

# Trafik Magasinet

April, 2019  
Pris 80:- | Årgång 36

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

**Batteridrivna fartyg  
över Öresund** SD34



TEMA: SJÖFART

Trafikmagasinet i hamn

Flaskhalsar på Södra Stambanan

Kritik mot Trafikverket

# NU tar vi NÄSTA STEG

Hamnen expanderas med två nya färjelägen och hamnområdet utökas med ca 300.000 m<sup>2</sup>, vilket ger plats för färjor med ca fyra km lastkapacitet – en ökning på nästan 100 %. Utbyggnaden är ett naturligt steg eftersom vi har gått starkt framåt med nya rekord flera år i rad. 2018 var inget undantag: godsvolymen ökade med 3,3 %, antalet personbilar med 1,8 %, mängden lastfordon med hela 7,0 % och passagerartalet med 1,3 %, vilket blir totalt 2.209.706 passagerare. Ett stort kliv framåt för Ystad Hamn minst sagt.



## LEDARE

# Sjöfart – i skarpt läge

Det går inte att blunda för att fartygstrafiken i Östersjön är minst sagt intensiv. Cirka 2 000 fartyg är ständigt på väg någonstans i Östersjöområdet inklusive Kattegatt. Mot bakgrund av att antalet fartyg väntas öka markant i framtiden kan vem som helst räkna ut vad konsekvenserna skulle bli vid en olycka med ett tankfartyg. Trafik med tankfartyg svarar för omkring 25 procent av sjötrafikens omfattning, och som bekant är lasten ombord på dessa fartyg knappast bomull eller sockervadd utan råolja och oljeprodukter, som är en kategori av särskilt intresse vad gäller risker och beredskap för oljeutsläpp till sjöss. Under perioden 2000–2016 har oljetransporterna ökat med cirka 55 procent. Glädjande nog sker miljöräddningsövningar titt som tätt där en av världens största miljöräddningsövningar är Balex Delta, som samlar Östersjöländerna en gång om året. Nytt från förra året var att även landsidan övades med organisationer med ansvar för miljöskyddet på våra stränder, vilket är positivt. Under Balex Delta (som ägde rum utanför Karlskrona i augusti, där man även hade alarmeringsövningar) deltog hela 32 länder i övningarna för att säkerställa att kommunikationsvägarna mellan de deltagande länderna fungerade och var en viktig del av övningen. Detta är glädjande, då detta varit så och så i en svunnen tid. I backspeglarna kan nämnas att förra året så gick tankfartyget Makassar Highway på grund den 23 juli i Tjust skärgård och orsakade ett oljeutsläpp med olja som nådde stränderna. Två veckor senare gick ytterligare ett fartyg på grund söder om Helsingborg, men utan att orsaka utsläpp. I båda dessa fall var boven i dramat för mycket alkohol i kroppen hos de som framförde fartygen. Olyckskorpen kraxar att inga övningar i världen hjälper mot berusade styrmän, som ju kan leda till långtgående konsekvenser för havs- och strandmiljö och för dem som lever längs kusterna. Lösningen går dock att skriva med en mening, som bör ses som en uppmaning:

Ställ tuffare internationella krav!



JOHAN RIETZ,  
Chefredaktör

## UR INNEHÅLLET



Foto: David Sjöholm, Larmtjänst

FARLIGA RÄCKEN

3



SVERIGES BÄSTA VÄGKROG?

23



ÅTERVINNEN BILDÄCK

24



TRAFIKLEDNINGEN =  
FÖRETAGETS NAV

25

# Vad har Trafikverket emot de som kör MC?

**Skyddsanordningar för fordon, eller räcken som de ofta kallas, har till uppgift att mjukt fånga upp ett fordon vid en påkörning och föra tillbaka det på ett kontrollerat sätt till vägbanan. Den som kör på räcket ska inte skadas eller på annat sätt råka mer illa ut än om man kört av vägen. På Trafikverkets hemsida skriver man följande när det gäller räcken och motorcyklister:**

”Det går i dag inte att se att någon typ av räcke skulle vara farligare än någon annan av de dominerande räckestyper som studerats. Det finns dock utredningar/krockprover som pekar mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt samt inte medger risk för underglidning är bättre med hänsyn till oskyddade än räcken som har utstickande delar t.ex ståndartoppar. Alla typer har sina fördelar och nackdelar, och vägghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.”

### Lösning: släta vägräcken!

Mot detta luddiga svar kan anföras att väg- och broräcken är vanligen inte anpassade för att hantera påkörning av motorcyklister eller andra oskyddade trafikanter, även om det kan finnas utföranden på räcken som tar hänsyn till dessa grupper. Trafikverket verkar dock blunda för att räcken utgör det vanligaste krockvåldet i en singelolycka med dödlig utgång på motorcykel. I takt med räckesutbyggnaden i Sverige är antalet omkomna motorcyklister i räckesolyckor ett stort problem. Därför är det förvånande att inget görs för att öka säkerheten hos de oskyddade trafikanterna. Sanningen är att det bästa räcket för en motorcyklist är att inte ha något räcke och för en motorcyklist är chansen att överleva större vid en kollision med en bil jämfört med ett räcke. Det borde därför vara självklart att det räcke vägghållaren installerar nära vägbanan för att minska kollisionsrisken utformas så att det inte ökar skaderisken för den som krockar med det. Några sådana krav har vi inte i Sverige. Sidoräcken bör inte sättas upp när man kan rensa sidoområden från hinder. I Sverige väljs i stort sett alltid sidoräcken eftersom det är den billigaste lösningen för vägghållaren, vilket ofrånkomligen leder till en ökad skaderisk. Räckets avstånd från vägbanan har också stor betydelse för skaderisk och olycksförlopp, men det finns inga krav på säkerhetsavstånd för oskyddade trafikanter. Forskning från hela världen pekar i samma riktning: det säkraste räcket för motorcyklister är de som försetts med Motorcycle Protection System, MPS, som är ett skydd som gör att trafikanter inte kolliderar med, och fastnar i räckesstolparna. Studier visar också att släta räcken, till exempel betongräcken, är betydligt bättre att krocka med än räcken med oskyddade räckesstolpar. De vanligaste räckestyperna i Sverige är vajerräcken, w-profilräcken och kohlsvaräcken som har en gemensam nämnare, fristående stolpar, som ökar skaderisken. Allra sämst att krocka med är dessa räckestyper som dessutom



har utstickande delar mot vägen eller på ovsidan där kropps- eller fordonsdelar kan fastna. Detta leder ofta till allvarliga personskador. Lösningen är att vägghållarna väljer släta vägräcken utan oskyddade stolpar som placeras längre från vägen och väljer förlåtande sidoområden istället för sidoräcken.

### Råd till Trafikverket

Trafikmagasinets råd till Trafikverket är att man bör justera texten om att det inte finns räcken som är farligare än andra! Detta är ett hän mot motorcyklister! I Trafikverkets förslag till nya regler angående ”Vägar och Gators utformning” har man slarvigt nog försummat att vägar och gator ska vara tillgängliga och anpassade för alla trafikanter och resenärer och utformas med avseende på restidsmål, kapacitet samt säkerhet. Ändå saknas enkla åtgärder som förlåtande sidoområden, krav på säkerhetsavstånd och släta räcken i det dokument Trafikverket tagit fram. Det finns ingen som helst hänsyn till MC/moped vid vägutformningen, och man verkar blunda för att MC-olyckorna mot räcken har kostat samhället 5,6 miljarder under de senaste elva åren.

*Redaktionen Trafikmagasinet*





# ØRESUNDSBRON HAR TVÅ GODA NYHETER

En av dem kan endast upplevas i mörkret

NYHET 1  
Tillägget för  
modulekipage  
är avskaffat

Från 1 januari 2019 har vi avskaffat tillägget på 50% när du kör över Øresundsbron med lastbil över 20 meter. Gäller hela dygnet – hela året.

NYHET 2  
**15%**  
nattribatt

## Upplev en lysande rabatt

Utöver att avskaffa tillägget för modulekipage, har vi även infört en nattribatt på Øresundsbron, som:

- Gäller i tidsrummet 24.00-06.00
- Gäller alla lastbilar över 9 meter med BroPass Business-avtal

Lastbilar får 15% rabatt på resor mellan kl 24.00 och 06.00. Initiativen kan vara med och bidra till minskad trängsel och reducerad miljöpåverkan – ett steg i rätt riktning mot en mer miljövänlig trafik. **Läs mer på [oresundsbron.com/frakt](http://oresundsbron.com/frakt)**



Nattpris: 590 kr. Kontantpris för enkelresa utan avtal: 1 584 kr. Med reservation för eventuella prisjusteringar.

Priserna är exkl. moms och gäller under 2019 för lastbilar över 9 meter. Med BroPass Business-avtal. Enkelresa: 694 kr.

# En komplicerad sjötransport

**Trafikmagasinet skriver kontinuerligt om nya Slussen i Stockholm som börjar ta form. Mycket sker i det dolda och ibland handlar det om minst sagt komplicerade (och spektakulära) uppdrag.**

Skanska har fått i uppdrag att bygga om Slussen och en del av uppdraget är att göra en sjökulvert mellan Gamla Stan och Södermalm. Sjökulverten består av vertikala schakt på båda sidorna av vattnet och en tunnel mellan dem - belägen under sjöbotten. För att göra denna konstruktion valde Skanska att dela tunneln i mitten och sätta ett tätskott vid skarven i varje ända. På så vis kunde de två kulvertdelarna förtillverkas i en torrdocka i Köpenhamn, transporteras till Stockholm och Slussen där de sänks ner och sätts ihop till en tunnel på sjöbotten.

## Sjökulvertdelar

De två kulvertdelarna väger hela 2 300 ton vardera och kan flyta kortare sträckor med hjälp av att de är luftfyllda samt att de hängs upp i pontoner för extra

flytkraft. Transporten från Köpenhamn till Stockholm utfördes i slutet av november och var ett samarbete mellan Skanska och Marine Group. Sjökulvertdelarna flöt själva ut ur torrdockan och bogserades till den sänkbara pråmen Carrier 16, som placerats på havsbotten genom att pråmens ballasttankar fylldes med vatten. Då sjökulvertdelarna placerades ovanför Carrier 16 pumpades vattnet ut ur ballasttankarna och pråmen lyfte sig ur havet, nu med sjökulvertdelarna ombord. Carrier 16 bogserades till Stockholm och utanför Fjärderholmarna sänktes pråmen åter till havsbotten och sjökulvertdelarna flöt loss och kunde bogseras den sista biten fram till Slussen.

## Ny stålbro

Transporten av sjökulvertdelarna från Köpenhamn var den första i en rad komplicerade och tekniskt mycket utmanande sjötransporter som Skanska ska utföra i samband med bygget av nya Slussen. Bland annat ska stora ställuckor för reglering av vattennivån i Mälaren och delar av den nya Slusskanalen i betong tillverkas på annan plats och transporteras till Slussen. Den nya stålbron för fordonstrafik tillverkas i ett enda stycke i Kina, transporteras till Stockholm och placeras vid Slussen i Gamla Stan och på Södermalm.



Foto: Marine Group



Foto: Marine Group



Foto: Skanska

# Till havs

Som få andra kunde författaren Harry Martinson skildra en sjömans vardag till havs. Här nedan kommer ett utdrag från en sjömansvisa som Harry Martinson skrev och som publicerades i tidskriften Ny Tid den 25 februari 1925:

*”Sjuttiosex, som urgrön jungman – full av levnadsmod och stark,  
stack jag ut för första gången med en murken Glasgowbark;  
det var annat då för tiden – hårda vakter, hårda tag  
och ens största dröm, det var blott att få mönstra av en dag.  
Dyningssövd kring Söderns öar trivdes man nog bra ibland.  
Halvdränkt utav Land’s Ends sjöar slet man hund vid Cornwall strand.*

*En gång köld och kamp och eder i orkanen vid Kap Horn;  
en gång sövd till ro av klockor bland Calcuttas tempeltorn.  
Du såg ej den gamla stolta Chileflottan sticka ut,  
fylld av Cordilerans bergvind, bröstande varenda kut.  
Djuphavskölar, djuphavssjömän finns väl någon kvar av dem  
som ännu kan ta vår chantee och vår gångspelsång med kläm.  
Skål min gosse, skål för tiden, skål för gastars brödraskap,  
ifrån Sandy Hook till Vinga, ifrån Liverpool till Kap.  
Jag är gammal nu och skrumpen och min chanteebas är hes.  
Sist en skål för Skottlands whisky, kanske än en gång vi ses?”*



Bärgning av segel i hård vind och grov sjö.

## Den grönaste vägen till Danmark.

Nu seglar två av våra färjor med full batteridrift. Det gör oss till världens första högintensiva färjelinje med batteridrift. Genom täta turer och punktliga avgångar har Scandlines Helsingborg-Helsingør trafikerat Öresund i alla väder. Nu heter vi ForSea och vi är lika snabba, trygga och effektiva – bara grönare. För din skull, för hela regionens skull och för vår miljö.



