringsliv

Infrastrukturplanen hotar klimatet

Med det nya året trädde klimatlagen, det klimatpolitiska ramverket och klimatmålen i kraft. De är världens mest ambitiösa. Till 2030 skall klimatpåverkan från transportsektorn ha minskat med 70 procent jämfört med 2010, och till 2045 skall Sveriges klimatpåverkan vara noll. Det stämmer inte med förslaget till långtidsplan för infrastruktur 2018-2029. Där räknas med kraftig ökning av flyg- och lastbilstrafik till 2050. Anslaget till järnvägsunderhåll ökar, men det räcker bara för att stärka underhållet runt och mellan storstäderna.

För de regionala banorna kommer standarden fortfarande att försämrats. Det sägs rent ut att vi måste våga lägga ner banor och ersätta med buss - med dubbla restider. Att ersätta dåliga skarvspår med helsvetsat på makadam och låna till det för att kunna göra det snabbt skulle vara räntabelt genom minskade underhållskostnader och de

ökade banavgifter man kunde få med fler tåg på grund ökad hastighet och större godsvikter. Men det föreslås inte. Järnvägsinvesteringarna kommer att öka, men det gör inte mycket åt järnvägens kapacitetsbrist. De nya investeringar som föreslås ger inte ökad trafik. De går till sådant som ERTMS, det europeiska signalsystemet med stora problem och sämre kapacitet än vårt ATC, till Västlänken, tåg tunneln under Göteborg, som ger längre restider och sämre kapacitet än dagens säckstation, och till Ostlänkens alltför dyra och långdragna utbyggnad till begränsad höghastighet, när det borde ske på lån och vara självfinansierande. Det som byggs i små etapper, vilket ger höga kostnader och lång tid innan man har verklig nytta av det. Nästan hälften av järnvägsinvesteringarna hamnar i Stockholms län medan övriga landet får mycket små anslag.

Förslagen i planen bygger på prognoser för järnvägstrafikens ökning, som visat sig alltför låga. De bygger på en trafiksimuleringsmodell som inte stämmer med den verkliga utvecklingen genom att inte ta hänsyn till utrikesresande, tillkommande trafik under vägen eller andra trafikslag. KTH har utvecklat en mer rättvisande modell. Men den används inte. Istället för prognosstyrning bör man ha målstyrning utifrån mål för klimatet, och vilken trafikförsörjning olika orter bör ha. Eftersom infrastrukturförslaget är otillfredsställande gjort, och eftersom det så kraftigt strider mot det fattade miljömålet, så bör det förkastas och en ny infrastrukturplan utarbetas efter rimligare principer och med bättre överensstämmelse med fattade klimatbeslut.

Hans Sternlycke, ordförande Föreningen Svenska Järnvägsfrämjandet

Transport tar ansvar för:

- ✓ våra medlemmar
- ✓ deras branscher
- ✓ den svenska modellen

transport.se/val2018



Vi tar Øresundsbron till framtiden!

– Kapsch TrafficCom installerar unikt vägtullsystem



always one step ahead

Sveriges största infrastrukturprojekt

Förbifart Stockholm beräknas kosta cirka 28 miljarder, varav 80 procent finansieras av trängsel-skatt och 20 procent av staten. Totalt sprängs 19 miljoner ton bergsmassor bort för att bygga Förbifarten. Någon (matematiker?) har räknat ut att det motsvarar sex Globen. Ungefär hälften fraktas bort med lastbil och hälften med båt, från tillfälliga hamnar på Lovön och vid Sättra Varv.

Förbifart Stockholm är det största kombinerade väg- och tunnelprojektet någonsin i Stockholm. Sträckan är 21 kilometer varav 18 kilometer är i tunnlar när man binder samman de norra och södra länsdelarna och avlastar Essingeleden och innerstaden. Som genomfartsled förenar förbifarten orter som Södertälje, Stockholm och Uppsala i storstadsregionen. Den förbinder även viktiga hamnar och terminaler för godstrafiken. Den nya vägen går under eller tangerar sex natur- eller kulturresevat och ska vara trafikklar år 2025 - om allt går som det är tänkt.



Tunnlar i stadsmiljö

Tunnelarna utformas med två separata tunnelrör med vardera tre körfält i respektive riktning. En vägren på höger sida möjliggör att ett trasigt fordon kan ställas åt sidan och att vägassistans eller räddningstjänst vid behov kan ta sig förbi. Skulle en olycka spärra tunneln stängs det andra tunnelröret av och fungerar som säkert utrymme samt evakueringsväg. På Trafikverket betonar man vikten av att en väg i tunnel behöver olika stödsystem för exempelvis elförsörjning, ventilation, vattenbortledning och trafikövervakning, men också att stor omsorg har lagts på att skapa en variationsrik resa. Det ska hela tiden vara lätt att veta var man befinner sig i förhållande till markytan. Det uppnås bland annat genom tydliga vägs skyltar och konstnärlig utsmyckning. Alla som åker genom tunnelarna ska lätt kunna orientera sig. Det är ädelstenar, landmärken, landskap och bostadsområden som fått ge namn till vägtunnelarna som ska byggas i samband med Förbifart Stockholm. Huvudtunneln som sträcker sig mellan Kungens kurva och Hjulsta ska i norrgående riktning heta Upplandstunneln och i södergående riktning Södermanlandstunneln.

/DJ



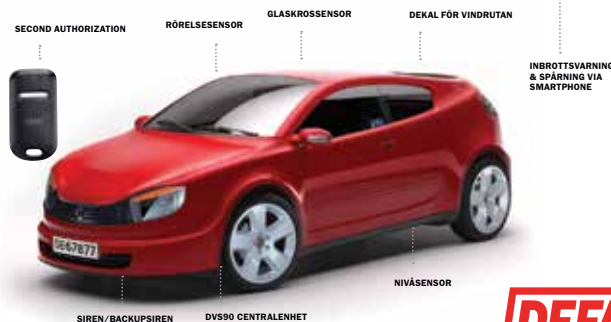
BILTJUVARNA HAR BLIVIT SMARTARE. HAR DU?

Inbrottslarm direkt till din smartphone

Under 2016 ökade bildelsstölderna med 73% i Sverige, enligt en rapport publicerad av Larmtjänst.

DEFA lanserar nu utökad funktionalitet för larmsystemet DEFA Security. Nu kan fordonsägaren få larm om pågående inbrott via DEFAs app, direkt i sin smartphone.

DEFA Security är modulbaserat och kan utökas för högre säkerhet.



Läs mer på www.defa.com



Europas största infrastrukturprojekt



I många år har man pratat om en förbindelse under Fehmarn Bält, dvs mellan Danmark och Tyskland. Under många år pratade man om en bro, en snedkabelbro. Dylika tankar är nu skrotade och i dag är det istället motorvägstunnel och dubbelspårig järnvägstunnel som gäller.

Förbindelsen ska innehålla såväl motorväg som dubbelspårig järnväg (invid varandra) och sträckan kommer vara 19 kilometer, varav 17,6 kilometer blir världens längsta sänktunnel. Man ska inte sticka under stol med att framför allt på tyska sidan så har planerna mött blandade reaktioner. Även om politikerna varit positiva, så har kritiska miljöorganisationer riktat cirka 3 000 frågor vid miljöprövningen. Ja, miljöprövningar och miljökompensationer, arkeologiska utgrävningar, ersättning till entreprenörer för att projektet blivit uppskjutet och över 12 600 klagomål från medborgare, myndigheter och organisationer som ska besvaras är de facto sådant som tagit tid. Processen på tysk sida där myndigheterna i Schleswig-Holstein ska klubba igenom ett byggtillstånd är något som återstår och de tyska myn-

digheternas miljöprövning av Fehmarn Bält-förbindelsen ska vara klar sommaren 2018. Bygget av tunnelförbindelsen under Fehmarn Bält som väntas påbörjas 2020, är omfattande, och har hittills kostat 4,5 miljarder danska kronor, enligt det danska tunnelbolaget Femern A/S. Att projektet är stort förstår envar om man nämner att kostnaden förväntas ligga på cirka 55 miljarder danska kronor innefattande anslutande förbindelser.

Ur ett svenskt perspektiv

När Danmark och Tyskland bygger en fast förbindelse mellan Rödbyhavn och Puttgarden innebär detta att det skandinaviska järnvägsnätet och det kommande kontinentala höghastighetsnätet kan kopplas samman mellan Köpenhamn/Malmö och Hamburg. Restiden mellan Malmö och Hamburg kommer kortas ner avsevärt, och här har siffran 2,5 timmar nämnts, vilket innebär stora möjligheter för arbetspendling och kunskapsutbyte. Själva överfarten kommer bli snabb: det kommer endast ta 10 minuter att resa från Danmark till Tyskland och 7 minuter med tåg. I och med en god förbindelse mot Tyskland kan Öresundsregionen bli en del av Europas kanske mest kunskapsintensiva regioner och Skandinavien

får avsevärt bättre förbindelser för både gods- och persontransporter mot norra Europa. Öresundsregionen, dvs östra delarna av Danmark och Skåne, har tillsammans en befolkning på cirka 3,9 miljoner människor. Hela området som kommer att bildas samman; Hamburg och Schleswig-Holstein i Tyskland, region Själland och region Huvudstaden i Danmark samt Skåne i Sverige har en befolkning på 8,9 miljoner människor. I riksdagen har frågan väckts om det inte borde finnas en svensk nationell strategi för en integration med Danmark och Tyskland. Förbindelsen mellan Danmark och Tyskland beräknas bli klar först 2028 vilket ger oss tid att säkerställa att regionen utvecklas framgångsrikt och att Sverige är med på banan. Det krävs här ett samordnat och strukturerat arbete som kan underlätta integrationen från dag 1, då det är meningen att det första tåget anlant från Hamburg till Malmö. I detta sammanhang kan nämnas att årets "Fehmarnbelt Days" är ett exempel på att vi i Sverige måste engagera oss i frågan. I år äger detta rum i slutet av maj i Malmö. Temat lyder "Tomorrow's connections".

/JR

Infrastrukturplanering ska inte stoppas av nationella gränser

De nordiska länderna kan bli avsevärt bättre på att samordna gränsöverskridande infrastruktur menar man på Nordiska Rådet, och får medhåll av Greater Copenhagen.

På den nordiska infrastrukturkonferensen som gick av stapeln i Helsingborg den 25 januari (där årets tema var "Framtid") var utgångspunkten hur vi kan nå en välfungerande och hållbar infrastruktur. Stora frågor varvades med mindre frågor. Ett exempel på det sistnämnda var varför vi inte har ett sammanhängande kollektivtrafiksystem i Danmark och Sverige? Harmonisering av avgifter och biljettavgifter, pendelparkeringar samt en organisation som stöder samordning är viktiga delar av detta.

Viktigt med samordning

Nordiska Rådet anser att de nordiska ländernas regeringar är för dåliga på att samordna sina prioriteringar för infrastruktur, och vill lyfta fram infrastrukturfrågornas betydelse. Man menar här att en gemensam nordisk arbetsmarknad förutsätter goda kommunikationer, och gläds åt att det finns en bred samsyn kring vilka frågor som är viktiga: utbildning, miljö, klimat, kultur och en gemensam arbetsmarknadsregion. Det går dock att minska de gränshinder som finns, såsom skillnaderna i a-kassan. På Greater Copenhagen menar man att ett problem är att det inte finns en gemensam gränsöverskridande strategi över nationsgränserna för att förhindra så att barriärer skapas för att nå ekonomisk tillväxt. Väl känt är här att infrastrukturplaneringen i Danmark sker genom konkreta byggprojekt och statliga politiska avtal. I Sverige arbetar lokala och regi-



onala myndigheter sida vid sida med staten för att skapa en sammanhållen planering och utbyggnad av infrastrukturen. Exempel på detta är när man pekar ut strategiska hamnar och strategiska kombiterminaler.

