

www.trafikmagasinet.com

# Trafik Magasinet

Juli 2018

Pris 80:- | Årgång 35

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

**Rolls-Royce i blickpunkten!**

**Väggkrog med klass**

**Tågtvist**

**Estoniafrågor kvarstår**



# 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:

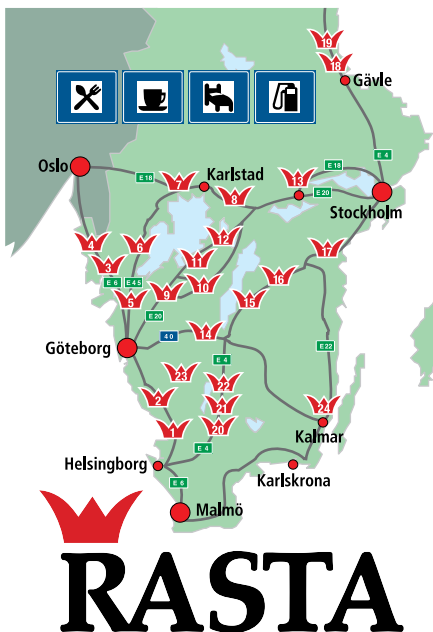
- godståg
- persontåg
- regionaltåg

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

Läs mer på [www.europasparet.se](http://www.europasparet.se)



LANDSKRONA  
STAD



**VI ERBJUDER: Vällagad hushållsmat, fräscha sallader, vegetariska rätter, gott kaffe, nybakat och mycket mer.**

**BO PÅ RASTA rum fr. 695:-**

**Inkl. frukost, internet och parkering Boka på [www.rasta.se](http://www.rasta.se)**

## LEDARE

## På fel väg



Europavägar förbinder Europas länder. I Sverige finns det totalt elva Europavägar, men är det inte minst sagt märkligt att vissa sträckor på våra Europavägar inte håller måttet (inte minst E45:an i norra Sverige)? De krav som per definition ställs är att en Europaväg i Sverige ska vara minst 8,4 meter bred, och inte gå runt tätbebyggda områden, och ska ha tillräcklig kapacitet för att undvika köbildning. Om vi tittar på Sveriges pulsåder E4:an kan vi konstatera att här slipper bilisterna åka genom tätbebyggda områden (undertecknad minns en tid då man fick åka igenom Gränna), men hur är det egentligen med köbildningen? När jag åkte förbi Ljungby och kanske var bil 50 i en enfilig motorvägskö bestämde jag mig för att skriva dessa rader. Åkte jag verkligen på Sveriges pulsåder E4:an och tankarna gick osökt till hur det är att köra på Autobahn eller varför inte på en Highway i USA. Sedan har vi det här med underhåll av vägnätet. Fakta är att staten satsar allt mindre på underhåll av vägnätet. Sedan mitten av 1990-talet har anslaget (per körd mil) minskat drastiskt: mer än 30 procent räknat i fasta priser. Hur tänker då man från statligt håll? Fram till år 2040 förväntas den tunga lastbilstrafiken öka markant och när det gäller personbilstrafiken förväntas denna öka med över 30 procent enligt Trafikverkets basprognos. Här är det de lägst trafikerade vägnäten som kommer att drabbas. Inte minst i Norrland, där 19 av de 20 sämsta riks- och länsvägarna ligger norr om Dalälven.



JOHAN RIETZ,  
Chefredaktör

## UR INNEHÅLLET



Avgasutsläpp

11



Börsintroduktioner

18-19



Rolls-Royce

31



Växjö - Amsterdam

32

# Var finns helhetsperspektivet i den nationella avfallsplanen?

## Var finns helhetsperspektivet i den nationella avfallsplanen?

**Naturvårdsverket har tagit fram avfallsplanen "Nationell avfallsplan och avfallsförebyggande program" 2018-2023, som varit ute på remiss. Synpunkterna har varit minst sagt många. Här följer några:**

### Svebio:

- Vi instämmer inte i den allmänna utgångspunkten att materialåtervinning ur ett livscykelperspektiv alltid är bättre för miljön än förbränning. Tvärtom menar vi att man måste göra en särskild analys av alternativen för biogena material, där energiutvinning i många fall är ett bättre alternativ än "materialåtervinning till varje pris".
- Staten måste undvika att införa kontraproduktiva styrmedel som försvårar utnyttjandet av avfall för energiproduktion.

### Energiföretagen:

- Det finns behov av mycket skarpare målformuleringar och åtgärdsplaner.
- Samhällsplaneringens betydelse för förbyggande av avfall bör betonas i mycket större utsträckning än i dag. I den nationella avfallsplanen bör det bli tydligare hur man kan minska resursanvändningen vid produktion, konsumtion och tjänster för att avbryta trenden med ökande avfallsmängder. Det gäller i första hand att avbryta trenden att mängden avfall ökar och i andra hand att återanvända samt material- och energiåtervinna de genererade avfallsflödena. De flöden som inte används eller blir kvar i olika produktions- och konsumtionsled bör betraktas som resurser som kan utnyttjas på det sätt som är mest optimalt med beaktande av dess miljö- och klimatpåverkan i helhet.

### Konjunkturinstitutet:

- Vi saknar ett framåtblickande perspektiv i Naturvårdsverkets avfallsplan och avfallsförebyggande program. Framförallt saknas det en analys av hur de existerande styrmedlen kommer att påverka avfallsmängderna.

- Det saknas även en genomgående analys av den övergripande styrningen på avfall, dvs. en uppskattning av marginalkostnaden för olika typer av återanvändning, materialåtervinning, återvinning och bortskaffande. Det saknas en analys av marginalkostnaden för att omhänderta olika typer av avfall, och den marginalkostnad i form av styrmedel som olika avfallstyper möter.

### Svensk Däckåtervinning:

- Vi behöver en resurshushållningsplan, där samverkan mellan samhällets aktörer för resurshushållning sätts i fokus. Då uppnår vi avfallsminimering som en bieffekt genom att använda de resurser vi redan satt i omlopp.
- Avfallsplanen tar inte fasta på att större delen av svensk resursförbrukning består av resurser som utvunnits i andra länder. När avfallsstatistiken som visas upp endast gäller det avfall som skapats inom landets gränser blir den helt missvisande.

### Ett nytt ramverk!

Den största genomgående kritiken är att planen saknar ett livscykelperspektiv för material. Att Naturvårdsverket istället tillsammans med regeringens delegation för cirkulär ekonomi borde skapa ett nytt ramverk! Ett konkret område som skulle vinna på detta är återvinning av däck. Så här säger Fredrik Ardefors, vd på Svensk Däckåtervinning:

- Som ansvariga för återvinningen av däck i Sverige vill vi vara ett föredöme i omställningen till en cirkulär ekonomi med resurseffektiva och giffria kretslopp. Återvunna produkter behöver tas om hand och användas i tillämpningar där de är säkra för hälsa och miljö. Redan i dag har vi tekniken för att förlänga livslängden för de material vi redan utvunnit och återvinna dem gång på gång. Gör vi så minskar behovet av överutnyttjande av jordens resurser i samma grad. Under 2018 tillträder regeringens delegation för cirkulär ekonomi. Svensk Däckåtervinning föreslår därför att Naturvårdsverket i samverkan med delegationen tar fram ett nytt ramverk som både ger praktisk vägledning och har ett helhetsperspektiv.

/JR



**Vi har lösningen**  
skåpsbyggnationer för  
alla slags fordon.



0430-54 18 60 • [www.jpgskaross.se](http://www.jpgskaross.se)




# SNART 25 ÅR SEDAN ESTONIA SJÖNK

Natten den 28 september 2019 är det 25 år sedan en av de värsta fartygskatastroferna under fredstid inträffade. M/S Estonia förliste i Östersjön och tog minst 852 passagerare med sig i djupet.

Haverikommissionen (JAIC, The Joint Accident Investigation Commission), som lade fram sin slutrapport - närmast att likna vid en hypotes - på hösten 1997, utsattes genast för hård kritik av den internationella sakkunskapen. JAIC avsyna hela fartygsvraket där det ligger på havsbotten. Man sköt i princip över huvudansvaret för förlisningen på det tyska varvet där fartyget byggdes 1980. Att fartyget sjönk så hastigt, menade kritikerna, kan inte huvudsakligen förklaras med att bogvisiret föll av och att ombordkörningsrampen släppte i sina fästen så att stora vattenmassor kunde tränga in på bildäck. Häftiga krängningar borde i så fall snarare ha lett till att fartyget kapsejsat upp och ner och blivit flytande på en "luftkudde" under en tid. Vidare menade man att det vore mer skäligt att anta att ett hål på något sätt uppstått i fartygets undervattensropp. Kompletterande dykningar i efterhand med exteriöra filmningar/dokumentation av fartygskroppen har hittills dock

förvägrats. Detta med hänvisning till lagen (1995:732), enligt en överenskommelse mellan Sverige, Finland och Estland om skydd för gravfriden vid fartyget M/S Estonia, och det tilläggsprotokoll av den 23 april 1996 som även Danmark, Lettland, Litauen, Polen, Ryssland och Storbritannien anslöt sig till (Tyskland undertecknade inte tilläggsprotokollet).

## Frågetecken

I början av 2000-talet tog bland andra några ledamöter av Sveriges riksdag initiativ till att på högst frivillig och informell grund bilda en Estonia-grupp med syftet att om möjligt söka vinna ökad klarhet i hur denna fartygskatastrof egentligen kunde inträffa. Gruppen avser att bland annat i samverkan med anhörigföreningar uppmärksamma 25-årsminnet nästa år. Bland de frågor som Estonia-gruppen identifierat som ännu utestående, svårförklarliga eller icke nöjaktigt besvarade märks:

- Det ovanligt snabba sjunkförloppet?
- Varför var haverikommissionen handplockad bland intressenter och inte opartiskt, neutralt sammansatt av internationella oberoende experter?
- Varför ägde ingen sjöförklaring rum?
- Varför förhöordes inte fler överlevande?
- Varför kastades en funnen bult till det skatlandläset tillbaka i havet?
- Fanns det särskilt skyddsvärd och/eller hemlig last ombord förlisningsnatten?
- Varför är så många handlingar hemligstämplades enligt Offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) 15 kap. (till skydd för rikets säkerhet eller dess förhållande till andra stater eller mellanfolkliga organisationer), 17 kap. 4 b§ (Undersökning av sjöolyckor och tillbud m m) när det i grunden rör sig om ett civilt fartygs förlisning under fredstid med nära tusen omkomna?
- Varför vill man inte tillåta klagande dykningar med exteriört filmad dokumentation av fartygskroppen?
- Ska tystnadens konformism från officiellt håll tolkas så att det är några speciella intressen man vill skydda och i så fall varför...till ett så högt "pris"?! /HJ



Arbete på spårområdet



Projekttransporter & uthyrning



Trumreoveringar



Lok- & vagnsverkstad

**railcare**

www.railcare.se

# I ur och skur

**Vi ser dem överallt och vi förväntar oss att de ska stå där, men samtidigt lägger vi inte någon större notis över dem. Vi pratar förstås om busskurer eller väderskydd som tillverkarna själva marknadsför dem.**

Team Tejbrant AB är ledande inom gatumöbler och utemiljöer och har tillverkat alla tänkbara produkter för kommersiellt utomhusbruk sedan 1982. En av de mer kända produkterna är de klassiska gröna väderskydden som står utplacerade i stort sett på alla Stockholms busshållplatser: City 90. Förträffligheten med detta väderskydd är att det i princip är underhållsfritt.