Helsingborg — **FORSEA** — Helsingør  
forsea.se



# Polen och Sverige i blickpunkten

Det maritima EU-projektet mellan Swinoujscie i Polen och Ystad i Sverige är ett minst sagt spännande projekt. Projektet som bär EU:s signum syftar till att investera cirka 700 miljoner euro i hållbar och innovativ transportnäring. Projektets avtal har nu undertecknats av företrädare för Europeiska kommissionen och projektets samordnare - Ystads Kommun. Projektkonsortiet består av Ystad Hamn i Sverige tillsammans med Gaz System med dotterbolag Polskie LNG samt färjerederiet Polferries i Polen.

Bidragsprojektet innebär en uppgradering av kapaciteten både på land och till sjöss, förbättring av miljöprestanda och möjliggörande av LNG-bunkring av fartygen i den maritima förbindelsen mellan de båda hamnarna Swinoujscie och Ystad.

I Ystad Hamn innebär projektet följande konkreta investeringar i infrastruktur och terminalfacilitet fram till slutet av 2021:

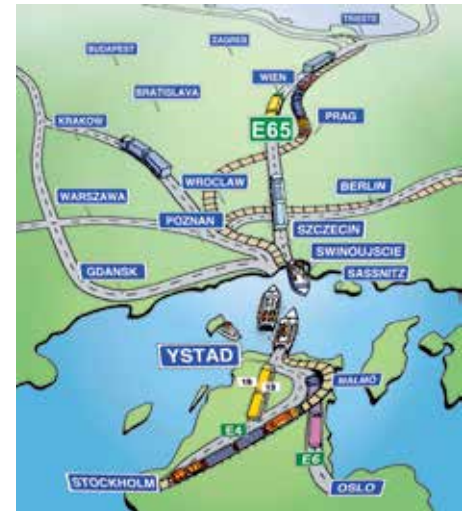
- Två nya färjelägen för att kunna ta emot större färjor, inklusive ro-ro ramper, landbaserad elanslutning samt uppställningsytor
- Muddring av hamnbassäng
- Ny och förlängd vågbrytare samt tillskapande av nytt landområde för framtida verksamhet
- Möjlighet till bunkring av LNG

Gaz System och deras dotterbolag Polskie LNG kommer att gemensamt distribuera LNG-bunkring i hamnen i Swinoujscie. LNG-bunkerfartyget kommer att lagra och överföra LNG till fartyg som drivs av LNG för att minska påverkan på miljön

genom sänka utsläppen av SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub>. Dessutom kommer ett nytt stort Ro-Pax fartyg med LNG som drivmedel att utvecklas av Polferries. Fartyget beräknas tas i bruk under 2021. Syftet är att minska inverkan på miljön genom implementering av LNG-teknologi på fartyget som används på rutten Swinoujscie-Ystad. Projektets aktiviteter förväntas bidra avsevärt till att minska negativa miljöpåverkan och öka kapaciteten i Ystad Hamn. Hela projektets beräknade stödbestämt kostnad ligger på 132 miljoner euro med EU-finansiering på 34 miljoner euro, vilket motsvarar ett genomsnittligt EU-stöd på 25 procent. Projektet hade ett kick-off-möte i Ystad den 24 januari där projektpartnerna påbörjade implementeringen som det så vackert heter.

## Nya rekord i Ystad Hamn

När det gäller Ystad Hamn kan berättas att statistik från fjolåret visar att hamnen under 2018 nådde nya rekordnivåer. Såväl godstrafiken som antalet lastfordon, personbilar och passagerare ökade – igen. Såväl 2015, 2016 och 2017 slog hamnen



En annorlunda Europakarta.

nya rekord och denna trend fortsatte även under 2018. Ystad Hamns verkställande direktör Björn Boström kan åter konstatera att verksamheten i hamnen går mycket bra:

– Det är riktigt glädjande att våra och våra kunders ansträngningar tillsammans med en fortsatt tillväxt i marknaden ger utdelning.

Ökningen av passagerare står till största delen att finna i trafiken till Bornholm medan ökningen av gods rör den polska trafiken. Antalet järnvägsvagnar fortsätter att minska och har åtminstone för tillfället försvunnit helt i början av januari 2019. Antalet bussar har däremot ökat ordentligt vilket i första hand beror på att Bornholmslinjen, sedan rederiet tog över trafiken Ystad-Rønne driver en busslinje i egen regi från Köpenhamn.

Ystad Hamn har medvind. Foto: Ehrensbergs





## ! Svenska Taxiförbundet i kollisionskurs med Uber

Svenska Taxiförbundet bedömer att Uber årligen undanhåller 700 miljoner kronor från redovisning i Stockholm. Antagande om redovisningsfusk bygger på att Uber har 1500 bilar i Stockholm som omsätter drygt en miljard kronor. På uppdrag av Svenska Taxiförbundet har personal från Gothia Protection Group genomfört 112 provåk med Uber för att kontrollera regelefterlevnaden gällande bruket av taxameterutrustningen. I åtta av tio fall stämde inte priset på taxametern överens med det kvitto som skickats ut från Uber. Att inte registrera inkört belopp i taxametern är ett lagbrott.

## ! Transport i kollisionskurs med Samskip van Dieren Multimodal

Transportarbetareförbundet har polisanmält transportföretaget Samskip Van Dieren Multimodal som kör lastbilstrafik i landet. Anledningen är att de inte betalar en krona i skatt för detta. Polisanmälan avser brott mot Vägtrafikskattelagen samt Lagen om vägtrafikregister. Enligt Samskip Van Dieren Multimodal sker transportererna i Sverige på tillfällig basis, med stöd av EU:s direktiv om kombitrafik. Företaget menar i ett pressmeddelande att de inte är skyldiga att registrera sina bilar och betala skatt. Fackförbundet Transport är av annan mening och menar att man har belägg för att företagets verksamhet i Sverige är stadigvarande. Tommy Jonsson, ombudsman som arbetar med Transports verksamhet "Ordning och reda i åkeribranschen" säger så här:

– För oss framstår det som klart och tydligt att företaget snarast har en permanent verksamhet här. Något som tyder på det är bland annat att chaufförer kommer till Sverige med tåg, personbilar eller buss till fasta uppställningsplatser där bolagets lastbilar väntar.

## ! Hamnstrejker kostar när parterna är på kollisionskurs

Omfattande strejker har många förlorare och kan medföra stora utgifter för ett samhälle. Hamnkonflikten 2019 ledde dock inte till att en storstrejk bröt ut i hamnarna, vilket inte ledde till att svensk import- och exportindustri drabbades hårt. Så var dock fallet för två år sedan. Näringslivets kostnader för den stora hamnkonflikten 2017 landade på 4,5 miljarder kronor (enligt Svenskt Näringsliv), där en tredjedel var ökade logistikkostnader på grund av omdirigeringar av gods. Koldioxidutsläppen ökade då med 70 000 ton, vilket innebar 80 miljoner kronor i samhällsekonomiska kostnader.



## TINDERED Trädgård

VÄXTHUS | TRÄDGÅRD | CAFÈ | RELAX  
RESTAURANG | GÅRDSBUTIK

Perfekt för resenärer & bussresor på E22-an.

En småländsk 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**

# Nordiskt samarbete i fokus

**Trafikmagasinet har återkommande lyft frågan varför det görs så lite när det gäller att ha en samsyn på transportpolitiska frågor i Norden (som tillsammans har 26 miljoner invånare). Nu är det dock meningen att det ska bli ordning på torpet.**

Nordiska rådet är samarbetspart till Elmia Nordic Future Transport Summit och arbetar för att sätta transportfrågorna högt upp på agendan – och på ett bättre och tydligare sätt än i dag. Samarbete över gränser är ett huvudtema på Elmia Nordic Future Transport Summit i oktober, tillsammans med finansieringsfrågor, kompetensförsörjning samt forskning och innovationer.

– Man tänker ofta lite för trångsynt i dag i respektive land. Man sitter i Stockholm och tänker och planerar för de svenska orterna, och samma gör de i Norge för sina orter, och så glömmar man att Norges viktigaste hamn är Göteborg. Politiker lobbar för sina små delar inom landet och på myndighetsnivå stoppar kalkylerna för samhällsnytta vid gränsen. Gemensamma investeringar kommer helt enkelt inte till stånd, säger Johan Lindblad, seniorrådgivare vid Nordiska rådets sekretariat.

## Samordnade prioriteringar

I den rekommendation som Nordiska rådet lämnat till de nordiska regeringarna är återupprättande av ett ministerråd för transportfrågor. Johan Lindblad menar att det känns högst relevant

att ha en samordning, att länderna ska kunna göra prioriteringar ur ett nordiskt perspektiv och att man också kan intensifiera sitt samarbete på myndighetsnivå. Han ställer här följande fråga:

- Vi handlar mest med varandra och vi har mest arbetskraftsutbyte med varandra, så varför skulle vi inte underlätta transporter och infrastruktur mellan länderna?

Några av Nordiska rådets förslag till de nordiska regeringarna för tillväxt och utveckling i Norden är:

- att basera investeringar på samhällsekonomisk nytta utan att beakta riksgränser
- synkronisera de nationella transportplanerna
- att utarbeta en gemensam strategi för det för det nordiska transportområdet
- att hitta alternativa finansieringsmetoder för att få till stånd samhällsekonomiskt nyttiga investeringar
- att skapa en nordisk fond för att finansiera utredningar, analyser och planeringsarbete
- att gemensamt analysera och planera för utbyggnaden av hamnar och järnvägsförbindelser i norr
- att samordna gemensamma positioner i förhållande till EU:s karta över unionens prioriterade transportstråk och korridorer
- att förstärka de öst-västliga förbindelserna för flyg, väg och järnväg
- att arbeta fram villkor eller ekonomiska stimulansstrukturer för konkurrenskraftig färjetrafik mellan de nordiska länderna
- att gemensamt utreda hur flaskhalsar kan avhjälpas samtidigt som näringsliv och arbetsmarknader i glesbygd utvecklas /AJ



**- den hållbara länken till världen**



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



# Baltic-Link: Sverige behöver ett andra ben för transporter till kontinenten!

**Polen, Tjeckien, Slovakien, Österrike och Italien har påbörjat byggandet av en gränsöverskridande transportkorridor, Baltic-Adriatic Corridor.**

Denna korridor är hela 1 700 kilometer lång från Gdynia i norr till viktiga hamnar i Adriatiska havet i södra Europa. Transportkorridoren beräknas vara klar 2030 och då är det meningen att gods ska kunna transporteras i 160 kilometer i timmen via järnvägen i Europa. I norra Europa knyts Skandinavien ihop via Stena Lines färjor mellan Gdynia i Polen och Karlskrona – och vidare mot Alvesta, Borås, Göteborg och till Oslo i nordväst. Korridoren vid namn Baltic-Link består av Kust- till kustbanan och riksväg 27.

Inom EU-projektet Baltic-Link Motorways of the Sea, Gdynia-Karlskrona, 2010-2013 så satsades över 1 miljard i stråket på bland annat nya intermodala terminaler i Alvesta och Karlskrona, upprustning av Kust-till kustbanan, elektrifiering och spårbyte av järnvägen till Karlskrona hamn och investeringar i Gdynia hamn. Nu är det dags att inkludera Baltic-Link, Karlskrona-Göteborg, i Baltic-Adriatic Corridor och på så vis få en andra, kompletterande transportkorridor från Sverige till kontinenten inom TEN-T Core Network.

– Detta är en väldigt viktig åtgärd, dels för att lyckas med regeringens mål kring överflyttning av transporter från väg till järnväg, men också för svenskt näringsliv för bättre import- och exportmöjligheter. På EU-nivå har vi fått positiv respons gällande frågan att förlänga Baltic-Adriatic Corridor från Gdynia till Göteborg via Karlskrona i samband med revideringen av TEN-T Core Network 2023. Likaså på regional och lokal nivå i Sverige. Nu krävs det att svenska regeringen ställer sig bakom förslaget säger Jonas Olsson, infrastrukturstrateg på Karlskrona kommun.

Tore Almlöf, avdelningschef på Karlskrona kommun, ser fyra stora fördelar med Baltic-Link:

– Det blir enklare för svenska företag att etablera sig i Östeuropa, vi länkas samman med Adriatiska havet, transportleden är mindre väderkänslig då den går öster om Alperna samt att tåg ger mer hållbara transporter jämfört med lastbil.

Här vill Trafikmagasinet göra en passus, ty TEN-T utgör ett viktigt verktyg för att uppnå det övergripande målet att fram-

till 2050 minska utsläppen från transporter med 60 procent. Det transeuropeiska transportnätet är i grunden ett multimodalt transportnät som bidrar till att fler passagerare och mer godstrafik flyttas över från väg till järnväg med minskade koldioxidutsläpp som följd. Nämnas bör också att Baltic-Link handlar om att bygga ut en existerande transportkorridor - inte att bygga en helt ny.