Vision

En ökat integrerad Öresundsregion har möjligheten att skapa fler arbeten på båda sidor av sundet och därmed ge dels de nordiska länderna ökade möjligheter till skatteintäkter men även ge regionens kommuner en ökad tillväxt. Greater Copenhagens vision är att man år 2020 ska vara en internationell knutpunkt för investeringar och vetenskap i nivå med Europas mest framgångsrika storstadsregioner. De nordiska länderna har dock en gemensam nackdel i att avståndet till de mer tätbefolkade delarna av centrala Europa är stort, vilket medför ökade kostnader såväl för företagens transporter som för enskilda individers resor. Väl fungerande infrastruktur som medger ökad rörlighet för människor och snabbare transporter av gods mellan Norden och kontinenten kompenserar för denna nackdel. På infrastrukturkonferensen i Helsingborg betonade man hur viktigt Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att bli för Sveriges (och Danmarks) handel med marknaderna på kontinenten.

/JR



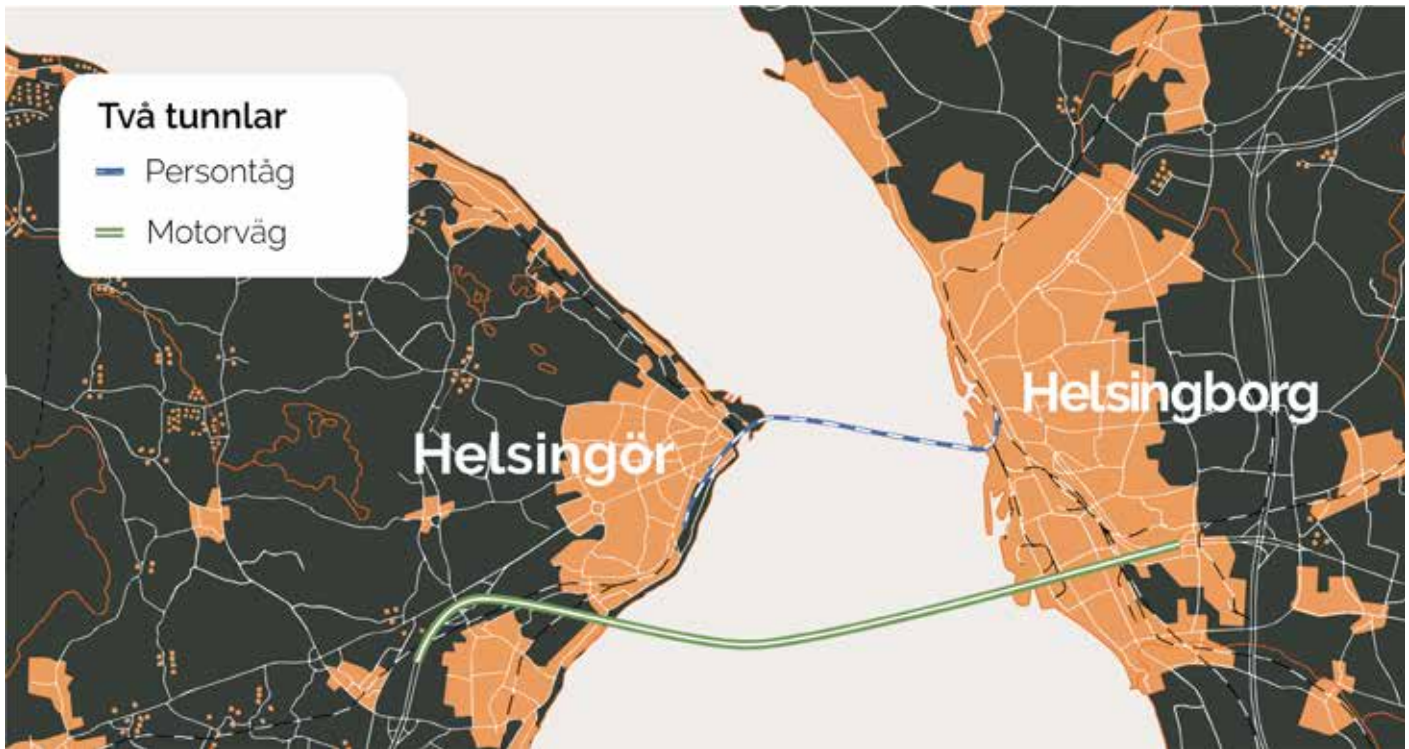
MASKINLEVERANTÖRERNA PRESENTERAR

7 SVENSKA MASKINMÄSSAN 2018 SOLVALLA 31 MAJ-2 JUNI

FRI ENTRÉ TILL MÄSSAN
Registrera dig på maskinmassan.se



HH-förbindelse söker EU-medel



Sedan lång tid tillbaka har man pratat om en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Nu verkar det som en islossning skett, och i skrivande stund har en ansökan om finansieringsbidrag från EU:s strukturfond Interreg lämnats in. I fokus är en ny förbindelse mellan Skåne och Själland: ett tunnelalternativ som går under namnet HH-förbindelsen.

Bakom ansökan återfinns Trafikverket och danska Vejdirektoratet. Om vi inledningsvis backar bandet en smula så har en förbindelse mellan Helsingør och Helsingør varit på tapeten i minst sagt många år. Redan 1886 lanserades tanken på en 45 meter kombinerad väg- och järnvägsbro mellan Helsingborg och Helsingør. En av de mest befängda idéerna var det som presenterades av Tetra Pak-direktören Ruben Rausing i början av 1950-talet att man vallade in och länsdumpade Öresund mellan en linje söder om Helsingborg och söder om Saltholm. Kvar skulle bli en rädda för skånska vattendrag.

Minskar utsläppen

Peter Bernström, strategisk planerare på Trafikverket och projektledare för de svenska insatserna i analysarbetet, ser framtiden an med tillförsikt.

– Utgångspunkten har här varit att titta på en ny fast förbindelse som består av en vägtunnel och en järnvägstunnel för persontrafik mellan Helsingborg och Helsingør. Analysen har föregåtts av ett gemensamt dansk-svenskt prognosarbete vars beräkningar påvisat att kapaciteten på Öresundsbron räcker till 2050, men att det kan finnas andra skäl att bygga en ytterligare förbindelse över Öresund, som kan förkorta restiden och öka integrationen.

– I ett längre perspektiv kan sägas att förbindelsen över

Fehmarn Bält ytterligare kommer knyta samman Skandinavien med resterande Europa och skapa ett ökat behov av transportförbindelser. En fast HH-förbindelse kommer här tillgodose det behovet och dessutom göra det möjligt att minska CO2-tunga vägtransporter, säger Peter Bernström.

Noterbart här är att samhällsekonomiska analyser påvisat att miljö- och klimatbelastningen kan komma att nedbringas då färjetrafiken (med vissa undantag) förväntas upphöra.

Det nu aktuella projektet ska lämna sin slutrapport år 2020, och ett förslag är som sagt en tunnelkonstruktion med två separata linjer:

– Dels en för vägtrafik strax söder om Helsingborg som ska binda samman den danska motorvägen med den svenska, och dels en tunnellostning för persontågstrafik med central placering mellan Helsingborgs centrum och Helsingørs centrum, säger Peter Bernström.

Tunnellostningar

Angelica Nilsson, som är verksam på avdelningen för strategisk samhällsutveckling i Helsingborgs stad betonar vikten av kortare restider, en större arbetsmarknad och ökad rörlighet på bostadsmarknaden, men också att öka integrationen i norra Öresundsregionen.

– En viktig plattform är den prioritering av framtida Öresundsförbindelser som gjorts av samarbetsorganet Greater Copenhagen & Skåne Committee. Där konstaterar man att HH-tunneln är viktig för att stärka ekonomisk tillväxt och utveckling i Öresundsregionen, och bör påbörjas så snart som möjligt, säger Angelica Nilsson.

Avslutningsvis kan nämnas att även ett sårbarhetsperspektiv lyfts fram när det gäller vikten av en HH-förbindelse:

– Vi har ju trots allt i dag bara en fast förbindelse och skulle något hända med den är det väldigt sårbart, säger Lennart Andersson, regional direktör för Trafikverket i Syd. /JR

På spåret till Europa?

Kontroversiellt, genialt, gränsöverskridande, dumdrigt. Omdömena är minst sagt många kring Europaspåret (beroende på vem man frågar).

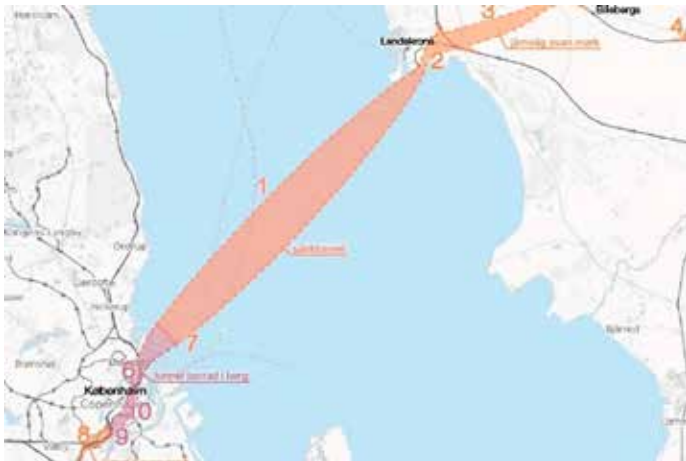
Frågar man Torkild Strandberg, kommunstyrelsens ordförande i Landskrona har han svar på tal:

– Sveriges och Europas regeringar har insett att vi står inför betydande klimatutmaningar. Mer gods behöver lyftas över till järnvägen. Europaspåret är svaret på denna utmaning. Förbindelsen kommer att kunna hantera alla slags järnvägstransporter: godståg, höghastighetståg och regionaltåg. Detta är unikt. HH-förbindelsen klarar inte detta. HH-förbindelsen är inte dimensionerad för godstrafik utan riktar in sig på persontåg och biltrafik.

Vad är då Europaspåret? Jo, en lösning som är liktydigt med en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, och som tar avstamp i att när regionen växer och utvecklas behöver förbindelserna över Öresund stärkas. Rent konkret handlar det om en järnvägstunnel som kan hantera alla typer av järnvägstransporter, godståg, höghastighetståg och regionaltåg. I Sverige skulle Europaspåret ansluta till Västkustbanan. I Danmark placeras en ny stationsdel under Tivoli vid Köpenhamns Huvudbanegård. Europaspåret skapar ett nytt dubbelspår från ”Hovedbanegården” och nära fördubblar järnvägskapaciteten på stationen och genom Köpenhamn, men här ska sägas att i dagsläget kunde stödet från danskt håll vara starkare.

Tågtunnel

Öresund är som bekant en trång transportpassage i de av EU utpekade viktiga korridorerna genom Europa. När den fasta förbindel-



Torkild Strandberg som är kommunalråd i Landskrona har visioner.

sen över Fehmarn Bält är färdig år 2028 (om tidsramen håller. red anmärkning) ökar trycket ytterligare på Öresundsbron. Inte minst när det gäller godstransporter, där en 80-procentig ökning av svensk-tysk transitgods väntas. Pratar man med Torkild Strandberg, förstår denne inte att man kan sopa detta projekt under mattan som sker från politiskt håll, och vill att Europaspåret ska utredas på lika villkor som HH-förbindelsen. Henrik Fritzon (S), regionstyrelsens ordförande Skåne, är i skrivande stund dock glasklar med att det i dagsläget inte finns några skäl att utreda detta förslag från Landskrona stad. Något som lyfts fram av förespråkarna för Europaspåret är att stora restidvinster skapas, som innebär 30–45 minuter kortare restid från Göteborg och Stockholm till Köpenhamn och Hamburg. Mellan Landskrona och Köpenhamn sparar man 30 minuter och från Lund till Köpenhamn förkortas restiden med 15 minuter jämfört med om man åker via Malmö.