## Kvalitet och egen design

– Vi designar och tillverkar alla våra produkter själva, och vi använder oss bara av kvalitetsmaterial för längsta livslängd. All vår tillverkning sker i Sverige, närmare bestämt i smäländska Hultsfred. Vår produkt City 90 har stått på Stockholms gator i nästan 20 år, och rent konstruktionsmässigt är de fortfarande nästan som nya. Vi har fått byta ut vissa under åren som gått, men då handlar det om påkörningsskador. Det förekommer klotter och glaskross, men det räknas tyvärr som normalt slitage, menar bolagets styrelseordförande Per Saveborn.

## Utanför Sverige

Team Tejbrant finns även utanför Sveriges gränser.

– Förutom våra kontor i Tyskland och i Polen har vi återförsäljare i stora delar av Europa. Nyligen sålde vi drygt 40 väderskydd för busshållplatser till Surrey i England, och för ett tag sedan levererade vi en stor order, cirka 1 000 väderskydd till Warszawa i Polen, säger Per Saveborn.

## Helt nya produkter och lösningar

Samhällets utveckling sätter sina spår överallt, även hos ett företag som Team Tejbrant, som ligger i frontlinjen när det gäller produktutveckling.

– Vi ska ligga i framkanten och utvecklar befintliga och nya



lösningar. En helt ny produkt som lanserades för ett par år sedan är skydd för bil- laddstationer, och just nu är det fler som väljer cykeln framför bilen, och det innebär att det måste finnas ytor för bra och säkra lösningar för att kunna parkera sin cykel, säger Per Saveborn.

I framtiden tror han att vi kommer att få se nya smarta lösningar vid busshållplatserna, som exempelvis att vi kan ladda våra mobiltelefoner.

– Det vore väl också fantastiskt om väderskyddet var utrustat med wifi så man kan surfa under tiden man sitter och väntar på bussen, säger Per Saveborn.

Till slut gör Trafikmagasinet en liten reflektion: Man ska inte sticka under stol med att det tyvärr finns många fula, slitna, mörka buss- och väderskydd i många kommuner. Så även många som varken skyddar mot vind eller regn och är i uselt skick. I ur och skur är det tyvärr många som tvingas vänta i en busskur. Denna väntan ingår som en naturlig del i resan, men är inte en resenär värd något bättre?. Hur och var vi väntar är ju ingen oväsentlig detalj, det är en del av en helhet. Team Tejbrant har ju faktiskt lösningarna på detta problem. /DJ



# Kryssningar ger klirr i kassan

276 fartyg väntas anlöpa Stockholm under årets säsong från april till oktober, och totalt handlar det om hela 650 000 kryssningsturister. Kryssningsbesöken är en viktig del av Stockholms turismnäring och inbringar årligen över 500 miljoner kronor i form av restaurangbesök, hotellnätter och shopping. Anmärkningsvärt är dock siffran för de skånska hamnarna Helsingborg och Malmö. Helsingborgs Hamn har målsättningen ”att i framtiden vara en av de mest intressanta kryssningsdestinationerna i norra Europa”, men tar emot endast ett (1) fartyg denna säsong (2016 tog man emot 12 fartyg och 24 000 kryssningsgäster). Bättre siffror kan Malmö Hamn visa upp, som tar emot 9 fartyg denna säsong, sedan Sjöfartsverket gett klartecken att större kryssningsfartyg åter ska kunna anlöpa Frihamnen i Malmö.

# Åt skogen med Sörmlandstrafiken

Sörmlandstrafiken utför sjukresor, men när 83-åriga May King skulle åka från Mälarsjukhuset i Eskilstuna till ett korttidsboende i Katrineholm gick det åt skogen. Istället för att chauffören som fått instruktioner att följa May King till dörren på korttidsboendet släpptes May King av på en grusväg i skogen och lämnades ensam åt sitt öde. Sörmlandstrafiken vägrar att svara på frågan vad som gick snett då utredning pågår. De bör notera i utredningen att May King fick en stroke efter händelsen. Huruvida hon fått detta eller inte oavsett denna resa kan ingen svara på.

# Höjda avgifter för fartyg som bryter mot utsläppsregler

Regeringen har beslutat att ändra reglerna för de som inte följer svavelutsläppsreglerna. Istället för att betala max 200 000 SEK kan fartyg med för höga utsläpp nu få betala en halv miljon kronor i straffavgift.

– Vi från branschen tar med glädje emot beskedet om att högre böter ska ges för svavelfusk. Krav från EU är att sanktionerna för fartyg som bryter mot svavelutsläppsreglerna ska vara proportionella och avskräckande, något som det svenska systemet tidigare inte levt upp till, säger Fredrik Larsson, miljöansvarig på Svensk Sjöfart.



# TINDERED Trädgård

VÄXTHUS | TRÄDGÅRD | CAFÈ | RELAX  
RESTAURANG | GÅRDSBUTIK

*Perfekt för resenärer & bussresor på E22-an.  
En smäländsk idyll mellan  
Västervik & Norrköping.*

# EN KNIPPE kärlek & två MSK TRADITION...

*Vi tror på att om vi gör det vi gör med  
kärlek så blir det alltid bättre.  
Blandar vi kärleken med  
lokal mattradition så blir  
det nästan magiskt bra.*



För mer information och bokningar  
besök vår hemsida - [www.tindered.se](http://www.tindered.se)  
eller ring oss på telefon **0493-700 40**.

Välkommen till Tindered önskar  
familjen Hjalmarsson!

**WWW.TINDERED.SE**

# Är det en slump?



**Var det en slump att JPGS Kaross fick ta sig an konstruktionen av Einrides självkörande lastbil? Var det en slump att JPGS var bland de första i landet att få ett återvinningscertifikat bland skåppåbyggarna i landet? Var det en slump att DIAB valt JPGS som partner?**

Svaret på ovanstående är nej. Det är ingen överdrift att konstatera att detta företag i Skummeslövsstrand (ett stenkast från motorvägen E6 inte långt från Halmstad), håller fanan högt när det gäller skraddarsydd skåppbyggnationer till lastbilar. En fjäder i hatten var onekligen då JPGS fick förtroendet att vara bakom konstruktionen av framtidens transportfordon: Einride; den självkörande lastbilen som Trafikmagasinet tidigare har skrivit om. JPGS som har 46 anställda håller till i stora lokaler (cirka 3 600 kvadratmeter plus 1 000 kvadratmeter på andra sidan E6:an), och här förfogar man över sådant som bland annat limhall för tillverkning av sandwichelement, monterings- och reparationshall. Bland stora kunder kan nämnas Kinnarps (där man tar sig an deras växelflak), Tommy Nordbergs Åkeri samt DHL, men man är även "Qualified Partner" till Mercedes, och

utanför landets gränser har man foten inne i Norge genom Rygge Varebilinnredning AS.

– Vi har framförallt inriktat oss på stora skåppbyggnationer över 7 ton, säger Glenn Sjö, som driver JPGS tillsammans med sin delägare Johann Pearson.

## Kundanpassade lösningar

Listan kan göras lång på uppdrag. Det ska sägas att man inte valt att serva stora kunder utan har inriktat sig på segmenten under, för de som förfogar över större lastbilsskåp. En styrka som en kund Trafikmagasinet pratat med är att man kan få montering av tillvalsprodukter, såsom backkamera, bakgavgellyft, sandspridare etcetera och på detta sätt spar mycket tid. Som bekant är ju tid pengar.

– Vi står stadigt med fötterna på jorden. Från starten 2012 har det verkligen gått framåt för oss och mycket är på gång.

Trafikmagasinet lär få anledning att återkomma. En styrka är helheten där man tar sig an allt från konstruktion (i skrivande stund har man anlitat en ny konstruktör) till montering, service och reparationer. Man ska inte blunda för att man ibland står inför stora utmaningar. Men likt nutidens "uppfinnar-Jocke" ser man inga problem när det gäller smarta lösningar (såsom öppningsbara sidor som gör det möjligt att utnyttja hela skåpets volym).

## Materialåtervinning

Nämnas bör att man får mycket jobb på grund av sitt miljötänk och här kan nämnas att man var först i landet bland de som utför stora skåp att få ett "Återvinningscertifikat" via Stena Recycling. I dag pratar man som bekant inte bara om lätt material med bra funktionalitet utan även om återvinning. Intressant är här att DIAB i dag kan ersätta trä med återvinningsbara pet-flaskor! När Trafikmagasinets vetgirige ringer upp Taina Flink, som är Business Developer på Stena Recycling AB, lyfter hon mer än gärna fram återvinningscertifikatet till JPGS, som konkret kan innebära att man kan återvinna aluminiumdelar i JPGS sandwichpaneler. Hennes förhoppning är att fler certifikat kan utfärdas – så även inom andra branscher. /JR





**TT-Line**  
Smarta vägen till Europa



NI VILAR, VI KÖR!

**TRELLEBORG - TRAVEMÜNDE -  
ROSTOCK - ŚWINOUJŚCIE -  
KLAIPEDA**

Läs mer på [www.ttline.com](http://www.ttline.com)

Begränsat antal platser. \* Prisexemplet avser Trelleborg-Travemünde.



**Östersjöns  
klimatsmartaste  
hamn**



Samfinansierat av EU  
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)



[www.trelleborgshamn.se](http://www.trelleborgshamn.se)

# Skjuter MTR sig själv i foten?

**Tågbolaget MTR vill få tillgång till SJ:s sajt för att sälja sina tågbiljetter. Men SJ säger nej, och nu har MTR Express anmält SJ till Konkurrensverket. Men frågan är om MTR Express inte skjuter sig själv i foten?**

Den 5 april lämnade MTR Express in ett formellt klagomål mot SJ till Konkurrensverket för "Missbruk av dominerande ställning och Konkurrensbegränsande offentlig säljverksamhet".

– Vi tycker att det är värt att undersöka fallet, säger Maria Bernadsson, handläggare på Konkurrensverket, som säger att detta ärende knappast kommer att vara avgjort vid årsskiftet.

MTR Express har sedan 2015 kört tåg på sträckan mellan Stockholm och Göteborg, men tillåts inte att sälja sina biljetter via sj.se. En sak som dock är märklig är att MTR hävdar att SJ:s hemsida är framtagen av svenska staten med skattemedel. Detta stämmer inte. SJ:s marknadsföringskanaler har man utvecklat sedan man blev ett affärsdrivande aktiebolag. På SJ ställer sig minst sagt frågande till att sälja rent konkurrerande trafik. Däremot gör man det mer än gärna till Swebus och Blå Tåget.

## Ägande från Kina

– Att ett av världens största tågbolag som ägs till tre fjärdedelar av kinesiska staten gnäller om att det är för dyrt att marknadsföra sin webb, det är patetiskt, säger Niclas Härenstam, presschef på SJ.

När Trafikmagasinet frågar SJ:s presschef Torbjörn Lundell och Blå Tåget:s vd, Måns Bohlin tycker de båda att MTR som är finansierat till 100 procent av kinesiska staten bedriver en osund konkurrens.



Sveriges Orientexpress: Blå Tåget



MTR Express har stämt SJ.

## Fem gånger så stora som SJ

– MTR är fem gånger så stora som SJ och gnäller om att det är för dyrt att marknadsföra sin webb. Det är nonsens. Vår webb och vår app har vi byggt upp sedan vi blev ett kommersiellt bolag. Att ett statligt kinesiskt bolag ska kapitalisera på det är absurt, säger SJ:s ställföreträdande presschef Tobbe Lundell.

