

Trafik Magasinet

Januari, 2019
Pris 80:- | Årgång 36

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg



Tillgänglighet i fokus

Lastbilar på vatten

Smarta busshållplatser

Den första eldrivna skåpbilen

Mot ett fossilfritt samhälle



CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER
DET ÄR NATUR I LUFTEN

HÅLLBARHET FRÅN NATUREN

- Tystare gång, NOx minskade med mer än en tredjedel och praktiskt taget inga partiklar.
- Tillgänglig för biometan med CO₂-minskning upp till -95%.
- Inga restriktioner i stadsområden med trafikbegränsningar.

SMART DESIGN

- Patenterade integrerade gastanker på taket för marknadens lägsta höjd på 3 210 mm.
- Konstruerad för maximal stabilitet.

OPTIMERAD TCO

- Minskade bränslekostnader med ny Cursor 9 NP-motor på 360 hk.
- Enkelt underhåll och dokumenterad hållbarhet ärvt från Crossway-sortimentet.

KOMFORT OCH TILLGÄNGLIGHET

- Enkel i- och urstigning för snabbt passagerarflöde.
- Väl anpassad för personer med nedsatt rörlighet.
- Välisolerad och fin inredning gör resan bekväm.



INTERCITY 2018



Your partner for sustainable transport

Wetlandia, huvudåterförsäljare för IVECO BUS i Sverige



WETLANDIA

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



Peder Jältborn
0709-410 000
peder@wetlandia.se



Adam Djupfeldt
0738-392 071
adam@wetlandia.se

LEDARE

Vackra ord som bara stannar vid vackra ord?

Ibland blir det inte som man tänkt sig. Så var fallet då Scania Bussar samt Volvo Bussar ställde ut på en bussmessa i Dubai. En av dessa hade devisen "The Future is just around the Corner" ("Framtiden finns runt hörnet"), vilket ju låter bra i ett framtidsperspektiv. Det man missat var att konkurrenten hade sin monter runt hörnet!

Något som också låter bra men som man undrar hur det står till med är efterlevnaden av en handikappanpassad kollektivtrafik. Redan 1979 kom en lag om detta och sedan dess har många vackra ord sagts om att vårt samhälle är tillgängligt för alla. Ibland verkar detta dock ibland stanna vid tomma ord, och inte fungera i praktiken för personer med funktionsnedsättning som vill resa kollektivt. En busschaufför kan tycka (i den stressade tillvaro vi lever i), att det är viktigare att hålla tidtabellen än att ge service och assistans till passagerarna. Då är han eller hon dock snett ute; till exempel om chauffören säger att han eller hon har ont i ryggen och inte kan hjälpa till med rampen åt en person som sitter i rullstol. I så fall skulle chauffören inte gå på sitt pass denna dag! Ett känt problem för den med funktionsnedsättning kan vara att en busschaufför inte stannar så nära trottoarkanten som möjligt. Då hjälper det varken att bussen har lågt insteg eller att bussen har nigningsfunktion, då blir det problem för den som ska på eller av en buss för den som har rullator eller sitter i en rullstol. Det är dock inte busschaufförens fel att det finns många busshållplatser utmed landsvägar och mindre vägar som inte är så kallade "tillgänglighetsanpassade", som det så vackert heter.



JOHAN RIETZ,
Chefredaktör

UR INNEHÅLLET



KAN ERSÄTTA LASTBILSTRAFIK 6



RULLSTOL I TRAFIKEN 8-9



DYRT ATT VÄNTA 16



PERSONTRAFIK 20-21

Ingenting är längre heligt

Miljoner personbilar, bussar och lastbilar i Sverige är utrustade med stöldlarm. Ägarna förser sina cyklar, mopeder och motorcyklar med mer eller mindre grova lås och kättingar i syfte att försöka undvika stöld av dessa ting. Det finns gallergrindar innanför ytterdörrarna i tusentals lägenheter och villor i riket.

På många bensinmackar i Sverige avkrävs kunderna legitimation innan de tankar sina fordon, om det sker under kvällstid. Tusentals liter bensin stjäls varje dag från olika mackar. Varje timme på dygnet stjäls bilar i Sverige. I parker och på torg runtom i Sverige är bänkar och bord fast förankrade med kättingar eller andra låsanordningar. Stöldgods finns på tusentals byggarbetsplatser. Koppar och andra metaller längs järnvägsnätet är begärliga för tjuvar. Inte ens kyrkor är heliga för dagens brottslingar. Bilar brinner igen och oskyldiga människor drabbas. Justitieministern vilseleder allmänheten. Han skriver på Twitter att gärningsmännen bakom bilbränderna kan få sex års fängelse, men dessa män är unga och döms endast i undantagsfall till fängelse. 80 procent av alla domar hamnar på den nedre halvan av straffskalan. Förutom detta har vi ett generellt rabattsystem där 1/3 del av fängelsestraffet alltid dras av. Gärningsmännen vid dessa bränder är troligen unga lagöverträdare som endast i undantagsfall döms till fängelse. Höjda påföljder fungerar bara om gärningsmännen grips och domarna hamnar på de nya nivåerna. Ungdomar som begår grova brott ska inte per automatik komma i Socialtjänstens vård utan Kriminalvårdens. De som kastar sten mot blåljuspersonal ska inte få frågan vad de sysslar med (Stefan Löfven) utan här gäller det att sätta ner foten, och vi behöver poliser som är närvarande och som har verktyg för att stävja dessa brott.

Björn Ranelid, författare



Nytt, högt och flexibelt.

Hyr Kubiklager.

Intresserad? Ring Johan på 010-448 27 20 eller läs mer på kubiklager.se

Däck och fälg till alla slags fordon



Från det minsta till det största däck.

Däck BOLAGET

I VÄXJÖ AB • LJUNGADALSGATAN 9 • 0470 245 30

www.dackbolaget.com

Lastbilar på vatten?

Avatar Logistics AB, som ägs av Erik Thun och holländska pråmrederiet VT Group, har länge letat samarbetspartners för att utveckla kust- och inlandssjöfarten. Nu har man inlett ett samarbete med Sand & Grus AB Jehander om sjötransporter på Mälaren.

Den första november tog Avatar Logistics över driften av företags 75 meter och 8,5 meter breda långa bulkfartyg M/S Jehander och på sikt ska fartyget ersättas av ett nybyggt pråmfartyg.

– Det nya fartyget kommer till skillnad från Jehander 1 att vara isklassat. I dag ligger fartyget på land under vintern, men målet är att kunna använda fartyget året runt. När det gäller framdriften så tittar vi på el eller biogas, och tanken är också att den nya pråmen ska kunna transportera annat gods än sten och grus, säger Johan Lantz, vd på Avatar Logistics AB.

Bland de varugrupper som transporteras i Stockholms län utgör jord, sten, grus och sand 51 procent. En enda pråm kan ersätta 60–70 långtradare om lasten är 1 000 ton grus eller sten. När det gäller M/S Jehander 1 kan berättas att man årligen transporterar 300 000 ton ballast (berg- och grusmaterial till byggindustrin) från

Jehanders grustäkter i Mälaren in till betongfabrikerna i centrala Stockholm. Noterbart här är att transportarbetet på vattenväg ersätter cirka 10 000 lastbilar per år som annars skulle belasta vägarna i Stockholmsområdet!

Hinder på vägen?

Ett känt problem är att vi i Sverige inte använder våra inre vattenvägar oftare. När Avatar Logistics undersökte om man kunde ha ett samarbete med Preem om att köra en bränslepråm mellan Göteborg och Karlstad, visade det sig att man måste gå upp till Lysekil för att och hämta diesel. Kuststräckan mellan Göteborg och Lysekil är nämligen inte IVV-klassad. Ett betydligt större problem är att Sveriges nya lagstiftning för inre vattenvägar inte fungerar som det är tänkt trots att Näringsdepartementet har tagit fram en maritim strategi där de inre vattenvägarna framhävs, framför allt i ett miljöperspektiv. Faktum är ju att bara 3 (!) procent av våra inhemska godstransporter går på vatten. Detta får ses som märkligt då fartygstransporter ökar hållbarheten och effektiviteten i jämförelsen med lastbilstransporter. Att minska på farledsavgifterna och lätta på lotstvånget kan vara två sätt att åstadkomma fler IVV-fartyg på våra inre vattenvägar. Sverige är nämligen ett av få länder som kräver fartyg på farledsavgift in till hamnar. Kostnaden för ett IVV-fartyg som anlöper en svensk hamn ligger på minst på 15 000 kronor per anlop och därtill har vi hamnens kostnader. Sedan har vi det här med krav på lots ombord för IVV-fartyg längre än 70 meter, vilket fartygen nästan alltid är. Lots kostar till exempel på sträckan Södertälje - Köping i Mälaren cirka 30 000 kronor.

/JR



Johan Lantz, vd på Avatar Logistics AB.



Trafikmagasinet – för säkerhets skull

Glöm inte att prenumerera på Trafikmagasinet! 4 nummer kostar endast 300 kronor. Mail: pren@trafikmagasinet.nu eller 0709-74 94 00.

Trafikmagasinet har sedan starten 1986 haft en slogan som heter – ”för säkerhets skull”. Vissa företag får dock för sig att ändra sina slogans. Ett exempel på detta var bilmärket Cadillac som i en svunnen tid hade ”You can kill a horse but not a Cadillac” (i dag har man ”Standard of the World”). Några som vi på Trafikmagasinet tycker bör ändra sin slogan är Monopol. Mer lämpligt än ”Own it All”, borde väl vara ”A great way to ruin friendship?”



MOAXTEK

Mobil Hjulinställning på Tunga Fordon

Vi hjälper er med hjulinställning på era fordon på åkeriet. Vänta inte, låt oss sänka era däck & bränslekostnader redan idag.

VÅR SERVICEBIL KOMMER TILL ER

www.moaxtek.se

Ring 0709678282 för mer information eller kontakta någon av våra samarbetspartner nedan:

Kommer strax?

I debatten om Sveriges nya stambanor menar vissa att det är onödigt att bygga för 320 km/h. ”Så bråttom har vi inte”.

Kanske inte. Men Sverige är redan sent ute med att bygga. Runtom i Europa har man länge byggt – och bygger – höghastighetsbanor. Väljer vi en lägre hastighet ökar vi i praktiken avståndet till dem vi gärna vill samarbeta och handla med. Enkelt uttryckt: Vi kommer att vara tvåa på bollen, alltid.

Europakorridoren vill ha en samlad utbyggnad av höghastighetsbanor – nu. Det kommer att ge Sverige ett nytt och modernt trafiksystem som gynnar både storstad och landsbygd, enskilda människor såväl som företag och samhälle.

Läs mer på europakorridoren.se



Tillgänglighet inom kollektivtrafiken i teori och praktik



Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (SFS 1979:558) säger att den som utövar kollektivtrafik ska se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. Dessutom ska de färdmedel som används så långt som möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder. Så långt är allt gott och väl, men stämmer verkligen detta i praktiken?