Vad är då kostnaden för detta projekt? Jo, järnvägstunneln mellan Landskrona och Köpenhamn beräknas kosta drygt 48 miljarder. Längden på järnvägstunneln under Öresund är cirka 19 kilometer, till detta läggs cirka 8 kilometer tunnel för godståg och cirka 7 kilometer tunnel för persontåg under Köpenhamn. De höghastighetsjärnvägar som planeras i Sverigeförhandlingen och som utretts i projektet ”The Scandinavian 8 million city” kan med fördel anslutas till järnvägsförbindelsen och därmed erbjuda alternativ för höghastighetståg som ska korsa Öresund. I ett större perspektiv är Öresund i dag en trång passage i det europeiska ”core network”, det vill säga de av EU prioriterade transportkorridorerna genom Europa, som länkar samman transporter mot Oslo och Stockholm med transporter till Hamburg och vidare ner mot Frankrike och Italien.

/DJ



STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSHUS

Belöning 2019

Sjömän är utmärkta problemlösare och gör ständiga förbättringar för att underlätta arbetet, höja säkerheten och öka trivseln ombord. Det är något vi gärna premierar. Har du gjort en förbättring eller känner du någon som gjort det? I så fall vill vi veta det.

Förslaget skall vara oss tillhanda senast 31 oktober 2018.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på www.sjomanshus.se.



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

Värnar om våra parkeringsvakter

Många av oss har blivit frustrerade över parkeringar på något sätt. Det kan vara att man fått "snurra" runt länge för att leta parkeringsplats då det är fullt överallt. Räcker pengarna som jag stoppat i automaten? För jag vill absolut inte betala mer än jag måste. Vad betyder den där konstiga parkeringsskylten, får jag stå här nu? Alla har vi en egen parkeringshistoria.

Det är aldrig roligt att bli bötfälld, och när det kommer till parkeringsböter blir vi många gånger upprörda (eller förbannade) på parkeringsvakten, som ställt ut boten, trots att denne bara gjort sitt jobb. Dessutom vet vi innerst inne att vi faktiskt hade parkerat fel, eller inte betalat ordentligt för oss.

Men vem håller koll på parkeringsvakterna då?

Svepark är en branschorganisation för parkering i Sverige, som har cirka 100 medlemmar och samarbetspartners. Det är organisationer som på olika sätt tillhandahåller- eller levererar tjänster till parkeringsbranschen.

– Sveparks huvuduppgifter är att säkerställa att parkerings-



Utbildning Parkering partner. Foto Sofi Lind

branschen uppfyller de krav som finns på seriöst arbetande företag inom parkering och att de följer gällande lagstiftningar. Vi utbildar personal i parkering på både kommunal som privat mark. Vi arbetar även mot fusk och brott på ett konsekvent sätt. Det kan röra sig om falska handikapptillstånd och att motverka de så kallade bilmålvakterna, säger Lena Karlsson, vd på Svepark.

Visst går väl parkeringsvakterna på provision?

En vanlig uppfattning är att parkeringsvakterna tjänar mer ju flera de bötfäller.

– Våra undersökningar visar att tolv procent tror att parkeringsvakterna har provisionsbaserad ersättning, och det är hela 50 procent som inte är helt säkra på sin sak. Faktum är att 50 procent tror att parkeringsvakter finns bara för att dra in pengar till stadskassan, vilket är helt fel. Vår uppgift är att vi enbart drivs av att hålla trafikmiljön säker, och hålla städerna tillgängliga för alla, menar Lena Karlsson.

Parkeringssvakten 60 år

Vi får veta att en av Sveparks viktigaste uppgift är utbildningen inom parkering, och att detta sker igenom Svepark Service AB. Men Svepark anordnar årligen även ett par konferenser och seminarier. Svepark inbjuder till en större årlig konferens; i år äger den rum i Uppsala mellan den 21-23 maj. Temat är Bilen först- för en stad där bilen tar mindre plats. På konferensen vill Svepark på olika sätt visa på vikten av att vi planerar för bilen, att det finns parkeringsplatser men det betyder inte att vi ska använda bilen vid alla tillfällen.

– Vårt syfte är även att ta vara på branschens gemensamma intressen och verka för att branschen följer samma riktlinjer och på så sätt säkerställa en hög kvalitet hos anslutna medlemmar. Vi är även anslutna till EPA (European Parking Association). En annan sak värd att nämna är att parkeringssvakten fyllde 60 år förra året, avslutar Lena Karlsson. /SF



Utbildning i världsklass på nya banor

www.trafikcenter.se Tel 019-57 29 10



Hur ska bränder hanteras i vägtunnlar?



Om vi tänker oss ett scenario där en gasbil (i en framtid även inräknat en vätgasbil) fattar eld - eller en brand uppstår i ett litiumbatteri i en vägtunnel – fungerar väl inte traditionella släckningsmetoder, då det inte har tillräckligt kylande egenskaper vid den här typen av bränder?

På Trafikverket (och MSB) besitter man stor kompetens när det gäller tunnelsäkerhet. Mot bakgrund av att Förbifart Stockholm byggs, där drygt 18 kilometer av vägen kommer förläggas under mark (se artikel på sidan 6) svarar Henric Modig, som har titeln "Specialist Tunnelsäkerhet" följande:

- Tunnlarna utrustas med vattenförsörjning till brandposter, i vissa fall brandbekämpningssystem, som i Norra länken och Förbifart Stockholm. Baserat på grundläggande åtgärder skapas möjligheter för räddningstjänsten att göra insatser, men det finns en osäkerhet i vilken riktning energibärare i framtida fordon kommer att ta, och hur räddningstjänsten smidigast kan hantera olika batterityper, gastankar etcetera.

Det är ingen lätt uppgift att besvara frågan som ställdes i ingressen, då det ju är svårt att göra en säker räddningsinsats mot gasfordon och kraftfulla traktionsbatterier som brinner i en tunnel. Det värsta scenariot är om det har skett en kollision och det sitter kvar människor fastklämda i fordonen, men ingen kan göra en räddningsinsats. Att vattenbegjuta kan leda till att tankar exploderar istället eftersom värmesäkring inte löser ut vid 110 gr. När det gäller vätgas är det värre då vätgas exploderar/imploderar då gas övergår till vätska på ett ögonblick. Här kan man inte göra mycket innan det är försent. I detta

sammanhang bör betonas att det tyvärr finns en stor osäkerhet kring hur räddningstjänsten ska hantera bränder i gasfordon.

Traditionella släckningsmetoder fungerar inte

Om en litiumbrand uppstår fungerar inte traditionella släckningsmetoder på grund av att de inte har tillräckligt kylande egenskaper vid den här typen av brand. Vatten bildar vätgas som ökar branden och skumsläckare håller bara nere elden så länge skummet sprutas på elden. Att släcka litiumbatterier med pulver-, skum-, kol- och halonsläckare är inte lätt då problemet med att släcka bilens batteri är att batterierna är kapslade med metall. Så inget släckmedel kommer ha någon större effekt beroende på att inget tränger in i själva kapslingen och får chansen att kyla cellväggarna på de celler som gått varma eller nått termisk rusning. Att ta bort värme ifrån cellen är det enda sättet att få den termiska processen att minska och avstanna samt att isolera de celler som fortfarande är intakta från den extremas värme som skapats i den termiska rusningen. Mycket farliga gaser bildas när det brinner beroende på vilken kemi och elektrolyt tillverkaren valt, och säg den brandman som vill stå i en rökfylld tunnel med vetskapen om att larmstället endast står emot någon minut mot dessa gaser som är hudgenomträngande och giftiga. /JR



Nu är vi här igen
SE OSS
 Sveriges MotorCyklister

Oslo - Stockholm på tre timmar

Oslo-Sthlm 2,55 AB. Så är namnet på det Örebro-baserade bolaget som driver projektet med ny järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Oslo. Går allt som "på räls" så kommer förbindelsen vara igång år 2030.

Varje år sker det 1,4 miljoner flygresor mellan Oslo och Stockholm. För en hållbar grön framtid måste järnvägen utvecklas till ett alternativ till flyget och här är restiden avgörande för vilket transportslag resenärerna väljer. I detta perspektiv är onekligen en snabbare järnvägsförbindelse mellan de två huvudstäderna intressant. Enligt Trafikverket är man mycket positiv till projektet och stöttar länen i Värmland, Västmanland och Örebro som bildat bolaget: Oslo-Sthlm 2.55 AB. En stor del i projektet är att bygga en ny järnvägssträcka från Arvika till norska gränsen.

Många boende längs sträckan

I området längs järnvägen bor drygt 800 000 personer och det finns många som pendlar mellan orterna. För dessa kommer detta innebära en avsevärd skillnad i restid mellan exempelvis hemmet och jobbet. I dag tar nuvarande resa med tåget fem timmar, och den nya sträckningen skulle innebära att man skulle avverka samma sträcka på högst tre timmar.



Finansiering av projektet

Jonas Karlsson, vd på Oslo-Sthlm 2.55, berättar att Trafikverkets medverkan är avgörande för projektet:

– Vi håller i nuläget på att få fram ett underlag som vi kommer att presentera för Trafikverket om hur vi ska lyckas att förverkliga projektet under 2018. Det är viktigt att vi får stöd för både Nobelbanan som ska gå mellan Kristinehamn och Örebro, via Karlskoga och sträckan mellan Arvika och Oslo. Samarbetet mellan oss och våra norska kollegor har utvecklats snabbt eftersom båda parter inser värdet nya järnvägen. Det är viktigt att presentera ett realistiskt kostnadsförslag för finansieringen.

Utländskt intresse

Noterbart är att Kina genom näringslivsdelegationen från China Association for Promoting International Economic & Technical Cooperation visat intresse för projektet, men också ett 20-tal andra aktörer säger sig vara intresserade (en gissning kan vara att MTR är med på banan red anm). För att stärka upp den externa kommunikationen har David Samuelsson anställts som kommunikationsansvarig den 1 mars:

– Intresset från såväl privata som offentliga aktörer har varit stort och det vi jobbar fram just nu ser väldigt lovande ut. Vi välkomnar David ombord, säger Jonas Karlsson. /SF

SÄVSJÖ TRANSPORT

med dotterbolag:



SÄVSJÖ  TERMOGODS



HGL
BRÄNSLE



Stockarydsterminalen

0382-123 40
www.savsjotrp.se

Vi kör
– dina behov **styr!**

Vad vet ni om Interreg?

Europeiskt territoriellt samarbete, även kallat Interreg, har utgjort en del av EU:s sammanhållningspolitik sedan 1990. I klartext handlar det om att utveckla samarbetet över nationsgränserna. Syftet är att uppmantra regioner från olika medlemsstater att arbeta tillsammans och lära av varandra genom gemensamma program, projekt och nätverk.

Planering av infrastruktur kan inte stoppas av nationella gränser. Detta är något Interreg tar fasta på och ett område där det onekligen händer mycket är det gränsregionala samarbetsprogrammet mellan Sverige, Danmark och Norge som går under namnet "Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak". EU-programmet täcker ett område som har fler än nio miljoner invånare inom tre länder. Här finns två huvudstäder, fler än 30 universitet och områdets olika delar förenas av ett gemensamt hav. Finansiering sker av Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF), där det yttersta målet är att göra regionen stark och konkurrenskraftig. Nuvarande programperiod för 2014-2020 är den femte perioden och benämns som Interreg V. Under denna period satsar ERUF cirka 127,6 miljoner euro (cirka 1,07 miljarder kronor) för projektkostnader i Danmark och Sverige. Norska staten har avsatt 15,8 miljoner euro till projektpartners i Norge.

Hållbara och effektiva transporter

När det gäller "Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak" ges ekonomiskt stöd till skandinaviska projekt som utvecklar samhället inom de fyra insatsområdena innovation, grön ekonomi, sysselsättning samt transport.