## Karlskrona hamn utvecklas

I omedelbar närhet till färjehamnen i Karlskrona ligger Industrihamnen med utmärkt koppling till det övergripande väg- och järnvägsnätet. Karlskronas hamnchef Pelle Pettersson lyfter mer än gärna fram

den rationella hanteringen som dagligen sker i Industrihamnen (innefattande dess kombiterminal).

– Karlskronas lättillgängliga och effektiva industrihamn har en rak, isfri och kort inseglingsled endast 20 minuter från lots och öppet vatten. Det finns stora möjligheter för fartyg att ansluta till landel, vi har öppet dygnet runt, året runt, samt möjlighet till varvsservice, säger Pelle Pettersson.

Vi får också veta att utbyggnaden av hela hamnen beräknas vara klar 2021. Den nya ytan kommer att bli ca 100.000 kvadratmeter stor. Trafikmagasinet lär få anledning att återkomma.

SF/MW



# Matrics ger mervärde

**Nytt År, nytt uppdrag! Tänk om alla företag kunde börja ett nytt år på samma sätt som Matric Terminals gjorde 2019 då de redan 8 januari berättade om ett nytt stort uppdrag.**



Matric Terminals är en affärsenhet med 17 anställda inom KBP I Karlskrona AB som äger RORO och passagerarterminalen på Verkö i Karlskrona.

– Jag kan berätta att vi i början av 2019 fått i uppdrag att lasta ut massaved på bulkfartyg, huvuduppdraget är ROPAX fartyg men vi serverar även bulk, säger Göran Hallström som är företagets Terminal Manager.

Matric Terminals bedriver sin verksamhet i Karlskrona Hamn. För landtransporter till och från hamnen finns i dag inga flaskhalsar eller andra störningar. Företaget hjälper sina kunder med kostnadseffektiva och tillförlitliga transporter. Massaved är en nyhet för året och är ett komplement till flis och bulkflöden. Det är full fart i verksamheten och för att få väderskydd bygger man ut med tält.

## Mervärde mellan land- och sjötransport

Matric Terminals företags- och affärsidé är att leverera logistiklösningar som skapar mervärde för produkten mellan land- och sjötransport. Hela företagets nätverk tillsammans med kombi-transporter och effektiva IT-lösningar skapar detta mervärde. Ledig kapacitet kan nyttjas för att sänka kostnadseffektivitet och miljömässiga fördelar.



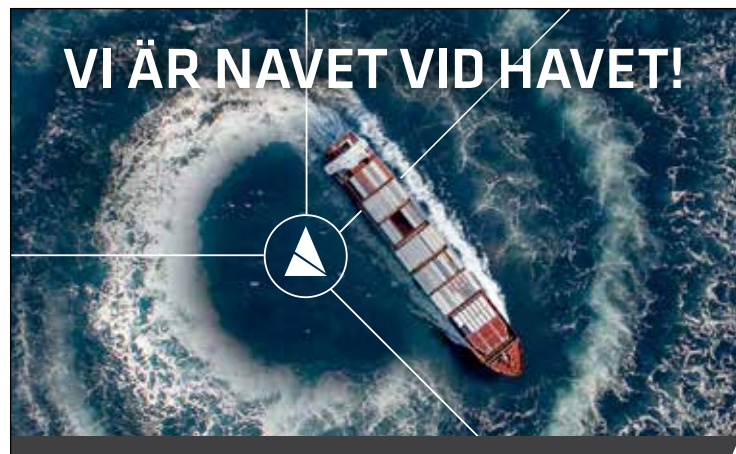
## Affärsområden

Bolagets delar i verksamheten avspeglas i fem affärsområden: RORO, Kombi, General Cargo, Terminal och övrigt. Begreppet "One Customer and one Invoice" används inom RORO för att tillsammans med rederier som kunder skapa effektiva transportupplägg för varuägare. Inom Kombi sker samarbete med tågoperatörer som serverar svensk basindustri. Bakom General Cargo hittar vi stuvritjänster till ankommande fartyg. Terminal innefattas av lagerhantering, ompackning och kontroll av gods. Inom affärsområde Övrigt utförs logistik tjänster för kunden.

## Upptagningsområde

Bolaget har både upptagningsområde i Sverige och Europa där Polen och Baltic Link korridoren ner till Adriatiska havet med Ungern, Rumänien, Vitryssland och svarta havet är viktiga.

– Länderna i Baltic Link-korridoren präglas av stabil tillväxt och är tvärt emot vad man kan tänka sig påverkas mindre av kortsiktiga svängningar än transporter till övriga Europa, berättar Göran Hallström vid vårt besök. SF/MW



- 90 % av all import och export passerar en svensk hamn
- Våra kunder satsar 6 miljarder i regionen
- Varje skepp kommer lastat med arbetstillfällen
- Vi satsar på expansiva framtidsbranscher som skogsprodukter, stål/metall, recycling och containertrafik
- Vi erbjuder kompletta transport- och logistiklösningar

Välkommen till HallandsHamnar i Halmstad och Varberg.

**HALLANDS  
HAMNAR**  
PORT OF HALLAND

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



# Vad är det som händer i Karlshamns Hamn?



Flygbild som visar över 26 000 rör.

**Beakta bifogat flygfoto. Vad är det egentligen som ligger på marken till höger om det långa godståget i Karlshamns Hamn AB? Svaret är att det är cirka 26 000 rör i nära anslutning till hamnområdet, i väntan på att gasledningen Nord Stream II blir en realitet i Östersjön.**

– Karlshamns Hamn är en stor hamn, som verkar i en internationell miljö. Genom alla stora hamnar strömmar hela tiden en mängd gods med en mängd olika ursprung, ägare och användningsområden, säger Mats Olsson, vd i Karlshamns Hamn

I Karlshamns Hamn ombesörjer man lossning, transport och upplagring av rören i ett stort inhägnat markområde. Att man i Karlshamns Hamn expanderat hamnområdet med cirka 40 procent ser man från ledningen mycket positivt på, då man skapat bra möjligheter för framtida volymökningar och nya affärsupplägg. Totalt är det meningen att man ska hantera 52 000 rör i detta projekt där hamnen har avtal med en underleverantör till Nord Stream II: Wasco Coatings. Rörprojektet i all ära (som fått stor internationell uppmärksamhet), men det är också värt att nämna följande saker i en text om Karlshamns Hamn: en växande färjetrafik till Klaipeda med DFDS Seaways, containertrafiken med fartyg/järnväg (med rekord för sågade trävaror under 2018), den utökade järnvägstrafiken samt en effektiv terminalhantering med

mellanlagring och stuffing och containers som har ökat stabilt under de senare åren.

– Förutom de närmare 30 hektar stora ytorna för rörprojektet så har vi byggt om och investerat i vår färjeterminal med ombyggnation/breddning av den ena rampen och öppnande av nya gater för automatisk incheckning för chaufförsbundna fordon och automatisk fotogate för de som lämnar och hämtar löstrailers, säger Ulf Sandevärn, marknadschef i hamnen.

## Gränsöverskridande

Om vi tittar framåt i tiden är det på sin plats att skriva att Karlshamns Hamn är med i projektet Interreg South Baltic (i Sverige ofta benämnt Södra Östersjöprogrammet), som är ett program för samverkan mellan regioner och över gränser i södra Östersjöområdet. Ett syfte är här bland annat att undersöka och etablera nya länkar för godstrafik för färje/RoRo-trafik samt container- och styckegodstrafik. I detta sammanhang kan nämnas att Karlshamns Hamn var värd för ett partnernöte i januari, där sådant som nya vägar över Östersjön diskuterades, med deltagare från Mukran Hamn (Tyskland), Rönne Hamn (Danmark), Elblag Hamn (Polen) samt Klaipeda Shipping Research Center (Litauen). Förutom det interna programmet hölls även en mindre work-shop där externa deltagare som till exempel DFDS Seaways och Foodtankers hade bjudits in som föredragshållare och diskussionspartners.

/JR

**Helsingborgs  
Kombiterminal**



**Katrineholms  
Kombiterminal**

**TRYGG HELA VÄGEN**

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

# Bogserbåt med hybridteknik

På varvet Gondan i norra Spanien som ligger vid Biscaya-bukten har man sedan början av 1900-talet byggt hundratals fartyg till många länder runt om i världen. Däribland till Sverige och i juni kommer ett toppmodernt bogserfartyg med hybrid-drift levereras till Luleå Hamn,

Henrik Vuorinen, tillika hamnchef i Luleå Hamn, var som sig bör med när fartyget sjösattes i oktober förra året på varvet Gondan. Den svenska flaggan var hissad ombord vid dopet, där namnet blev Viljan.

– Det är en isbrytande bogserbåt som är skraddarsydd utifrån Luleå Hamn specifika krav i våra farvatten, säger Henrik Vuorinen.

Att fartyget verkligen är någonting extra förstår envar när man nås av uppgiften att den 36 meter långa båten med den långa benämningen RAL Tundra 3600-H Class, kan bryta 1 meter tjock is i en fart av cirka 3 knop. I telefon berättar en person i ledningen på varvet i Gondan att man är mycket stolta över att man vann den internationella upphandlingen från Luleå Hamn, där fartyget kan



användas till så mycket mer än att bryta is, där det bara är fantasin som sätter gränserna:

– *It can be escort, ship-assists, coastal towing, fire-fighting, navigation aids service duties and so on.*

Fartyget är i tidens anda utrustad med hybridteknik som inkluderar två dieselmotorer, två elektriska axelmotorer/generatorer och en batteribank för energilagring. Hybridlösningen möjliggör ökade operativa möjligheter som minskade kostnader för bränsle och underhåll samt en minskad miljöpåverkan. Med en förväntad dragkraft ”Bollard Pull”) på cirka 100 ton i så kallad ”boost-läge” kommer detta att bli världens starkaste isbrytande eskortbogserbåt med hybriddrift (i sin storleksklass\*).

/JR

\* Bogserbåten är ritad av Robert Allan Ltd och är en isbrytande bogserbåt. Den 36 meter långa och 13 meter breda båten har ett djupgående på ca 7 meter.

## Din leverantör av belysning till infrastruktur

**Swefico**

070-5900864 • info@swefico.se • www.swefico.se



# Ett nytt tänk inom transportsektorn

**Visste ni att det finns ett helt nytt alternativ till hur man bokar transporter från utlandet? Inte? Jo, det finns möjligheter att boka skräddarsydda transportlösningar med bara ett klick, precis som när du ordnar din personliga resa.**

Att byta från att använda speditörer till en lösning som Adnavem AB erbjuder är ett nytt enklare sätt att hantera sina importers från utlandet. "Dörr till dörr- lösning" eller skräddarsydd efter behov? Här gäller full insyn och kontroll genom hela transportkedjan, vilket också ger en lägre prislapp.

Redan den 1 juli träder en ny lag i kraft. Riksdagen har beslutat att det faller på beställaren av transporter att ta ansvar och kontrollera så att transporten sköts på rätt sätt genom hela avtalskedjan. Det är då upp till beställaren att kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Ansvaret gäller hela transportkedjan så om du anlitar en speditör som sedan lägger ut transporten på ett åkeri så är du som beställare kontrollansvarig även för att åkeriet har alla nödvändiga tillstånd. Adnavems affärsidé innebär att du får insyn i hela transportkedjan och kan kontrollera varje enskild transportsträcka. Det ger en kund en större trygghet med tanke på den nya lagen.

Adnavem AB använder sig av modern teknik istället för av speditörer, och har en offensiv tillväxtstrategi i en av världens mest digitalt eftersatta branscher. Med hjälp av en marknadsplats får

transportköparen direkt tillgång till nettopriser och kan välja olika leverantörer genom hela leveranskedjan. Man sparar såväl mycket energi som tid utan att behöva förhandla med olika speditörer.

På Adnavem menar man att det är enklare och effektivare att boka transporten via en marknadsplats. Det är en fördel att kunna se priserna i för tid, att ha direkt kontakt med leverantörerna och därmed kunna spåra sina produkter utefter hela transportkedjan.

– Att sätta transportköparen i fokus är unikt för denna verksamhet. När andra tittar på att sälja ett paketavtal, bara för att dra fördel av mellanhänderna vill vi att transportköparen ska kunna planera och köpa sina transportlösningar baserat på bästa service och det förmånligaste priset, säger företagets vd Andreas Wramsmyr.

/AE



Andreas Wramsmyr samt Linda Gårdlöv på Adnavem AB.

## FAKTA

Adnavem AB är ett techföretag med basen på Avenyn i Göteborg. Namnet Adnavem är latin och betyder "Till Skeppet". Andreas Wramsmyr är vd och grundare av det unga företaget som startades 2017. Medgrundare är Linda Gårdlöv och Mattias Sundström som tillsammans med Andreas bildar ledarteamet. I dagsläget är man specialiserade på flöden mellan Norden och Asien.