Riksdagen beslutade om ett nytt mål och inriktning för funktionshinderpolitik i november 2018 med en tydligare beskrivning av mångfald än i regeringens proposition. På flera områden har nämligen situationen försämrats de senaste åren. Flera instanser konstaterar att tillgänglighetsarbetet är ett långsamt arbete som visserligen går åt rätt håll men inte är samordnat. Trafikanalys menar till exempel att lagstiftningens användbarhet för funktionsnedsatta i kol-

lektivtrafiken inte är sammanhållen, där vissa lagar härrör från organ på EU-nivå och vissa från rikstäckande organ. Trafikuskottet ser ett problem att det inte finns någon myndighet som har ett övergripande ansvar på nationell nivå, vilket gör att det inte är tydligt vem som ansvarar för samordningen av att transportsystemet blir tillgängligt för alla. Likaså saknas nationella riktlinjer för att åstadkomma ett tillgängligt transportsystem, vilket

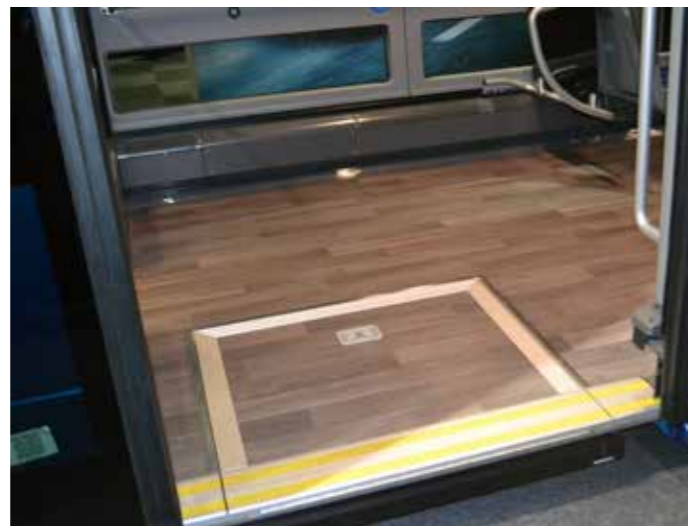
medfört att olika aktörer agerar olika i olika kommuner eller regioner i landet. Skillnaderna kan vara mycket stor mellan olika län när det gäller tillgänglighetsanpassade bussar som kör kollektivtrafik. Sveriges Kommuner och Landsting, SKL har här påvisat att sämst i landet är Södermanlands län och Västerbottens län, och bäst i landet är Stockholms län med 100 procent tillgänglighetsanpassade bussar, följt av Gävleborg och Västra Götaland.

Problem för rullstolsburna

Begreppet funktionsnedsättning fokuserar på individen och hans eller hennes nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga, och begreppet funktionshinder fokuserar på hinder i omgivningen som påverkar och begränsar människor med funktionsnedsättning.

De största problemen en rullstolsanvändare möts av i dag är att förarna inte observerar rullstolsanvändaren, ibland för att det helt enkelt är för många stående på en hållplats, och rullstolsanvändaren blir då frånåkt. Förarens ovilja eller okunskap om sina åtaganden är tyvärr ibland stor. Detta gäller bland annat ramphantering/rampservice, som föraren är skyldig att ge till rullstolsanvändare som vill åka med. Andra problem kan vara att elrullstolsanvändare nekas komma ombord för att elrullstolen har joystick eller att förarna helt enkelt nekar elrullstolar att rulla ombord för att föraren tror att den helt enkelt är för tung.

/JR



Pojke bröt armen i färdtjänstbuss

Det är väl känt att slarv och bristande rutiner kan leda till olyckor. Förra året bröt en 10-årig pojke ena armen i en färdtjänstbuss i Malmö när hans rullstol välte under färd.

Anledningen till detta var att chauffören inte säkrat rullstolen på ett korrekt sätt. Chauffören på Taxi Kurir som kör åt Malmö stad menade att olyckan måste ha hänt då han plötsligt fick väja för en buss i en rondell, och att han spänt fast rullstolen på ett riktigt sätt, men "att barnrullstolen var tippvänlig". Händelsen polisanmälades då chauffören inte berättade om olyckan när han lämnade 11-åringen vid sitt hem. Pojken själv kunde inte berätta vad som hänt på grund av sitt funktionshinder. Olle Asp, produktspecialist på företaget Autoadapt AB, som är Sveriges ledande tillverkare av fordonsanpassningslösningar för personer med begränsad rörlighet, fastslår att det är omöjligt att en rullstol ska kunna välta om den är korrekt fastspänd.

– En rullstol ska alltid spännas fast med fyra spännband, något som är branschstandard, säger Olle Asp.

I handboken "Säker och bekväm resa för rullstolsbunden" av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) står det klart och



Farlig fastspänning av rullstol.

tydligt att "två remmar sätts framåt från rullstolens framdel. Två remmar späns fast bakåt." Olle Asp som har 19 års erfarenhet menar (när Trafikmagasinet träffar honom på mässan Persontrafik) att det här fallet nog är det värsta han hört talas om under alla år som han arbetat i branschen.

/JR

SPLICELESS IS BETTER



RINGREAD är det enda regummerings-systemet som använder skarvlösa banor som appliceras på stommen utan skarvning, spänning eller deformation. Det betyder lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp. Den perfekta geometrin och användningen av senaste generationens gummiblandningar garanterar högre körsträcka och bättre grepp under alla förhållanden.

It's time to be strong.
It's time to use Ringread.



Sjöviksvägen 4, 83335 Strömsund | Tel: +46 670 - 135 20 | info@dacknor.se
Grännavägen 22 B, 56134 Huskvarna | Tel: +46 36 - 330 06 20 | dacknor.se

Årets Räddningstjänst

På branschmässan SKYDD i slutet av oktober delades för allra första gången utmärkelsen Guldbrandposten ut till Årets Räddningstjänst. Priset gick till Storstockholms Brandförsvär och togs emot av förbundsdirektör Svante Borg ur H.K.H. Kronprinsessan Victorias hand. Finalister till Årets Räddningstjänst 2018 var även Räddningstjänsten i Höganäs och Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund. Tanken bakom priset är att stimulera räddningstjänstorganisationernas vilja till förbättring och utveckling. En strävan för ett tryggare samhälle där alla har rätt till att få hjälpen när den som mest behövs. Det guldkantade priset var en tung förgylld brandpost i guldfärg.

– Det här betyder jättemycket. Det handlar inte bara om de stora omvälvande sakerna utan det varje kille och tjej gör dagligen hos oss, säger Svante Borg, förbundsdirektör på Storstockholms Brandförsvär /JR



Priset var en förgylld brandpost.



Kronprinsessan var prisutdelare.



Konferera ombord!

Starta konferensen redan från din hemort!

Med tillgång till modern IT-teknik och hög komfort kan resan dit och hem nyttjas maximalt och upplevelsen förlängas. Att använda en konferensbuss från Bergkvarabuss ger mersmak. Gränslöst välkommen ombord!

0480 - 42 55 00

www.bergkvarabuss.se • info@bergkvarabuss.se

GRÄNSLÖST • BILLIGT • BEKVÄMT
BERGKVARABUSS

Mot ett fossilfritt samhälle



På mässan Logistik & Transport i Göteborg 2017 var den stora nyheten Einrides förarlösa lastbil som visades upp. 2018 var den stora nyheten det nätverk av tankstationer med flytande biogas och flytande naturgas för tunga fordon som ser dagens ljus.

Gastankningsstationer för tunga fordon kommer att poppa upp som svampar ur jorden en svamprik höst. Bakom denna satsning återfinns det finska energigasföretaget Gasum, och man har siktat inställt att bygga "ett nordiskt gasekosystem". Genom att ersätta diesel med flytande biogas (LBG) eller flytande naturgas (LNG) går det att kraftigt minska utsläppen av koldioxid (CO₂), kväveoxid (NO_x), partiklar och buller.

– Om tunga fordon använder LBG som bränsle, kan minskningen av utsläpp uppgå till så mycket som 85 procent, jämfört med fossila bränslen, säger Erik Fromell, Business Development Manager på Gasum AB.

Strategiskt placerade stationer

Tankstationerna placeras på strategiska platser längs med de stora trafikstråken, och Erik Fromell lyfter fram att man har ett Nordenperspektiv, där man vill göra det enkelt för åkerier att tanka oavsett land. Under 2017 och 2018 fokuserade Gasum (som har finska staten som ägare) på Finland, men under 2019 sker expansionen i Sverige och Norge. Initialt kommer man att bygga 50 tankstationer i Norden varav cirka 25 hamnar i Sverige. Den första stationen i Sverige kommer att öppna under det första halvåret 2019 därefter fortsätter man raskt med fler och ambitionen är att alla 25 skall stå färdiga i slutet av 2020. I

Sverige har Gasum beviljats investeringsstöd av Klimatklivet för de första 24 gastankstationerna.

– Att Naturvårdsverket, inom ramen av Klimatklivet, ger oss fortsatt förtroende genom investeringsstöd för åtta nya tankstationer för flytande gas, visar att vi är på rätt väg, skriver Markus Olsson, vd på Gasum AB i ett pressmeddelande.

Mycket på gång

Parallellt med en utbyggnad av tankstationer ser man på Gasum ett behov av att bygga ut produktionskapaciteten för biogas. I skrivande stund kan berättas att Gasum och Stora Enso har satsat på en biogasanläggning vid Stora Ensos Pappersbruk i Nymölla i Skåne. Anläggningen kommer att omvandla fabriken spillvatten till förnybar energi, och biogasanläggningen kommer att inkludera allt från biogasproduktion, uppgradering till förvätskning. Intressant är att man på Gasum arbetar brett med många samarbetspartners. Dessa kan till exempel finnas inom dagligvaruhandeln. Det fina i kråksången är att varutransporter ju kan ske till en biogasanläggning med butikernas eget bioavfall. På detta sätt förverkligar man en cirkulär ekonomi genom att producera förnybar energi av bioavfall från butikerna. I ett större perspektiv är det ju väl känt att distributionstrafik och tung trafik orsakar en stor del av utsläppen inom landsvägstrafiken inom EU! För första gången har dock EU-kommissionen presenterat ett förordningsförslag som syftar till att reglera utsläppen av koldioxid från den tunga transportsektorn. Förslaget sätter ett gemensamt utsläppsmåls för alla tunga fordon i hela EU och för att nå målet ska utsläppen av koldioxid minska med 15 procent till 2025 och med 30 procent till 2030.

/JR

Smarta busshållplatser

I oktober förevisades den första smarta busshållplatsen vid Fotografiska i Stockholm. Väderskyddet är utrustat med flera spännande tekniska lösningar som är användbara i vardagen, men även för säkerheten.

Säkerheten viktigt! En undersökning visar att 30 procent av alla svenskar undviker att åka kollektivt på grund av osäkerhet och rädsla. Något som SL arbetar på att förändra.

Ny lagstiftning måste till

De smarta väderskydden är digitalt förberedda för kameraövervakning. Men i Sverige säger lagen att man inte får filma hur som helst. Kristoffer Tamsons (M), trafiklandstingsråd och tillika SL:s ordförande säger att man själva driver frågan om en utveckling att väderskydden ska digitaliseras med allt från realtidsinformation, digital reklam och ett ökat säkerhetstänk.

Visionen är att busskurerna ska vara försedda med larm, kameraövervakning och möjlighet att kommunicera med en larmcentral om något skulle hända.

Inspirerande och utvecklande

Team Tejbrant levererar själva busskurerna och Finska Teleste står för digitaliseringen och konceptet Connected Zone

– Det är mycket viktigt för oss att delta i detta projekt och integrera våra produkter med dagens och framtidens teknik. Vi måste vara på tårna och utmana oss själva, det är inspirerande och utvecklande för oss som bolag, säger Per Saveborn, arbetande styrelseordförande på Team Tejbrant.