Exempel inom insatsområdet "transport" är ekonomiskt stöd till:

- planer och strategier för att undanröja flaskhalsar i transportsträckor vid landsgränser
- sjöfartens och sjömotorvägarnas roll i kärnnätverket TEN-T
- hur man kan minska utsläppen för transporter
- hur intelligenta transportsystem (ITS) kan främja godstransporter och multimodala lösningar
- metoder för hållbar och användarvänlig stads- och regionaltrafik.

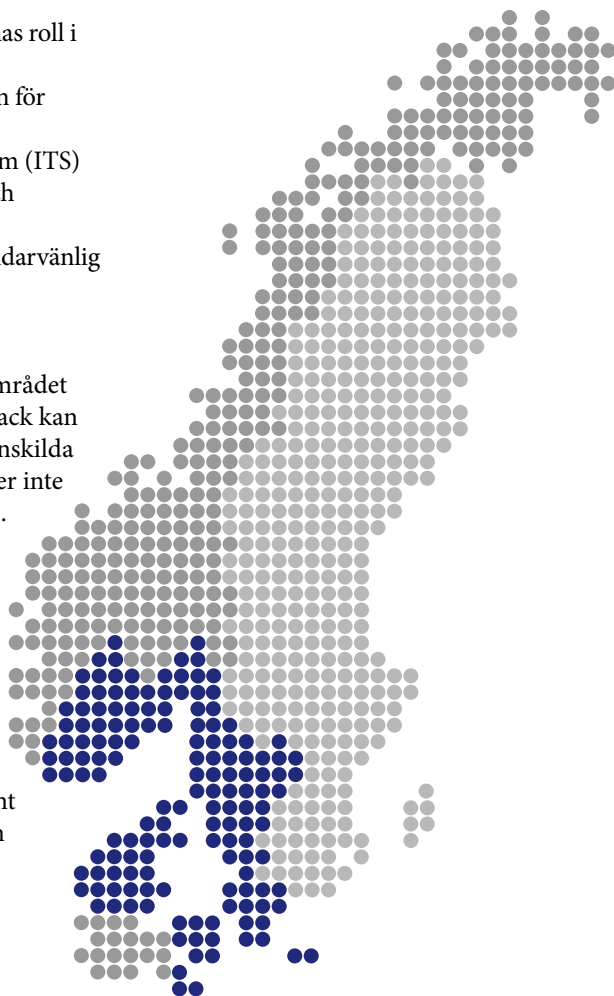
Ekonomiskt stöd

Alla typer av organisationer i området Öresund, Kattegatt samt Skagerrak kan söka stöd (nämnas bör här att enskilda näringsidkare och privatpersoner inte kan söka stöd, red anmärkning).

Organisationen får inte vara vinstdrivande och kan vara en högskola, en kommun, en statlig myndighet eller en ideell förening. Privata företag kan vara med i projekt och lyfta EU-stöd, men de kan inte vara "Lead partner". Nämnas kan att det är 50 procent medfinansiering som gäller. Om ett projekt har en totalbudget

på 500 000 EUR, finansierar EU 250 000 EUR - resten får de deltagande organisationerna stå för själva. En minst sagt spännande ansökan som nu är inskickad är möjligheterna att få till stånd en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Bakom ansökan återfinns Trafikverket tillsammans med Vejdirektoratet. Detta projekt är inte godkänt av Interreg-programmet ännu, men bifall eller avslag sker den 23 maj. På nästa sida kan ni läsa om vad "HH-förbindelsen" innebär.

/JR



businessregionorebro@orebro.se
www.businessregionorebro.se



Business Region
Örebro

Nå den nordiska marknaden inom 24 timmar

- » Railport Hallsberg-Göteborg
- » Här möts europavägar och riksvägar
- » En av Sveriges största fraktflygplatser



BRAND I TUNNLAR:

Varför används inte vattendimma?



Det finns många EU-projekt när det gäller tunnelsäkerhet, såsom UPTUN, FIT, ERS2, DARTS, SAFE T, SAFE TUNNEL, SIRTAKI, VIRTUAL FIRES och STOA. Många tar utgångspunkten i olika katastrofer som hänt, såsom Channel Tunnel (1996), Mont Blanc Tunnel (1996), Tauern Tunnel (1999), Gleinalmtunnel (2001) och St. Gotthard Tunnel (2001). Frågan som bör ställas är hur vi i Sverige kan lära oss av dylika projekt och av de internationella tunneltester som gjorts?

I många studier framkommer det (bland annat i STOA) att när det gäller brandincidenter så är tunga fordon den främsta orsaken till de flesta allvarliga vägtunnelbränderna. En sak som här tas upp är vikten av att avstånd mellan tunga fordon i tunnlar efterlevs. I UPTUN-projektet konstateras att mycket lite kunskap finns när det gäller utvecklingen av bränder i tunnlar, särskilt för tunga fordon, och målsättningen var att ge realistiska brandscenarier för väg- och järnvägstunnlar. UPTUN var, med sina 41 partners från 17 europeiska länder, ett av de mest omfattande europeiska forskningsprojekt som gjorts inom ramen för European Basic Research Project, och involverade brandskydd i tunnlar. I projektet ingick inte bara åtgärder som aktiv brandbekämpning, utan även branddetektering, flyktåtgärder samt undsättning av personer samt strukturella brandskyddsåtgärder. Mycket av det som presenteras när det gäller dimensionerande brandkurvor i UPTUN bygger på det arbete som utfördes i den norska Runehamar-tunneln. Försöken visade att fordon med lastad gods kunde generera bränder som var både snabbare och visade högre nivå på brandeffekt än vad som tidigare varit känt. När det gäller personsäkerhet,

så konstaterades att för alla de tester som utfördes innebar det stora problem för de utrymmande efter ungefär 2-5 minuter från brandstart. Här infinner sig följande intrikata fråga: Varför lyfter Trafikverket fram sina egna tester, som varit vägledande vid valet av system för Norra länken och Förbifart Stockholm? Ja, varför blundar man för UPTUN-projektets slutsatser vid Runehamar, och vikten av vattendimma? Trafikverket känner väl till att i ett tidigare UPTUN testprogram kom det för första gången fram att det finns vetenskapliga bevis att vattendimma effektivt kan kontrollera bränder i tunnlar. Det visades att temperaturerna runt brandhärden sänktes effektivt, brandspridningen dämpas, och en avsevärd förbättring i synfältet uppstår. Genom detta skapas betydligt bättre evakueringsförhållanden och samtidigt underlättades arbetet för räddningsstyrkor. Försöket vid Runehamar utfördes för att få mer kunskap om brandscenarier där man såg fördelar med vattendimmsystem som snabb avkylning kring branden, bättre kylning av brandgaser, att rökens giftighet kunde minskas och att man kunde förhindra brandspridningen till andra fordon. Genom detta skapades betydligt bättre evakueringsförhållanden. Noterbart

är att system med vattendimma finns installerad i vägtunnlar i bland annat Paris, Madrid och Moskva.

Trafikverket svarar

UPTUN fångar naturligtvis inte upp alla de frågeställningar när det gäller brandskydd i tunnlar, men frågan är om Trafikverket har enklare och robustare system än vattendimma? Henric Modig, med titeln "Specialist Tunnelsäkerhet" på Trafikverket meddelar att så är fallet.

– Anledningen till att Trafikverket tog initiativ till att utveckla konceptet var en önskan om att få fram enklare och robustare system än vattendimma. Dåvarande högtryckssystem bedömdes vara störningskänsliga och inte helt anpassade för den krävande tunnelmiljön i svenska vägtunnlar (damm, smuts, mekaniska skador och korrosion). Att basera systemutformning av fasta släcksystem i komplexa tunnelanläggningar på UPTUN fångar tyvärr inte upp alla de frågeställningar som tunnelanläggningar behöver ta hänsyn till.

Tunnlarna i Norra länken och E4 Förbifart Stockholm utrustas nu med ett fast släcksystem för brandbekämpning. Systemet är vattenbaserat och systemets huvuduppgifter är att underlätta utrymning vid brand, dämpa brandutvecklingen, hindra brandspridning mellan fordon, begränsa omfattande skador på tunnel samt ska underlätta för Räddningstjänsten att nå och bekämpa brand. Trafikverkets "koncept" ska sänka temperaturer, minska rökproduktionen, och stora vattendroppar ska ge en effektiv bekämpning av branden.

/JR



”För ett bra liv i en attraktiv region”

Med ovanstående rubrik marknadsför sig region Jönköping, och det är efter den devisen Jönköpings länstrafik arbetar.

När Trafikmagasinets utsände får möjlighet att träffa Jönköpings trafikdirektör Carl-Johan Sjöberg får vi veta att det är många saker som händer inom kollektivtrafiken i regionen.

– Vårt uppdrag från Region Jönköping är att utveckla och bedriva kollektivtrafik för alla inom Jönköpings län, och i dess närhet utanför länsgränsen. Av våra cirka 100 fordon i Jönköpings stadstrafik går 32 bussar av dessa på biogas. Målet är att alla våra fordon ska vara helt fossilfria 2025.

Kollektivtrafiken- det naturliga resvalet

Länets invånare ska erbjudas en säker och prisvärd resa till sitt dagliga arbete, studier och fritidssysslor. I Jönköpings län menar man att kollektivtrafiken ska ses som det naturliga valet att färdas med. Varje dag reser 80 000 personer med Jönköpings länstrafik.

Utbyggnad av stadsnätet i Jönköping

– Ny stombusslinje och nya bussgator i Jönköping beräknas stå klart under 2021. För att förverkliga projektet behövs ett bra samarbete med alla berörda parter och politisk enighet. Vi ser positivt på visionens förverkligande som framhåller vikten av kollektiv- och regiontrafiken, säger Carl-Johan Sjöberg.

Krösätågen

Det pågår ett betydelsefullt samarbete mellan länstrafikbolagen



i Jönköping, Kalmar, Halland, Blekinge, Kronoberg och Skåne. Dessa har gemensamt upphandlat driften av Krösätågen.* Från den 9 december 2018 kommer Tågkompaniet sköta trafiken, avtalet gäller i nio år med möjlighet till en ytterligare förlängning om tre år.

– Vi har arbetat med avtalet i flera år och är nöjda med tilldelningen i avtalet, och ser fram emot att arbeta med Tågkompaniet. Under avtalstiden finns möjlighet att utöka trafiken på sträckor med hög efterfrågan. Vi ser fram emot att kunna utveckla den gemensamma trafiken i, och mellan länen, där både tågen och bussarna kompletterar varandra på ett väldigt fördelaktigt sätt för våra resenärer, understryker Carl-Johan Sjöberg.

/SF

**Namnet Krösätåg härrör från ordet kröson, som är ett annat ord för lingon. I en svunnen gick det Krösätåg från Blekinge till Småland med vilka många åkte för att plocka lingon (kröson).*



VI KAN UTBILDNING

YKB

Arbete på väg

Truck

Maskin

Validering

ADR

D-HLR

1:a hjälpen

Vi utbildar i
hela landet

019-10 36 00

www.tmaorebro.se



Intelligenta mobilitetslösningar

I tidens anda pratar man om digitalisering, automatisering och mobilitet ("Mobility") när framtidens trafiksystem kommer på tal. Så även på Kapsch TrafficCom AB, som levererar intelligenta transportsystem (ITS) inom segmenten vägtullning, trafikstyrning, "Smart Urban Mobilitet" och "V2X" (uppkopplade fordon).

Kapsch som är en global ITS-leverantör har sedan länge varit långt framme när det gäller trafiklösningar på våra vägar. Den digitala utvecklingen har medfört nya innovationer och möjligheter, inte minst för ett företag som Kapsch som kontinuerligt strävar efter att vara bäst i klassen. För den som inte visste det, kan berättas att Kapsch är en världsledande leverantör av betalstationer, och under förra året skrevs det två kontrakt

att leverera betalstationer till Norge. Stationernas övervakning sker med hjälp av 3D-sensorer, och tekniken har utvecklats - i Jönköping i Sverige.