**MARINE  
GROUP**

**Marine Solutions AB/Marine Crane AB**

Box 23, 941 21 Piteå  
Tel: +46 911 18000  
info@marinegroup.se  
www.marinegroup.se

# Fordonsbesiktningensbranschen: Ställ tuffare krav!



**2018 blev ett dystert år vad gäller utsläpp från vägtrafiken. Ny statistik från Trafikverket visar att utsläppen steg med en halv procent från året före, vilket ger 76 000 ton i ökade utsläpp. I en rapport med ny statistik från Fordonsbesiktningensbranschen blir det tydligt varför det kan ske: det nya regelverket för fordonbesiktning missar i stora delar relevanta utsläpp. Branschen föreslår därför en rad åtgärder.**

I maj 2018 trädde ett nytt miljöregelverk för kontrollbesiktning i kraft som tyvärr innebar en rad försämringar på klimat- och miljöområdet. Regelverket skapades till följd av ett EU-direktiv, men i andra länder har direktivet tolkats tvärtemot än vad Transportstyrelsen gjort i Sverige. Insikten om utsläppens skadliga effekter har inneburit att dessa länder (t.ex. Tyskland, Rumänien och Polen) sänkt sina gränsvärden för skadliga utsläpp. Men i Sverige har utvecklingen gått åt motsatt håll, genom att de tillåtna gränsvärdena för svenska bilar kraftigt höjs. Nya generella gränsvärden har införts som är satta till en nivå som i praktiken gör det omöjligt att upptäcka fordon som släpper ut för mycket skadliga partiklar och ämnen. Även Naturvårdsverket har framfört kritik mot de nya reglerna.

Det finns en stark opinion för bättre miljö i Sverige, men dessvärre finns även misstro. I en undersökning som Fordonsbesiktningensbranschen genomfört i samarbete med Novus framgår att svenskarna vill köra en bil som släpper ut så lite som möjligt,

och att de ställer krav på att tillverkarna håller nere utsläppen. Men undersökningen visar också att svenskar inte längre litar på att bilarna släpper ut så lite som tillverkarna anger. Fordonsbesiktningensbranschen kan nu genom ny statistik visa att svenskars oro ser ut att ha varit berättigad. Sedan reglerna infördes för mindre än ett år sedan har vi sett en mycket kraftig nedgång i andelen fordon som underkänns på grund av miljöskäl. Totalt sett, för alla fordonsklasser gällande personbilar, har andelen underkända fordon mer än halverats sedan regelverket infördes. För vissa fordonsklasser är förändringarna än större:

- Mellan juni och december 2017 underkändes cirka 7 procent av diesebilarna i den äldsta miljöklassen Euro 1. Motsvarande siffra för samma period 2018, då det nya regelverket trätt i kraft, var 0,54 procent.
- För den mest moderna miljöklassen, Euro 6, har andelen underkända dieselfordon minskat från 3,8 procent till 0,33 procent under samma period.
- För de mest moderna bensenbilarna har underkännandefrekvensen minskat från 2,9 procent till 0,26 procent.

## Fordonsbesiktningensbranschen föreslår en rad åtgärder:

1. Inför en nollvision för skadliga utsläpp från trafiken som en del i Sveriges arbete med miljömålen. Luftföreningar i städerna orsakar årligen många dödsfall och ohälsa. En tydligt fastslagen nollvision riktar välbehövligt politiskt fokus på att hitta lösningar.
2. Anpassa gränsvärdena som gäller vid besiktningen till relevanta utsläppskrav. Det finns ingen logik i att tillåta upp till 100 gånger högre utsläpp av farliga ämnen än vad en normalt fungerande bil släpper ut. Toleransnivån vid besiktning bör anpassas efter gällande utsläppskrav.
3. Återställ möjligheten till träffsäker miljö- och säkerhetskontroll genom bilars omborddiagnosystem (OBD). OBD-systemet gör det möjligt att kunna identifiera miljöbovar – om det fungerar som det ska och man använder det rätt och som komplement till avgasmätning.
4. Ta bort undantaget på opacitetsmätning för bilar äldre än 20 år. Gamla bilar saknar många av de avgasrenande funktioner som nyare bilar har. Det är inte rimligt att de fordon som släpper ut mest ska vara helt undantagna från kontroll av utsläppen.



## STIFTELSEN SVERIGES SJÖMANSBUS

### Belöning 2020

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

Senaste ansökan för belöning 2020 är 30 oktober 2019.

Läs mer om vår belöningsverksamhet på [www.sjomanshus.se](http://www.sjomanshus.se).



# Specialist på tunga bärgningar

**Bärgning och transport av bussar, lastbilar och grävmaskiner ställer höga krav, både på utrustning och personal. Hög kompetens och erfarenhet är A och O.**

Tack vare allsidig kunskap bland personalen och bred maskinpark är Allbärgning & Transport i Örebro AB rustade för de mest komplexa bärgningar och transporter man kan tänka sig. Sedan starten 2007 har ägarna Adam Sjölander och Fredrik Jansson utvecklat företaget till vad det är i dag.

## **Inte bara bärgningar och transporter**

På Allbärgning & Transport löser man även andra problem som kan uppstå längs vägen:

Det kan hända att ett batteri plötsligt



*Vägens riddare.*

går sönder, ett lås kan faktiskt fortfarande gå i baklås och då finns vi där och hjälper till. En ganska vanlig företeelse är punkteringar, då kontakter vi en däckfirma och vårt syfte kan då vara att tillhandahålla ett TMA-fordon, säger Adam Sjölander.

## **Dålig respekt i trafiken vid vägarbeten**

Ett stort bekymmer är att många

trafikanter visar ett respektlöst beteende vid vägarbeten eller bärgningar: något Trafikmagasinet ofta uppmärksammar.

Våra TMA-fordon är ett fantastiskt skydd både mot alla oss som arbetar vid vägen som de personer som varit inblandade i en olycka eller fått motorstopp. TMA-fordonen värnar om medtrafikanterna samtidigt som de skyddar vår personal och materiella ting, menar Adam Sjölander. /SF

## **In Karlshamn, East is near and Far East is not far**

Shippers using Sweden's Port of Karlshamn as a hub have many options for import and export. Overseas flows can be combined with flows to and from the growing markets in east- and central Europe. Cargo between Sweden and Far East can be transported by ocean freight, or when in a hurry, via land bridge combined with daily ferry

connection Karlshamn-Klaipeda. The Karlshamn region has lots of export, with opportunity for favourable freight conditions for importers. Karlshamn is a major deep sea port in Sweden which is directly connected to an intermodal rail terminal, the road network and plenty of development areas for new logistics activities.

For more information visit [www.karlshamnshamn.se](http://www.karlshamnshamn.se)



# Sköter nästan allt i maskinen - med en joystick



arbetet enklare och lättare, vilket i förlängningen förkortar olika arbetsmoment och bidrar till ett bättre arbetsflöde samt en minskad bränsleförbrukning.

## Digital styrsystemsplattform

SVAB har utvecklat en digitalt digital plattform för sina produkter.

– Quantum är samlingsnamnet på styrsystemet, som förbättrar både maskinens effektivitet och ergonomi. Systemet är även utrustat med driftsäkerhetsfunktioner. Genom att ladda ner Quantum till sin smartphone kan man själv välja vilka funktioner som passar just dig. Systemet kan lätt byggas ut och är märkesoberoende. Genom appen ges tillgång till bland annat fjärrsupport, manualer, inställningar och uppdateringar. Genom fjärrsupporten kan våra tekniker ta över maskinen och hjälpa kunden var den än befinner sig, säger SVAB:s vd Fredrik Eriksson.

## Populär produkt

Joystick L8 är världen mest populära handtag för avancerade grävmaskiner och levereras till ett flertal av de största OEM-tillverkarna världen över.

– Sedan 2008 har vi levererat över 100 000 handtag. Vår vision är att vara fortsatt ledande inom utveckling, tillverkning och försäljning och att leverera produkter med högsta kvalitet med fokusering på grävmaskiner, säger Fredrik Eriksson. /SF

**Vad känner ni till om tiltrotatorer, L8 och Quantum? Det sistnämnda avser inte en film med James Bond utan något helt annat. För att få svar på detta tog sig en av Trafikmagasinets medarbetare till SVAB Hydraulik AB i Hallsberg; ett företag som har en vision att underlätta arbetet för maskinförarna**

SVAB startade som så många andra företag i en enkel källare. Som namnet antyder var det passionen för stora maskiner och hydraulik som gjorde att grundaren Kent Bengtsson startade företaget.

## Stort genombrott vid millennieskiftet

Efter ständig utveckling av företagets produkter stod det klart att hydraulik inte längre skulle styras på traditionellt sätt. Det var dags för elektronikens intåg i förarhytten. I och med detta kunde kranar och truckar styras med en enda joystick istället för en massa spakar. Vid millennieskiftet presenterade SVAB en stor nyhet i branschen: Proportionalstyrning till så kallade tiltrotatorer. Arbetet joystickarna innebar inte bara en mer exakt rörelse av maskinens funktioner, arbetsförhållandena blev med ens mycket bättre. Succén lät inte vänta på sig, redan efter ett år efter lansering av tekniken, såldes inget annat.

## Anpassas till varje enskild maskin

Joysticken L8, som den heter, är anpassad att kunna användas i en rad olika maskiner såsom i grävmaskiner och kranar för att nämna några. Tack vare utformningen av handtagets grepp blir





# Sjömän belönas

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus bedriver bidragsverksamhet inom svensk sjöfart. Varje år delas det ut ett stort antal belöningar, där utdelningsceremonin alterneras mellan de två gamla hamnstäderna Göteborg och Stockholm.

Syftet med belöningarna är att förbättra säkerhet och ökad trivsel ombord. Belöningar kan handla om allt i från uppfinningar av nya arbetsredskap till förbättringar av hytter och trivsammare gemensamhetsytor ombord på fartyget. Det är inte bara arbetsförhållanden som belönas, det finns även ett idrottspris som delas ut varje år, som ska främja friskvård, motion och idrott ombord. I år har turen för Belöningsdagen kommit till Göteborg, och prisutdelningen sker vid Långedrag den 8 maj. Hedersgäst och prisutdelare är Jonas Bjelfvenstam, generaldirektör på Transportstyrelsen. Som vanligt närvarar Sjömanshusets kanslichef Christer Nordling, som med fast hand styr stiftelsen mot horisonten och nya mål (även om ryktet spridit sig att Christer Nordling kommer lämna sin post i höst).

Ove Eriksson med Jan Mattson från m/s Stena Saga som belönades 2018



Sjömanshusets kanslichef, Christer Nordling.



Från belöningsdagen 2018.

**Additivt Teknikcenter är en utvecklingsnod för 3D-printing. Med fokus på industrin, utbildning och samverkan. Vi håller i Uppdragsutbildningar, YH-utbildning samt tillverkar komponenter till näringslivet.**



**ADDITIVT  
TEKNIKCENTER**

Skicka din förfrågan till oss eller anmäl ditt intresse för YH-utbildning, 400YH poäng under 2 år. Vi har även uppdragsutbildningar med olika inriktningar.

Besök oss på

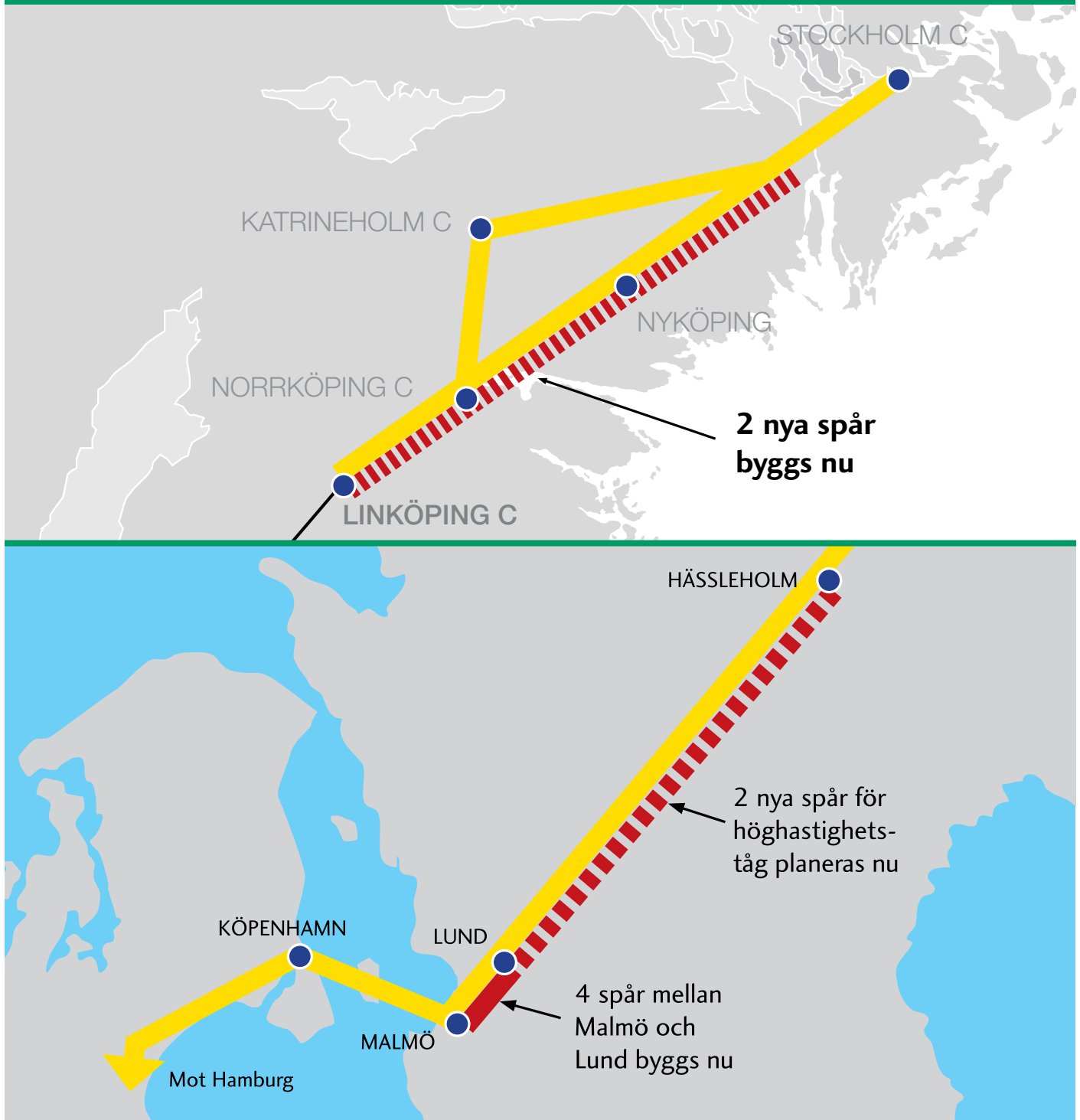
**atcab.se**



# Södra stambanan

## Sveriges viktigaste järnväg

Fler spår ger mer plats för godstrafik, höghastighetståg och regionaltåg.