/DJ

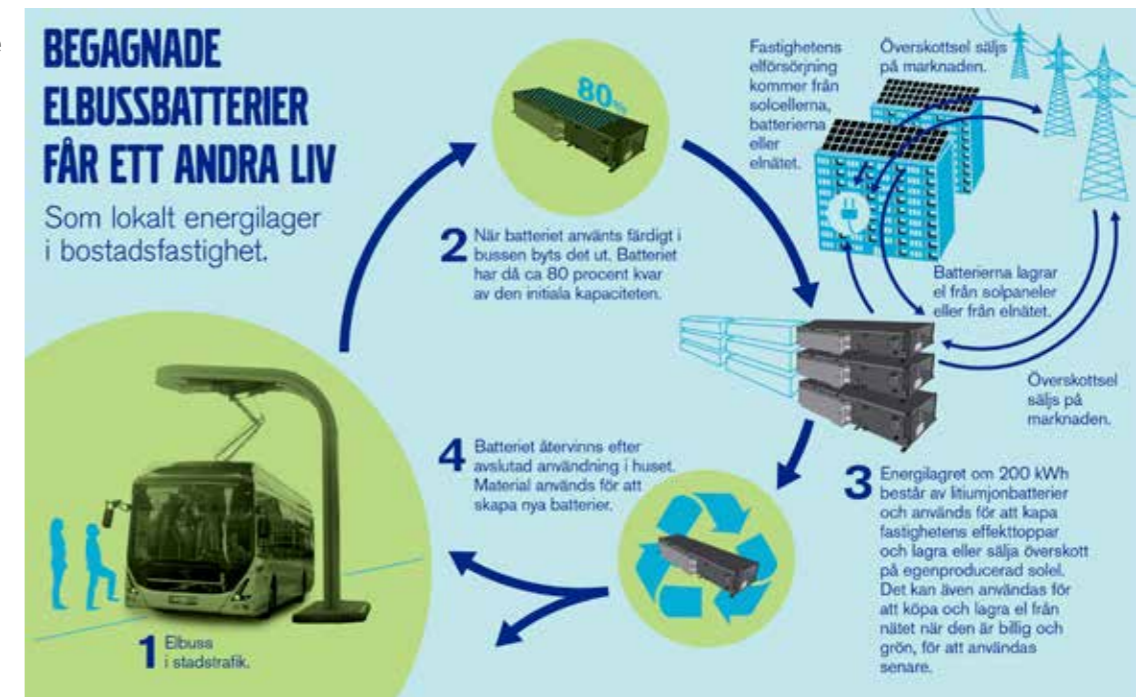
FAKTA: En hemlös person kom med idén om laddningsmöjligheter i busskurer, något som exempelvis även turister har stor glädje av. Detta är nu verklighet på många platser i Amsterdam.



Per Saveborn.

Elbussbatterier används för lagring av solenergi

FAKTA. Batterilagret består av 14 begagnade elbussbatterier litiumjon. Batterierna har installerats i ett batteri- rum och kopplats samman till ett energilager på 200 kWh. Energilagret möjliggör att större andel egenproducerad el kan användas inom bostadsrättsföreningen. Vissa delar, som exempelvis energilagring i begagnade bussbatterier, sker med stöd från EU-projektet IRIS Smart Cities. Inom IRIS ska sju städer, varav Göteborg är en av dess, ta fram och testa smarta, hållbara lösningar inom energi, mobilitet och IKT, samt sprida lösningarna över Europa.



Nu invigs vad som troligen är Europas första energilager baserat på elbussbatterier. Batterier från elbusslinje 55 i Göteborg får därmed ett andra liv som lagringsplats för solenergi. Det sker genom ett forskningsprojekt där Göteborg Energi, Volvo Bussar, Riksbyggen och Johanneberg Science Park ska undersöka lagring av el i bostäder som har egen elproduktion från solceller.

Återanvändning och återvinning av batterier är en nyckelfråga när allt fler städer nu planerar övergå till eldrivna transporter. Volvo Bussar deltar i ett forskningsprojekt där begagnade elbussbatterier får ett andra liv när de används för att lagra

solel. Forskningen sker i Riksbyggens bostadsrättsförening Viva på Guldheden i Göteborg, ett boende som har som mål att bli Sveriges mest innovativa och hållbara boendeprojekt. I Brf Viva (med 132 lägenheter) har Riksbyggen, Volvo, Göteborg Energi och Johanneberg Science Park skapat ett unikt system där energi från solceller på byggnadernas tak lagras i begagnade elbussbatterier från linje 55. Energilagret används för att kapa fastighetens effekttoppar, och lagra eller sälja överskott på egenproducerad sol. Det kan även användas för att köpa och lagra el från nätet när den är billig och grön, för att användas senare. Därmed effektiviseras Brf Vivas eget energisystem, samt det omgivande elnätet i staden. /JR

En förändrad Stockholmsmiljö



Slussen 1914.



Ett nytt Slussen håller nu på att formos.

Märklig lastning!

Foto: Nico Mouserat, Bonn



www.autoadapt.com

COMMERCIAL SOLUTIONS

CASSETTE LIFTS, INBOARD LIFTS, STEP LIFTS, RAMPS, FLOOR AND RAILS, SEATING, SECUREMENT AND BELTS.

Johan Ekman - visionären

Johan Ekman, vd och grundare av EkmanBuss Flexibussitet och EkmanResor 1st Business Class, besökte i december än en gång Bryssel.

Denna gång var anledningen en ny lagstiftning i EU för klimatsmarta fordon och drivmedel som är i fokus. Mötet representerades av experter hos Sveriges Bussföretag både medlemsorganisationer IRU, International Road Transport Union och UITP. Tillsammans med bland Stefan Back (som har kunskap som få andra om EU:s ramverk) och Anna Grönlund, Branschchef Sveriges Bussföretag, diskuterades klimatarbetet inom buss- och transportsektorn. Att Johan Ekman var på plats var ingen slump då han ofta driver frågor som för bussnäringen framåt, där han inte är främmande för nya lösningar. Exempel på detta är att även ha exklusiva bussar i sin bussflotta, där en genomgående ergonomisk design blandas med det senaste inom high tech. Här kan berättas att "1st Business Class" lanserades redan för fem år sedan, som var den enda dubbeldäckaren i sitt slag i världen, med samma service som på flyg, specialgjorda stolar med benvilare, multimedia-anläggning och tv-skärmar i varje stolsrygg. Till detta dubbla kök, vinkyl, frys, kylskåp, kaffebruggare, eget elverk och wc som var framtagen för funktionshindrade.

/SF



"Norra Hamnen Kubiklager Malmö": Löser förändrade logistikbehov på ett snabbt och säkert sätt

Det finns många aktörer som säger att de kan erbjuda Sveriges bästa logistiska läge. Om detta kan man förvisso tvista om, men frågan är om inte man får ta sig till Norra Hamnen i Malmö för att få svaret. Här återfinns nämligen Norra Hamnens Kubiklager, strategiskt placerat i hjärtat av Malmö Industrial Park som i sin tur utgör ett nav i den dynamiska Öresundsregionen.

Om vi tar det från början var Trafikmagasinet på plats i november 2016 då företrädare för Skanska och Malmö stad satte spaden i marken för Norra Hamnens Kubiklager. Det är meningen att denna yta ska vara fullt utvecklad om cirka 10 år och innefatta en yta på 450 000 kvadratmeter och kommer då vara en naturlig hub för många företag som ser Malmö som en självklar plats för företag som gör affärer i norra Europa. Frågan infinner sig dock varför det heter "Kubiklager"? På Skanska ger man följande svar:

"Vi på Skanska ser saker så som de verkligen är - i 3D. I den här branschen lever vi i en tredimensionell värld där pallar, containrar och lastbilar mäts i kubik. Att prata om yta och kvadrat är inte längre relevant".

Idag finns det Kubiklager i Göteborg och Malmö men planer finns för att starta nya projekt i Stockholm, Helsingborg och Göteborg. Både befintliga och kommande projekt ligger i strategiska lägen vilket är en av grundbultarna i projekten. Konceptet har prisats och mötts med stort intresse från branschen. På mässan Logistik och Transport fick Trafikmagasinet en pratstund med Johan Hedve, Affärsutvecklare på Skanska Fastigheter, som betonade vikten av att Kubiklagret i Norra Hamnen i Malmö ligger i direkt anslutning till hamn, järnväg och motorväg.

- Från Norra Hamnen når du snabbt det större vägnätet, framförallt E6, E4 och E20 norrut samt Öresundsbron till Köpenhamn och kontinenten. Inom en timmes radie når du närmare fyra miljoner invånare i den växande Öresundsregionen.

Framtidens lagerlokaler

Vad kan man då erbjuda rent konkret?

- I Malmö kan vi nu erbjuda moderna lokaler från 2 500 till 8 100 kvadratmeter med korta avtal, hög flexibilitet och hög lagerkapacitet. Inte minst viktigt är att i de färdigställda lokalerna kan hyresgästen i princip flytta in nästa vecka säger Johan Hedve.

Här kan nämnas att Retail & Food Services, som var bland de första att flytta till Kubiklagret i Malmö, ökade sin lagerkapacitet markant samtidigt som de minskade sin yta med 40 procent. En stor del av det som gör Kubiklagret till en flexibel lösning är de anpassningsbara lokalerna. Konceptets modulära design gör att lokalerna kan anpassas exakt till kundens ytbehov. Takhöjden på 11,7 meter gör att man kan få in fler pallar per kvadratmeter. Lastgården erbjuder generösa ytor som är dimensionerade för 25,5 meter lastbilskeppage. Eloger ska man ha för att man använder många transportslag. Här pratar man om trimodala logistiklösningar och industriparken ligger i direkt anslutning till Malmö godsbangård, som många inte känner till är den största järnvägsknuten i södra Sverige.

- Man kan säga att Malmö Industrial Park ligger i en logistisk Hot Spot. På samma plats möts gods som använder tåg, båt och lastbil. Det är äkta trimodalitet. För vår del ligger denna punkt på andra sidan staketet som omgärdar fastigheten. Det kan inte bli bättre, säger Johan Hedve.

Området är också nära länkat till de internationella motorvägsnäten kring Malmö, vilket underlättar för lastbilstrafiken. Även infrastrukturen i området vidareutvecklas för att öka kapaciteten och underlätta godsflödena mellan terminaler och CMP:s hamnanläggningar. Frågan är då varför man som hyresgäst rent praktiskt ska fundera på en etablering: Johan Hedve nämner här konkurrenskraftiga hyror i flexibla avtal för centrala industritomter, anpassade till individuella behov.