Öresundsbron uppdateras

Betalsystemet på Öresundsbron som varit i drift i 16 år börjar se slutet på sin tekniska livslängd. Det gamla systemet mäter fordonets längd med hjälp av ljusgardiner från pelare i vägbanan. Öresundsbron kräver ett flexibelt modernt system som kan hantera flödet utan att kösituationer uppstår i onödan. Det nya systemet som ska installeras är baserat på den senaste generationens friflödessystem, och all utrustning är monterad i en enda portal i vardera körriktning får vi veta av Kapsch Vice President Micael Malmberg. Eftersom allt teknik är samlad i en sk. "Walkable gantry", kommer reparationer och underhåll ske utan att personal behöver vistas i trafikmiljön. Kärnan i systemet består av en serie kameror som tillsammans skapar en 3D helhetsbild. Kamerorna kan registrera ett





fordon så långt som 17 meter innan den når fram till bommen. Systemet läser snabbt av bland annat fordonets längd, bredd, höjd och andra egenskaper som var axlarna är placerade.

Säkerhet och effektivitet

För Kapsch del handlar det ofta om utveckling av komplexa helhetslösningar med hög grad av kundanpassning, där fokus ligger i tillämpningar för ökad trafiksäkerhet, men också ökad trafikeffektivitet. Den svenska verksamheten kretsar kring utveckling av viktiga delar av koncernens produktportfölj som används runt omkring i världen. Det bör noteras att en text om Kapsch lätt blir alltför teknisk, vilket bottenar i att detta företag

verkligen är en specialist inom ITS-sfären. I produktlaget "DSRC" inom det globala kompetenscentret "In Vehicle and Front End Systems" sker ständigt en utveckling av transponderprodukterna. Transpondern är här en volymprodukt med krav på hög kvalitets- och kostnadsmedvetenhet, och det i Sverige mest kända exemplet på användning av sådan är de s.k. "Bizzara", som används för betalning på Öresundsbron. På Kapsch utvecklar man radioprodukter för fordon som spänner från sådant som specialiserade tulltransponddrar, DSRC-tullning, till minst sagt avancerade fordonsenheter för GNSS-tullning med ITS-tillämpningar inkluderande direkt kommunikation mellan fordon och infrastruktur (V2X).
/SF



FEHMARNBELT DAYS 2018
MALMÖ
28-29 MAJ

Malmö stad

Fehmarnbelt Days 2018 är en tvådagarskonferens med fokus på morgondagens transport. Tillsammans utbyter vi idéer, diskuterar viktiga frågor och potentiella tillväxtpotentialer i Fehmarn bält regionen.

Missa inte norra Europas viktigaste konferens!

Anmäl dig på www.fehmarnbeltdays.com

Välkommen!









Jönköping Airport lyfter!

Det är positiva tongångar när Jönköping Airport presenterar sitt bokslut över antal resenärer, starter och landningar för 2017. Och det är inte bara glädjande siffror för antal resenärer flygplatsen visar upp. Sedan projektet GATE GREEN 20 sjösattes, har det trots relativt små medel, hänt mycket med arbetet för att minimera miljöpåverkan.

Under 2018 räknar man på flygplatsen med att vara helt fossilfria. Nästa steg för att minimera miljöpåverkan är, att producera hela sin egen elförbrukning via solceller som ska monteras på delar av terminaltaket.

Bra siffror

Under 2017 reste 114 608 personer till och från Jönköping Airport, vilket är en ökning med två procent från 2016. Antal rörelser (starter och landningar) ökade med nio procent mot föregående år.

– Trots att vi tappade Turkiet som charterresmål under 2017 kan vi konstatera att den totala ökningen på övriga destinationer vägde upp passagerarminskningen som det innebar. Glädjande nog kan vi konstatera att antalet charterresenärer kommer öka ytterligare under 2018 då Ving och TUI gemensamt ökar på Cypern till 17 avgångar mot tidigare sex, från juli till oktober, berättar marknadschef Henrik Älverdal.

Fraktflyget viktigt

Det kommersiella flyget står för en betydande del av flygplatsens intäkter. Fraktvolymen är i ungefär samma linje som mot föregående år och står för en tredjedel av den totala omsättningen. Flygplanen är som oftast fullastade och noteras kan, är att Herman Larsson, tidigare marknads-

chef, har engagerats som resurs för att vidareutveckla fraktflyget.

Inresande

Under 2017 kunde flygplatsen för tionde året välkomna europeiska charterresenärer inkommande via Düsseldorf och med reguljärflyget via Frankfurt.

– Det är väldigt roligt att se! Nu ser vi med ödmjukhet fram emot 2018 som vi tror kommer fortsätta att öka. Vi arbetar kontinuerligt med att bearbeta nuvarande såväl som nya flygbolag. Och jobbet med att utveckla och få flera att resa på befintliga destinationer pågår hela tiden, säger Henrik Älverdal. /SF



Årets Motalaföretag och Sveriges första fossilfria åkeri 2015.



Transport, lager och logistik med personlig service.....

Med ett fast, dagligt turschema som grund, kan vi på Emanuelssons transport lösa det mesta av era transport och lagerbehov.

Från vår bas i Motala går det varje vecka tio fasta turbilar. Turerna täcker Småland, Östergötland, Västergötland och Göteborg, samt Stockholm. Vi utför beställningstransporter och expressestransporter över hela Sverige och övriga Europa.

Fordonsparken är modern och förarna är utbildade inom ECO-driving. Samtliga våra fordon drivs med de förnybara bränslena RME och HVO

EMANUELSSONS
TRANSPORT AB
LAGER • MOTALA • LOGISTIK

Dynamovägen 8, 59161 Motala

Tel 0141-22 76 80

info@emanuelssonstransport.se

Sveriges bästa logistikläge?

Örebroregionen toppar tillsammans med Göteborgsregionen förstaplatsen som bästa logistikcenter enligt tidningen Intelligent Logistik.*

Efter samtal som Trafikmagasinets reporter gjort med Fredrik Idevall, som är enhetschef för Samhällsplanering och Utveckling får vi veta följande:

– Det krävs mycket mer än ett bra geografiskt läge för att rankas högst upp. Visst har vi en stor fördel av vårt geografiska läge, men vi vill även lyfta fram det starka samarbetet vi har med universitet och dess logistikutbildning. Här skapas framtidens forskare och civilingenjörer. Det är viktigt för efterfrågan på kompetens inom vår stora logistiksektor är betydande.

Stort intresse av att bygga

Intresset för ett fortsatt samhällsbyggande är stort i regionen och i dag erbjuder kommunen 10 000 kvadratmeter tomt under en planerad femårsperiod för etablering.

– Det är inte konstigt att vår region är så attraktivt lokaliseringsort för lager och logistik som har hela Sverige, Norden och världen som marknad. Hallsberg är ju hjärtat för godstransporterna på järnväg. Här knyts stråken från norra Sverige och Bergslagen ihop med stråk åt kontinenten, åt Göteborg med sin stora hamn. Men även en stor del av järnvägstransporterna till och från Stockholm går via Hallsberg. Detta märks tydligt i Örebro. Det passerar ca 100 godståg genom centrala Örebro varje dygn, säger Fredrik Idevall.

Vägnätet och BRT-stråk

Det görs stora satsningar även på vägnätet. På väg 50 som många anser vara en flaskhals byggs och planeras mötesseparering så att vi snart har mötesfritt ända från Mjölby vid E4:an till Lindesberg i Bergslagen. Region Örebro län har drygt 1 miljard kronor i sin länstransportplan att fördela till regional transportinfrastruktur i länet fram till 2019. Den hittills största satsningar i länstransportplanen någonsin görs på rv 51 mellan Örebro och Norrköping. Just nu byggs en del för över 250 miljoner kronor och det planeras ytterligare etapper som inte minst motiveras av den tunga trafikens behov.

Att man är något av föregångare när det gäller kollektivtrafiken understryks av att man vill satsa på det som går under förkortningen BRT (Bus Rapid Transystem), som innebär att bussarna har egna körfält i citykärnan, så kallade BRT-stråk.

–Vi har som ambition att vara bland de första i landet att bygga ut ett komplett och fullödigt BRT-system, säger Fredrik Idevall, som inte sticker under stol med att busstrafiken i Örebro har problem med



framkomligheten. Med BRT ska restiderna med buss förkortas avsevärt på de sträckor som i dag har flest resenärer och som väntas ha så även i framtiden. /SF

*Sveriges bästa logistiklägen:

1. Göteborgsregionen
2. Örebroregionen går för första gången någonsin upp jämsides med Göteborgsregionen på förstaplatsen över Sveriges 25 bästa logistiklägen 2018. Förutom ett utmärkt geografiskt läge med Sveriges demografiska mittpunkt i Hallsbergs kommun har regionen en mycket bra infrastruktur i form av vägar, järnvägar, landets största kombiterminal och en av Sveriges största fraktflygplatser. Region, som omfattar Örebro, Hallsberg, Arboga och Kumla, har ett väl fungerande regionsamarbete som bland annat inneburit satsningen på flera nya centrallager de senaste åren. Att Green Cargo flyttat sitt huvudkontor till regionen stärker Örebroregionen ytterligare och stora nyetableringar 2018 är bland annat Lidl och PostNord, och ett nytt logistikområde är under utveckling i Torsjö. En ny logistikutbildning på civilingenjörslinjen vid Örebro Universitet ger också extra poäng till Örebroregionen, ibland benämnd "Logistikregionen".
3. Östgötaregionen
4. Helsingborgsregionen
5. Stockholm nord
6. Jönköpingsregionen
6. Eskilstuna/Strängnäs
8. Stockholm Syd
9. Halmstadsregionen
10. Skaraborg



BRT-stråk.

”Vi tar det kallt, ditt gods på rätt plats i rätt tid”

Ovanstående ord får sägas vara fyndiga och kommer från det transportföretag Trafikmagasinets utsände besöker: Sävsjö Termogods AB, som är erkänt duktiga på tempererade transporter.

Det finns som bekant en rad olika transport- och logistikföretag i vårt land; de flesta bolag har sina egna mål och visioner. På Sävsjö Termogods har miljötänkandet varit en ledstjärna under flera år, och många uppsatta mål har infriats. Med ett företag som har ungefär 150 anställda inom koncernen varav cirka 50 på Termogods krävs det dock en hel del kraft och tid för att genomföra alla olika uppsatta projekt inom organisationen.

– Det viktigaste vi har är vår personal; får vi inte med oss dem så skulle ingenting fungera. Visst kan vi köpa in fordon med mindre klimatpåverkan, men det är människan bakom som kan göra den stora skillnaden. Vi försöker involvera vår personalstyrka i så mycket som möjligt i alla våra årligen uppsatta mål, och det handlar här om både interna och externa projekt för vår miljö och hälsa, säger Ulf Blomqvist, vd på Sävsjö Termogods.



Konjunktursvängningar

Just nu råder det högkonjunktur i Sverige, men tidigare statistik visar att en hög efterfrågan på varor och tjänster alltid följs av en avmattning efter några år. I transportbranschen känner man tydligt av svängningarna mellan hög- och lågkonjunktur.

– För oss är det viktigt att ha ”flera ben” att stå på, det gör det lättare för oss att erbjuda marknaden en så optimal service som möjligt. Genom några sammanslagningar av en rad olika företag har vi lyckats att skapa en bred portfölj av tjänster, samtidigt som vi blir mindre sårbara vid mindre efterfrågan på en viss transport. Några exempel är att vi har specialfordon för husleveranser och transporter och stor erfarenhet av tempererade transporter (kyl och frysvor, red. anm.). Vår mycket erfarna och utbildade personal säkerställer en obruten fryskedja enligt uppsatta regler och lagar, och att vi följer HACCP’s riktlinjer, fastslår Ulf Blomqvist.

För den oinvidde kan berättas att dessa bokstäver står för ”Hazard Analysis and Critical Control Points” och är liktydigt med ett system som identifierar, bedömer och kontrollerar risker som är av betydelse för livsmedels säkerheten.