## Slitage och kostnader

Det är onekligen trångt på spåret mellan Stockholm och Göteborg och den pågående konkurrensen innebär att slitaget ökar på järnvägsspåret och kringliggande faktorer, något som inte gagnar någon. Måns Bohlin, vd på Blå Tåget är inte orolig för framtiden då man erbjuder ett annorlunda koncept. Något han dock reagerar starkt på är avgifterna för att bedriva tågtrafik, närmare 350 000 kronor per månad är avgifter för ett tåg som trafikerar Göteborg - Stockholm fem gånger i veckan (14 000 passagerare i veckan). Ja, faktum är att man på Blå Tåget tycker att man blir styvmoderligt behandlad av Trafikverket. Man har heller inte mycket till övers för MTR, som man tycker tyvärr bedriver en osund konkurrens. Många undrar hur länge MTR kan bedriva olönsam tågtrafik mellan våra två huvudstäder. SJ gör däremot en storsatsning på flera miljarder i nya tågsätt och upprustning av befintliga X2000. Renoveringen ska innebära att man ska öka kapaciteten med cirka 50 procent flera sittplatser utan att behöva öka antalet tåg och vagnar. På SJ såg man en ökning under 2017 då man sålde närmare 30 miljoner biljetter. Och på Blå Tåget rullar man på, men så har man ju också ett helt unikt koncept, där man ibland kallas för Sveriges Orientexpress med god mat i en klassisk restaurangvagn, där inte korta restider är det viktigaste, men där ett adelsmärke är att hålla tågtiderna. /SF



**INNOFREIGHT EXPANDERAR!**

VI SÖKER EN HUNGRIG **TRAINEE / TEKNISK ASSISTENT**

STATIONERINGSORT: **PITEÅ**

Läs mer om tjänsten: [www.karriarinorr.se](http://www.karriarinorr.se)

Välkommen med din ansökan senast 15 juli. Kontakta Bertil Leijding, 070-66 25 40. [bertil.leijding@innofreight.com](mailto:bertil.leijding@innofreight.com)

[www.innofreight.com](http://www.innofreight.com)

Innofreight Scandinavia AB är ett nystartat dotterbolag till moderbolaget i Österrike. Företaget utvecklar morgondagens tåglogistik. Vi har logistiklösningar för gods på järnväg, med järnvägsvagnar och containers och lossningstruckar. Senaste nytt är våra nya timmervagnar som rullar i Hector Rails system i norra Sverige.

# Miljöskadliga utsläpp ökar med nya regler för bilbesiktning

Som alla vet har Sverige klimatambitioner. Ja, vi är i många fall föregångare när det gäller att vrida åt tumskruvarna mot en bättre och renare värld. Exempel härpå är pålagor som kilometer- och flygskatten. Men inom ett område sker något som får sägas vara kontraproduktivt från regeringen och Transportstyrelsens sida: Förändring av besiktningintervallerna som innebär miljöskadliga avgasutsläpp!

Medan resten av Europa skärper kraven mer och mer kör Sverige sitt eget race (på samma sätt som man var sist i Europa med att inse att det är uppåt väggarna att prata i mobilen med en hand då man kör bil). Bil Sweden, NTF och besiktningbranschen är några av de som är kritiska till idén med förändring i intervallerna. Så även miljöorganisationerna som påpekat att resultatet blir höjda gränsvärden för utsläpp, en mindre träffsäker diagnoskontroll och att det påverkar så mycket som 4,7 miljoner fordon. Kritikerna menar att effekterna av förslaget kommer att leda till en kraftigt försämrad miljökontroll och att fordon som tidigare underkänns på grund av miljörelaterade fel nu istället ska godkännas trots att de släpper ut mer miljöskadliga ämnen än vad fordonstillverkarna själva angett som acceptabelt vid typgodkännandet.

## Förbättrad eller försämrad miljökontroll?

Ja, förslaget går på tvärs mot Sveriges beslutade miljö- och klimatambitioner och många ifrågasätter samhällsnyttan av förändringen, däribland Naturvårdsverket. Man kan här undra varför inte Transportstyrelsen (i sann demokratisk anda) begärde in remissynpunkter från flertalet relevanta miljöorganisationer. En som agerat är riksdagspolitikern Anders Åkesson (C), som i riksdagen undrade på vilket sätt Sveriges miljöminister anser att Transportstyrelsens förslag säkerställer en förbättrad miljökontroll av fordon - och därmed bidrar till att transportsektorns utsläpp minskar för att på så vis uppnå Sveriges miljö- och klimatambitioner? Tomas Eneroth, tillika Sveriges infrastrukturminister svarade tyvärr svävande på denna fråga: "Miljö- och klimatarbetet är en av regeringens tre största prioriteringar, och för att nå framgång där behöver den befintliga fordonsparken hålla en hög standard. Där är besiktningen en viktig komponent. Regeringen



De nya föreslagna reglerna kring bilbesiktning kommer att leda till sämre miljökontroller och att mer avgaser släpps ut.

har delegerat till Transportstyrelsen att meddela föreskrifter på området. Ett prioriterat arbete på myndigheten är påverkan på internationell reglering för att sätta nya fordon på marknaden, vilket är en mycket viktig del i arbetet med att nå de svenska miljö- och klimatambitionererna."

## Höjda gränsvärden för utsläpp

Det verkar onekligen som om regeringen vill blunda för att de nya reglerna innebär höjda gränsvärden för utsläpp. Transportstyrelsen avskaffar mätning gentemot det så kallade skyltvärdet, som är specifikt för varje fordonmodell, och inför istället generella gränsvärden. Naturvårdsverket har visat att det nya gränsvärdet för dieselbilar gällande partiklar är 70–100 gånger högre (!) än fordonsens verkliga utsläpp. De generella värden som Transportstyrelsen inför är alltså verkningslösa för att upptäcka och åtgärda bilar som släpper ut för mycket. Anpassningen innebär att det inte kommer göras utsläppskontroller av dieselbilar äldre än 20 år, och att sättet att göra mätningar av avgasutsläpp för samtliga bilar ändras. Till exempel kommer bilbesiktningen inte längre kunna underkänna en bil enbart om bilens diagnossystem visar felkoder. Anders Gunnarsson, samordnare för kontrollbesiktning på Transportstyrelsen, bemöter inte kritiken att förändringarna försämrar miljökontrollerna, utan slår istället fast följande:

– Vår uppfattning är att det blir en mer relevant mätning!

/JR





Norrköpings gröna åkeri, vi tror på framtiden och miljön!

100%  
Fossilfritt  
drivmedel.  
HVO, RME

Vi hyr ut tvätthall och uppställningsplatser  
vid E4an avfart 124 Norrköping

[www.helgenastransporter.com](http://www.helgenastransporter.com) | [info@helgenas.com](mailto:info@helgenas.com)

# Högtryck för Destination Gotland





**I år har Destination Gotland rekordmånga bokningar i juni, och tendenserna fortsätter in i juli. Men trots detta finns det gott om biljetter kvar för den som är beredd att vara flexibel i sitt resande.**

Bokningarna ökade med 8 procent i juni jämfört med förra året. Något som till viss del kan förklaras med faktorer som Almedalsbesökare och utökade avgångar mellan Västervik och Visby. Just denna rutt är en nygammal historia, som sträcker sig tillbaka till 1829, då trafikerade nämligen en hjulångare sträckan. Överfarten tog då nio timmar mot dagens dryga två timmar. Under senare tid har det även förekommit reguljära turer mellan Västervik och Visby, men det lades dock ner i mitten av 80-talet. 2017 återupptogs rutten under sommarsäsongen, och efter ett lyckat första år ser vi nu en fortsättning av trafiken till många glädje.

**Biljetter kvar, men klokt att boka**

Vill man vara riktigt säker på att besöka Gotland vid ett speciell datum eller tillfälle i sommar, bör man så snart man kan boka biljetter för att säkerställa sina platser.

– I mitten av juni var en tredjedel av alla platser bokade för månaden, vilket är väldigt bra. Men det finns ett antal tusen "Alla+bilen-paket" kvar till extra lågt pris hela sommaren, säger Adam Jacobsson, försäljnings- och marknadschef på Destination Gotland.

**Kapaciteten bestämmer priset**

Veckan innan midsommar fanns det omkring 4500 "Alla+bilen-paket" för 695 kronor. Det motsvarar omkring 16 500 resenärer, och nästan alla dessa såldes slut. Anledningar till pris-skiftningar och att samma resor kan ha olika priser beror på när man väljer att åka. Det är helt enkelt tillgång och efterfrågan som styr priserna. Det finns ett begränsat antal avgångar och många resenärer vill åka ungefär samtidigt; lösningen är att försöka förmå resenärer att sprida sitt resande, såväl på veckobasis som dagar och inte minst tider på dygnet.

– Vi vill uppmantra alla som kan tänka sig att vara flexibla genom att erbjuda riktigt billiga biljetter på utvalda avgångar. Syftet med detta är att kunna erbjuda resor till så många som möjligt, förklarar Adam Jacobsson.

**Hårt arbete ger resultat**

I juli, då de flesta har semester, går biljetterna åt snabbt. Därför har Destination Gotland satsat mycket på bland annat försommaren, vilket givit resultat. Intensiv marknadsföring och ett stort biljettsläpp för 95 kronor tros vara en stor bidragande orsak. Adam Jacobsson vill även lyfta fram det hårda arbete som Gotlands företagare lagt ner på att förlänga besöksäsongen.

/SF



**Trafikmagasinet utökar teamet!**

Vi söker dig som har ett intresse för transportbranschen och tycker om att intervjua beslutsfattare på olika intressanta företag. Arbetet är fritt och stimulerande, tidigare erfarenhet är meriterande.

Du bestämmer själv hur mycket, och i vilken takt du vill arbeta. Det går utmärkt att kombinera detta med exempelvis ett annat jobb! Vi söker personer över HELA Sverige (gärna äldre medarbetare), som utgår från hemmet.

**Låter det intressant?**

Slå en signal till Dennis Johansson på 070-74 71 497 eller maila till: redaktionen@trafikmagasinet.nu

# Sveriges vackraste järnvägssträcka?

Om man beaktar att vi har en avreglerad järnvägs-  
marknad, där SJ inte kör överallt, vill Trafikmagasinet  
förmedla att SJ:s personal tillsammans med resenärer,  
röstat fram Sveriges vackraste järnvägssträcka. Valet  
föll på den så kallade "Kinnekullebanan", som går från  
Lidköping till Mariestad över Kinnekulle. Vissa delar  
av banan är från 1800-talet.

## Sveriges 12 vackraste järnvägssträckor:

1. Lidköping-Mariestad över Kinnekulle
2. Kiruna-Abisko-Narvik
3. Järvsö-Ånge
4. Tenhult-Bankeryd via Huskvarna och Jönköping
5. Halmstad-Göteborg
6. Borlänge-Mora
7. Malmö-Helsingborg
8. Laxå-Karlstad
9. Malmö-Köpenhamn
10. Kalmar-Alvesta-Göteborg



Är "Kinnekullebanan"  
vackrast i Sverige? Foto: Infranord

# VÄXJÖ TILL VÄRLDEN

DAGLIGA AVGÅNGAR FRÅN OCH MED MAJ

Läs mer om din nästa resa  
på [smalandairport.se](http://smalandairport.se)

Följ oss

**VÄXJÖ**

21 DESTINATIONER  
DIREKT FRÅN

**SMÅLAND  
AIRPORT**

# Äntligen – men varför vänta?



**Många har undrat, men nu verkar det äntligen bli verklighet. I regeringens beslut om Nationell plan för transportinfrastrukturen 2018 - 2029 finner vi stora järnvägssatsningar, som näringslivet väntat på i många år.**

Näringslivets Transportråd skulle dock vilja se en tidigareläggning av många projekt: ”Flera byggstarter av nya projekt ligger drygt fem år framåt i tiden”, konstaterar man något syrligt i ett pressmeddelande. Av dessa kan nämnas:

- Sydostlänken; att med järnväg knyta samman Älmhult, Olofström och Karlshamn

- Ostkustbanan norr om Gävle
  - Norrbotniabanan, mellan Däva och Skellefteå
- Rent geografiskt görs stora järnvägsinvesteringar i norra Sverige (mer än 30 miljarder kronor). Botniska Korridoren samt Malmbanan är här ”prioriterade stråk”.