/JR

INNOVATIV AUTOMATTVÄTT I VÄRLDSKLASS

Kärchers automattvätt för tunga fordon

Med Kärchers automattvätt för tunga fordon kan du öka din tvätteffektivitet med upp till 10 % jämfört med tidigare modeller, samtidigt som vatten- och energiförbrukningen bibehålls. Kärcher levererar kompletta lösningar efter dina behov mellan 3,6 m och 5 m tvätthöjd.

www.karcher.se/professional

KONTAKTA VÅRA FÖRSÄLJNINGSPÄROR



HÅKAN KORSHAVN
Telefon 08-740 88 85
hakan.korshavn@karcher.se



EMIL FRÖSSLING
Telefon 031-577 306
emil.frossling@karcher.se



RICHARD OLSSON
Telefon 031-577 396
richard.olsson@karcher.se



KÄRCHER
makes a difference



INSÄNDARE

Det dyraste vi kan göra är att vänta



Nya stambanor och höghastighetståg är på tok för dyrt, för att inte säga tokdyrt. Det menar Europakorridorrens kritiker och det är inte alldeles enkelt att säga emot. För att bygga infrastruktur är dyrt och besvärligt. Det vet och förstår de flesta – smakar det så kostar det.

Enligt ordboken är en investering en insats som förväntas ge avkastning. Alltså bör det vara klokt att inte bara se till pengarna som ska fram utan också fundera på vad investeringen kan ge. Vad det kommer att smaka, helt enkelt.

När riksdagen 1854 tog beslutet att bygga stambanor visste de att detta skulle kosta väldigt mycket pengar. Kostnaden var större än två hela statsbudgetar. Men, de visste också att järnvägen skulle ge stor nytta och hade det politiska modet att genomföra satsningen.

Idag vet vi att deras beslut var en nyckelfaktor för industrialiseringen av Sverige för utveckling, välbästand, jobb och skolor. Det smakade rentav mer än det kostade.

Men det var då. Vad kommer nya stambanor och höghastighetståg att betyda för framtidens Sverige? Mycket kortfattat kan det sägas så här:

Snabba kommunikationer skapar större regioner och därmed större marknader. Det blir lättare för dig som privatperson att hitta rätt jobb och utbildning, lättare för företagen att hitta rätt medarbetare. Du får större möjlighet att bo och leva där du vill. Allt detta gynnar utveckling och tillväxt, samtidigt som tågtrafiken ger mindre miljöbelastning än något annat trafikslag.

Sverige får ett nytt, modernt trafiksystem där alla trafikslag samverkar. Detta kommer inte bara att positivt påverka de områden där de nya banorna finns, utan hela nationen.

Flera vill dock ta det lugnt med utbyggnaden. Att lappa och laga på det befintliga järnvägsnätet och att i maklig takt (50 till 100 år) bygga nya banor för max 250 km/h kan verka både klokt och måttfullt. Men lagom är nu inte alltid bäst.

Trafikverket har i sina utredningar visat att behoven är större tar vi det försiktigt och lugnt nu måste vi ändå bygga nytt och bygga mer snart. De köer och flaskhalsar vi har redan idag är bara en försmak av de problem som väntar runt hörnet, om ingenting görs.

Många talar mycket och gärna om ny teknik. Självkörande bilar, digitala motorvägar, batteridrivna flygplan. Men, också denna trafik kräver utrymme och plats. Var ska de självkörande bilarna röra sig? Vad kostar det att upprusta vårt vägnät till digitala vägar? Infrastrukturen i ett modernt samhälle kostar mycket, oavsett trafikslag. Och när är dessa innovationer färdigutvecklade för användning i full skala? Det är värt att påminna om: Höghastighetstekniken är redan väl beprövad, och säker.

Inom Europakorridoren väljer vi att svara på kritik och synpunkter med fakta. Det lönar sig i långa loppet, men det är ibland tungt att notera hur lätt rykten och felaktigheter verkar fastna i det allmänna medvetandet.

Det gäller t ex påståendet att stora infrastrukturprojekt alltid och utan undantag blir dyrare än beräknat. Låter det bekant? Sant är det dock inte. Trafikverket har tagit fram fakta och visat på motsatsen: 6 av 9 stora projekt blev billigare än beräknat. 2 höll budget och bara 1 blev dyrare.

Sant är dock att stora infrastrukturprojekt kostar mycket pengar. Detta ska dock inte förvanskas till att det innebär ett okontrollerat och hejdlöst flöde av skattebetalarnas pengar. Det är inte sant. Erfarenheten visar dessutom att de stora projekten gör skillnad och lönar sig, för såväl människorna och näringslivet som för samhället som helhet.

Till sist handlar allt om pengarna och finansieringen. Myten om okontrollerbara kostnader är ett hinder för de politiker som har ansvaret att fatta de avgörande besluten. Ändå måste finansieringsfrågan diskuteras och lösas. Det dyraste alternativet är att vänta. Oavsett politisk färg måste finansdepartementet våga tänka längre och riksdag och regering fatta beslut.

Sverige behöver nya stambanor och höghastighetståg, ett nytt trafiksystem.

Katarina Svärth
VD, Europakorridoren

Europakorridoren verkar för att Sverige ska få ett modernt, effektivt, miljöanpassat och långsiktigt hållbart transportsystem. Europakorridoren sträcker sig från Stockholm till Göteborg respektive Malmö via Jönköping (och vidare till Tyskland). I stråket planeras för nya stambanor – höghastighetståg – som blir pulsådern i ett helt nytt trafiksystem.

Brett bussprogram

Wetlandia AB hemmahörande i Vetlanda i Småland ställde som sig bör ut på Persontrafik 2018. Som återförsäljare av Iveco Bus och Heuliez visade man upp såväl en gasbuss som en elbuss.

I detta nummer när vi lyfter fram vikten av att de med funktionshinder ska kunna resa utan problem med buss kan det vara värt att lyfta fram Ivecos bussprogram.

Den nya versionen av regionbussen visades för första gången upp i belgiska Kortrijk, under mässan Busworld 2017. Det handlade om lågentrëbussen Crossway LE Natural Power, det vill säga en gasbuss (med gasbehållarna integrerade i busstaket). Lösningen optimerar enligt Iveco fordonets tyngdpunkt och ökar stabiliteten och komforten för såväl förare som passagerare. Den låga entrén underlättar passagerarnas på- och avstigning. Drivsystemet, som bygger på Crossway:s normalgolvsfordon, möjliggör snabba och kostnadseffektiva persontransporter på landsvägar, motorvägar och motortrafikleder - samt i stadsmiljö.

– Våra Crossway lågentrëbussar svarar upp till kollektivtrafikresenärers behov i fråga om tillgänglighet, och rörlighet, säger Peder Jältborn, vd på Wetlandia när Trafikmagasinet träffar honom på mässan.

Tysta bussar

Till detta kan nämnas miljöaspekterna; med gas som bränsle är partikelutsläppen nästan nere på noll och NOx-utsläppen har reducerats med över en tredjedel. Nya Crossway Low Entry Natural Power är konstruerad för ökande förortsuppdrag och utrustad med en Cursor 9 NP-motor på 360 hästkrafter, som kännetecknas av hög prestanda och låga utsläpp. Bullernivån har också sänkts till hälften (!) och ger ovanligt tyst körning för förare och passagerare, men även för kringboende. Apropå tyst kan även nämnas att Wetlandia visade upp en elbuss från Heuliez ("Zero Emission"). Noterbart här är att Heuliez var den första tillverkaren i Europa som tog fram en hybrid-buss. Claus Skipper, Business Line Manager på Iveco Bus Norden, som också var på plats på mässan, lyfter fram det stora utbudet man kan erbjuda när det gäller alternativa bränslen. Det är allt ifrån



naturgas och biometan (CNG), ladd-hybrider till el i form av "Zero Emission". I horisonten ligger ju att vi ska nå en fossilfri värld. I till exempel Paris vill man att alla bussar i staden ska vara fossilfria senast år 2025. /JR



ADayservice

www.adayservice.com

Vår vision: Förenkla det hållbara vardagslivet

Leverans • installation • montering
• återvinning



Dragkrok, hejdå!

Varför ska det vara så krångligt att koppla på en släpkärra? Det är faktiskt så att varannan person drar sig för att koppla på ett släp och köra med det. Av dessa är 70 procent kvinnor, vilket var något som fick några på företaget Semcon att agera.

Bakgrunden var att Semcon satt ihop ett team (alla kvinnor) som fått i uppdrag att se olika produkter ur ett kvinnligt perspektiv. Efter en undersökning på sociala medier föll valet på att utveckla en produkt som sett likadan ut sedan 1932, dragkroken! För Semcon är "Automatic Trailer Connection" ett resultat av kampanjen "Add Perspectives" för att uppmärksamma att det behövs flera kvinnor i teknikbranschen och ingen produkt som ska säljas vidare av Semcon.

Det här är en helt ny uppfinning, och om bilbranschen och trailertill-

verkare nappar på vår idé eller inte, återstår att se. Vi har inte sökt patent men förhoppningsvis väckt liv i en viktig fråga för 50 procent av alla bilister, och hoppas att vår gåva till världen kan komma till användning, säger Sofie Askenbom, digital utvecklare och projektledare.

Så här fungerar det

När bilen är två meter från släpet börjar dessa kommunicera med varandra, bilen backar automatiskt och släpets elmotor ser till att höja eller sänka släpet till rätt nivå. Istället för en dragkrok finns en öppning i bilens stötfångare med en automatisk låsmekanism och ett eluttag. Föraren följer hela processen i backkameran, väl på plats faller stödhjulet upp via eldrift och föraren kan se släpets vikt och alla andra nödvändiga saker som bromsljus och parkeringsbroms fungerar som det ska via en display i bilen. /DJ



Sofie Askenbom och hennes team på Semcon.

Övningskörning med elbil



När vi besökte Magnusons Trafikskola i Linköping för ungefär ett år sedan skrev vi att företaget införskaffat en elbil för övningskörning. Frågan infinner sig hur det då har gått med att övningsköra elbilen?

– Vi har erbjudit våra elever som övningskör bil med automatisk växellåda att köra elbilen, vilket har slagit väldigt väl ut och ligger i linje med vårt övriga miljötänk i företaget. Elbilen blev snabbt populär och fulltecknad så vi blev faktiskt tvungna att köpa in en elbil till. Rent statistiskt övningskör man något färre gånger när man tar automat körkort, säger trafikskolans ägare Dennis Andersson.

Billig driftskostnad

Det visar sig att det inte bara är bra för miljön att erbjuda övningskörning med elbil,



även driftskostnaderna är låga.

– Vi är mycket nöjda med utfallet, både när det gäller kvaliteten och ekonomin. Elbilarna kostar runt två och femtio kronor per mil plus någon krona per mil i service. Ska man säga något negativt om elbilar kan det bli bekymmer vid strömavbrott som vi råkat ut för någon gång, men då hade vi fortfarande lite kräm kvar i batterierna för att kunna använda bilen nästan helt som planerat, menar Dennis Andersson.

Roligt och stimulerande arbete

Det är fortfarande en hel del som övningskör privat, vilket i många fall fungerar bra. Rent ekonomiskt rör det sig om ungefär halva priset mot att ta körkortet via en trafikskola.

– Men det finns väldigt många som provat att köra privat som inte lyckats att ta körkort som kommer till oss. Ofta blir det bekymmersamt för personer från andra kulturer som i regel måste börja om från början för att kunna godkännas. Men det är roligt och en stor glädje att se alla våra elever utvecklas och till slut få sitt körkort. Körkortet är en identitet och viktigt, inte minst i arbetslivet, fastslår Dennis Andersson.

/SF

Pris till Keolis tillgänglighetsansvarige

Per Larsen är tillgänglighetsansvarig på bussbolaget Keolis. I december blev Per tilldelad Stockholms läns landstings Bemötandepris och fick en prissumma på 100 000 kr som han kan disponera fritt inom sitt arbete.