Ställer krav på andra

Sävsjö Termogods har under många år byggt upp ett stort kontaktnät med fristående åkerier och samarbetspartners, och detta ställer även krav på att dessa följer samma uppsatta mål och riktlinjer som Sävsjö Termogods själva gör.

– Genom förvärvet av företaget FS Transport AB med ett 10-tal bilar med inriktning på specialtransporter och då främst bredtransporter, tycker jag att vi står väl rustade för att möta både dagens och morgondagens transporttjänster, säger Ulf Blomqvist.

/SF



Konferens 2018

BILEN FÖRST

-för en stad där bilen tar mindre plats



21-23 maj
Uppsala

Anmälan
och mer
information
www.svepark.se

Blir bränsle av naturliga råvaror



mycket goda köldegenskaper och klarar kyla ner till 34 minusgrader, och den går även bra att lagra i standardcisterner i flera år utan att kvaliteten försämras, menar Erik Jacobsson.

Energifabriken som har en stabil tillväxt har i dag närmare 30 tankstationer placerade runt om i landet. Det senaste tillskottet var när man i mitten av mars invigde en station i Fiskarheden i Dalarna (HVO och Adblue).

Outnyttjad mark

En fråga som dyker upp med jämna mellanrum är om det inte vore bättre att vi odlade livsmedel istället för drivmedel för tunga fordon.

– Här på Energifabriken ser vi fortfarande potentialen i de enorma arealer jordbruksmark som fortfarande inte brukas. Både i Sverige och övriga Europa. Att använda dessa arealer till biodrivmedel är ett bra steg att hålla mer åkermark vid liv, säger Erik Jacobsson. /SF

**Green House Protocol är en av många standarder att använda sig av för den som ska beräkna och rapportera sina växthusgasutsläpp.*



Ansträngningarna att producera, utveckla och förbättra fossilfria drivmedel pågår för fullt, inte minst på den tunga sidan. I dag ställer allt fler kommuner krav i sina upphandlingar, att någon form av fossilfritt bränsle ska användas när anbud ska lämnas.

Energifabriken i Linköping som startade 2006 av tre lantbruksfamiljer, har det gemensamma intresset att leverera förnyelsebart bränsle till den tunga trafiken. Då dessa familjer odlade raps föll valet på att starta tillverkning av RME - rapsolja som kan ersätta diesel för tunga fordon.

– Det förekommer varierande kvalitéer av RME på marknaden, framför allt från andra europeiska länder, där sämre kvalité innebär även ett billigare inköpspris för ett åkeri. Vår ståndpunkt är att producera bränsle av absolut högsta kvalité som bidrar till att öka motorernas livslängd, vilket ger ett något högre inköpspris. Den raps vi producerar bränsle av kommer uteslutande från norra Europa, framför allt från Danmark och Sverige, och innehåller ett högt GHG- värde*, säger Erik Jacobsson, som är en av delägarna i bolaget.

Inte bara rapsolja

Förutom raps kan man även köpa HVO från Energifabriken. HVO framställs bland annat av slaktavfall, begagnad livsmedelsolja och tallolja.

– Vi köper in den bästa HVO:n som finns på marknaden, det vet vi eftersom vi har full spårbarhet och gör analyser på alla leveranser vi får. En av fördelen med HVO är att man inte behöver göra några modifikationer med motorerna, det är bara att tanka som vanligt. Vår HVO har



ServiceCenter Östermalm AB

- » Däck & Fälg
- » Bilvård
- » Rekonditionering
- » Lackskydd
- » Service
- » Däckförvaring
- » Reparationer
- » Kemtvätt
- » Solfilm

**Service
20%**

rabatt på arbetskostnaden när du gör service hos oss.

Gäller endast vid ett tillfälle.
Skriv namn och adress på baksidan av kupongen.

**Rabatt
1250:-**

Du får helrekond, polering, vaxning + heltvätt in och utvändigt för endast 2250:- (ord.pris. 3500:-)

Gäller endast vid ett tillfälle.
Skriv namn och adress på baksidan av kupongen.

**Däckförvaring
+ fri handtvätt**

Vi bjuder dig som lämnar in dina däck hos oss på förvaring på en handtvätt. Förvaring från 850:-/säsong, däckbyte ingår.

Gäller endast vid ett tillfälle.
Skriv namn och adress på baksidan av kupongen.

Banergatan 30 (P-huset i Garnisonen)
Tel: 08-56411111, Stockholm

Stölderna av bildelar från personbilar ökar

Trenden är tydlig. Stölderna av bildelar fortsätter att öka. Ja, faktum är att under senare år har stölderna av delar från personbilar eskalerat. Mellan 2012 och 2017 har antalet stölder av bildelar ökat från 1 285 till 4 208, vilket är en ökning på 227 procent!

Trafikmagasinet har tagit del av en sammanställning som genomförts av Larmtjänst AB. Statistiken för 2017 visar att stölderna av bildelar fortsätter att öka jämfört med tidigare år. Under året inträffade 4 208 stöldtillfällen, vilket kan jämföras med 2016 då 3 333 stölder inträffade:

År	Antal	Kronor
2017	4 208	250 437 272
2016	3 333	212 163 919
2015	1 926	104 516 353
2014	1 486	78 257 991
2013	1 109	67 033 219
2012	1 285	64 199 570

Även skadekostnaderna för försäkringsbolagen har ökat dramatiskt. Larmtjänst drar slutsatsen att brotten i stor utsträckning tycks begås av organiserade ligor, i många fall med kopplingar till Baltikum. Delarna antas i stor utsträckning föras ut ur landet för att användas som reservdelar till krockskadade fordon. Statistiken var baserad på tre typer av bildelar som försäkringsbolagen valt ut på basis av erfarenhet av vilken typ av stölder som är vanligt förekommande och för vilka det finns god avsättning i större kvantiteter på den svarta marknaden. Komponenterna var strålkastare



xenon, navigationssystem (avser fabriksmonterade system) samt airbags/rattar. Som tidigare år inträffar flest stölder under vår och höst medan stölderna minskar i omfattning under sommaren.

Mest drabbade länen

Den geografiska analysen visar att storstads-länen fortsätter att vara mest utsatta och Stockholms län är särskilt drabbat av stölderna. Även Västra Götaland och Skåne har haft många stölder under året. Antal stöldtillfällen:

Län	2017	2016
Stockholm	2 205	1 738
Skåne	837	407
Västra Götaland	388	642
Östergötland	151	46

Mest drabbade fabriken

BMW är det fabrikat som är mest drabbat av stöldtillfällena och stod för 58 procent av reservdelstölderna under 2017. Andra utsatta fabrikat var Volkswagen, Volvo och Mercedes. Antalet stölder från Volkswagen har ökat under året jämfört med 2016 medan stölderna från Mercedes har minskat under året.

Antalet stulna komponenter

Under 2017 har det ägt rum 4 208 stöldtillfällen. Vid ett stöldtillfälle kan flera olika komponenter stjälas. Under 2017 har 4 746 komponenter stulits. Statistiken visar på skillnader när det gäller vilken komponent som stjäls från respektive fabrikat. Exempelvis stjäls man främst navigationssystem och airbags från BMW-bilar men strålkastare från Volvo-bilar.

/JR

LÄSARBILDER



Foto: Kerstin Jacobsen, Höganäs



Foto: Claes-Ove Richardsson, Tanum

Sidlastaren av containrar blev en succé även i Antarktis!

En världsledande tillverkare av containerlastning med den framgångsrika uppfinningen "Hammarlift" har växt fram i Bollebygd

I Olsfors, ett samhälle mellan Göteborg och Borås, ligger Hammar Maskin AB. Företaget, som har en imponerande två anläggningar strategiskt belägen nära Landvetters flygplats. Hammar Maskin AB tillverkar och marknadsför en mobil självlastande containerutrustning, känd som en sidlastare, under varumärket HAMMAR. En sidlastare är en självlastande trailer/lastbil, med två kranar som lyfter upp lasten från sidan. Företaget tillverkar både trailer och kranar.

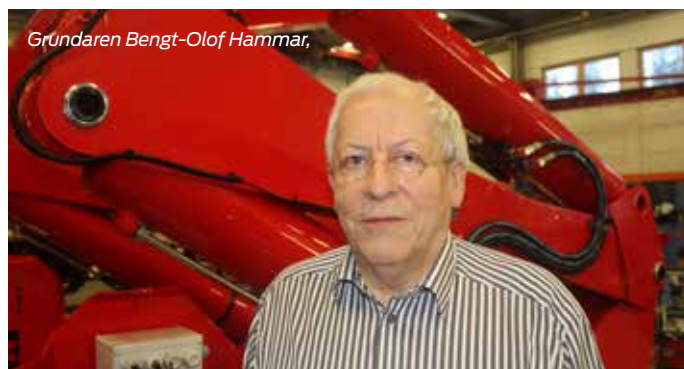
Stark tillväxt

Grundaren Bengt-Olof Hammar, som ligger bakom konstruktionen av sidlastaren, leder företaget som från starten 1974 har utvecklats till en av de största inom branschen. Trafikmagasinet möter honom på huvudkontoret för en intervju. Han börjar att berätta om hur han som ung grabb blev fascinerad av mekanik och teknik. En kort tid efter studierna på Chalmers startade han företaget.

– Det var en start i liten skala men så småningom växte företaget, kontinuerligt, till vad det är idag. Vi har en omsättning på nästan 300 miljoner och 95 procent av vår marknad är export, säger Bengt-Olof Hammar.

Företaget finns på samtliga kontinenter inklusive Antarktis. Man har även tillverkning i egna bolag i Australien, Nya Zeeland, Malaysia, Vietnam, Brasilien och USA.

Företaget har fokuserat endast på sidlastare, vilket har resulterat i en gedigen erfarenhet som har gett Hammar positionen som världsledande leverantör av Sidlastare. All tillverkning, utveckling och testning av kranarna sker i Sverige. HAMMAR sidlastare har sålts i mer än 113 länder världen över.



Grundaren Bengt-Olof Hammar,

Stark service

På service- och reparationsenheten är den röda tråden att minimera kundernas stilleståndstid. Då man har en egen produktion, där man bygger kran- och chassidetaljer från nolläge, kan man gå in och plocka de reservdelar som kunderna behöver. Därför erbjuds en snabb service. Att kunderna åker från andra länder för att få sin HAMMAR servad säger en hel del om företagets effektivitet.

Starka värderingar

– Med Guds välsignelse och bra medarbetare har det gått bra för oss. Ärlighet och nykterhet är viktiga ledord i verksamheten. Det är viktigt med en rätt värdegrund i livet men också i ett företag säger Bengt-Olof Hammar som varje vecka är scoutledare i Olsfors Missionskyrka.

Den positiva och gemytlige vd:n, som fyllt 70 år, är mer verksam än någonsin och ser framtiden an med stor tillförsikt. Den ena utbyggnaden efter den andra visar på den expansionskraft som finns i företaget. Och det är inget som tyder på att inte utvecklingen av företaget kommer att fortsätta att växa.

/AE



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

Kompromissa inte med säkerheten!



Visste ni att norra Europas största anläggning för trafikutbildningar finns utanför Kumla ungefär 2,5 mil från Örebro? Inte? Jo, det är här Trafikcenter eller Ytongbanan som denna anläggning även kallas i folkmun kan erbjuda en rad olika trafikutbildningar, bland annat en avancerad trafik- och säkerhetsutbildning.

Ytongbanans största provbana är hela 1,6 kilometer lång, varav raksträckan är så lång som 700 meter. Här erbjuds halkkörning på tre olika banor och man kan ta emot fordon upp till 60 ton. Själva halkkörningsanläggningen är en avancerad konstruktion och har kostat tio miljoner kronor att bygga. Att man tagit ett helhetsperspektiv på trafiksäkerhet förstår man vid en rundvandring där en utomstående finner allt från säkerhetshall till utbildnings- och konferenslokaler.