[stambanan.com](http://stambanan.com)

29 kommuner, 5 regioner och näringslivet i samverkan



# Spar upp till 50 procent genom regummering

Visste ni att Däcknor AB i sin fabrik i Strömsund via regummering och återvinning sparar 34 200 liter olja en vanlig arbetsvecka samtidigt som de sänker sina kunders kostnader för att hålla hjulen rullande?



Däcknors passion är att hålla kundernas hjul rullande, vilket de gjort sedan starten 1944. Detta familje- tillika distributionsföretag inom däckbranschen har sitt säte i Strömsund i norra Jämtland och sedan starten har man varit duktiga på regummering. Vid fabriken i Strömsund tillverkar man RINGTREAD och BOSS- regummeringar för såväl buss som för lastbilar.

– Omsättningsmässigt står regummering

för upp till 60 procent av verksamheten och det är här miljö- och kostnadsfördelarna finns, säger marknadsansvarig Bo Järviken.

Företaget säljer även nya däck och representerar en samling kända varumärken såsom Nokian, Falken, Good Year, Michelin, Continental, Bridgestone och OCL Brorssons fälgar.

## Närhet till kund

Sedan 2011 omfattar lager och fabrik hela 8 000

kvadratmeter. Under 2012 köptes ytterligare 44 000 kvadratmeter industrimark för att klara framtida expansion då bolaget lagrar upp till 15 000 däck. För att erbjuda en bra service finns en depå i Husqvarna och spindeln i nätet är sex lastbilar som täcker in ett genomtänkt schemalagt distributionsnät i Sverige och Norge. Vid fabriken i Strömsund är kapaciteten 24 000 däck/skift per år.

## Miljö- och kostnadsfördelar

– Ett företag kan spara upp till 50 procent genom regummering, fastslår Bo Järviken, som lyfter fram miljön där man på en vanlig vecka sparar upp till 34 200 liter olja jämfört med motsvarande nyproduktion.

Beroende på uppbyggnaden av ett däcksstomme är det möjligt att regummera samma däck upp till tre gånger. Det är detta som skapar både de miljömässiga och ekonomiska fördelarna. Stommar som inte klarar företagets kvalitetskrav lämnas till återvinning och kan bli beläggning i form av löparbanor, kokas till asfalt eller helt enkelt bli energi. För den oinvidige innebär en regummering i korthet att stommen på däckets återvinns och att däckets får ett nytt ytskikt med tillhörande mönster. Det finns både kall- och varmregummering och regummerade däck måste uppfylla samma standarder som nya däck (E-/ECE märkning).

## Nyförsljning

Bolaget erbjuder en imponerande samling varumärken vid nyförsljning. Dessa däck har högre kvalitet på stommen och lämpar sig bättre för regummering. Ett exempel här är Falken, som är ett av de varumärken Däcknor säljer, med hög kvalitet på stommen för att kunderna skall kunna regummera sitt däck flera gånger och uppnå långa körsträckor med låga anskaffningskostnader. Samarbetspartnern, Falken däck har ett mycket brett utbud av däck till personbilar, lastbilar och fyrhjulsfordon i storlek som varierar mellan 12 till 22,5 tum.

/SF/MW



## DE BÄSTA FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR DIN MASKINSTYRNING

Quantum är det innovativa styrsystemet som i kombination med vår L8 joystick kraftigt förbättrar maskinens effektivitet och ergonomi.

Mer information på [svab.se](http://svab.se)



# En och samma fälg till alla bilar

**Visst vore det förnämligt om de fina fälgarna du köpt till din bil även skulle passa på din nästa bil, även om du byter bilmodell? Eftersom bultcirkeln skiljer sig åt mellan olika bilmodeller är detta inte möjligt, eller?**

På företaget ABS Wheels i Arlandastad, som kan erbjuda snygga och moderna fälgar som inte kostar en förmögenhet, har man löst detta problem med en patenterad uppfinning som heter ABS360. Det är en lika enkel som genial uppfinning. När en fälg köps in har den ett förutbestämt bultmönster och kan bara passa de bilmärken som har just det aktuella mönstret. En fälg till en Volvo passar till exempel inte på en BMW. När fälgarna levereras till ABS Wheels är bulthålarna i förväg uppborrade på fabriken för att ge plats åt ”konan”. ABS360 är excentrisk borrarad stålkonan och kan flytta bultindelningen med upp till 14 millimeter.

## Dålig efterfrågan födde idén

Såväl Volvo som Saab var populära bilmo-



deller på slutet av 90-talet och i början på 2000-talet, men utbudet av fälgar var extremt torftigt på grund av udda bultcirklar.

– Det var här, runt 2004, som jag bestämde mig för att göra något åt saken. Jag kontaktade fälg tillverkarna för att lösa problemet, men fick kalla handen. Jag satte då upp ett mål för mig själv att försöka lösa det på egen hand och efter många sömnlösa och arbetande nätter lyckade vi få fram en fungerande lösning. Vi sluttestade konan, och 2005 skickade vi in en ansökan till Patentverket som godkände patentet och vi kunde börja producera på riktigt. I dag återfinns ABS360 systemet på alla våra 42 fälgmodeller, berättar mannen bakom uppfinningen och tillika företagets ägare, Andie Lahdo.

## ”Flowforming-fälgar”

Den senaste tekniken att framställa aluminiumfälgar heter ”Flow forming”. Istället för den traditionella framtagningen genom att gjuta fälgarna, masseras aluminium ut till en slutprodukt.

– Själva tillverkningsprocessen har varit mycket dyrare än att gjuta en fälg, men med den senaste tekniken har vi lyckats att hålla nere kostnaderna. Vi tar cirka 2 500 kronor för en 19 tums ”Flowformfälg”, medan våra konkurrenter tar mer än dubbelt så mycket som vi gör. Det finns en rad fördelar med ”flowform- tekniken” jämfört med den gjutna fälgen; en 19 tums fälg väger cirka 2 kilo mindre, hållfastheten är bättre och den får även en bättre finish, säger Andie Lahdo

/DJ





**SVERIGES BÄSTA VÄGKROG?**

# Mer än god mat och dryck



**Från ett café som är i Carl-Larsson stil där du kan sitta och njuta i kökssoffan till catering där uttrycket "Borta bra men hemma bäst" står i centrum till fest då det alltid finns något att fira. Häng med till Tindered Lantkök utanför Edsbruk på E22:an!**

Tindered har flera gånger blivit utsedd till årets vägkrog av tidningen Vi Bilägares läsare. Tindered belönades även med ett reportage i Dagens Industri efter att tre år i rad vunnit Vi Bilägares utmärkelse, och Trafikmagasinet skriver återkommande om detta ställe – efter tips från nöjda besökare.

**En anrik historia**

Gårdskroger öppnade 1990 och avspeglar familjens livsstil på gården i Småland. I dag bor den fjärde generationen på gården som har fått sitt namn redan år 1383 då abbedissan Beata Haraldsdotter från det vackra Bjärka Säby utanför Linköping skänkte egendomen. Ägare Annette Hjalmarsson har flera gånger röstats fram till "Årets Västervikare".

**Förkärlek för det hemmagjorda**

Fairtrade-kaffe, närodlad mat och en meny som följer årstiderna.

– Vi har en förkärlek för det hemmagjorda, säger ägare Annette Hjalmarsson vid vårt besök.

Odlad mat från egen eller andra intilliggande gårdar är hjärtat i verksamheten. Barnens favoriträtter är viktiga då hela familjen skall trivas. Köket har till och med en egen conditor.

**Större sällskap**

Borta bra men hemma bäst är tanken bakom att erbjuda catering. 170 platser inomhus och 100 platser utomhus gör att det finns gott om plats för bussresor och andra större sällskap. Att gifta sig är en av livets största och viktigaste högtider. Tindered's festvåning med tillhörande terrass rymmer 90 platser och har en fantastisk utsikt ut över sjön Ommen.

**Utbyggnad**

Just nu pågår en utbyggnad av en terrass med ytterligare 100 platser. Loungen, örtagård och växthus byggs också ut. Just loungen är viktig i samband med musikarrangemang.

– Just nu inväntar vi bygglov för ett antal övernattningsstugor som efterfrågas i samband med bröllop och 50-års kalas, informerar Annette Hjalmarsson.

Det finns redan relaxavdelning där man kan koppla av. Om man känner sig energilös finns möjlighet till ny energi via laddstolpar, men de är nog tänkta för elbilsresenärer och dess fordon.

SF/MW





# Återvinner bildäck

Scandinavian Enviro Systems AB har en ledande position globalt genom en banbrytande teknologi som löser problemet med mängden av uttjänta däck. Företaget återvinner värdefull kimrök.\*

Varje år skrotas 14 miljoner ton uttjänta däck runt om i världen. Detta medför en mycket stor negativ påverkan när det gäller miljön. Enviro kan motverka detta och samtidigt utvinna värdefulla produkter av de kasserade däck. Trafikmagasinets medarbetare möter Thomas Sörensson vid huvudkontoret på Lindholmen i Göteborg. Tillsammans med fabriken i Åsensbruk, Dalsland, finns ett 20-tal personer anställda på företaget.

– Bengt Sture Ershag, grundaren av Enviro, började för cirka 20 år sedan att arbeta med pyrolysteknik och det har lett fram till den verksamhet vi har i dag, nämligen att återvinna olika material ur däck, säger Thomas Sörensson, vd på Enviro.

Över 14 miljoner ton uttjänta däck ackumuleras varje år runt om i världen och utgör ett av de allvarigaste avfallsproblemen. Här erbjuds en hållbar lösning för den globala däck- och fordonsbranschen och är betydligt mer lönsam än traditionella metoder. Bland annat kapar man CO<sub>2</sub>-utsläppen betydligt.

– Återvunnen kimrök har många fördelar framför jungfrulig kimrök. Ingen råvarukostnad på grund av att däckerna är ett återvinningsproblem och CO<sub>2</sub>-positiv process tack vare sluten materialcykel. Produktionen av traditionell kimrök har däremot ökande kostnader på grund av striktare miljölagar. Den bygger ju på att framställa kimrök från olja som är en fossil naturprodukt. Vår tillverkning är helt miljövänlig genom att vi återvinner kimröken från gamla däck. Vi möter på så sätt däck- och fordonsbranschens hållbarhetsmål, säger Thomas Sörensson.

## Kimrök, olja, stål och gas

50 procent av alla däck går till förbränning. Istället för att bara elda upp dem kan man nu utvinna viktiga produkter genom CFC-processen.



Däckklipp används som gratis råmaterial i processen. I en reaktor utvinns fyra olika produkter: 30 procent kimrök, 50 procent olja, 10 procent stål och 10 procent gas.

Stål är ju en råvara med stabil efterfrågan på den globala marknaden. Återvunnen olja minskar behovet av nyproducerade fossila bränslen och är också en globalt efterfrågad råvara. Kimrök har användningsområden inom flera olika industrier såsom gummi- plast- och tonerapplikationer. Den globala marknaden växer och Enviros målsättning är att tillhandahålla återvunnen kimrök som ett naturligt alternativ till nyproducerad kimrök.