## Järnvägsunderhåll

Anslaget till drift och underhåll av järnvägen i Sverige ökar med 47 procent kommande planperiod jämfört med föregående plan. Bland de större reinvesteringarna på järnväg kan nämnas Sävenäs rangerbangård i Göteborg, Getingmidjan i Stockholm och åtgärder på Värmlandsbanan mellan Laxå och Kil samt Viskadalsbanan mellan Borås och Varberg.

**ETT MODERNT FÖRETAG INOM TILLVERKNING  
OCH UTLÄGGNING AV ASFALT**

WWW.ASFALTSGRUPPEN.SE

**Asfaltsgruppen**

# Spektakulär fartygsombyggnad

**Vad gör ett rederi som behöver ett större fartyg? Förmodligen köper man ett nytt! Men TT-Line valde en helt annan väg....**

I december 2017 lade TT-Line:s fartyg M/S Peter Pan till vid kajen hos det tyska varvet German Dry Docks i Bremerhaven. Bara fem månader senare lämnade fartyget varvet, nu 30 meter längre än vad det var när det lade till vid kaj, sent 2017. Förlängningen gick till på så vis att fartyget kapades mitt i tu, och sedan bogserades den nya förlängningen på plats, därefter monterades alla tre fartygskroppar samman.

## Ny stäv

Fartyget M/S Peter Pan mäter efter förlängningen nu 220 meter. I samband med förlängningen har fartyget även försetts med

en ny bulbstäv\*. Den nya strömoptimerade bulbstaven är mer bränsleeffektiv, det innebär även att CO2-utsläppen reduceras med upp till 25 procent per fraktenhet.

## Vid kaj i Trelleborg

TT-Line:s fraktchef, Eva Jönsson ser mycket positivt på att fortsätta att vidareutveckla trafiken från Trelleborg. M/S Peter Pans ökade lastkapacitet gör att vi kan hantera de ökade volymerna ännu bättre. M/S Peter Pan trafikerar rutterna Trelleborg-Travemünde, Trelleborg-Rostock och Trelleborg-Swinoujscie. TT-Line har även en ny rutt mellan Trelleborg och hamnstaden Klaipeda i Litauen; det är en kombinerad frakt- och passagerar-rutt med en avgång i veckan.

*\*Bulbstäv (bulb stem); Kulformad stäv i eller undervattenlinjen, för att minska vattenmotståndet. (Även skämtsamt om en sjömans kulmage)*



# Trelleborgs Hamn i medvind

**På Trelleborgs Hamn, som är en av Skandinavien's största RoRo-hamn gläds man åt ökad trafik med lastbilar, trailers och personbilar. Totalt sett, alla transportslag inräknade passerade över 1,1 miljoner enheter hamnen under 2017, vilket är en ökning med 6,4 procent.**

Det är verkligen full fart i hamnen, säger Agneta Nilsson Kommunikationschef på Trelleborgs hamn.

– Hamnen har en hög frekvens i antal avgångar och ankomster. Totalt trafikerar tolv färjor från TT-Line, Unity Line och Stena Line hamnen, varje dag dygnet runt 365 dagar om året.

## Stora investeringar nödvändiga

En helt ny Check-in som separerar godstrafik och persontrafik har precis tagits i bruk. Utan färjeläge 10 som invigdes 2014, hade det inte varit möjligt att ta emot exempelvis TT-Line's ”nyförlängda” fartyg M/S Peter Pan som mäter 220 meter. Färjeläge 10 gör det möjligt att ta emot fartyg med en längd på upp till 240 meter. Det planeras även ett nytt färjeläge och ytterligare en ny kaj, byggstart väntas komma igång senare i år, säger Jörgen Nilsson, vd på Trelleborgs Hamn via ett pressmeddelande.

Trafikmagasinet har all anledning att komma tillbaka i ärendet.

 Samfinansierat av EU  
Transeuropiska transportnätet (TEN-T)

/DJ





# Rätt däck vid rätt tidpunkt

Tätare trafik i kombination med allt fler fordon som registreras varje år, ökar slitaget på våra vägar. Det i kombination med tydliga årstider och stora väderomslag, gör att det blir allt viktigare att köra med däck som håller en god kvalitet och godkända mönsterdjup.

På tunga sidan håller svenskregistrerade fordon för det mesta en hög kvalitet.

– Vi kan konstatera att svenska åkerier håller fanan högt vad gäller kvaliteten på sina däck som deras fordon är utrustade med. Det ökar säkerheten för både chaufförerna och övriga medtrafikanter. Det vi kan se är att det finns vissa mindre åkerier som av kostnadsskäl kör lite för länge innan byte, menar Jens Wetterstrand, vd på Centrala Gummi AB i Örebro (med anor från 1933!).

## Bra däck, bra för ekonomin

Att var förutseende och köra med rätt däck sparar pengar.

– Vi brukar säga, ”rätt däck vid rätt tillfälle är kostnadseffektivt”. Mätningar visar att slitna däck ökar bränsleförbrukningen. Fjärråkerierna brukar se om sitt hus på hösten, för att vara rustade och leva upp till godkända krav för kommande vintersäsong. Planerar man sina inköp brukar det löna sig ekonomiskt, säger Jens Wetterstrand.



## Regummerade däck = kvalitet

Regummerade däck får en och annan att rynka på näsan, på personbilssidan är det ganska ovanligt med regummerade däck, men på tunga sidan är det fortfarande vanligt.

– På tunga sidan står regummerade däck för 50 procent av vår försäljning. När slitbanan på ett däck är uttjänt har däckstommen många mil kvar att rulla, vilket gör dessa optimala att regummera. Detta ger i sin tur stor ekonomisk vinst för våra kunder och samtidigt bidra till mindre miljöpåverkan, menar Jens Wetterstrand.

## Stort lager för bästa service

Stillastående fordon kostar pengar. För att ge bästa service har Centrala Gummi AB ett grundlager av däck för närmare tio miljoner kronor. Men vid säsongskiftningar är ofta lagret det dubbla. Företaget har också ett avtal med Atlas Copco Rock Drills som ofta köper hela hjul, vilket kräver ett högt lagersaldo. Centrala Gummi AB ingår i däckkedjan Däckteam som kan erbjuda fyllning av däck med nitrogen. Denna lösning har visat sig ge längre livslängd, lägre bränsleförbrukning samt minimera rost och korrosion på fälgar. Har man inte nitrogenfyllda däck rekommenderar däckbranschen att lufttrycket ska kontrolleras så ofta som varannan vecka. /SF



## Kyla & Fordonsinstallationer

– När du behöver riktig proffshjälp till ditt fordon!

Vi är återförsäljare till två av marknadens största inrednings-märken!



Finnögatan 12, Linköping  
013-13 07 07

www.kyloafordon.se  
info@kyloafordon.se

Måndag-Torsdag 7-17  
Fredag 7-14  
Lunchstängt 12-13



Micke

Jonte

# ”Ring klocka ring”

**Klockor har i alla tider använts för att kalla folk samman, påkalla uppmärksamhet, varna, markera händelsers slut, men också början på något nytt. Den 20 april klockan 9 ringde Tony Andersson, vd på industrigruppen INFREA i klockan på Stockholmsbörsen, och öppnade därmed dagens aktiehandel. Med denna klockringning förkunnades också att handeln med bolagets aktie kunde börja.**

Att INFREA nu tagit steget in på Nasdaq First North\* är värt att skriva om, då man tagit en helhetsyn på infrastruktur och industriservice för att tillhandahålla service åt dagens moderna samhälle.

- Efter allt hårt arbete är vi nu äntligen här! Nu ska vi visa alla som investerat i oss att det var värt det, och härigenom erbjuda fler att följa vår resa, sa en nöjd Tony Andersson efter att ha ringt i klockan, som har anor från 1700-talet.

Ja, det ska onekligen bli spännande att följa INFREA på denna resa; en industrigrupp som har som mål att vara stabil över konjunktursvängningarna och som har följande tre affärsområden: ”Brandskydd”, ”Mark & Anläggning” samt ”Avfall, Vatten och Avlopp” (AVA). När Trafikmagasinet utsände träffar Tony Andersson på huvudkontoret på Birger Jarlsgatan får vi veta att det även finns planer på ett fjärde affärsområde: Industriservice, dvs att serva industrin.

- Infrastruktur och industrin måste ständigt underhållas och servas

oavsett konjunktur. Det är där vi kommer in i bilden som ett pålitligt företag till ett fungerande samhälle, säger företagets vd, som ser en styrka med att erbjuda långa avtal med kunderna.

Att INFREA har siktet inställt framåt är ingen överdrift, och man har planer på att göra 2-4 förvärv per år, men ändå ha en tydlig underliggande organisk tillväxt på ett par procent, på upp till kanske fem procent. Lite större förvärv är betydelsefullt när det gäller att nå målet att växa totalt med 20 procent per år.

## Affärsområden

När det gäller affärsområdet ”Brandskydd” har man ett helhetsperspektiv, då brandskydd täcker in allt från fastigheter till den allmänna sektorn innefattande sådant som till exempel sjukhus, tunnlar och teknikutrymmen. Dotterbolaget heter här BST Brandskydd och är i dag marknadsledande inom detta område och säljer, installerar och sköter brandskyddet på alla typer av anläggningar. När det gäller ”Avfall, Vatten och Avlopp” tänker många säkert osökt på att detta är ett begränsat arbetsområde, men så är inte fallet. Här nämner företagets vd som exempel att många av Sveriges hamnar måste ha en fungerande partner även här när det gäller att ta hand om spill och restavfall. Tony Andersson instämmer i att denna verksamhet framför allt är fokuserad till Västkusten och till Stockholmsområdet, men att man har kunnat se uppenbara synergieffekter mellan olika enheter. Dotterbolaget Cleanpipe som Trafikmagasinet tidigare har skrivit om, kan ta hand om till exempel rörensinspektioner med kameror, slamsugning och högtryckspolning till torrsugning, infodring av ledningar och transporter av farligt avfall och restvatten. Inom ”Mark och Anläggning” har man ett eget verk som producerar asfalt (se separat artikel om dotterbolaget Asfaltgruppen). Avslutningsvis kan sägas att INFREA tänker lite outside the box, och Tony Andersson ser en styrka i att vara en industrigrupp, snarare än ett riskkapitalbolag. //JR

\*First North är en s.k. MTF som står för Multilateral Trading Fund för nordiska tillväxtbolag.



# Stororder till första järnvägsbolaget på Nasdaq

Vet ni vilket företag som blev det första järnvägsbolaget på Stockholmsbörsen? Inte? Jo, Railcare Group AB. Det var företagets vd Daniel Öholm som ringde i börsklockan och på detta sätt förmedlade för omvärlden att den första handelsdagen på Nasdaq Stockholm kunde ske.