Varför inte obligatoriskt?

Det är anmärkningsvärt att halkkörning eller som det mer modernt kallas riskutbildning fortfarande inte är obligatoriskt för yrkesförare med tunga fordon.

– Självklart anser vi att den borde ingå och vara ett lagstadgat krav från myndigheternas sida. Den är som bekant obligatoriskt för van-

ligt B körkort. Vad detta beror på finns inget bra svar på, det kan vara tidsfaktorn eller uppfattningen att yrkesförare har tillräcklig kompetens och gjort riskutbildningen när man tog sitt B-körkort. Vi tycker och tror att man skulle kunna minska antalet olyckor. Rätt utbildning räddar liv, menar Erik Eneman, vd på Ytongbanan.

Många utbildningar

Några som kontinuerligt återkommer till trafikövningsplatsen för vidareutbildningar är Försvarsmakten, Polisväsendet och Kriminalvården.

– Vi har även en gymnasial utbildning hos oss, fordonsprogrammet. Här utbildar vi morgondagens lastbilsförare. Överlag täcker vi stora delar av de utbildningsbehov som finns inom logistik samt kravutbildningar som är fordons, arbetsverktyg eller trafiksäkerhets orienterade. Avslutningsvis säger Erik att det är en fin anläggning med mycket kompetent personal som man driver och sett över ett år så utbildas det ungefär 13 000 personer.

/SF



I förra numret frågade vi läsarna vilket fordon vi borde ha i en monter. Klart flest svar var att vi borde fortsätta ha en Smart-bil, som vi haft sedan år 2010. Det är dock inte omöjligt att vi har ett helt annat fordon i år 2018, då tidskriften kontinuerligt kommit ut i 35 år!

Självkörande bilar behöver helautomatisk tankning

Automation blir mer och mer ett naturligt inslag i våra liv. Ökad säkerhet, sparad tid och renare funktioner är det som driver på. Idag när alla stora biltillverkare utvecklar självkörande bilar blir helautomatisk tankning en självklarhet. Redan nu görs i storleksordningen 50 miljarder tankningar per år och det är en vardagssyssla helt utan positiv upplevelse. Genom att låta en automat eller enkel robot hantera tankningen skapas en modern och ren procedur som möter bilisternas förväntningar.

Det är det svenska företaget Fuelmatics AB som har arbetet med tekniken under några år. Till hösten kommer de första enheterna men starten sker inte i Sverige utan i USA och i Indien där ett bensinbolag beställt 30 enheter.

Hur går det till då?

För att ta reda på hur detta fungerar frågar vi mannen som ligger bakom projektet med en helautomatisk tankstation, Sten Corfitsen, vd och grundare av Fuelmatics AB.

– Tankproceduren startar man med en app, via sin smartphone, här väljer man bränsle och sköter betalningen. Själva tankningen utförs av en robot, när bilen närmar sig pumpen tänds en skylt upp om när det är dags att stanna bilen, ungefär som en biltvätt säger till när man står i rätt position. Roboten känner sedan av vart tanklocket sitter via kameror och sensorer och öppnar det med en sorts sugpropps funktion. Därefter trycks tankningsmunstycket ner i bilens tankrör varefter pumpningen startar., säger Sten Corfitsen.

Kan alla bilar tanka?

Om bilen inte redan är försedd med ett modernt så kallat "Capless System" som aldrig behöver tas bort, byts bilens standarlock ut mot ett speciellt tanklock som tillhandahålls gratis. Några bilar, speciellt lite äldre modeller har läsbara tanklock som måste öppnas med nyckel, denna funktion gör det inte möjligt att tanka på en helautomatisk station.

Både bekvämt och smidigt

– Det finns flera fördelar med vår produkt, tankning kortas ungefär med en minut mot traditionell tankning samtidigt som vår teknik knappt släpper ut några ångor alls och helt utan spill. Systemet hjälper också många gamla som tycker det är besvärligt att stiga ur/kliva in i bilen för att klara tankningen. Det innebär också en framtidslösning för kommande självkörande bilar, vem skall annars tanka om det inte finns en förare? Menar Sten Corfitsen. /DJ



**Trött på jobbet?
Sov på vägen dit.**



CAKE – ingen vanlig MC!

Stefan Ytterborn är en välkänd profil när det gäller design och är bland annat mannen bakom slalom- och mountainbike-hjälmen POC (Piece of Cake). Trafikmagasinet vill dock lyfta fram hans tvåhjulning CAKE!

Med det här namnet blir ”kakan” lite mer komplett får vi veta, men hur får man egentli-

gen idén att bygga en helt ny motorcykel från grunden; ett helt nytt koncept, utan förbränningsmotor dessutom?

– Stefan Ytterborn, vår grundare var egentligen ingen MC-fantast, men tyckte det var roligt, mer som en ”glad motionär” att köra runt på en endurohoj. Tanken på något helt nytt föddes i samband med detta intresse. Man borde kunna göra en lättare, miljövänligare och tystare motorcykel som alla kan hantera på ett bra sätt, säger Marcus Carlsson, som är produktchef på CAKE.

sammans med Öhlins har man tagit fram en speciell fjädring och framgaffel för just denna modell.

– Allt material på vår MC är helt egendesignad av vår designchef, David Gonzalez. Vi har faktiskt vunnit, inte mindre än fyra olika priser för bland annat innovation och design. Alla komponenter är dessutom av högsta klass, allt ifrån aluminium till kolfiber. Just kolfiber fuskar många med, man sätter en film som liknar materialet, men vi använder oss bara riktiga grejor, säger Marcus Carlsson.

Cake för alla?

Motorcykeln går att ställa i tre olika lägen, vilket gör det möjligt för nybörjare att färdas säkert utan att riskera att motorcykeln ställer sig på bakhjulet (vilket inte är några problem i vassaste läget). CAKE har släppt en pre-order om 50 stycken motorcyklar, varav 45 stycken redan är sålda lite varstans i världen. Just nu får man bara köra CAKE på bana, men under 2019 är målet att man ska lansera en gatumodell godkänd för landsvägsåkning. Smakar det så kostar det, i runda slängar får man lägga upp 140 000 kronor om man vill ha en egen CAKE. Men då behöver du förstås aldrig tanka eller lägga pengar på service, oljefilter och luftfilter eller andra motorrelaterade delar.

/DJ



Stefan Ytterborn,

Bra effekt med eldrift

Själva motorcykeln kan liknas som ett mellan-ting, mellan den kraftfullaste el-mountainbiken och en enduromotorcykel. Den är kraftigare i sin uppbyggnad än mountainbiken, men smidigare och betydligt lättare än en enduromotorcykel. Eldriften tar snabbt ekipaget upp till 80 kilometer i timmen och räcker beroende på körstil en till två timmars körning innan det är dags att sätta laddkabeln i vägguttaget.

Alla komponenter är specialtillverkade

För att kunna göra en så lätt och smidig motorcykel som möjligt var man tvungen att göra egna komponenter, till och med däckerna är specialframtagna för bästa prestanda. Till-



LÄSARBILDER



”Ingen ko på isen” har man hört talas om, men ko på bilen är något nytt. Foto: Schwerin, DSK, Heidelberg.



Fyndig text på vägen. Foto: Maria Lindblom, Vällingby

Räddarna i nöden!

I dagens stressade tidevarv med ett ständigt ökat trafikflöde och färre trafikpoliser som syns ute på vägarna, har Assistencekåren runt om i Sverige fullt upp. Vad många dock glömmer bort är att de dagligen arbetar med livet som insats, där fordon svischar tätt förbi bärgningsarbetarna.

Tänk att gå till jobbet och tänk att varje dag ha livet som insats. Ja, så är vardagen för de som arbetar på Assistencekåren, som består av 120 enskilda bärgningsföretag utspridda på 137 stationer från Kiruna i norr till Ystad i söder. I Örebro som kan ses som ett strategiskt logistiskt nav där E18 korsar E20 återfinns Assistencekåren som är stationerad på Örebro Truck Center. "Örebrobärgarna" är en av landets största bärgare, med ett 15-tal olika toppmoderna miljöklassade bilar. Och med sin dygnet-runt-jour står de alltid redo för nya uppdrag. Trafikmagasinet fick en pratstund med Rickard Elvin, vd på Örebrobärgarna, som understryker att det är förenat med livsfara att arbeta på en trafikerad väg. Som bärgare sker ju arbetet oftast längs vägen.

– Vårt yrke och vår personal är en extremt utsatt grupp. Vi försöker hela tiden ligga i framkant gällande säkerhet och utbildar oss kontinuerligt. Vi har utrustat tre av våra fordon med TMA-skydd (Truck Mounted Attenuator, red anmärk), som är ett energiupptagande påkörningsskydd som sitter bak på bärgaren. Vid påkörning bakifrån i 90 kilometer i timmen visar tester att den som kör in i framförvarande fordon klarar sig, säger Rickard Elvin.

Trafikmagasinet noterar att TMA-fordon som följer med bärgarna ut på särskilt riskabla sträckor egentligen borde vara legio

i landet, där TMA-bilarna fungerar som krockkuddar. De tar upp energin från den påkörande bilen och finns till för att rädda trafikanten och den som utför bärgningsarbetet. Som alltid är detta dock en resursfråga, men man kan fråga sig om det inte är värt detta, då det ju sparar liv.

Tunga jobb utförs

Richard Elvin säger att deras måtto är att aldrig lämna en kund i sticket.

– Vi hjälper till med bärgning till en verkstad, starthjälp, skjuts till ett färdmedel och även i vissa fall kallar vi på ambulans. Vår breda och varierande vagnspark av bärgare gör att vi klarar det allra flesta uppdrag. Våra flakbärgare klarar av att lyfta hellyft som måste göras på fyrhjulsdrivna fordon, eller fordon som inte alls rullar. Våra tungbärare klarar av att bärga de riktigt tunga bjässarna som lastbilar, tunga släp och bussar. Vi har även en terrängbärgare som klarar av att ta sig in till exempelvis entreprenadmaskiner där oftast inga riktiga vägar finns, säger Rickard Elvin.

På Örebrobärgarna har man även startat en YKB-utbildning för förare av tunga fordon; där ges även tillfälle att praktisera ute i det verkliga livet med räddarna i nöden, dvs Assistencekåren.

Var finns respekten?

Frågan infinner sig då osökt vad man gör åt alla dessa galna förare som kan ses som ilska bälgetingar på våra vägar. Det ligger onekligen något i det någon sagt på Assistencekåren: "En sak gäller för både begravningsentreprenörer och bärgare. Ingen vill veta av oss, men det är bra att vi finns".

/SF



Åkeri har miljön i tankarna!



ska tanka våra fordon med. Det förekommer olika kvaliteter på marknaden; vi använder oss av ett högklassigt RME (rapsoolja) från Perstorps AB. Vi valde RME från Perstorps eftersom alla alternativa fossilfria bränslen måste användas då tillgången på HVO framöver kan bli begränsad, även priset har en viss betydelse men det var inte avgörande för beslutet, menar Jerry Emanuelsson. /SF

FAKTA:

Emanuelssons Transport startade 2000 med en turbil. Idag har man 20 olika fordon och ett tiotal fasta turer varje vecka. Man täcker in främst Östergötland, Sörmland och Småland, men även Göteborg med omnejd. Emanuelssons Transport ombesörjer även beställningstransporter över hela Sverige, men har även fasta körningar åt ett antal större kunder.

Utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle har pågått under många år. Men det är först för ett par år sedan som de flesta privatpersoner och företag verkligen fått upp ögonen, och blivit intresserade av vara med och påverka miljön positivt.

Vissa företag inom transportbranschen har kommit långt i sitt miljöarbete, andra företag har mycket kvar för att nå upp till godkänt. Trafikmagasinet har träffat ett åkeri som kommit mycket långt när det gäller att minimera miljöpåverkan i sin organisation.

Sveriges första fossilfria åkeri

Emanuelssons Transport AB i Motala var först ut att nå målet som ett helt fossilfritt åkeri Sverige.