– Vår affärsidé är att utveckla, bygga, äga och driva anläggningar med fokus på återvinning av kimrökmateriäl. Materialet har en ökad efterfrågan då det hjälper däck- och gummibranschen att möta sina hållbarhetsmål, cirka 80 procent av intäkterna från en anläggning genereras från kimröken. Vi får på många marknader betalt för att ta emot förbrukade bildäck samtidigt som vi får intäkter genom försäljning av kimrök, olja och stål; det ger en mycket god lönsamhet, säger Thomas Sörensson.

Företaget som introducerades på börsen 2014 har under de senaste åren fått god respons på marknaden. Kunder som man riktar sig till är investerare som vill satsa på återvinningsindustrin, gummi- och däckindustrin samt stat och myndigheter som vill lösa problemet med uttjänta däck. Marknaden är först och främst Europa, USA och Chile, men också Mellan Östern har blivit ett intressant område.

/ AE

\*Kimrök är en kemisk förening, ett kolmaterial, som bl.a. används som tillsats i bildäck. Det har blivit ett ökat intresse för Enviros kimrökmateriäl och Enviros teknologi som återvinner kimrök vid anläggningen, som man drivit sedan 2012, i Åsensbruk.



Nu är vi här igen  
**SE OSS**  
 Sveriges MotorCyklister



# Ett av de största åkarägda transport- och logistikföretagen

Det finns många åkerier i landet som bedriver fjärrtransporter, som per definition betyder att man kör längre sträckor. Ett sådant företag är Alwex som ägs av cirka 80 delägare (åkerier), och som utför transportuppdrag över hela landet.

Trafikmagasinet fick en pratstund med Mats Björklund, som är affärsområdeschef för den omfattande fjärrtransportfiken på Alwex Transport AB. Platsen var logistikmässan i Malmö, där detta företag ställde ut och bland annat visade upp sitt affärsområde "Fjärr". Listan på det som man transporterar inom området fjärrtransporter är lång, ty det är frågan om allt från industriprodukter, kyldiskar, råvaror, till virke och sågade trävaror. Något av nav i sammanhanget är här den intermodala terminalen i Alvesta där gods lastas om från järnväg för slutdistribution med lastbil ut till kunderna. På frågan om det inte är svårt att få tag i



chaufförer kommer svaret snabbt:

– Nej, det är inte svårt att få tag i chaufförer, men däremot i bra chaufförer!

Chaufförerna i all ära; några som Mats Björklund vill lyfta fram, men han nämner också vikten av att ha en fungerande transportledning (något som får sägas vara hjärnan bakom alla de transportuppdrag som utförs), och som man många gånger glömmer bort när man pratar om effektiva transporter.

## Tuff målsättning

Det Alwex ska ha eloge för är att man inte

tummar på säkerheten eller kvalitetstänkandet, där man har en (ganska osvensk) tuff uttalad målsättning att "bli södra Sveriges ledande tjänsteleverantör av skräddarsydda transporter, entreprenad, lager och logistiklösningar". I linje med detta ligger att genomföra kontinuerliga och omfattande satsningar på gröna transporter och miljömässig hållbarhet. Exempel härpå är att använda sig av en mångfald av biodrivmedel för att möta marknadens tuffa miljökrav. Förutom RME100 tillhandahåller man HVO100 samt Diesel-Mix. I sin Diesel-Mix strävar man alltid efter att ha högsta möjliga bio-blandning.

## 20 år - år 2020

För den som undrar startade företaget för 19 år sedan och har huvudkontor i Växjö och lager- och terminalverksamhet i Växjö, Alvesta, Jönköping, Kalmar samt i Malmö. Sammanlagt förfogar man över 80 000 kvadratmeter lageryta och cirka 300 transportfordon. Affärsområdet "Lager & logistik" har drygt 80 000 kvadratmeter lageryta, baserad i Växjö och Alvesta. /JR



Transportledningen är hjärnan hos Alwex.

## Glöm inte...

Det är en hel del mässor att välja på 2019

### 3 juni - 7 juni. Nor-Shipping

Plats: Oslo och Lilleström, Norge.

### 26 september – 28 september. Easyfairs. Transport & Logistics

Plats: Lilleström, Norge

### 2 oktober - 3 oktober. Logistik & Distribution, Empack och Packing Innovations

Plats: Kistamässan. Stockholm.

### 8 oktober - 10 oktober. Nordic Transport Infrastructure, Nordic Rail och Nordic Future Transport Summit

Plats: Elmia, Jönköping.

### 5 november - 6 november. Logistik & Transport

Plats: Svenska Mässan, Göteborg.

### 11 - 15 september. Elmia Husvagn /Husbil

Plats: Elmia, Jönköping

### 12-15 november. Elmia Subcontracor

Plats: Elmia, Jönköping

# Biltvätten som kommer hem till dig

**Vore det inte fantastiskt att ställa sin bil på parkeringen och få den tvättad på plats, utan att köra en enda meter? Sedan en tid tillbaka är det verklighet för företag och privatpersoner i Stockholm.**

Woshapp som tillhandahåller tjänsten säger att man håller även på att titta på andra städer. Men just nu är det som sagt inom ett visst område i Stockholm som tvättningen av bilarna utförs.

## Hur fungerar det

För att kunna komma igång och få sin bil tvättad laddar man ner en applikation till sin smartphone, därifrån sköter man allt i från bokning till betalning. När tvättningen är bokad kommer en av Woshapp's cyklisters och tvättar din bil, ja alla på företaget cyklar ut till kunderna. Tvättningen utförs med ett speciellt Nanobaserat tvättmedel som kapslar smutsen från lacken. Medlet sprutas direkt på bilen med en liten sprayflaska som därefter torkas bort med en mikroduk som samtidigt lyfter smutsen utan att repa lacken. Tvätten tar mellan 30-40 minuter och man får även ett "före och efter kort" på sin bil.

## Liten miljöpåverkan

Till skillnad mot traditionell biltvätt med högtrycksspolning som förbrukar en hel del vatten, går det med Woshapp's metod inte åt mer än cirka fem deciliter rengöringsmedel per biltvätt.

– En normal biltvätt förbrukar i snitt cirka 200 liter vatten per tvätt.

Vi brukar säga att vår metod förbrukas 99 procent mindre vatten mot en "vanlig" tvätt. Vi vill erbjuda en tjänst som påverkar miljön på minsta

möjliga sätt, därför cyklar våra bilvårdare ut till kunderna, säger Jens Karlsson, delägare och grundare av företaget.

## Garanterat repfritt

För den icke invigde kan det tyckas att denna tvättmetod skulle kunna ge upphov till repor i lacken.

– Våra bilvårdare är utbildade hur en bil ska tvättas. Vi använder bara rena mikrofiberdukar och arbetar i en riktning, på så sätt kommer aldrig smutsen i kontakt med lacken. Vi kan därför garantera en repfri lack och bättre finish än en vanlig biltvätt eftersom lacken samtidigt putsas upp vid tvätten, menar Jens Karlsson. /DJ



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.





# Nya ord

**Vi lever i en internationell värld och många fackuttryck är på engelska. Många gillar inte detta, men lika lite som invandrare och svenskar handlar om "de" eller "oss" är språk något som man kan dra klara skiljelinjer emellan. Ibland går det dock för fort och okritiskt ersätts svenska ord i tid och otid.**

Ordet "gensvar" är väl lika bra som "respons"? "Poäng" lika bra som "Credit"? "Avspänt" lika bra som "Coolt"? "Flygblad" lika bra som "Flyer" och "Utanför protokollet" lika bra som "Off the Record"? I gräzonen finns det bättre ord än vad svenskan kan erbjuda. Exempel här på är "Outsourcing" istället för "utflaggning av arbete" och att använda "Event" istället för "tilldragelse/evenemang" eller "Just-in-time (hur det nu ska översättas) är väl i sin ordning? Märkligt blir det dock om orden försvenskas så att den stressade nutidsmänniskan skriver "mejl" istället för "mail" och " dejt" istället för "date". I alla tider har dock språket förändras. I dag förstår alla vad vi säger när "Work-out" kommer på tal, att man "Coachat" eller haft en "Power-Point-presentation". En person som levde i början av 1900-talet hade inte förstått mycket av nutidens



språk och hade heller kunnat googla för att få reda på innebörden av detta. Till slut en liten reflektion: Människan använder de ord som fungerar bäst. När det svenska termförslaget "skruvflyg" för "helikopter" lanserades föll inte detta i god jord. Känslor spelar nämligen oxå (notera stavningen på oxå istället för också) stor roll. När ordet "havskatt" introducerades i landet var detta inte aptitretande för konsumenterna. Försäljningstermen "kotlutfisk" lanserades istället och simsalabim blev det en omtyckt matfisk.

Här kommer några av dagens nya ord från Språkrådet och Språktidningens "nyordslista":

*Beslutsblindhet* = Oförmåga att upptäcka manipulering av åsikter och ställningstaganden. *Cyberhygien* = Rutiner för sund IT-säkerhet. *Dm:a* = Skicka direktmeddelande på exempelvis Instagram, Facebook och Twitter. *Techlash* = Reaktion mot stora företags dominans på internet

och mot teknologins stora betydelse i vardagslivet. *Whataboutism* = Argumentationsteknik som går ut på att bemöta kritik mot en viss företeteelse med att jämföra den med en annan företeteelse.

Inom transportvärlden finner vi följande två nya ord: *Flygskam* = Känsla av att det ur miljösynpunkt är en förkastlig handling att flyga samt *Pyramidmatta* = Matta täckt av uppstickande pyramidformer i gummi som placeras vid järnvägsspår för att förhindra att personer genar över spårområdet

/ Redaktionen

## ELMIA NORDIC TRANSPORT INFRASTRUCTURE



## Här förenas transportslagen i intermodalitet

Mässan om intermodalitet, infrastruktur och framtidens transportlösningar.

Möt människorna, upptäck tekniken och följ med i utvecklingen. Elmia Nordic Transport Infrastructure är en transportslagsoberoende mässa med intermodalitet i fokus. På plats finns tjänsteföretag, fordonstillverkare, påbyggare och speditörer med produkter och lösningar inom väg-, räls-, vatten-, och lufttransport.

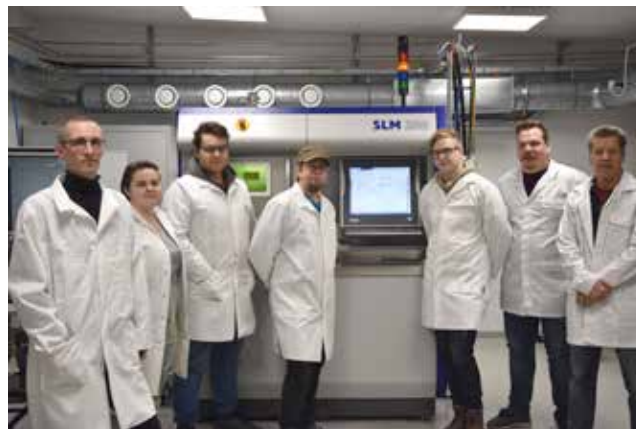
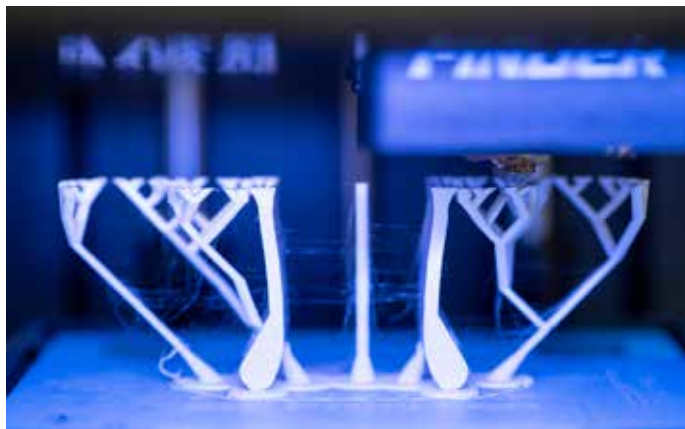
8-10 oktober 2019, Jönköping, Sverige.

Parallellt arrangeras **Elmia Nordic Rail**, en mässa om järnvägstransport och **Elmia Nordic Future Transport Summit**, ett forum på strategisk nivå med seminarier om transport, infrastruktur och samhällsbyggande.



## 3D-PRINTING I FOKUS:

# Händer det verkligen i Hultsfred?



**Frågan får anses med ett besvarat ”ja” när nyheten om ett additivt teknikcenter dök upp som en blixtpå en klar himmel. Vad det handlar om är Hultsfreds kommuns satsning på utbildning och tillverkning genom 3D-printing i metall.\***

Hultsfreds kommun har tagit initiativ till Additivt Teknikcentrum AB, kallat ATCAB, där man äger 50,25 procent av aktierna. Resterande del ägs av ett 20-tal lokala företag såsom Svensk Tryckgjutning AB, där 80 procent av försäljningen sker till bilindustrin, men även av nationella företag såsom Stena Metall med närmare 27 miljarder i omsättning.