Det Trafikmagasinet dock vill lyfta fram i detta nummer är att detta bolag som arbetar med underhåll av järnvägsinfrastruktur tecknat ett fem-årskontrakt med gruvbolaget Kaunis Iron AB värt 360 miljoner kronor. För den oinvidde kan berättas att Kaunis Iron övertog verksamheten av Northland Resources konkursförvaltare 2017. Railcare kommer att köra två tåglopp per dygn, sju dagar i veckan med en volym som enligt ut-sago ska ligga på cirka två miljoner ton järnmalm per år. Projektet startar under det tredje kvartalet 2018 och bedöms vara i full drift under det fjärde kvartalet 2018. Vagnarna som ska användas ägs av Kaunis Iron och linjeloken kommer att tillhandahållas av Railcare T. Railcare kommer att använda tre vagnsätt under kontraktstiden. Railcare T svarar för planering av tågproduktion, resurser för växling i samband med omlastning från lastbil till järnväg vid terminalen i Pitkajärvi och i Narviks Hamn samt linjekörningen däremellan. Railcare har med ens startat rekrytering av ett tiotal personer inför detta projekt; främst då fler lokförare.

– Med våra norrländska rötter känns det extra bra att medverka i detta projekt som kommer betyda mycket för Pajalaområdet, men även att vi kan bidra till Sveriges rykte som framstående producent av högkvalitativ järnmalm, säger Daniel Öholm, vd på Railcare Group AB.

Det ska onekligen bli spännande att följa detta projekt, där Railcare



Daniel Öholm, vd på Railcare Group AB ringer i Stockholmsbörsens klocka.

ju kommer leverera järnvägslösningarna vid återstarten av Kaunisvaara-gruvan.

– Det här är ett av de stora avtalen som vi behöver ha för att få hela logistikkedjan på plats. Så det är klart, att det här är ett viktigt avtal, säger Kaunis Irons platschef Åsa Allan. /JR

*\*Aktien handlas på Small Cap-listan under det passande kortnamnet "RAIL". En intressant detalj när det gäller vem som är styrelseordförande i Railcare är att man finner en tidigare infrastrukturminister som styrelseordförande: Catharina Elmsäter-Svärd.*





# Färskt - hela vägen

**Kan fruset bröd räknas i kategorin färskt kan man undra? På Polarbröd menar man att deras metod att hantera bröd, är bäst (och godast) för konsumenten. Från bagerierna transporteras brödet till lokala fryslager runt om i Sverige i en omsorgsfull, obruten fryskedja.**

Tillvägagångssättet att frysa brödet direkt efter bakning för att sedan låta det tina upp ute i butikshyllorna går under namnet Polfärskt får vi veta vid vårt besök hos Polfärskt i Linköping. Hemligheten ligger i att man på traditionellt norrländskt vis fryser brödet direkt efter gräddning.



## Effektiv livsmedelshantering

– Det finns en rad fördelar med vårt sätt att hantera livsmedel. Eftersom vårt bröd är fruset är det lätt att samdistribuera det med andra bagerier, vilket vi också gör. Det leder bland annat till mindre miljöpåverkan. Butikerna har lättare att anpassa sitt dagsbehov av bröd, det i sin tur ger mindre svinn, samtidigt som konsumenten alltid får ett så färskt bröd som möjligt, menar Björn Gustavsson, vd på Polfärskt i Linköping. \*

## Helt fossilfritt

Polfärskts anläggning i Linköping ser med sina tolv fordon till att försörja hela Östergötland, Sörmland och delar av Småland med saftigt och gott bröd. När frågan om miljöpåverkan tas upp, är svaret att man kommit en bra bit på vägen:

– Alla våra bilar drivs av förnybart bränsle, RME och HVO av högsta kvalitet från Perstorp AB. Vi tar miljöfrågorna på största allvar och vi planerar att montera solceller på taken, och vi tittar även på lösningar som vindkraft där det är möjligt. Vår plan är att vi ska vara helt fossilfria år 2022, säger Björn Gustavsson. /SF

*\*Polfärskt bröd omsätter totalt 1,6 miljarder kronor, säljs i cirka 3 000 butiker. 270 distributionsbilar från cirka 25 depåer utspridda runt om i landet ser till att bröd levereras till butiker sju dagar i veckan året om.*

# Med XXXL-containrar maximeras volymkapaciteten

I en tid då man pratar om längre godståg men också ökad fyllnadsgrad vill Trafikmagasinet i detta nummer lyfta fram företaget Innofreights XXXL-containrar. I klartext handlar det om en utökad lastprofil för att kunna maximera volym per tågmeter.

Rent tekniskt är XXXL-containern på 58 kubikmeter istället för XXL-containern som är på 45 kubikmeter. Detta innebär att tågen kan ta cirka 25 procent mer! Ett annat sätt att uttrycka detta är att dagens 600 meters tåg kan ta 5 000 kubikmeter istället för 4 000 kubikmeter. Med de nya containrarna XXXL kan bland andra Green Cargo (med underleverantören Innofreight Scandinavia) transportera större volymer med färre tåg.

– På containersidan har vi jobbat med större lastprofiler tillsammans med Hector Rail sedan lång tid tillbaka, säger Bertil Leijding, vd på Innofreight Scandinavia. Här kan nämnas att den första serietillverkade vagnen för rundvirke (InnoWaggon) togs fram av tillverkaren Innofreight till SCA:s tågoperatör Hector Rail. Härvid kunde SCA Skog börja använda en ny järnvägsvagn som lastade 25 procent mer rundvirke än tidigare.

## Bättre volymkapacitet

Ett intressant XXXL-upplägg är Green Cargo leverans av skogsflis till Söderenergis bränsleterminal i Nykvarn. Här används de större containrarna, så att man kan reducera antalet tågtransporter, utan att minska volymerna. För Söderenergi handlar det om att öka och anpassa kapaciteten på ett så optimalt sätt som möjligt. En uppgradering av containern har gjort att man får en bättre



matchning mellan den totala vikten och den totala volymen som transporteras.

– Med större containrar blir vi mer flexibla, vi reducerar våra tågtransporter med 25 procent och blir mer kostnadseffektiva. Det gör att vi även bidrar till att minska trafiken på ett redan högt belastat järnvägsnät och frigör spårkapacitet för annan trafik. Vi hanterar totalt cirka 900 000 ton bränsle och vi lägger ner stor kraft på att skapa effektiva och hållbara transporter inom samtliga transportslag, säger Olle Ankarling, logistikansvarig på Söderenergi.

Det hela får sägas ligga i linje med infrastrukturminister Anna Johanssons vision om att öka effektiviteten för godstrafiken på järnväg. Här är Green Cargo med på banan och Markus Gardbring, fordonsdirektör på Green Cargo, säger att man mer än gärna kör mer volym per tåg i den mån det går överallt. Bo Stenback, chef för affärslogistik på Green Cargo understryker att man bygger större vagnar för timmer och att man har en bra dialog med Trafikverket om utökad lastprofil för att kunna maximera volym per tågmeter

/JR



# Asfaltgruppen tar marknadsandelar



**På sidan 18 kan ni läsa om industrigruppen Infrea, som står på många ben. Ett dotterbolag är Asfaltgruppen som är ett känt namn inom området mark och anläggning.**

I skrivande stund händer det minst sagt mycket hos Asfaltgruppen som har vunnit fyra stora anläggningsprojekt i Linköping och Motala med ett totalt ordervärde på drygt 4,6 miljoner kronor. Samtliga projekt skall utföras under 2018.

– Vi ser en stark efterfrågan just nu på våra tjänster inom mark- och anläggning. Det byggs mycket och då behövs asfaltsarbeten till infrastrukturen. De här nya projekten är samtliga nyetableringsprojekt, säger Carl-Johan Jürss, vd på Asfaltgruppen när vi träffar honom på huvudkontoret i Linköping.

Att man ofta är med inom infrastrukturella projekt är ingen överdrift. I slutet av maj fick man uppdraget att leverera mark- och anläggningsarbete till Kardonbanan. (En del av Ostlänken som är ett av de största infrastrukturprojekten i Sverige under 2000-talet). Ordervärdet uppgår till drygt 8,5 miljoner kronor där det globala storföretaget Rover Alcisa innehar huvudentreprenaden.

## Egen tillverkning av asfaltmassa

För den oinvidde kan berättas att Asfaltgruppen har egen tillverkning av asfaltmassa, vilket möjliggör stor flexibilitet och kontroll. Tillverkning sker i en certifierad anläggning där den senaste tekniken inom bioenergi säkerställer en miljöanpassad produktion.

– Vi använder oss av cirka ett hundratal olika recept för att matcha kundens krav och förväntningar på våra produkter. Det är framförallt vilket användningsområde objektet ska ha som avgör valet av asfalt. Trafikintensitet, belastning och typ av trafik är viktiga faktorer, menar Carl-Johan Jürss.

## Tusentals ton

På Asfaltgruppen i Linköping tillverkas årligen, imponerande 150 000 ton asfalt. All ballast köps in från Swerock.

–Vi har både en hög kapacitet samtidigt som vi är flexibla för smått och stort. Inget jobb är för litet eller för stort för oss, vi jobbar med anläggning av garageinfarter till vägar och stora industriområden. Vi arbetar efter ett högt miljötänk och vi försöker kontinuerligt följa utvecklingen inom miljöområdet, säger Carl Johan Jürss

Precis som i de flesta andra branscher finns det olika kvaliteter på asfalt.

– Det som avgör är vad asfalten ska användas till, och vad kunden är beredd att betala. De flesta affärer görs genom upphandlingar med kommuner och Trafikverket, och där framgår tydligt vilken kvalitet asfalten ska ha och hur anläggningen ska gå till. Och vi arbetar ständigt med att skapa ett tätt samarbete med lämpliga yrkesutbildningar.

Vi ser ljus på framtiden och planerar därför ytterligare en ny anläggning strax söder om Stockholm för att ha kapacitet att ta marknadsandelar, säger Carl-Johan Jürss.

## Okunskap

Till slut kan Trafikmagasinet inte låta bli att konstatera att det finns en viss okunskap om asfalt, som man i en svunnen tid benämnde svart bärnsten samt jordbeck. Asfalt är till 100 procent återvinningsbar, och en allt större andel av nya beläggningar innehåller återvunnen asfalt. Ingen påverkan på den yttre miljön sker sedan asfalten lagts ut på vägen. Många förknippar felaktigt asfalt med det miljöfarliga ämnet stenkolsstjära. Sedan 1975 förekommer ingen tillverkning av asfalt med tjära i Sverige.

/SF

## Däck som rullat färdigt har mycket kvar att ge

Däckgummi är lätt, elastiskt, stöt- och bullerdämpande, det isolerar, tål temperaturväxlingar och UV-strålning. Det utgör en god yta för mikroorganismer att ta hand om föroreningar. Med sina mycket goda egenskaper ger däckgummi stora fördelar inom en mängd användningsområden.

Mer info om materialet och trygg användning för hälsa och miljö finns på [www.sdab.se](http://www.sdab.se)

**SDAB**  
SVENSK DÄCKÅTERVINNING AB



# Här tankas fordonen med fossilfria bränslen

I juni 2015 blev det mer eller mindre en världshändelse när dåvarande infrastrukturministern under pompa och ståt invigde Energifabriken's första fossilfria tankstation i utkanten av Norrköping. Det var ingen slump att denna anläggning tillhörde Helgenäs Transporter.

– Vi har valt köra på förnyelsebara bränslen HVO och RME i våra fordon, säger företagets vd Clas Gustafsson, vd på Helgenäs Transporter.