Priset instiftades 2005 med främsta syftet att uppmuntra och belöna initiativ som förbättrar bemötandet av människor med funktionsnedsättningar.

– Jag utmanar alla våra konkurrenter att bedriva ett liknande långsiktigt och fortskridande tillgänglighetsarbete som Keolis bedriver, säger en stolt Per Larsen till Trafikmagasinet.



Persontrafik

– kontrasterernas mäss

Persontrafik 2018 i Stockholm* var i mångt och mycket kontrasterernas mäss. Samtidigt som besökarna i Volvo-montern kunde prova på en simulator och det nya Volvo Dynamic Steering-systemet (VDS) återfanns en gammal Volvobuss från en svunnen tid några meter bort. För den nostalgiske var detta säkert mässans vackraste buss; det var en blå Volvo B705-buss från slutet av 1950-talet, med plats för 25 passagerare.

Vad menar då Trafikmagasinet med att det var kontrasterernas mäss? Jo, därom tvista de lärde (som Horatius sa), men faktum är att å ena sidan fann man världens största busstillverkare, kinesiska Yutong, på plats, och andra sidan små busstillverkare. Vi fann Scania som slog ett slag för sin biogasbuss och vi fann Volvo som pratade om "elektromobilitet" och visade upp en Volvo 7900 Electric. Apropå Volvo kan berättas att endast en halvtimme in på Persontrafikmässans första dag så sålde man sin nya Coach 9900 till Buss och Trafik AB Örebro. I kontrast mot detta kan nämnas ett bussbolag (inga namn nämnda) som tyckte att det var dåligt med avslut på denna mäss. I termer av kontraster återfanns här bussar som var en fröjd att beskåda för de med funktionshinder då de hade låga insteg och var lätt att ta sig in och ut i (exempel härpå var Ivecos lågtrébuss Crossway samt Mercedes e-Citaro), där



Volvo Bussar visade upp sitt VDS-system på Persontrafikmässan

stolsburna och personer med begränsad rörelseförmåga utan svårigheter kommer ombord. Handikapputrustningen som finns tillgänglig för den splittrerna Citaro uppfyller rådande EU-riktlinjer och redan nu även kraven för ECE R107. Här ska sägas att nivåskillnader ofta är ett problem för funktionsnedsatta och ska därför inte förekomma i fordonet på ett sådant sätt att funktionsnedsattas möjlighet till att utnyttja fordonet minskas väsentligt. Långt ifrån alla busstillverkare på mässan hade beaktat detta, och det faktum att resenärer med nedsatt rörlighet kan ha mycket svårt att ta stora kliv uppåt eller nedåt. Det är därför viktigt att både podestrar och fotsteg inte är för höga (övergången från en nedsänkt mittgång till sittområde kallas podester, red anmärkning). Till slut en reflektion: Vinga Bus Partner hade ett foto på påven för att visa sin City Smile Electric samt den mindre bussen från Tribus. Huruvida Vinga Bus Partner fått ett (heligt) tillstånd från Vatikanen eller inte att använda Påven i marknadsyfte är oklart. Det hade ju varit en annan sak om påvens märkliga fordon Popemobile hade visats på mässan. /JR

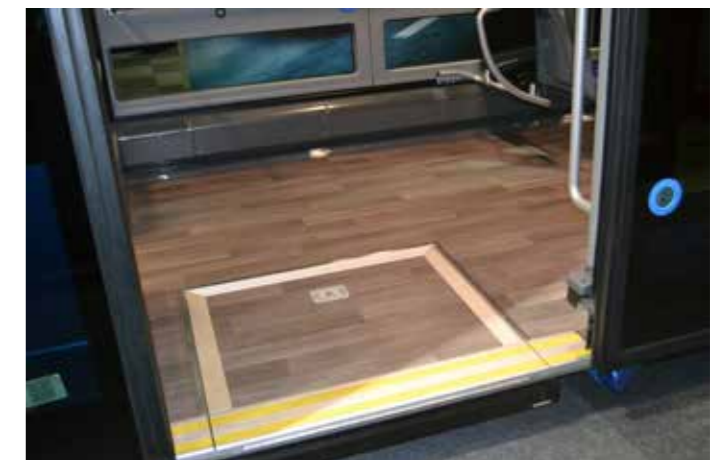


Nya ägare till Volvobussen Coach 9900 var Trafik AB Örebro. På fotot ser vi Helene Sahlin, Björn Larsson, Johan Sahlin samt Steve Petterson.

*Persontrafik tog emot 6 418 besökare och 1 133 seminariedeltagare.



Scania Bussar visade upp sin biogasbuss.



En eloge till Mercedes e-Citaros låga insteg.

TEGVALLS

PROFFS PÅ FLYTTNING

Flytthiss • Flyttkartonger • Specialemballage • Lagring av möbler • Miljö & kvalitet
0470-485 40 • info@tegvalls.se • Rådjursvägen 14, Växjö

Nya bakljus för det nordiska klimatet

– Skriv gärna att våra nya serier med bakljus har D-märkning, något som vi är unika med, säger Per Malmqvist, vd på företaget Gylle Mec AB i Borlänge, med anor från 1946.

Sagt och gjort! De nya bakljusen för tung trafik går under namnet Gylle ECO 1 LED samt Gylle Premium 21 LED. För den som undrar vad D-märkning innebär handlar det om att de är godkända för att montera dubbelt, där bokstaven D anger att enheten är en del av en lampa med två ljuskällor. Vad många kanske inte tänker på är att det handlar om mycket arbete innan det är skarpt läge och en produkt är ute på marknaden. Så även för företaget Gylle Mec och omfattande tester (för det nordiska klimatet) har gjorts för att få att en så bra baklykta som möjligt ska se dagens ljus. Gylle ECO 1 LED är en serie baklykter för 24 volts elsystem och finns i tre funktioner: bakljus/bromsljus, blinkers samt backljus och är tillverkade i polykarbonatplast och dubbla linser i PMMA. Den är framtagen som ett mer ekonomiskt alternativ, men med samma hållbarhet som premiumbaklyktan 21 LED. Båda dessa bakljus är E-märkta enligt minimikraven inom EU. Gylle Mec var faktiskt ett av de första företagen i världen som fick vita lysdioder E-märkta, något som är ett kvalitetskrav för att få originalmontera på fordon. Om vi återgår till testerna kan berättas att baklykter testas i Gylle Mec:s klimatkammare i Borlänge, och man kan erbjuda lykter som passar till såväl lastbilar, släp och personbilsläp. På Gylle Mec håller man fanan högt och ser det som en hederssak att ett fordon har rätt fordonsbelys-



Bakljus i fokus.

ning, där det ju i grund och botten handlar om trafiksäkerhet.

Ljus i ett förarperspektiv

När det gäller bakljus har dagens lastbilstill-

verkare sedan länge insett dess betydelse. I ett förarperspektiv ska inte en förare kunna bli bländad av andra lastbilers bakljus och i detta sammanhang kan nämnas att en förare i nattläge kan välja att stänga av all onödig belysning på instrumentpanelen bara genom att trycka på en knapp. Detta innebär att föraren utsätts för mindre bländning i sitt direkta synfält och ger färre distraktionsmoment i form av reflektioner i vindruta och sidospelar. På Volvo Lastbilar säger man att denna funktion främst är utvecklad för fjärrtransportförare som kör i mörker, men är även praktisk vid manövrering i svåra väderförhållanden. //JR



”Fair Transport”, vad är det?

I en osund konkurrenssituation med dumpade priser på en överretablerad marknad finns en risk att både köpare och säljare av transporter tummar på säkerhet, miljötaganden (som inte stannar vid tomma vackra ord) och socialt ansvar. Allt i jakt på kortsiktiga kostnadsbesparingar. För att råda bot på detta har Sveriges Åkeriföretag tagit fram ”Fair Transport”, som syftar till att skapa ”sunda och ansvarsfulla” åkerier. Rent konkret innebär detta :

- att köra trafiksäkert, enligt trafikregler och regler om kör- och vilotider
- att köra klimatsmart, genom utbildning i sparsam körning och aktivt arbete för att minska bränsleförbrukningen
- att vara en schysst arbetsgivare med trygga anställningar och att ha de tillstånd som krävs för vår verksamhet.

De åkerier som valt att gå med i ”Fair Transport” åtar sig att följa de regler som denna märkning innebär. Det finns bland annat regler om säkerhet, ansvar och företagande – samt miljö. Att lastbilstrafik har negativ inverkan på miljön är nog alla medvetna om, men det går att lindra effekterna. Man kan till exempel tänka på typ av bränsle, körteknik när man framför fordonet och på vilka vägar man väljer att köra på. //JR

Visste ni detta om Circle K?

Det har väl inte undgått någon att Statoil har bytt namn till Circle K, men frågan är om alla känner till vad detta bolag kan erbjuda, vars omsättning enligt bokslut 2017 låg på hela 35 miljarder.

Sedan 2016 finns Circle K i Sverige, efter det att den kanadensiska koncernen Alimentation Couche-Tard Inc köpt Statoils svenska bensinstationer. Om vi ska vara formella så försvann namnet Statoil Fuel & Retail Sverige AB och blev Circle K Sverige AB med varumärket Circle K. En av de största varumärkesresorna i Sverige var därmed ett faktum, då Statoil, var ett av Sveriges mest välkända bolag med hela 98 procent varumärkeskännedom.

Den första Circle K-skyltade stationen i Sverige slog upp portarna den 3 maj 2016 i Länna/Skogås, då Trafikmagasinet givetvis var på plats. I dag har Circle K 770 drivmedelsstationer i Sverige anpassade för personbilar och tung trafik. 300 stationer har vad man kallar fullservice (innefattande även sådant som näringsrik mat och ekologiskt kaffe på fairtrade böner i tidens anda), biluthyrning, biltvätt och spolarvätska vid pump. I Sverige har företaget 3 300 anställda. Bolaget säljer och distribuerar bensin, diesel, fordonsgas, E85, HVO100 och snabbaddning elbilar vid ett antal stationer. Vad långt ifrån alla känner till här är att Circle K är Sveriges största leverantör av förnybara drivmedel. Andelen förnybart drivmedel var 15,4 procent för branschen och 16,9 procent för Circle K under 2015. Samma siffror 2017 var 21,4 procent för branschen och 21,7 procent för Circle K, vilket innebär att bolaget fortfarande är ledande. Enligt Eurostat är Sverige Europa-etta med 30 procent andel förnybar energi i transportsektorn 2016. Närmaste ”konkurrent” är Österrike på lite över 10 procent. Resten inklusive Tyskland ligger klart under 10 procent.

HVO100 en bristvara

HVO100 är en upp till 100 procent fossilfri diesel som reducerar CO2 utsläppen till 90 procent. Bränslet finns på 80 stationer. Bränslet används vanligtvis för tung trafik, men fungerar även för personbilar (kontrollera dock alltid med motortillverkaren så godkännande finns, red anmärk).

– Då HVO inte kommer att räcka då enbart vi i Sverige köper 65 procent av Europas produktion och 35 procent av världproduktionen tittar vi på alternativa lösningar. Priset på HVO har ökat beroende på ökad efterfrågan i Europa och den planerade utbyggnadstakten räcker inte, säger Johan Söderberg, som ansvarar för Circle K Sveriges drivmedelsprodukter.