### En mötesplats

Syftet med ATCAB från Hultsfreds kommun och näringslivet är att skapa en mötesplats för morgondagens arbetskraft och entreprenörer. Mycket har hänt sedan Kommunchef Lars Rönnlund i mars 2014 sa ”Vi måste ju ha en 3D-skrivare, dom förstår inte vad det är.” Ja, frågan blev med ens hur man skulle skapa något som företagen behövde, samtidigt som det lyfte lärandet och gav tillväxt? Svaret blev Additivt Teknikcentrum i Hultsfred AB, som kan ses som en utvecklingsnod för 3D-printing. I fokus är smart industri i samverkan, och platschef Joakim Svensson med sitt team, jobbar bland annat med ABB, IKEA, Höganäs (Trafikmagasinet har gjort ett stort reportage om dess 3D-printing i ett tidigare nummer), Scania, Körners, Rise IVF och olika universitet.

### Utvecklingstrappa

Industriprogrammets lokaler om 500 kvadratmeter har under 2018 renoverats och gjorts om med en metallprinteravdelning.

– Vi driver utvecklingen tillsammans med näringslivet och med nya teknikutbildningar: Produktion men även forskning och samverkan samt samarbeten. Fokus på företagets behov och möjligheter nu och i framtiden är nyckelfaktorer för oss, säger Michael Leijonhud,

Under 2018 blev ATCAB partner i ett KTH-projekt NEX som löper på 10 år. Samma år beviljade Tillväxtverket ett statligt stöd. Under 2019 knöts ett avtal med Linné kring metallprinting och Universitetsutbildning på plats i Hultsfred

### ”Smart Industri”

Teknikutvecklingen i industrin går rasande snabbt. Kostnadsjakten och kraven på ökad produktivitet tar aldrig slut.

– Vi är först i landet med konceptet utbildningar, näringsliv och allmänhet med det övergripande målet ”Smart Industri”. En fortsatt mycket hög hastighet är nödvändig. Klarar vi inte det finns vi inte om 10 år, fastslår Michael Leijonhud vid vårt besök.

SF/MW

*\* Den initierade känner till att blixten slog ner redan 2015, då tanken på ett additivt teknikcentrum föddes och man var tidigt ute med ett samarbete med forskningsbolaget Sverea IVF.*



## KLOCKAN TICKAR:

# Flaskhalsar på Södra Stambanan

**Södra Stambanan mellan Malmö och Stockholm är en mycket viktig järnvägsförbindelse som förbinder Sverige med kontinenten. Det går dock inte att blunda för att det finns en hel del flaskhalsar som bör åtgärdas; något som inte bör skjutas på framtiden.**

Södra Stambanan mellan Malmö och Stockholm har dubbelspår och passerar bland annat Hässleholm, Nässjö, Linköping och Norrköping och trafikeras av godståg och persontrafik. Regeringen har i den nationella planen 2018-2029 visserligen föreslagit en utbyggnad av två nya spår på sträckan Lund-Hässleholm och Linköping-Stockholm, men tyvärr är den allmänna uppfattningen att utbyggnadstakten är långsam och projekten förväntas bli färdiga först mellan 2033-2035 eller senare. Det som är värt att lyftas fram i detta sammanhang är att stambanan.com (där bland annat 29 kommuner och 5 regioner är intressenter) har tagit fram en rapport för en snabbare utbyggnad av en ny stambana. En av slutsatserna i rapporten är att projektet måste få tillgång till de finansiella resurser som kommer att krävas för ett effektivt genomförande. Det gäller såväl totala belopp som tillgången till medel i den takt ett



*Tomas Eneroth besökte Hässleholm. Ordförande i stambanan.com, Lena Wallentheim och samordnare Göran Svärd fick tillfälle att diskutera Södra stambanans utbyggnad med Infrastrukturministern.*

effektivt byggande kräver. Man förespråkar även att en särskild organisation med hög kompetens förverkligar projektet.

Frågan infinner sig då vad det finns för flaskhalsar som bör åtgärdas?

– Ja, det finns tyvärr en hel del flaskhalsar som begränsar Södra stambanestråket. En sådan sträckning är Hässleholm -Lund- Malmö, där vi vill se fyrspar, säger Göran Svärd, som är samordnare på stambanan.com.

## För Gods skull!

Om sträckan inte åtgärdas i närtid är riskerna stora att det blir en igenkorkad flaskhals, vilket skulle drabba landets export- och importföretag mycket hårt. Två tydliga nya stråk ser man på stambanan.com som mycket viktiga: Malmö – Lund – Hässleholm samt Ostlänken, men också en ny förbindelse mellan Karlshamn – Älmhult. Noterbart är att en dubbelspårig järnväg kan frakta lika mycket gods som en 16-filig motorväg. Många exportföretag väljer dock trots trängsel på vägarna att frakta gods på lastbil, vilket knappast är vägen mot ett hållbart samhälle. Rådet blir således (som någon vitsig rubriksättare satte genom att ersätta ordet "Guds" mot "Gods"): "Bygg för Gods skull bort flaskhalsarna på Södra Stambanan!"

## Reflektion

Till slut en reflektion från Trafikmagasinet: I ett större perspektiv kommer Fehmarn Bält-förbindelsen medföra ökad godstrafik, och de minst sagt stora investeringarna i Danmark och Tyskland som just nu görs, öka trycket på Södra Stambanan. Fehmarn Bält blir klar 2028, då är varken Lund-Hässleholm eller Ostlänken klara.

/JR



# Volvo Bussar satsar på ett nordiskt begagnatcenter

Den 8 mars invigde Volvo Bussar sitt första center för begagnade bussar, vilket är det första i sitt slag i Norden. Fokus kommer att ligga på turistbussar.

Centret "Volvo Used Bus Centre" kommer att ha en kapacitet på cirka 20 bussar inne samtidigt och bussarna kommer att levereras servade och i toppskick och inte vara äldre än fyra år.

– Det innebär i praktiken att när en kund hittat sin buss och affären är uppgjord kan denne köra härifrån direkt utan att vänta på leveranstider, säger Torbjörn Skog, ansvarig på Volvos nya anläggning för begagnade bussar.

## Strategiskt läge

Anläggningen är placerad i Arlandastad, nära både Sveriges största flygplats Arlanda Airport och Sveriges Europaväg E4:an.

– Vi tror det är en stor fördel eftersom vi riktar oss även till kunder i andra länderna, då är det smidigt att besöka oss via flyget och Arlanda, säger Torbjörn Skog.

Nämnas kan att man ligger granne med Volvoåterförsäljaren Wist Last & Buss, som är Nordens största fristående Volvoåterförsäljare., med en självständig anläggning och egen verkstad. Torbjörn Skog säger att man inte bara ser svenska kunder, även kunder från andra länder är välkomna när det gäller inbyte.



## På tal om flygplatser

När vi ändå är i farten och skriver om Volvo Bussar kan Trafikmagasinet berätta att Volvo fått en beställning på sex el-bussar, Volvo 7900 Electric, till Birminghams Airport i England. Bussarna kommer att rulla 24 timmar om dygnet, sju dagar i veckan, istället för traditionell plug-in-laddning kommer dessa bussar att laddas längs rutten via så kallad "Opportunity Charging via Pantograf". Laddningen ska ta två till sex minuter, och bussarna ska trafikera alla parkeringsplatser runt flygplatsen, där den längsta rutten är 7,5 kilometer.

## Stor order

Volvo Bussar tycks verkligen ha vind i seglen just nu och har fått en order på upp till 900 bussar till Australien. Bussarna ska under en tioårsperiod levereras för att gå i trafik i staden Perth. Beställare är kollektivtrafikföretaget PTA (Public Transport Authority of Western Australia). Ordern är Volvos hittills största när det gäller busschassier i Australien. DJ/JR

# Hej!



**Mälardalsrådet** driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.

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

Vill du veta mer? Hör av dig!  
[hej@malardalsradet.se](mailto:hej@malardalsradet.se)

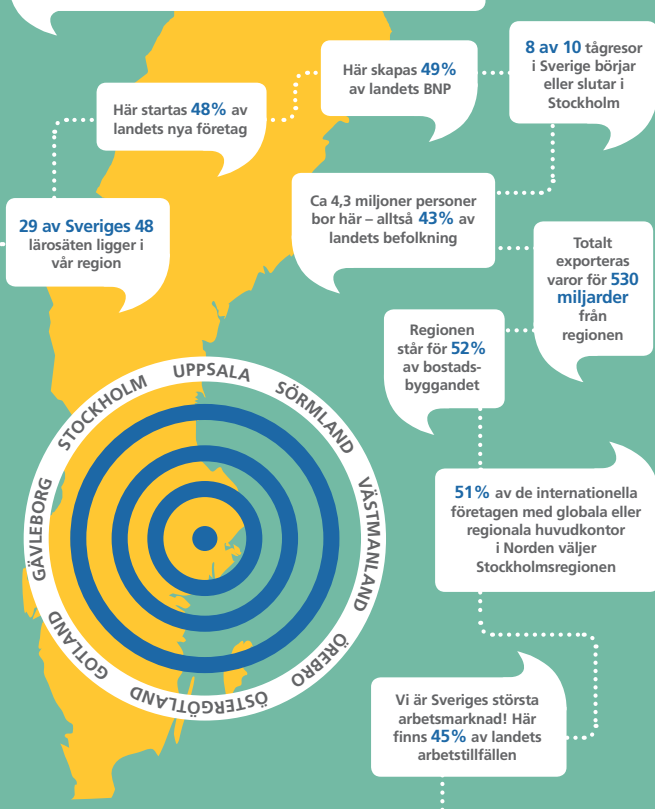


@malardalsradet



## DET HÄR ÄR VI

Ett åtta län starkt storregionalt samarbete





# Effektiv däckåtervinning

Återvunnen kimrök från gamla bildäck är en värdefull råvara. Tillverkning av kimrök från däck har ett signifikant lägre CO<sup>2</sup>-utsläpp än nyproduktion.

NÅGRA AV VÅRA KUNDER



ANVA<sup>®</sup>



ALVENIUS

Elastomeric

HGF

Genom att använda vår teknologi blir värdefulla material såsom kimrök, olja och stål återintroducerade i den cirkulära ekonomin. De flyttar högre upp i återvinningshierarkin och användning av resurser minskas.

Återvunnen kimrök från vår process håller ett mer stabilt värde över tid då den turbulenta oljemarknaden inte påverkar priset lika mycket. Vi erbjuder attraktiva material för däck- och gummiindustrin och hjälper företag att uppnå sina hållbarhetsmål.



enviro  
TIRE RECYCLING

envirosystems.se

# Helt lysande!



**Belysningsbranschen har genomgått stora förändringar de senaste årtionden. Förr kunde man bara köpa ett par olika modeller glödlampor i olika styrkor och storlekar. Valmöjligheterna sträckte sig ungefär till liten eller stor sockel, lysrör i varmvit eller i kallvit nyans, men sedan fanns det inte så mycket mer att välja på.**

Dagens nya ljuskällor domineras tydligt av LED-tekniken i alla dess former. Det har inte bara inneburit att kvalitén och själva ljusbilden förbättrats, med den senaste tekniken förbrukar en lampa bara en bråkdel av vad de gamla gjorde, och därmed minskar även påverkan av miljön. Samtidigt har livslängden ökat avsevärt, vilket genererar besparingar.

## Helhetslösningar inom LED- belysning

Swefico AB levererar belysningssystem över hela Norden till bland annat tunnlår, parkeringshus, terminaler och vägar.

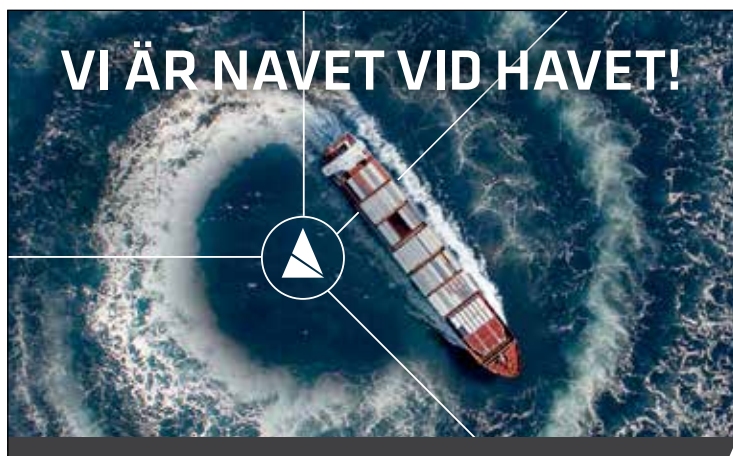
– Vi är en helhetsleverantör av belysning för all tänkbar infrastruktur. Sweficos uppdrag är till största delen utomhusbelysning, men vi har även gjort många installationer inomhus såsom till kontor, sjukhus, butiksmiljöer och köpcentrum, säger företagets vd Esa Paldanius.

En styrka är att man levererar kvalitativa belysningslösningar endast från EU-baserade leverantörer samtidigt som företaget erbjuder generösa garantier, då man vet att produkterna har mycket lång livslängd.

## Det ska vara snyggt och tryggt också

Belysning kan även vara vackert att se på, både exteriört som interiört.