Att så är fallet får sägas vara helt i sin ordning då man på detta åkeri använder sig av fossilfria bränslen, och har så gjorts under en längre period. Man är huvudleverantör åt Energifabriken, som är erkänt duktiga på att få fram fossilfria lösningar till dieselfordon. Trafikmagasinet kan här inte undgå att nämna följande text som återfinns på Energifabriken's hemsida: ”Vi vill låta miljöarbetet bli mer än bara pliktskyldiga formuleringar i en miljöredovisning.” I dag har Energifabriken 28 tankställen från Skåne i söder till Hudiksvall i norr, och Helgenäs Transporter med sina bulkbilar ser till att alltid dessa är påfyllda med fossilfritt bränsle.

”Helgenäs” har successivt utvecklats sedan starten 1986, men Clas Gustafsson minns en tid då han under många år var enbilsåkare och körde omkring med en Scania 142H årsmodell -84.

– I dag har vi på Helgenäs Transporter AB drygt 30 lastbilar och det handlar då om tank-, bulk-, flak- och styckegods transporter.



## Ständigt pågående miljöarbete

Det är inte enbart förnybart drivmedel som gör ett ”klimatsmart företag”.

– Tänket måste genomsyra hela företaget. För fordonen gäller ”smartness” där bland annat ECO-drive ingår. Vi kan med vår moderna teknik följa upp fordonen hur smart våra chaufförer kör ute på vägarna, och vi kan bland annat se sådant som gaspådrag och inbromsningar samt hur man använder farthållare och liknande saker. För att vi ska nå alla uppsatta mål krävs kompetent och duktig personal, vilket vi har. Vi följer med spänning även utvecklingen av eldrift och förarlösa fordon för fjärtrafik, säger Clas Gustafsson.

Att man är ett miljömedvetet företag är ingen överdrift. Exempel på detta är allt ifrån policyn med sparsam körning hos företagets resurs (medarbetarna) till en tvätthall med minsta miljöbelastning, ”grönt kontor” samt att fordonen rullar på ”miljövänliga däck”.

/SF



## Kort internetlista

(insänt av Lars Tryggmo, Sundsvall):

ASCII = Det ljud som uppstår när man nyser

E-post = Elektronisk post. Ex: ett paket med transistorer. Andra sorters post:

F-post (flaskpost), K-post (kompost) och Ö-post (post från Gotland).

Gif = En halv giffel. Mycket vanligt på internet

Hemsida = gavel på huset

Internminne = anekdot från Kumla

Java = Kaffe från Indonesien som man beställs på ”nätet”

JPEG = Ett ägg som lagts i en jeep.

Megahertz = stor biluthyrningsfirma

# Värme och kyla i fordon

Hemtransporter av livsmedel har blivit allt mer populärt! Men vad de flesta inte tänker på är att maten som transporteras i alla dessa olika fordon måste klara att hålla rätt temperatur till slutkund. Frågan infinner sig dock vart man vänder sig om man vill köpa ett fordon som klarar alla krav?

Ett förslag är att man kontaktar Kyla och Fordonsinstallationer i Linköping AB som hjälper till att utrusta ens fordon efter kundens önskemål. Kyla och Fordonsinstallationer har en bred meny med erbjudanden och bygger inte bara kylbilar:

- Vi bygger och utrustar helt efter kundens behov. Vi kan montera påbyggnader och inreda helt vanliga skåpbilar så de blir till en komplett kylbil. Vår stora styrka är att vi kan erbjuda tjänster som bland annat att inreda fordon helt skräddarsydda för våra kunder. Vi sätter oss och går igenom kundens behov och därefter ritar vi upp allt och presenterar ett förslag i 3D, säger företagets ägare Micke Lerdén och Jonte Levin

## Certifieringar ett krav

Fordonskyla och AC- service är en betydande del av företagets omsättning, något som kräver att man är certifierade inom området.

- För att bygga upp ett långsiktigt samarbete med våra kunder krävs det att vi är lyhörda och är certifierade för att klara det mesta märkena som finns ute på marknaden, påpekar Micke Lerdén.



## Inte bara kyla

I verkstaden servas bland annat skogs- och entreprenadmaskiner. Vissa kunder passar på att montera ny arbetsbelysning och alkollås när ändå fordonet är på service får vi veta. Kunderna är såväl privatpersoner som företag som kräver specialbyggda fordon. Inte sällan handlar det om servicebilar som är i fokus, där fordonet ju ofta fyller en viktig funktion som arbetsplats.

- Ett par tjänster vi har, är att vi kan komma ut till våra kunder som är lantbrukare eller arbetar med skogsentreprenad ute i skogen. Vi kan även åka ut och bygga inredningar till fordon på plats hos kund, vad vi känner till är vi ensamma om detta. Det är en tjänst vi är lite extra stolta över att kunna erbjuda, understryker Jonte Levin.

/ SF



## Vi får samhällen att fungera

När samhällen växer och åldras krävs både ny infrastruktur och underhåll av befintlig. Vi tror på en stark tillväxt inom våra affärsområden mark och anläggning, vatten och avlopp samt brandskydd.

INFREA investerar för att kunna ta hand om den infrastruktur du använder varje dag.

infrea.se

**INFREA**



## Vill du köpa en skonare?



**Danmarks största privatägda skonare är till salu. Det är en tremastad skonare som byggdes under andra världskriget och då användes för att transportera öl. Pris: 11,5 miljoner danska kronor (i skrivande stund 15,9 svenska kronor).**

Trafikmagasinet var på plats under "Historiske Traeskibsdage i Helsingørs hamn dit 120 gamla fartyg återfanns vid kaj. Ett av dessa fartyg stack ut i mängden och det var det 42 meter långa träfartyget S/Y ZAR. Att det verkligen är en jätte på havet fick vi reda på av en matros vid kajen, som berättade att segelytan var 375 kvadratmeter. Denne matros försökte verkligen sälja detta fartyg och sa att ZAR är den finaste skonaren i Europa, att masterna var nya sedan några år tillbaka och om man slog till med 11,5 miljoner danska kronor ingick 15 nya segel och två rejäla ankare på 560 kilo samt 420 kilo. Denne pratglade man var en aning rund under fötterna och kanske hade han druckit lite av den rom som såldes vid kaj. Priset för en liten flaska mörk lagrad skeppsrom som han sålde kunde fås för cirka 800 danska kronor, om det blev en snabb affär. /JR



## Ny generaldirektör för Kustbevakningen

**Therese Mattsson har sedan 2011 arbetat som generaltulldirektör och chef för Tullverket. Innan dess arbetade hon på Säkerhetspolisen, Rikskriminalpolisen och på Skatteverket. Den 1 juni tillträdde Therese Mattsson som ny generaldirektör för Kustbevakningen.**

– Jag är mycket glad över att få möjlighet att leda Kustbevakningen som är en myndighet som gör skillnad för samhället. Under många år har jag följt Kustbevakningens fina arbete såväl som ledamot i myndighetens insynsråd som genom nära samverkan mellan Tullverket och Kustbevakningen, säger Therese Mattsson,

/JR



# God taxitradition?

Svenska Taxiförbundet har instiftat något som heter "God Taxitradition". En rad stadgar handlar om beställning, taxiförarens uppträdande som ska präglas av god service och professionalism, betalning, reklamationer samt utbildning. Mycket text handlar om allt utom att framföra taxifordonet trafiksäkert. I detta sammanhang kan man undra varför Svenska Taxiförbundet inte med en rad nämner hur ett taxifordon ska framföras; det vill säga en taxichaufför ska hålla hastigheten, inte göra konstiga omkörningar, hålla avståndet mot fordonet före, och inte heller göra en u-sväng om detta inte är tillåtet. U-sväng eller "taxisväng" som det ibland kallas i folkmun sker och har alltid skett i tid och otid, och är något som alltid sopas under mattan. Fast ibland går det snett. Mycket snett (se foto). I detta fall var platsen Birger Jarlsgatan i Stockholm, där en taxichaufför fick för sig att göra en u-sväng; försöka byta riktning i 180 grader och köra tillbaka i samma riktning, där detta inte var tillåtet. I detta fall gick det inte som föraren tänkt, då taxibilen krockade med en polisbil!



# Synnerligen grov narkotikasmuggling

I den 62-årige förarens ena bakficka påträffades en handskriven lapp på holländska som översatt till svenska löd "Köpenhamn-Malmö. Vänta på OK och försök passera gränsen klockan 04:00". Meddelandet i kombination med en monterad GPS-sändare som satt på en trailer kunde leda till att stora mängder narkotika påträffades i tre lastpallar. Det hela uppdagades i en rutinkontroll vid Öresundsbron och det samlade värdet på narkotikan uppges vara värt 90 miljoner på gatan. Lastbilschauffören som hävdade att han inte kände till lasten (!) har nu dömts vid Malmö Tingsrätt till sju års fängelse för synnerligen grov narkotikasmuggling.



## Komplett däckservice

Centrala Gummi AB är det kompletta däckserviceföretaget i Örebro med anor från 30-talet. Anlita Centrala Gummi som leverantör av däck, fälg och däckservice så hjälper vi Er på ett professionellt sätt att hitta rätt produkt som passar Era ändamål.

Västhagagatan 5, Örebro  
[www.centralagummi.com](http://www.centralagummi.com)



**CENTRALA GUMMI AB**  
**DÄCKTEAM**

# Miljöskandal togs upp på årets "Kemidagar"

**Hur håller man sig uppdaterad vad som händer inom kemikalieområdet, tex inom lagstiftningens område? Hur kan man förebygga kemiska arbetsmiljörisker? Hur arbetar man med att minska riskerna för att människor och miljö skadas av kemikalier?**

Ett sätt är att beskåda Miljö- och Kemidagarna som årligen går av stapeln i Göteborg. I år togs bland annat sådant upp som hälsoeffekter vid svetsning och substitution i praktiken, men också större frågor som till exempel hur man kan förebygga kemiska arbetsmiljörisker?

## Sverige största miljöskandal

Under blocket "Kemiska arbetsmiljörisker" togs den stora skandalen BT Kemi upp (med rubriken BT Kemi- arbetsmiljö och miljöskandalen). Den yngre generationen har knappast någon aning om hur stor denna skandal i

Teckomatorp i Skåne var, där BT Kemi var Sveriges då enda växtgiftfabrik. Det som började med klagomål på sådant som lukt, att fisken försvann, att åvatten skadade växtligheten ledde till en miljöskandal utan dess like, men först sedan man hittat nergrävda rostiga tunnor (under oktober 1975 grävdes 200 stycken tunnor upp med bland annat farliga halter av fenoxisyror och dinoseb). Ledningen på BT-Kemi hävdade dock att dessa tunnor som hittades endast innehöll ofarliga filtermassor. Så var dock inte fallet efter provtagningar.

BT Kemi sattes i konkurs men skandalen slutade inte med att giftfabriken sprängdes i luften, att ännu fler tunnor hittades, att den intilliggande skolan evakuerades och att förfälskade dokument dök upp, Ett minst sagt stort tidskrävande saneringsarbete började (där föroreningar i dräneringsvattnet upptäcktes så sent som år 2000). I skrivande stund sker en avslutande sanering, där Svalövs kommun har begärt pengar från Naturvårdsverket, och



enligt källor finns det fortfarande gifttunnor kvar i området. När saneringen är genomförd har kostnaderna för Sveriges största miljöskandal någonsin hamnat någonstans runt en halv miljard kronor. En slutsats som drogs under Miljö- och Kemidagarna var hur fel det kan gå om man inte har kontroll över en verksamhet och hur oerhört viktigt det är med förebyggande arbete. När fabriken i Teckomatorp byggdes fanns det ingen miljöskyddslagstiftning och företaget sökte inget särskilt tillstånd för verksamheten. En helhetssyn togs på denna miljöskandal och sådant som vilka arbetsmiljörisker de anställda utsattes för samt miljöaspekterna och hanteringen från samhällets sida. Även den mediala uppmärksamheten (som var enorm) togs upp till ytan.