Circle K genomför ett antal åtgärder i samband med reduktionsplikten såsom att minska antalet HVO100 stationer då HVO är en bristvara, ett ökat nätverk av B100 (100 procent FAME) anläggningar, expansion av ED95-nätet, expansion av fordonsgas och ett utökat nät för laddstationer.

Laddning elbilar en ny satsning

För den oinvidde måste begreppet High Power Charging nog förklaras, men innebär enkelt snabbaddare för elbils kunder. IONITY som är joint venture mellan flera av Europas största biltillverkare skapar ett nätverk på samtliga huvudvägar i Europa för att underlätta långdistansresor och består av en gemensam teknisk standard. Med en högre effekt kortas laddningstiden för bilisten. I Sverige planeras tillsammans med Circle K ett 30 tal stationer under 2018 och 2019. /SF



Aerowash får avtal med Airbus

Aerowash AB tillhandahåller en produktionsklar och helautomatiserad tvättrobot. Denna tvättrobot effektiviserar tvättprocessen inom flygets värld genom att kraftigt reducera antalet mantimmar som krävs för att utföra arbetet. I slutet av 2018 meddelade Airbus att man godkänt tvättroboten AW 12 för modellerna A 318 - A 321 samt för A 350.

– Det var en viktig kvalitetsstämpel att gå igenom Airbus verifieringsprogram. Detta är mycket positivt för Aerowash och jag tror att godkännandet från Airbus och införandet i manualerna kommer att bidra till införsäljningen av AW 12 hos våra kunder, då Airbus

för närvarande är den största flygplanstillverkaren i världen.”, säger Niklas Adler, vd på Aerowash AB.

2019 tvättas fortfarande hela 99 procent av världens alla flygplan för hand med hjälp av skurborstar, stegar, skylifts med mera.* Mot bakgrund av att handtvätt tar lång tid och är mycket resurskrävande ser Niklas Adler på Aerowash mycket ljus på framtiden och deras koncept med robot-tvätt.

/SF

*Dagens flygplansflotta uppgår till 17 740 flygplan. År 2032 väntas flygplanen fördubblas till cirka 36 560 flygplan varav omkring 28 350 av dessa är passagerarflygplan.

Mobil hjulinställning i hela Sverige

Hos MOAXTEK i Norrköping är mobilitet, kundnytta och hög servicenivå en självklarhet. Då kunderna finns i hela Sverige är det en självklarhet att vara ute på vägarna.

I mars 2018 startade Patrick Johansson företaget MOAXTEK med hjul och axelinställningar till tunga fordon som specialitet. Hoppet från anställd till egen företagare var inte speciellt stort då det fanns 15 års erfarenhet i bagaget.

– Mobilitet då vi jobbar över hela Sverige, kundnytta och hög servicenivå är viktiga framgångsfaktorer, säger Patrick Johansson.

Mobiliteten och flexibiliteten är extra viktigt då kunden måste hålla sina fordon igång så mycket som möjligt då stillestånd är dyrt för kunden. Lastbilar, bussar, mobilkranar, trailer, släp eller husbilar är sådant som företaget servar.

Samarbetspartners

Bolaget jobbar med sex välrenommerade samarbetspartners: Vianor, Däcknor, Upplands Motor Stockholm, Hankook Tires, Däckpartner Sverige och Malte Månsson Verkstäder. När en av dessa samarbetspartner har en kund som behöver en hjulinställning kontaktar de MOAXTEK som utför denna där det är bäst för kunden.

– Vi kompletterar våra samarbetspartners tjänsteutbud då de via oss kan hjälpa sina kunder med hjul och axelinställningar. Priserna är ofta lika i dag så vi konkurrerar med kundnytta och servicenivå och det är här vi kan bidra med något ytterligare för våra samarbetspartners och deras kunder, säger Patrick Johansson

Fördelar med hjulinställning

Det finns många fördelar med en hjulinställning såsom att fordonets bränsleåtgång minskar, minskad däckåtgång, säkrare fordon på vägen, en behagligare

körupplevelse och att man får bukt med onormala däckslitage. En hjulinställning kan anses som en förebyggande åtgärd och minskar risker för oförutsedda stopp där bogsering, missade leveranser och en missnöjd kund kan få tråkiga och kostbara konsekvenser.

En egenföretagares utmaningar

Att vara egenföretagare i ett nystartat företag kräver mångsidighet. Att utföra själva jobbet eller tjänsten är oftast den enklaste delen. Att få kunder, kundbearbetning, marknadsföring såsom hemsida och sociala medier, bokföring och avtal är delar som man kanske inte tänker på innan företaget startar.

– Just marknadsföringen har varit en av de svårare bitarna. Här har jag fått mycket hjälp. Sen är jag mycket tacksam till Josam i Örebro som hjälpt mig att skaffa min utrustning på ett bra sätt, berättar Patrick Johansson.

Inför 2019 står företaget inför flera spännande utmaningar. Fler samarbetspartner och eventuell nyanställning av personal med tillhörande utrustning står på önskelistan.

/ SF/MW



Läsarbild. Sjuk humor. Foto: Axel Jansson, Visby



Vilken är Sveriges mest effektiva lastbilstvätt?



Från planering till färdig anläggning

När det gäller Kärcher har man framgångsrikt tillverkat tvättsystem i flera decennier, och kan erbjuda ett komplett program av system för invändig och utvändigt rengöring av personbilar och kommersiella fordon. I tidens anda är systemen miljöanpassade och har liten vattenförbrukning. När det gäller placering av tvätthall sker detta efter mycket research, och processen för konstruktion av en ny fordonstvätt från Kärcher startar med en omfattande kundkonsultation, där utvärdering av både byggplats och lönsamhet genomförs för att fastställa anläggningens optimala storlek och innehåll. Fordonstvätten konfigureras sedan och planeras enligt kundens kravspecifikationer. /JR

Man kan likt Horatius säga "därom tvista de lärde", om man vill besvara ovanstående. Frågan är dock om inte Kärchers lastbilstvätt i Länna söder om Stockholm (som invigdes i oktober 2018) ligger bra till för den som undrar.

Tvätthallen är 34 meter och har en bredd på 7 meter (om Trafikmagasinet räknat rätt). Håkan Korshavn, som är försäljningsingenjör på Industri & Fordonstvätt/KAM på Kärcher ser denna anläggning som något av en paradanläggning:

– Skriv gärna att vi även har ett biologiskt reningsverk som installerats till tvätten som både är lättskött, effektivt och kostnadseffektivt med låga driftkostnader, vilket sammantaget är viktiga delar då man som kund investerar i en lastbilstvätt.



På väg!



Rullator på väg, Foto: Jane Claesson, Sorunda



Timon och Pumbaa (från Lejonkungen) på väg. Foto: "Wyfy", Stockholm

Vad känner ni till om Lastfordonsgruppen?

Man ska inte sticka under stol med att Lastfordonsgruppen jobbar mycket i det tysta, men faktum är att denna branschorganisation som i skrivande stund består av 51 företag representerar Sveriges ledande påbyggare av yrkesfordon. Tillsammans omsätter dessa företag cirka 11 miljarder kronor.

– Vi kommer att synliggöra oss mer under 2019, säger Calle Beckvid, branschansvarig på Lastfordonsgruppen (LFG), som lyfter fram att bland medlemmarna finns marknadsledande företag för skåp-, tank-, timmer/flis- och olika typer av entreprenadfordon. Dessutom finns ett stort antal komponenttillverkare bland LFG:s medlemmar.

LFG:s syfte som är att stärka den inhemska industrin för påbyggnader för lastbilar och efterfordon drivs av TEBAB – Teknikföretagens Branschgrupper. Som remissinstans svarar man ofta på komplexa frågor; allt från förordningar om krav för typgodkännande av motorfordon och



deras släpvagnar till bränslebeskattnings och allt tuffare koldioxidnormer för tunga fordon. En het potatis är här CO2-klassningen av trailers och påbyggnader. LFG har tagit ställning emot förslaget om en enhetlig CO2-klassning då LFG bland annat menar att man bortser från sådant som körbeteende och att förslaget leder till en "förödande konkurrensmanipulering", där stora företag kommer få fördelar framför mindre företag.

Omvärldsbevakning

LFG:s remissvar utformas i samarbete mellan styrelse, kansli och medlemsföretagen och som branschorganisation representerar man de svenska påbyggarna inom Europaorganisationen CLCCR. Calle Beckvid säger att arbetet i Bryssel är viktigt då många beslut som fattas av EU-politiker kan få stora effekter i Sverige. För den som undrar har Lastfordonsgruppen funnits i 57 år. Starten ägde rum 1962, och innan dess hade det inte varit mycket till kontakt mellan påbyggare och släptillverkare. Under åren har många viktiga frågor varit på dagordningen. Här kan nämnas enhetlig bedömning av bilbesiktning, regler om tipstabilitet och tanken om ökad fordonsbredd från 2,5 till 2,6 meter. Under de senaste åren har LFG lagt ner mycket arbete kring bärighetsklassen BK4 där lastbilar på upp till 74 ton är i fokus.

/JR

Säkrare körning i Växjö

Hos Däckbolaget hittar vi ett företag som alltid ska ställa upp till hundra procent för kunden. Det skall dessutom vara trevligt att komma dit och kunden skall få toppservice.

Däckbolaget i Växjö AB startade sin verksamhet under 2007 efter att Hans Karlsson och Anders Lindberg kläckt idén om att starta eget tillsammans i den bransch de kan mycket bra. Efter 6 månader av förberedelse så drog verksamheten igång.

– Att ställa upp för kunden till hundra procent är en självklarhet för oss berättar Hans Karlsson vid vårt besök.

En flexibel inställning är viktig när företaget tar sig an kundens behov. Kunden skall uppleva besöket som trevligt och upplevelsen att kunden får en toppservice är en av flera framgångsfaktorer. Ett aktivt miljötankande är en naturlig del där avfall och restprodukter sorteras för återvinning.

Tjänster

För att kunden skall ha en så bra totalekonomi finns det ett par enkla tumregler.

– Kolla däcktrycket regelbundet. Detta sparar både bränsle och däckslitage. En enkel hjulinställning undviker snedslitning och investera i kvalitetsdäck är enkla tips för en bättre totalekonomi säger Hans Karlsson. Däckbolaget erbjuder däckbalansering, däckhotell, byte av däck och



följar, fälgprovaren samt hjulinställning. Däckbalansering gör körning mer behaglig, minskar slitage på både fjädrar och däck. Däckbalansering utförs enklast i skifte från vinter till sommar och vice versa. Att låta däcken vara på ett däckhotell är ett enkelt sätt att undvika att däcken tappar formen och blir hårda vilket påverkar livslängden. Med Nitrogen det vill säga kvävgas i däck kan livslängden på däck öka med 25%. Hjulinställning är en exakt mätning och justering av hjulvinklarna på bilen. Både livslängd och bränsleekonomi påverkas positivt av korrekt hjulinställning.

– Vi har väl alla kört på en trottoarkant någon gång. Det de flesta inte tänker på är att det många gånger påverkar hjulinställningen. Vi har även nyligen gjort investeringar i vårt däckhotell, nya däckställ har köpts in för att få plats med flera däck, och på så sätt bemöta den ökade efterfrågan av däckförvaring, informerar Hans Karlsson om.