– Alla våra tunga fordon går på 100 procent rapsoolja eller HVO, men för att löpa hela linan ut köper vi även in ”grön el” till vårt kontor och 4 100 kvadratmeter stora lager. Vi har också flera eldrivna truckar på vårt lager som dagligen måste laddas och en tvätthall som drivs med grön el och HVO, säger Jerry Emanuelsson, ekonomichef i bolaget.

Utbildning, kvalitet och miljö i fokus

På Emanuelssons Transport menar man att det är viktigt att involvera sin personal i miljöarbetet, ett exempel är att alla chaufförer har fått utbildning i ECO-driving och genomgått YKB-utbildning. För att ge personalen rätt verktyg uppdaterar företaget sin fordonssflotta med cirka 20-talet fordon kontinuerligt, och säger sig ha en av Sveriges modernaste fordonspark med senaste Eurostandard. Företaget har ADR-certifikat (måste innehas om fordonet ska transportera brandfarliga, explosiva eller hälsovådliga ämnen, red anm.) och är certifierade enligt ISO 2001:2015 och 14001:2015.

Öppna för alternativa bränslen

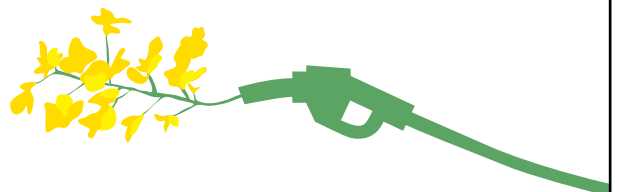
Alla åkerier förbrukar mycket bränsle. På Emanuelssons Transport har man räknat ut att man släpper ut cirka 89 procent mindre koldioxid med HVO och minskat utsläppen av koldioxid med 1 150 ton, räknat på 2017 års siffror.

– Vi har noga undersökt marknaden vilket bränsle vi

Vi levererar...

- 100% förnybara bränslen av högsta kvalitet. HVO och RME.
- Hjälper med fordonsutredningar, miljöberäkningar, cisterner och kommunikation.
- Bränsle i bulk eller från Energifabrikens tankstationer.

Vi kan biobränslen och får det att fungera!



energifabriken

Telefon: 0142-414 55
www.energifabriken.se

Svensk kock vann fototävling för sjöfolk

Aktivt seglande nordiskt sjöfolk oberoende av flagg, samt – oberoende av nationalitet – andra besättningsmän på nordiskflaggade fartyg” är välkomna att lämna bidrag till Sjömansservice årliga fototävling (sedan 2007 en enhet inom Sjöfartsverket).

Deltagare får inte ha yrkesfotografisk bakgrund, men det märks verkligen inte om man studerar ett axplock av de bidrag som skickades in. Bidragen som skall skildra den maritima miljön alternativt arbetet eller fritiden ombord. Motivet tillmäts lika stor betydelse som den tekniska kvalitén. Den 2 februari stod det klart att det blev Jörgen Språng från Sverige som vann den nordiska fototävlingen för sjöfolk 2017. Till vardags är Jörgen Kock ombord på den 177 meter långa svenskflaggade kem- och produkttankern Bit Okland.

Jurys motivering var följande:

”Kontrasten mellan arbetaren och det råa materialet. En riktigt stark arbetsbild. Metalltrådarna drar oss in bildens kärna – arbetarhanden. Det gör inget att vi inte ser ansiktet. Det viktiga här är kontakten mellan människa och material. Det symboliserar kraften som behövs för det hårda arbetet till sjöss. Att fotografen valt att arbeta med svart/vit skala förstärker känslan vilden förmedlar.”

Trafikmagasinet publicerar även vinnaren för den svenska deltävlingen, som gick till Johannes Erlandsson, verksam inom det som kallas intendenturen (kök och ombordservice) ombord på fartyget Finnpartner.

Jurys motivering var följande:

”En fin och skarp exponering. Motivet är fångat i ett arbetsögonblick och verkar omedveten om kameran. Det är alltid skönt att se, i dessa selfie-tider. Bilden ger en känsla av sol och härlighet samtidigt som det är skitigt och svettigt”.

/HJ



1:a plats: "Splitsare" - Jörgen Språng,



Svenska deltävlingens 1:a plats: "Matros mönjar i solskenet" - Johannes Erlandsson

Det är hög tid att inkludera motorcyklister i transportplaneringen!

Sverige har högt ställda mål för trafiksäkerheten och Sveriges MotorCyklister, SMC, har arbetat under nästan 60 år för minskade dödstal för motorcyklister och mopedister - med bra resultat! För SMC är det självklart att alla liv är lika mycket värda, och vill att satsningarna måste göras för ökad säkerhet för MC och moped.

Världens ledande MC-expert i OECD förklarade 2008 att det är en grundförutsättning för MC-säkerhet att motorcyklister och mopedister inkluderas i planering, utformning och underhåll av vägarna. Ändå saknas motorcyklister och mopedister i samtliga av Trafikverkets förslag till satsningar på utveckling av städer genom stadsmiljöavtal och samtliga vägprojekt i Trafikverkets sex regioner under de kommande tolv åren. Det är förvånande eftersom regeringen, genom Nystart Nollvisionen, tydligt pekar ut att fokus i svenskt trafiksäkerhetsarbete är de oskyddade trafikanter som måste inkluderas i Nollvisionen – något som hittills saknats under 20 år. Det finns därför inte en enda statlig krona öronmärkt för MC-säkerhet under de kommande tolv åren. Detta gäller tyvärr även i svenska kommuner då endast ett fåtal har inkluderat motorcyklister och mopedister i sina strategier för trafik, trafiksäkerhet och framkomlighet – trots regeringens uttalade fokus och trots att MC och moped är ytsnåla fordon som bidrar till minskad trängsel och ökad framkomlighet.

Räckesolyckor kostar pengar och liv

För SMC är det förvånande att Sverige väljer bort åtgärder som ökar säkerheten för alla trafikanter, inklusive MC-förarna, som dessutom är samhällsekonomiskt lönsamma. Enbart räckesolyckor med MC har kostat Sverige 2,3 miljarder de senaste tio åren (baserat på Trafikverkets

olycksvärdering).

– Att inkludera MC-säkerhet i alla led är enkelt och behöver inte kosta stora summor. Det handlar om att göra aktiva och medvetna val, från planering och utformning till underhåll av vägen. Några exempel på aktiva val i utformning är att öka avståndet mellan räcke och vägbana, att använda förlåtande sidområden istället för sidoräcken, att bredda ytterkurvor och göra dem hinderfria och att alltid välja släta räcken utan oskyddade stolpar. Denna typ av planer finns och fungerar i andra länder där man räddar liv och minskar antalet skadade. Därför borde dessa åtgärder också fungera i Sverige – om viljan finns, säger Maria Nordqvist, politisk sekreterare i SMC.

Vägunderhåll är oerhört viktigt för alla som kör cykel, moped och motorcykel. Alla som kört en tvåhjulning vet att friktionen är avgörande, utan den välter man! Grus på belagd väg försämrar friktionen så att den motsvarar vinterväglag. Detta leder till 600 MC-olyckor varje år. Dessa olyckor är enkla att förebygga genom krav på sopning, skärpta krav på entreprenörer och metodutveckling. Dålig friktion på ny asfaltbeläggning kan minska genom fler friktionstester och kontroller. Det handlar om tydliga, enkla, kostnadseffektiva och självklara åtgärder som snabbt skulle leda till färre dödade och svårt skadade bland motorcyklister och mopedister.

En grundförutsättning för förändring är att de som kör motorcykel och moped klass I tas på allvar, inkluderas i all transportplanering och att våra liv är lika mycket värda.

– Alla som arbetar med vägsäkerhet och transportplanering är välkomna att höra av dig till oss i SMC om de vill veta mer om hur fler liv kan räddas i trafiken, säger Maria Nordqvist.

Hon berättar att SMC nyligen har publicerat en skrift "Säkrare vägar och gator för motorcyklister – en självklarhet i Nollvisionen". Den ger mängder av förslag på hur säkerheten kan öka för alla som kör motorcykel och moped.

/JR



Innovationspris till visualisering av instruktioner

Post- och Telestyrelsen och Arbetsförmedlingen presenterade den 23 januari vinnarna i Sveriges största innovationstävling i Sverige. En av vinnarna var Nodd AB, som är beläget i Green Innovation Park i Uppsala. Vad det handlade om var att öka tillgängligheten och överskådligheten genom att ersätta ord med symboler, figurer och andra visuella medel.

Bolaget får 1,6 miljoner kronor för att genomföra tjänsten där man med figurer istället för ord ska underlätta vardagen för många. Inte minst när det gäller underhåll (inom till exempel järnvägs- sjöfarts- och byggbranschen).

- Ingen skulle naturligtvis bygga ett hus utan ritningar. Ändå startas stora projekt utan att man lägger ens två månader på att göra snudd på intuitiva, men samtidigt oerhört detaljerade processkartor så att alla förstår när, var och hur allt ska göras, säger grundaren till Nodd, Johan Lundell.

Nodds lösning ligger onekligen i linje med såväl ökad produktivitet- som kostnadseffektivitet; något som bland annat företrädarna för Svenskt Näringsliv vill se i infrastrukturuområdet (se även sidan 4).

- De flesta instruktioner jag sett är riktigt, riktigt dåliga. Men stora mängder ord BERÄTTAR man vad som ska göras, istället för att, som ett stort danskt leksaksföretag, eller ett stort svenskt möbelföretag, VISA hur det ska bli. Det är på tiden att svensk transportindustri lär sig hur man – på samma sätt som dessa företag – kan få människor utan utbildning att bygga saker de aldrig sett, säger Johan Lundell.

När verkligheten, med dess utmaningar och svårigheter, låter sig beskrivas går inlärningen alltid mycket lättare och snabbare. De färdigheter som finns hos många tekniker i infrastrukturen går att överföra mycket snabbare än vad som görs i dag, men då krävs det bättre visualiseringar.

Belöningspris till smarta utrymningsskyltar



Andrestyrman Antti Aittola reagerade på de självlysande lister som finns ombord på många passagerarfärjor. Han fann att pilarna som visar vägen till närmaste utgång tyvärr ofta är för glest placerade. Anttis

lösning bygger på att markeringen av utrymningsvägar kan förbättras avsevärt – något som inneburit att han fått Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utvecklingspris.

En okontrollerad brand ombord ett fartyg hör till det värsta som kan hända till sjöss. Skälen till detta är att fartygsbränder kan vara så svårhanterliga jämfört med många bränder på land. Det beror bland annat på att en stor del av ett fartyg består av stål eller aluminium, som leder värme bra, och att en brand kan spridas mycket snabbt, där brandgaser kan spridas snabbt genom fartygets ventilationstrummor, korridorer och trapphus. För att minimera brand ombord på fartyg ställs höga krav på inredning, släckmedel och släckutrustning, men hur är det egentligen med vägledning vid ett nödläge?

Andrestyrman Antti Aittolas lösning är kilformade skyltar i grön och röd fluorescerande färg, som gör så att passagerare och besättningsmän på ett enklare sätt hittar vägen till närmaste nödutgång. Kryper man åt rätt håll är skyltarna gröna och röda om man är på väg i fel riktning. Kilformen gör att synskadade kan känna sig fram. I rätt riktning är skyltarna släta, åt andra hållet trubbig. I grund och botten handlar det om att rädda liv. Efter branden på fartyget Scandianavian Star hittade man flera kroppar efter att passagerare hade krupit åt fel håll och hamnat i en återvändsgränd.



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



Jönköping - Well connected

23 avgångar till Världen via Stockholm...

12 avgångar till Världen via Frankfurt...

3-5 direktcharter...

17 flygfraktavgångar...

...i veckan!

JÖNKÖPING
AIRPORT

ACCESS SCANDINAVIA

jonkopingairport.se

Ta kontroll över framtiden



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