/JR



**Bröd till din butik inom tre timmar. Och ut ur din butik på nolltid.**

Du kanske redan vet att vi kan leverera bröd till din butik inom tre timmar från beställning, tack vare våra brödterminaler. Men inte nog med det. Vi ser till att brödet försvinner ut ur butiken också, genom att hjälpa dig skapa en säljande bröдавdelning.



**Polfärskt®**  
MILJÖSMART SAMDISTRIBUTION

[www.polfarskt.se](http://www.polfarskt.se)

**LÄSARFRÅGAN:**

# Är det ok att parkera en cykel i en parkeringsruta?

**Trafikmagasinet fick en fråga om en cyklist får ställa en cykel i en avgiftsbelagd parkeringsruta. Svaret på detta är "Ja". Det är inte så populärt bland bilister som söker p-plats om de finner en p-ruta, där det står en cykel. Faktum är dock att det rent juridiskt är helt ok att göra detta, om betalning ägt rum och på ett synligt sätt återfinns på till exempel pakethållaren.**

Om det inte framgår att det endast är ett specifikt fordonsslag som får använda en parkeringsruta är det helt i sin ordning att ställa sin cykel där, även om man rent moraliskt kan ifrågasätta det hela. Parkeringsavgifter ska inte bara erläggas för fordon med fler än två hjul och gäller inte endast motordrivna fordon. Parkeringsavgifter gäller ALLA fordon, inklusive cykel, sparkstötting och andra transportmedel som faller under definitionen fordon. "En parkeringsbiljett ska fästas synligt på fordonet, till exempel med en gummisnodd" kan man läsa i Lagen om Vägtrafikdefinitioner, när det handlar om fordon som inte har fyra hjul. Huruvida det är ok att ställa hur många cyklar som helst i en p-ruta kan man fundera över. Och i så fall, räcker det med en parkeringsbiljett för de cyklar som står parkerade i rutan? Frågan infinner sig också hur man gör om man vill betala via en app? En cykel har ju inte något registreringsnummer. Trafikmagasinet vände sig till Transportstyrelsen för att få svar på dessa frågor som svarade följande: "Trafikförordningen säger enbart att man inte får stå med något hjul utanför en uppställningsplats. Inget om antal fordon innanför rutan. Om man ska parkera på en plats där man inte kan betala och betalning krävs ska man inte stå där."

/JR



## Riksrevisionen: Regeringen uppfyller inte EU-mål inom järnvägen!

**Riksrevisionen har granskat hur regeringen och Trafikverket beaktat EU-perspektivet i planeringen av nationella väg- och järnvägsinvesteringar. Syftet med granskningen har varit att undersöka hur Trafikverket och regeringen koordinerar de nationella målen med EU:s mål för TEN-T-förordningen och om EU-målen beaktas på ett systematiskt sätt i planeringen av de nationella infrastruktursatsningarna.**

Riksrevisionen bedömer att varken regeringen eller Trafikverket har prioriterat EU-perspektivet i planeringen av den nationella transportinfrastrukturen. Riksrevisionen pekar på att Trafikverket efter att TEN-T-förordningen antogs 2013 borde ha påbörjat en samlad planering för hur EU-målen ska beaktas och genom åtgärdsvalsstudier inlett prövningen av de projekt som behöver genomföras om EU-målen ska uppfyllas. Riksrevisionen påpekar vidare att regeringen inte på ett tydligt sätt har gett Trafikverket direktiv att EU-målen ska uppfyllas till 2030 och inte heller har begärt en samlad analys av hur nuvarande standard inom det svenska stornätet förhåller sig till de specifika EU-målen och hur målen fram till 2030 ska nås. I rapporten anges att när det gäller järnvägar finns det två EU-mål som ännu inte är uppfyllda; att kunna köra godståg med minst 740 meters längd på hela stornätet och att linjehastigheten för godståg ska vara minst 100 km/tim på stornätet. Enligt Riksrevisionen har Trafikverket i sin tur inte heller tagit fram någon sådan samlad analys eller en konkret

plan för hur EU-målen ska beaktas och ett EU-perspektivet har fått en underordnad roll i verksamhetsplaneringen.

### Regeringen svarar på kritiken

Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att regeringen och Trafikverket ska beakta de mål och intentioner som riksdagen har slagit fast samt de mål som EU formulerat i TEN-T-förordningen. Regeringen delar även Riksrevisionens kritik att projekt som behöver genomföras för att uppnå EU:s mål i TEN-T-förordningen ska prövas på samma sätt som nationellt initierade investeringsprojekt. Regeringen lyfter fram att målen i TEN-T-förordningen till viss del är svårdefinierade och att det därför inte är enkelt att avgöra om Sverige kommer att uppfylla samtliga mål till 2030. När det gäller regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser konstaterar man att den gör en delvis annan bedömning, och att den anser att Trafikverket omhändertar såväl nationella som internationella perspektiv vid framtagandet av ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen konstaterar också att samtliga mål i TEN-T-förordningen inte är tydligt definierade och att regeringens åtgärder för att uppfylla Sveriges åtagande i enlighet med TEN-T-förordningen kommer att preciseras för perioden 2018–2029 samt i en kommande godsstrategi. Regeringen skriver att man kommer förtydliga hur Sverige ska förhålla sig till målen i nästa infrastrukturproposition.

# Gods med spår till Europa!



**Pat Cox är irländsk EU-politiker, men mer än så. Han har EU-Kommissionens uppdrag att samordna en tänkt europeisk järnvägskorridor från Norge och Finland till Italien i söder. Det han nu efterlyser är att regionen bestämmer sig vilken av de tänkta projekten som är bäst på båda sidor om Öresund. Frågan är om inte det finns ett givet svar om man ser till exportindustrins behov av säkra, snabba godstransporter med järnväg till Europa: Europaspåret!**

Europaspåret är en lösning för godstrafiken på järnväg, och här handlar det om en tilltänkt fast förbindelse (en sänktunnel) mellan Landskrona till Köpenhamn. Med ett nytt dubbelspår från "Hovedbanegården" kan järnvägskapaciteten öka markant och knytas ihop med Fehmarn Bältförbindelsen. Alternativet HH-förbindelsen innehåller INTE en järnvägsanslutning för godstrafik utan enbart för persontåg, och om

man ser det från dansk horisont så har Kystbanen, järnvägen mellan Helsingör och Köpenhamn, begränsad kapacitet. I Danmark finns i skrivande stund ingen entusiasm för att bygga ut järnvägen i detta miljökänsliga område.

## Beijbom vill se en godssatsning

En som förespråkar en adekvat järnvägssatsning med gods är Christer Beijbom (i en svunnen tid vd för SJ Gods, som numera heter Green Cargo):

– Vi ser tyvärr en överflyttning från järnvägen till lastbilstransporter i utrikestrafiken. Mellan Trelleborg och Sassnitz har järnvägstransporterna upphört helt. Europaspåret, en fast förbindelse i tunnel mellan Landskrona och Köpenhamn, måste finnas med som alternativ. Med Europaspåret skulle godstrafiken få en egen järnvägstunnel från Sverige till kontinenten. Direkttåg till Kontinentaleuropa tilltalar såväl bas- som verkstadsindustrin i Sverige. Den växande trafiken med intermodala tåg, där containers och trailers transporteras med tåg längre sträckor, är därför en miljömässigt attraktiv transportteknik.

Ord och inga visor!

## "Core network"

Europaspåret och Fehmarn Bältförbindelsen fungerar som en helhetslösning för såväl Europa, Norden som Öresundsregionen. Det blir nästa steg till en snabb, ekonomisk och betydligt grönare transportled, som ökar möjligheterna för Sverige att konkurrera på den europeiska marknaden. 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. Det ska sägas att Europaspåret inte bortser från Öresundsmetron, som är viktig för att öka samverkan mellan Köpenhamn och Malmö, då den halverar restiden mellan städernas centrala delar och ökar kapaciteten. Denna förbindelse är en viktig del i regionens utveckling oavsett tillkomsten av ett godsspår till Europa. Öresund är ju som bekant en trång transportpassage i de av EU utpekade viktiga korridorerna genom Europa. När den fasta förbindelsen 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. Om vi återgår till Pat Cox säger denne att en fast förbindelse via en tunnel leder till en ökad rörlighet över nationsgränserna. Människor kommer helt enkelt närmare varandra – mellan Hamburg, Köpenhamn och Skåne. /JR

**Det finns kemikalier på din arbetsplats**

Alla arbetsplatser som hanterar kemikalier ska göra detta så säkert som möjligt. Kontakta oss så hjälper vi dig att göra det enklare att följa lagstiftningen, skydda dina anställda och minska belastningen på miljön.

[www.econline.se](http://www.econline.se) / 031- 757 8150

**ECC ONLINE**

# Näringslivsmedalj till Dan Tervaniemi, grundare av Rasta Group



Dan Tervaniemi och Prins Daniel.

**Kungliga Patriotiska Sällskapet grundades 1766.\* De medaljer som Sällskapet delar ut som belöningar för bland annat betydande gärning och för uppskattad arbetsinsats har en lång tradition. 2018 års mottagare av Näringslivsmedaljen för framstående entreprenörskap 2018 gick bland annat till grundaren av Rasta Group AB, Dan Tervaniemi. Medaljen överlämnades av Prins Daniel vid Sällskapets årshögtid på Riddarhuset i Stockholm.**

Dan Tervaniemi har ägnat hela sitt yrkesliv åt restaurangbranschen. 1974 köpte han den restaurang som han då arbetade på, vilket blev grunden till företaget Rasta, som i dag har 24 anläggningar längs våra vägar över hela landet med 8 miljoner gäster som erbjuds "en komplett stopp- och mötesplats".

– Syftet med Näringslivsmedaljen är att hedra företagsledare som med ägarinflytande utvecklat framgångsrika företag och därigenom arbetat för ett välmående Sverige samt även att inspirera nya entreprenörer, sammanfattade Kungliga Patriotiska Sällskapets ordförande Erik Norberg.\*\*

## Inte bara vägre restauranger

Rasta Group står i dag på tre verksamhetsben: förutom serviceanläggningarna runt om i landet även arenarestauranger (såsom Ullevi Konferens) även kulturrestauranger (såsom Dramatenrestaurangerna). Med 4 000 medarbetare omsätter man över 1 miljard kronor. Vid prisutdelningen lyfte pristagaren fram att

Rastagruppen är ett bevis på att man kan lyckas både i landsbygd som stad.

– Vi finns ju etablerade inom ett 20-tal olika kommuner och denna utmärkelse blir en fjäder i hatten på alla våra ställen, från Rasta i lilla Brålanda till restaurangerna på Kungliga Dramatiska Teatern, sa Dan Tervaniemi, som lyfte fram sina medarbetare (innefattande sin hustru och deras fyra barn som alla arbetar i detta familjeföretag).