Samarbete med Däckteam

Att bolaget erbjuder kvalitetsdäck borgar deras anslutning till Däckteam som är Sveriges största kedja, med 150 verkstäder, avseende däck och fälgar. Tillsammans med Däckteam erbjuder Däckbolaget en mängd varumärken såsom på däcksidan Bridgestone, Continental, Dunlop, Firestone, Gislaved, Nokian Tyres och Goodyear. På fälgsidan finns det kända märken som OCL Brorsson, Specailfälgar och Rautamo.

– Vi försöker att tillsammans med våra kunder tänka totalekonomi. Ett kvalitetsdäck från våra leverantörer är visserligen dyrare i inköp men den goda uppbyggnaden av däckstommen gör att däck- en kan regummas upp till tre gånger vilket gör den sammanlagda investeringen lägre än ett däck med låg kvalitet säger Hans Karlsson.

/SF/MW

Först med elbil till eleverna!

Som enda trafikskola i Linköping kan vi erbjuda våra elever det miljövänliga alternativet automatisk elbil.

Bilen från Hyundai levererad av

BilByter AB

MAGNUSONS

VASAVÄGEN 33 TRAFIKSKOLA LINKÖPING

TEL 013 - 14 52 21 • E-POST info@magnusons.se • www.magnusons.se

Genesis 210mm LED

Venom 150mm LED

Striker 150mm LED

- Traditionella extraljus i både xenon-, led- och halogenteknik
- Ledramper från 6" till 50"
- Marknadsledande prestanda

LightFORCE

f i

Följ oss på Facebook och Instagram - Lightforcesweden
Lightforce Sweden | 0950 - 120 00 | info@lightforce.se www.lightforce.se

Ett av Sveriges största bussbolag

Den lilla orten Bergkvara ligger fyra mil söder om Kalmar och har cirka 1 700 invånare, men Bergkvara har också givit namn till ett av Sveriges största bussbolag: Bergkvarabuss. Verksamheten har sin tyngdpunkt i Skåne, Blekinge, Småland, Västra Götaland och Stockholmsområdet.

När det gäller Skåne kan det berättas om nyheten att Bergkvarabuss ska ansvara för busstrafiken i Trelleborg med trafikstart i december 2019. Uppdraget omfattar stadsbusstrafiken med eldrift samt bussar med biogas för regiontrafik.

– Det här är ett led i det rödgröna styrets arbete för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv med effektiva och miljövänliga lösningar. Eldrivna bussar är bra för miljön och minskar dessutom bullernivåerna i stadsmiljön. Det här blir ett rejält lyft för stadstrafiken i Trelleborg, säger Stefan Svalö (S), regionråd och ordförande för kollektivtrafiknämnden i Region Skåne.

Att man är starka i Skåne understryks av att det i september 2018 stod klart att Bergkvarabuss och Skånetrafiken skall konvertera stadstrafiken i Ystad till eldrift. Avtalet omfattar 5 stycken elbussar och trafikstarten för detta är satt till augusti 2019. I båda dessa avtal står det klart att det är Mercedes Benz eCitaro som kommer att användas.

Både stora och små kunder

En stor del av Bergkvarabuss verksamhet utgörs av upphandlad trafik, där de kör stads- och regiontrafik och skolskjuttrafik på uppdrag av exempelvis Skånetrafiken, Blekingetrafiken och Kalmar Läns trafik. Men Bergkvarabuss har också en starkt utvecklad beställningstrafik dit vem som helst kan vända sig när man behöver hyra en buss med chaufför. Det



Bussar från Bergkvarabuss på Öresundsterminalen i Malmö.

kan handla om allt ifrån skolresor, kickoffar och konferenser till långväga busscharterresor till exempelvis Alperna eller Italien.

Miljö

På Bergkvarabuss håller man fanan högt och bussarnas motorer är utrustade med den senaste reningstekniken. Företagets tvättanläggningar är utrustade med vattenbesparande teknik och Svanenmärkta tvättmedel används. De miljömässiga kraven varierar beroende på trafikavtal. Biogas, RME och biodiesel är bränslen som används för att minska utsläppen.

Elbussar

På Bergkvarabuss har det varit en självklarhet att följa med i den tekniska utvecklingen inom fossilfria drivmedel, vilket är något Trafikmagasinet tidigare skrivit om (t.ex 2014, då Bergkvarabuss köpte 12 Volvo hybridbussar som skulle gå i stadstrafik i Karlskrona och Ronneby). Redan då var man klar över att utvecklingen skulle gå mot allt fler eldrivna bussar.

– Allt fler trafikupphandlingar ställer krav på eldrift och vi vill vara med tidigt i utvecklingen, säger Carl-Johan Rydh som är teknisk chef på Bergkvarabuss.

Egen akademi för bussförare

För att ytterligare höja kompetensen på bussförarna har man sedan en tid tillbaka startat en egen akademi. På programmet står kundbemötande, varumärke, teknisk kunskap om fordonen, körkunskap med eco-driving. Men även säkerhet med HLR (hjärt och lungräddning) ingår i kursplanen. Vi på Trafikmagasinet har anledning att återkomma med mer information om deras akademi i nästa nummer.

Anrikt bolag

För den som undrar kan berättas att verksamheten startade 1975 med två taxibilar och två bussar. Sedan dess har bolaget präglats av en stark expansionstakt och man har vuxit både organiskt och genom förvärv. Nu senast, i augusti 2018, växte bolaget ytterligare genom förvärv av Kiviks Buss och Österlenbuss. 2019 har bolaget totalt cirka 1 250 fordon i sin flotta och omsätter drygt 2,2 miljarder kronor. Totalt har bolaget ett 30 tal depåer i främst Syd- och Mellansverige.

/SF/MW

Streetscooter

– den första eldrivna skåpbilen



Vad är en Streetscooter undrar den vetgirige? Jo, det handlar om en eldriven skåpbil med skjutdörrar på båda sidorna som har ett generöst lastutrymme (3,16 meter långt, 1,75 meter brett och 1,40 meter högt) och som har en maxhastighet på 85 kilometer i timmen.

Med en maxlast på 955 kilo och de flexibla skjutdörrarna har Deutsche Post DHL tagit detta fordon till sitt hjärta och faktum är att Streetscooter var Tysklands mest sålda elbil sommaren 2018. Nu har modellen även kommit till Sverige efter att Daniel Adolfsen, grundare av startup-bolaget ADayService, hittat tillverkaren StreetScooter GmbH i Aachen i västra Tyskland.

– Jag hade bestämt mig från början att vi

enbart ska använda oss av eldrivna fordon i vår verksamhet, och då vi främst kommer leverera och montera bland annat större möbler, är vi beroende av större lastfordon. Jag kontaktade alla fordonsleverantörer i landet, men de flesta hänvisade till att det kommer – men först om några år till Sverige, säger Daniel Adolfsen.

Lastvolymen är en fördel

Den eldrivna transportbilen med dess stora lastvolym som är större än de motsvarigheter som erbjuds i dag fick Daniel Adolfsen att köpa in ett exemplar, där priset låg på cirka 45 000 euro. Företaget som startade i april 2018 har börjat etablera sig i Göteborgsområdet, primärt som serviceföretag inom främst monteringen och leverans av möbler – gärna stora.

– Innan 2021 ska vi ha 100 elfordon, säger Daniel Adolfsen som lyfter fram miljövinster jämfört med de konventionella skåpbilarna med förbränningsmotorer som finns på marknaden.

/JR



Deutsche PostDHL:s Streetscooter.



Produkter utvecklade och beprövade för nordiskt klimat!

NYHETER från GYLLE MEC

NYHETER från GYLLE MEC

En ny serie 21 LED med position bak, Blinkers D-märkt Dimljus och ett backljus, samtliga E-märkta.

En ny serie 1 LED Backljus, Blinkers och position- och bromsljusfunktion. E-märkt och D-märkt för dubbelmontage.

Specialister på flytt

Många transportföretag har en ganska otydlig verksamhetsbeskrivning, men det finns vissa som är betydligt tydligare än andra. Vi på Trafikmagasinet träffar ett företag som är ett renodlat flyttföretag sedan 1972, Tegvalls Express AB i Växjö.

– Vi ligger mitt i Småland, vilket ger oss enligt vårt tycke ett optimalt geografiskt läge att verka i. Men vi erbjuder även våra tjänster utanför Smålands gränser, vi har exempelvis mycket kunder i både Göteborg och i Stockholm, men den största delen av vårt arbete sker inom en 15 mils radie inom Växjö, säger Mats Tegvall, delägare av Tegvalls Express.

Utbildningar och certifieringar

Att arbeta med flyttning innebär ofta att man får handskas med dyra och värdefulla föremål, vilket kräver noggrannhet och precision.

– I vårt fall har vi kvalitetssäkrat vårt arbete så mycket vi kan. Vi är kvalitetscertifierade hos SMF (Sveriges möbeltransporters förbund, red anmärk.) och vi tycker inte att den vanliga YKB utbildningen är tillräcklig! Därför genomför vi också löpande interna utbildningar, vilket gett oss många återkommande kunder som bland annat Växjö kommun som anlitar oss flitigt, säger Mats Tegvall.



Först i Norden

För att företaget ska fungera på bästa sätt krävs mer än en duktig och engagerad personal.

– Personalen är det viktigaste vi har, och för att underlätta för dem så mycket som möjligt använder vi oss av en hel del hjälpmedel. Vi var först ut i Norden med en egen hiss; den ligger alltid i vår lastbil och monteras snabbt upp på 20 minuter. Det innebär att flytt-tiden ibland kan halveras och att risken för att skada gods i trappor och trånga hissar minimeras. En annan sak värt att nämna är att vi använder oss av containerbilar och containrar som vi för övrigt var först ut med i Sverige, säger Mats tegvall.

Brett utbud av tjänster

Förutom flytt av bohag och kontor erbjuder Tegvalls Express försäljning av egenutvecklade flyttkartonger, magasinering i varma lokaler, flyttstädning och försäljning av möbler som inte längre kunderna vill ha kvar. I vagnsparken finns ett tjugotal olika transportfordon, de nya är alla installerade med alkollås. Tegvalls Express vänder sig till både till företag samt privatpersoner som får utnyttja ROT och RUT-avdraget i samband med flytt och flyttstädning.

/SF



SKANSKA



Smidigt i alla dimensioner

Nytt, högt och flexibelt.

Hyr Kubiklager.

Intresserad? Ring Johan på 010-448 27 20 eller läs mer på kubiklager.se

Många logistikmässor 2019

Det är en hel del att välja på 2019 för den som gillar transportlösningar och logistik. Vad sägs om följande:

9 januari - 10 januari

Transportforum

PLATS: Linköping Konsert & Konferens.
KOMMENTAR: VTI:s stora konferens om trafikforskning med årets tema elektrifiering: "Elektrifiering- möjligheter och utmaningar att nå klimatmålen". I expertpanelen medverkar Maria Börjesson, VTI, Mikael Dahlgren, ABB, Elna Holmberg, Electromobility Volvo Group, Fredrik Kämpfe, Svenska Flygbranschen och Martina Wikström, Energimyndigheten.