Syftet med Näringslivsmedaljen är att hedra företagsledare som med ägarinflytande utvecklat framgångsrika företag och därigenom arbetat för ett välmående Sverige samt även att inspirera nya entreprenörer. Vilket råd ger då Dan Tervaniemi dagens unga entreprenörer? Jo, att man behöver hitta sin affärsidé som man måste tro stenhårt på:

– Det är mycket energi kombinerat med hårt jobb som gäller. Detta är en förutsättning för att det ska lyckas. Relationer är viktiga, man behöver en bra bankförbindelse, en bra revisor och gärna en jurist som man kan rådfråga. Ett högst personligt råd från egna erfarenheter: om du planerar att gå ut och dela på ägandet, släpp aldrig majoriteten från ditt företag.

/JR

\*En patriot är en människa som arbetar för det allmännas bästa och inte bara för egen vinning.

\*\* Listan kan göras lång på kända ansikten som fått Näringslivsmedaljen; några av dessa är Gert Wingårdh, bröderna Spendrups, Christina Stenbeck och Stefan Persson.

## ROLLS-ROYCE:

# ”The best Car in the World”?

En interiör präglad av fint läder och vacker träpanel, Wilton-mattor, utfällbara picknickbord i valnöt på framstolarnas ryggstöd, en V8 i motorrummet, sidoöppnad motorhuv samt en välputsad kylarprydnad som har formen av en kvinna som lutar sig framåt med bakåtsträckta armar. Det är inte svårt att räkna ut att det handlar om världens mest exklusiva bilmärke: Rolls-Royce, som anses vara ”The best Car in the World”.

Rolls-Royce härstammar från adelsmannen Sir Charles S. Rolls (1877-1910) samt ingenjören och mekanikern Henry Royce (1863-1933). Det finns få (om någon) som inte får något drömskt i blicken när de ser en Rolls-Royce majestätiskt glida förbi på vägen. Modellerna har varit många under årens lopp, så även alla de lovord som är förknippade med detta bilmärke - med klass (Phantom, Silver Cloud, Silver Shadow, Ghost mfl). Det går här inte att undgå att skriva om den statussymbol ”RR” har som tidlös elegant med en formgivning och komfort utöver det vanliga som är få förunnade att äga. Priset på en Rolls-Royce har alltid varit högt, men som Henry Royce en gång sa: ”Kvaliteten kommer bestå, när priset är glömt”.

### ”Spirit of Ecstasy”

Alla har vi måhända vår favorit. Kännetecknande för Rolls Royce är att inget



Rolls-Royce kylarprydnad går under namnet ”Spirit of Ecstasy”.

lämnas åt slumpen. Inom många områden har ”RR” varit nyskapande. Ta till exempel Silver Ghost (40/50 hp) som lanserades 1907. Denna bilmodell klarade ”mynttestet, som innebar att ett mynt ställdes på kant. Därefter startades den sexcylindrige radmotorn och man såg om myntet stod kvar. Det gjorde det! Och så har vi det här med ”Spirit of Ecstasy” som från och med 1912 prytt kylaren på Rolls-Royce alla modeller. Här måste en liten fördjupning göras. Om man till exempel beskådar en Silver Cloud 1963 -1965 framifrån med sina dubbla strålkastare vid sidan om den mäktiga grillen, kröns och förgylls en Rolls av dess maskot framme på kylaren som drar blickarna till sig. Denna kylarprydnad som ser ut som en ängel, säkrad

med fjäder och vajer, har alltid varit ett lovligt byte för de som inte har goda avsikter. Det ska dock sägas att dagens teknik möjliggör att hon så gott som är omöjlig att stjäla; en förare kan nämligen med ett enkelt knapptryck låta denna kvinna sjunka ner i säkerhet i motorrummet. Hos de första modellerna från början av förra seklet hade denna kvinna framme vid kylaren ett finger tryckt mot läpparna och benämndes ”Whisper”. Anledningen här till var att hon symboliserade hemlig kärlek som inte skulle yppas för någon. Inspirationen till kylarprydnaden kom från den grekiska mytologins Nike, och det sägs att modell var en miss Elenor Thornton, tillika privatsekreterare - och den hemliga kärleken. Från början var hon i brons och nickel, men kan i dag fås i såväl glas - som i guld!

### ”Show-Rooms”

I tidens anda har Rolls-Royce ”Show-Rooms” i många länder. Så även i Sverige (på Birger Jarlsgatan i Stockholm) sedan 2016. Här kan man i skrivande stund på plats beskåda modellerna Wraith samt Ghost. När det gäller ”RR” har vi säkert vår egen favorit. En kanske är Phantom III Sedan de Ville; en bilmodell med enorm takhöjd som fanns med i James-Bond-filmen Goldfinger från 1964. Bilen på duken är verkligen en skönhet. Det handlar om en ljusgul och svart de Ville från 1937. Föraren är den ondskefulla betjänten till skurken Goldfinger, som använder sin svarta livsfarliga hatt för att döda sina motståndare.

/JR



Phantom III Sedan de Ville



Två skönheter, varav en är Phantom III

# 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 var den 14:e maj 2018.**

Från KLM:s sida säger man att detta är ett led i företagets fortsatta investeringar i Norden.

Paul Terstege, 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 direktan-

slutning 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 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 bräsch 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



## INNOFREIGHT EXPANDERAR!

## VI SÖKER EN HUNGRIG **TRAINEE / TEKNISK ASSISTENT**

STATIONERINGSORT: **PITEÅ**

Läs mer om tjänsten: [www.karriarinorr.se](http://www.karriarinorr.se)

Välkommen med din ansökan senast 15 juli. Kontakta Bertil Leijding, 070-66 25 40. [bertil.leijding@innofreight.com](mailto:bertil.leijding@innofreight.com)

[www.innofreight.com](http://www.innofreight.com)

Innofreight Scandinavia AB är ett nystartat dotterbolag till moderbolaget i Österrike. Företaget utvecklar morgondagens tåglogistik. Vi har logistiklösningar för gods på järnväg, med järnvägsvagnar och containers och lossningstruckar. Senaste nytt är våra nya timmervagnar som rullar i Hector Rails system i norra Sverige.



# Sveriges bästa vägkrog



**Det finns många som aspirerar på att vara landets bästa vägkrog. Som alltid när det gäller smakupplevelser går åsikterna isär. Så också när det gäller service och bemötande. En vägkrog som egentligen är mer än en vägkrog är Tindered Lantkök, som flera gånger fått utmärkelsen "Årets Vägkrog" (av tidningen Vi Bilägares läsare). Trafikmagasinets läsare får gärna höra av sig om de kan tipsa om en bättre vägkrog än detta "lantkök" som man hittar om man bilar söderut från Norrköping ner mot Västervik.**

Ett sätt att ta sig ner till Tindered söder om Edsbruk nära E22:an, är att ta Riksväg 35, som är en gammal handelsled som förbinder Linköping i nordväst med de smäländska småhamnarna i sydost. Det är en betydligt vackrare väg än E4:an, och vägen har i dag faktiskt samma sträckning som på 1880-talet (före 1962 hette vägen länsväg 131). Ett perfekt depåstopp är här Tindered Lantkök, fjärran från grillkorv med pommes frites, hamburgare eller en inplastad baguette på en bensinstation invid motorvägen. Nej, här handlar det om riktigt goda rätter i en lantlig ekologisk miljö (invid sjön Ommen) med personlig smakfull inredning, med en vackert möblerad matsal i Carl Larsson-stil.

## Håller fast i traditioner

Det är svårt att inte nämna Annette Hjalmarsson och hennes köksteam som verkligen gör sitt yttersta för en trevlig vistelse (årligen tar Tindered emot cirka 200 000 gäster). Ofta serveras smäländsk lokalproducerad husmanskost och att man inte befinner sig så långt från Öland förstår man då det ofta serveras raggmunk med stekt fläsk och rårörda lingon. Tindered's frigående höns tillgodoser lantköket med ägg till bland annat raggmunks-smeten. För den som undrar kan berättas att Tindered öppnade 1990. Annette och Harald Hjalmarsson är den fjärde generationen på lantgården som fick sitt namn

redan 1383 av abbedissan Beata. Det närliggande vattnet "tindrade" så vackert - därav namnet.

## Värt ett stopp av flera anledningar

Vare sig man är hungrig eller törstig finns flera andra saker att göra. I anslutningen till byggnaden finns en vedeldad bastu och en badtunna, samt en relaxavdelning som vackert vetter ut mot sjön och bryggan där uthyrningsbåtarna ligger förtöjda. I presentbutiken kan man köpa sådant som hemmagjord senap samt honung. Är man sugen på att köpa färska kryddor och odlade grönsaker görs det i det stora växthuset, även kallad Örtagården. Man brukar säga att den traditionella lanthandeln försvann från och med 1960-talet för att ersättas av snabbköp. Detta stämmer inte riktigt. På Tindered finner man även en lanthandel.

- I våra planer ingår en större brygga och en scen för trubadurkvällar. Målet är även att kunna erbjuda övernattnings i stuga med frukostservice, säger en energisk Annette Hjalmarsson, ägare av Tindered Lantkök,

Har man en elbil finns laddmöjlighet och Tesla har valt att placera ett antal snabbbladdare på plats.

/SF



Annette Hjalmarsson med sina döttrar i växthuset.

# Djärv arkitektur i gaturummet

Ian Miller är en brittisk fantasytecknare med förkärlek för gotisk stil och en surrealistisk ödesmättad Tolkien-värld. Ur en arkitektonisk synvinkel undrar man om inte skaparna bakom "Etaget" på västra Kungsholmen, som blev nominerade till Årets Stockholmsbyggnad, inspirerats av Ian Miller. Arkitekterna Kjellander/Sjöberg har genom "Etaget" velat ta stadsarkitekturen ett steg vidare. Helheten bygger här på att hus klättrar på varandra som Miller gång på gång visualiserar i sin drömvärld, och att detta sker högt upp bland molnen, stilmässigt förskjutna i djupled. Upphovsmännen pratar här om ett "Mini-Manhattan i Stockholm" och "en stad i staden".

- Vi ville erbjuda en byggnadsvolym som ger en tydlig siluett med djup, som är verksam på håll och i intilliggande gaturum.



**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](http://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

# • EN BESIKTNING SOM FÅR GODKÄNT AV JORDKLOTET

A central graphic of a green globe with cars and wind turbines. The globe is covered in green grass and is surrounded by several black cars and two white wind turbines. The text "• EN BESIKTNING SOM FÅR GODKÄNT AV JORDKLOTET" is written in a circular path around the globe.

Vi på Opus Bilprovning besiktar närmare två miljoner fordon varje år. Samtidigt arbetar vi hårt med att lämna ett så litet avtryck som möjligt på vår planet och är därför det första företaget i Norden som klimatkompenserar för hela verksamheten. Inklusive din bilresa till och från oss.

Vill du också ta ansvar för framtiden? På [opusbilprovning.se/miljoe](https://opusbilprovning.se/miljoe) kan du läsa om hur du kan klimatkompensera för all din bilkörning.

B

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

Nynäshamn • Oskarshamn • Västervik • Visby

Ta båten  
fr. 95:-/enkel  
i sommar!

# Hitta ditt Gotland

**Gotland – en ö full av kontraster** där ingen del är den andra lik. Från det vilda och vindpinade i norr, via ett vimlande Visby, till blommande ängar och öppna landskap i syd. Boka din Gotlandsresa på [www.destinationgotland.se](http://www.destinationgotland.se) - förutom båtbiljetter hittar du ett brett utbud av boende, paketresor och aktiviteter. Välkommen ombord!

[www.destinationgotland.se](http://www.destinationgotland.se)

DESTINATION  GOTLAND