6 februari - 7 februari

Logistics & Distribution

PLATS: Malmömässa
KOMMENTAR: Logistics & Distribution och Empack. Mässorna går parallellt med Industrimässorna (med undermässorna Automation, Underhållsteknik, Mät- & Reglerteknik, Pumps & Valves och Worksafe). Kommentar: Missa inte punkten "Digitaliseringen inom logistiken - effekterna kring detta. Vad händer på marknaden?" Per Olof Arnäs antror scenen på Malmömässa för att prata logistik och digitalisering tillsammans med Julian Lee, Airmee, Bo Hallams, Steerlink partners/Nowaste, Lina Olsson, Closer.

21 mars - 23 mars

Transport

PLATS: Plats: MCH Messecenter i Herning, Danmark.
KOMMENTAR: Arrangörerna kallar detta "Skandinaviens största transportmässa" med 25 000 besökare och 250 utställare. Av antalet besökare utanför Danmark kom de flesta från Norge 2017 (639 stycken, följt av 278 från Sverige och 120 från Tyskland).

28 Mars - 31 Mars

Bilar som jobbar samt Stockholm Motor Weekend

PLATS: Stockholmsmässan.
KOMMENTAR: Bilar som jobbar är en mässa för transportbilsbranschen,

inte minst påbyggare och mötesplatsen för leverantörer och användare av lätta arbetsfordon. Under Stockholm Motor Weekend ingår Stockholm Lifestyle Motor Show, där nya personbilar visas och auktioner av exklusiva samlarbilar står på programmet.

2 april - 3 april

Vehicle Electronics & Connected Services

PLATS: Lindholmen Science Park, Göteborg.
KOMMENTAR: Fordonskonferens om automatisering, eldrift, digitalisering, uppkoppling och mobilitet. På programmet står bland annat autonoma fordon och aktiv säkerhet, Anna Westerberg, Volvo Group Connected Solutions, är en av föredragshållarna som ska prata om "Automated driving, electromobility and connectivity will improve safety and reduce the environmental carbon footprint of transport and increase uptime for our customers"



2 april - 3 april

PLAN-konferens

PLATS: Malmö.
KOMMENTAR: Varje vår ordnar PLAN en egen konferens - som man ser som mötesplatsen och inspirationskällan för yrkesverksamma inom logistik, supply chain, produktion och verksamhetsförbättring.

3 juni - 7 juni

Nor-Shipping

PLATS: Oslo och Lilleström, Norge.
KOMMENTAR: Stor branschmässa för sjöfarten, som årligen samlar över 30 000 besökare. Stort fokus kommer i år läggas på "Blue Economy", där hållbarhetsfrågorna lyfts fram i rampljus. Begreppet är måhända lite luddigt, men syftar till att ha ett helhetsperspektiv på sådant som CSR, cirkulära företag, livscykelanalys, ekosystemtjänster med mera.

2 oktober - 3 oktober

Logistics & Distribution, Empack och Packing Innovations

PLATS: Kistamässan. Mässa nummer 2 för året för Easyfairs (se 6-7 februari).

8 oktober - 10 oktober

Nordic Transport Infrastructure, Nordic Rail och Nordic Future Transport Summit.

PLATS: Elmia, Jönköping. "Nordens viktigaste samlingsplats för utveckling av framtidens transporter och infrastruktur".
KOMMENTAR: "Norden och framtiden" är tema för Elmia Nordic Future Transport Summit, där Nordiska rådet är samarbetspartner. En gissning är att en gemensam planering för utbyggnad av dubbelspår mellan Oslo och Göteborg och en synkronisering av de nationella transportplanerna kommer att diskuteras under seminariet. När det gäller mässan Elmia Nordic Rail är denna sedan flera år Nordens viktigaste mötesplats för hela järnvägsbranschen.

5 november - 6 november

Logistik & Transport

Plats: Svenska Mässan, Göteborg. "Nordens ledande mässa och konferens för alla som levererar eller tillhandahåller transport och logistik".
Kommentar: På mässan visas de senaste inom logistik-, lager- och transportlösningar.



Slutkommentar:

Man kan fundera på vilken mässa som är störst och bäst: "Nordens viktigaste samlingsplats för utveckling av framtidens transporter och infrastruktur". (Elmia den 8-10 oktober), "Nordens ledande mässa och konferens för alla som levererar eller tillhandahåller transport och logistik" (Svenska Mässan 5-6 november) eller Skandinaviens största transportmässa (Herning 21-23 mars). De sistnämnda kallar sin mässa för störst i Skandinavien, men med 25 000 besökare och 250 utställare är Lastbilmässan på Elmia i Jönköping större. I år hade denna mässa över 30 000 besökare och över 400 utställare.





Fartyget Estonias snabba sjunkförlopp den 4 oktober 1994 är något som förbryllar många. Inte minst den tyska journalisten och filmaren Jutta Rabe som är övertygad om att ett hål sprängdes inifrån Estonia.

Experter tvistar om huruvida den metallbit som Jutta Rabe lät ta loss har utsatts för sprängning eller för kulblästring. Hon är här inte ensam som vill ha svar på denna fråga. Ett flertal studier har rapporterat att de funnit indikationer på en detonation. En

som med egna ögon och med pannlampa på huvudet sett hålet i Estonia kort efter förlisningen är dykaren Håkan Bergmark, som nyligen trätt fram och berättat om hålet. I en intervju På You Tube är han säker på sin sak och säger att som gammal röjdykare vet han vad som är en sprängmedelsskada på metall.



När Jan Kullhammar körde över en bro i Motala i juni 2018 kostade det 805 kronor.

Trängselavgiften kostade enbart 5 kronor, men då han trodde att hans autogiro gällde alla registreringar av trängselskatt missade han att betala. "Infrastrukturavgiften" som Transportstyrelsen kallar denna broavgift har nu stigit till 805 kronor vilket är 161 gånger ursprungsbeloppet på 5 riksdaler.

– Hade vi fått en pappersräkning hade vi sett eländet, säger en uppretad Jan Kullhammar, som säger några väl valda ord (inte tryckbara i skrift) och ser det hela som kriminellt och diktaturfasoner.

Frågan är nu om det går att blidka Transportstyrelsen som bett Jan Kullhammar att begära omprövning och anstånd.



Utges av Trafikmagasinet
Terrassvägen 9, 593 38 Västervik
redaktionen@trafikmagasinet.nu
www.trafikmagasinet.com

Annonser dennis@trafikmagasinet.nu

Grafisk produktion
Niklas Wrångberg
Wrångberg Publishing

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

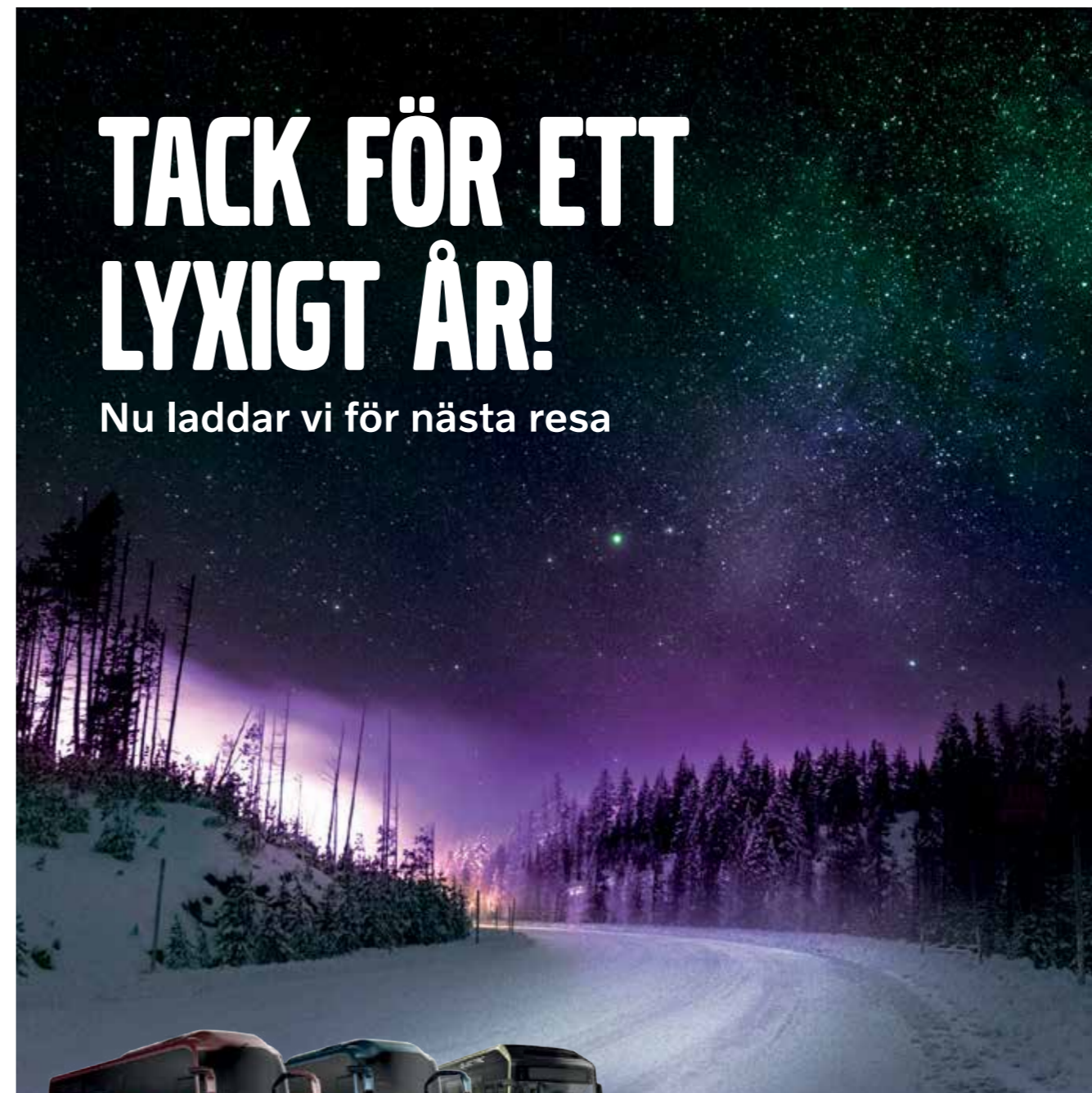
ANNELIE JOHANSSON
redaktionen@trafikmagasinet.nu

HENRIK S. JÄRREL
redaktionen@trafikmagasinet.nu

MATS WENGELIN
redaktionen@trafikmagasinet.nu

Omslagsfoto: Autoadapt

Årgång 36



TACK FÖR ETT LYXIGT ÅR!

Nu laddar vi för nästa resa



Vilket makalöst år. Vi har lanserat en helt ny generation turistbussar som gjort succé och belönats med "Sustainable Bus Award 2019". Kunder från norr till söder har provkört bussarna och lovordar den härliga känslan bakom ratten. Samtidigt gläds vi åt att våra tysta och rena elbussar rullar ut i allt fler städer i landet. Och allt detta är möjligt tack vare våra fantastiska kunder. Vilken lyx det är att få jobba tillsammans med er. Nu laddar vi för ett lika intensivt och givande 2019. **God fortsättning på det nya året önskar Volvo Bussar!**

volvobussar.se

Volvo Buses. Driving quality of life



B

SVERIGE
PORTO BETALT
PORT PAYÉ

Nu bygger vi stationsnät för **LNG & LBG**



Gasum
gasum.se