– Vi har alltför kunder som efterfrågar arkitektonisk belysning. Det är allt ifrån restauranger, lounges eller hotell till fasadbelysningar utomhus som vill ha det lilla extra. Vi har även kunder som önskar olika färger och styrning på sin belysningsanläggning. Rätt belysning vid rätt tillfälle skapar en attraktiv ljusbild att beskåda och ger samtidigt en ökad trygghetskänsla, säger Esa Paldanius.



- 90 % av all import och export passerar en svensk hamn
- Våra kunder satsar 6 miljarder i regionen
- Varje skepp kommer lastat med arbetstillfällen
- Vi satsar på expansiva framtidsbranscher som skogsprodukter, stål/metall, recycling och containertrafik
- Vi erbjuder kompletta transport- och logistiklösningar

Välkommen till HallandsHamnar i Halmstad och Varberg.

**HALLANDS  
HAMNAR**  
PORT OF HALLAND

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



# Dagliga tågpendlar från Helsingborgs Kombiterminal

Det är inte ofta man besöker ett företag som har anor från 1735, dvs en tid då George Washington blott var 3 år gammal och Gustav III inte ens var född. I fokus är nämligen GDL, som driver Helsingborg- och Katrineholms kombiterminaler. Den första har cirka 50 000 kvadratmeter yta och den andra har cirka 65 000 kvadratmeter yta.

GDL, som i en svunnen tid hette Gamla Dragarelaget har många strängar på sin lyra (och har så haft sedan Bellmans dagar på 1700-talet). I Helsingborg träffar vi Kadir Besic, tillika produktionschef inom affärsområdet Transport och Logistik på GDL Logistik AB.

Kedir är något av spindeln i nätet för såväl terminalen i Helsingborg som i Katrineholm. Om man ska jämföra dessa två kan man konstatera att Katrineholm har längre spår och där behöver man inte växla om. Gemensamt är att de båda är miljömässigt intressanta. Om 35 lastbilar, som vardera tar en godsenshet och drar två liter diesel per mil, kör sträckan Helsingborg – Stockholm, kan vi i runda tal räkna med att det går åt cirka 3 500 liter diesel. Samma mängd gods hade kunnat transporteras med en (!) tågpendel.

## Framsynt ledning

Om vi bortser från att Green Cargo sköter själva banflödet så drivs kombiterminalen i Helsingborg av Jernhusen och GDL är operatör för terminalen. Som sådan har man avtal med aktörer som Van Dieren, (Duisburg) Real Rail (Luleå och Umeå), Bode (Lybeck och Rosersberg) samt Green Cargos nätverk. Till detta kan nämnas att dagliga tåglinjer mellan Göteborg - Eskilstuna och Göteborg - Vaggeryd ingår. Som det ligger i sakens natur utförs såväl lyft av trailers och containrar till och från lastbil och



järnvägsvagnar på kombiterminalen. Så även mycket annat såsom bromsprovning, kontrollbesiktning med mera. En sak som Kadir Besic gläds åt är GDL:s framsynta ledning med Henrik Holm i spetsen:

– Här är det inga mellanlägen utan att ha en effektiv rationell hantering är A och O, där vi till exempel för en tid sedan har en ny modern Reachstacker, säger Kadir Besic.

Då vi lever i en svenskengelsk värld tar Trafikmagasinet tillfälle i akt att översätta detta ord till containertruck; ett fordon som är minst sagt modernt, men så är den också utrustad med en truckdator från Hogia och kan i realtid överföra information mellan de olika aktörerna i transportkedjan med EDI. Och så till slut kan nämnas att Helsingborgs Hamn visserligen har en egen terminal på hamnområdet, men här finns ett stor MEN, då man står för utmaningen att staden vill ge plats för mark och bostäder i ett hamnnära läge. En inte allt för djärv gissning är att mer hantering kommer att ske på Helsingborgs Kombiterminal i framtiden. /JR

När du väljer att samarbeta med oss, oavsett om det handlar om transport, lager, återvinning eller entreprenad, kan du vara tryggt förvissad att våra produkter, priser och lösningar är både ansvarsfullt och väl genomtänkta.



alwex.se

# Elvägen mellan Sverige och Danmark

**På Trafikmagasinets omslag finner ni ett fartyg från rederiet ForSea, som trafikerar städerna Helsingborg och Helsingör på Öresund.\***

**Anledningen till att Trafikmagasinet uppmärksammar detta rederi är att man fått stor internationell uppmärksamhet då man gått från ord till handling och invigt världens första högintensiva batterifärjelinje.**

Trafikmagasinet träffar ForSeas vd Johan Röstin, som styr företaget med säker hand. Johan Röstin gläds åt att låta batterier och elmotorer (inte dieselmotorer red anmärkning) driva två av rederiets färjor (Aurora och Tycho Brahe) över ”Sundet”, vilka gör cirka 50 000 resor om året. Tillsammans med ABB har rederiet byggt en unik framtidslösning som inte finns någon annanstans i världen. Hjärtat i alltihop är de synliga containrarna som har installerats mellan skorstenarna på färjornas tak. Inne i dem finns vardera 640 stycken 6,5 kWh batterier – som har samma kraft som 70 stycken Tesla elbilar. Ja, som envar förstår krävs det mycket kraft för att driva en 8 414 ton färja över Öresund. Batterianläggningen i sig väger 270 ton, vilket påverkar passagerarna på så sätt att färjorna har fått en bättre stabilitet, med mindre vibrationer. I princip helt tysta färjor är en annan effekt av batteridriften, och att det inte längre ryker ur skorstenarna. För att kunna förse

färjorna med all den kraft som behövs fick rederiet gräva ner en ny sju kilometer lång laddningskabel med 10 000 V styrka hela vägen från Olympia till färjorna i Helsingborg och samma sak i Helsingör. En enda laddning krävde mer ström än hela Helsingör, så det handlade onekligen om mycket kraft. Rent tekniskt (för den som är intresserad) leder en kabel fram till de två höga laddningstornen som finns i båda hamnarna vid fartygens angoringsplats. Tornen innehåller var sin industrirobot som sköter allt på egen hand utan mänsklig inblandning. När en båt lägger till lyfter roboten upp en laddningskabel och kopplar ihop den med färjan. Med tanke på att en färja bara är i hamn i 9 till 12 minuter måste det gå snabbt. I Helsingör tar laddningen fem minuter och i Helsingborg 9 minuter.

## En grön resa

Johan Röstin berättar att den miljöresa med rederiets gröna strategi man nu

gör startade för många år sedan. Ja, långt innan den unika batteridriften kom på tal och förverkligades.

– Vi har haft hållbarhet i fokus sedan länge och var till exempel först i Sverige med att installera den första katalysatorn redan 2006. Och vi har seglat med lågsvavlig diesel redan långt innan det blev krav på detta, säger Johan Röstin.

Till detta kan nämnas att man var tidigt ute med Eco-driving, som ger såväl lägre energiförbrukning som lägre elkostnader. Man ska inte blunda för att ”den gröna resan” kostat stora summor; investeringen ligger på 300 miljoner kronor för att bli världens första högintensiva batterifärjelinje, där 120 miljoner var stöd från EU-organisationen INEA (Innovation an Networks Executive Agency). När batteridriften infördes minskade koldioxidutsläppen totalt från fartygen med 65 procent (en minskning på hela 23 000 ton CO2 om året). Visionen är dock att komma ner till noll.

/JR

*\*För den som här undrar var det bolaget Grow i Stockholm (med Elsa Victorin i spetsen) som i fjol låg bakom namnbytet till ForSea från HH-Ferries. En tanke var här att den gröna linjen i loggan skulle symbolisera hållbara möten mellan länder, idéer och människor.*





Välkommen till

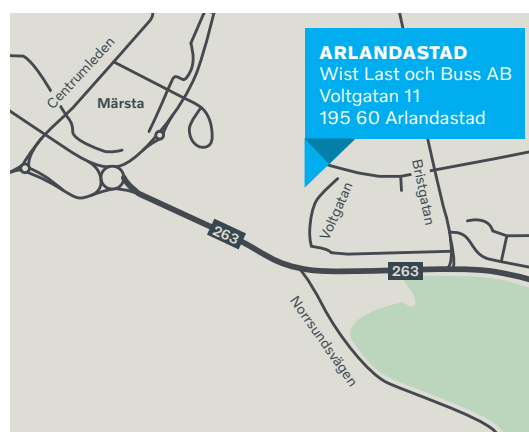
# VOLVO USED BUS CENTER



Äntligen har vi öppnat vårt helt nya begagnat-center i Arlandastad. Här hittar du genomgångna och körklara bussar i fint skick. Kom, titta och upplev bussarna på plats och få professionell hjälp av Torbjörn och våra engagerade kollegor. Utforska utbudet på [volvousedbusfinder.eu/sv](http://volvousedbusfinder.eu/sv)



**Torbjörn Skog**  
Volvo Bussar AB  
Tel: 031-3236902  
Mobil: 0765-536902  
E-mail: [torbjorn.skog@volvo.com](mailto:torbjorn.skog@volvo.com)



[volvobussar.se](http://volvobussar.se)

Volvo Buses. Driving quality of life





# Connects Sea to Land



**Matric Terminals företags- och affärsidé är att leverera logistiklösningar som skapar mervärde för produkten mellan land- och sjötransport. Vi gör det på följande sätt:**

- Kombitransporter
- Nyttjar uppdragsgivarens hela nätverk för att skapa kostnadseffektiva, tillförlitliga och hållbara transporter
- Verkar för att effektivisera speditörers returtransporter
- IT-lösningar som kopplar samman varuägare (säljare, köpare och eventuell mäklare) med transportörer och lastbärare i transportkedjan
- Omlastning och X-docking som skapar ett mervärde i transportkedjan.
- Lagring och storage
- Samarbeten med transportörer och kombiterminaler i aktuell transportkorridor för ovanstående tjänster.

#### TERMINAL

- Våra terminaltjänster innefattar lagerhantering, ompackning eller kontroll av gods. Vi erbjuder godshanteringstjänster som ger ett mervärde till produkten eller något av affärsenhetens affärsområden eller vår affärsidé. Terminaltjänsterna ska i första hand utvecklas gemensamt med den lokala åkerinäringen.
- Vi kan även utföra logistiktjänster som skapar mervärde i enlighet med vår affärsidé och våra affärsområden.

#### RORO OCH BULK KAJ

Som kopplas ihop med upptagningsområde genom väg och järnväg.

*KBP är ett aktiebolag som ägs av Stena Line och Karlskrona kommun. Vi erbjuder kostnadseffektiva, tillförlitliga och hållbara logistiktjänster inom hamn och terminal. Våra kunder är främst rederier och speditörer. Vi finns på Verkö i Karlskrona och vår verksamhet är uppdelad i fem olika affärsområden under varumärket Matric Terminals: RORO, Kombi, Bulk, terminal samt övrigt. KBP är ägare av de fastigheter där färjeverksamheten på Verkö bedrivs.*



**Matric Terminals**

a part of KBP i Karlskrona

BESÖKSADRESS  
Verkövägen 101  
371 65 Lyckeby

POSTADRESS  
BOX 6047  
371 06 Karlskrona

KONTAKT  
[www.matricterminals.com](http://www.matricterminals.com)



# Satsa på infrastrukturen i Stockholm-Mälardalsregionen

**Stockholm-Mälardalsregionen växer och blir allt viktigare för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Men för en fortsatt hållbar utveckling behövs en bättre infrastruktur och satsningar på kollektivtrafiken. I områdets åtta län bor över 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar med nästan hälften av Sveriges BNP.**

Mälardalsrådet är den politiskt styrda intresseorganisationen för kommuner och regioner i Stockholm-Mälardalsregionen. Rådet samlar 60 kommuner och åtta län till en viktig plattform för dialog och utbyte. När länen och kommunerna talar med en röst leder det till ett bättre resultat för helheten. Inte minst inom transport- och logistikområdet.

## Viktigt infrastruktursamarbete

I Stockholm-Mälardalsregionen sker över 700 000 pendlingsresor över kommungräns varje dag. Av dessa sker 200 000 över länsgräns. Genom Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete En Bättre Sits har regionerna enats om gemensamma och övergripande mål i regionens transportsystem. Målet är en sammanhållen hållbar region med infrastruktur och kollektivtransporter som underlättar människors vardag samt en god varuförsörjning och en hög internationell tillgänglighet. Samarbetet leds av en politisk styrgrupp med representanter från de olika länen.

– Nu pågår en bred kunskapsinhämtning. Arbetet kommer att leda fram till en ny Storregional systemanalys 2020 med en uppdaterad samsyn på Stockholm-Mälardalsregionens infrastrukturbehov och gemensamma prioriteringar. Underlagen kommer att vara klara nästa år och underlätta för Trafikverket i arbetet med nästa nationella infrastrukturplan. Vi i Stockholm-Mälardalsregionen är en konstruktiv part till staten. Vi har bland annat sjösatt det gemensamma biljettsystemet Movingo och tågbolaget Mälardals



*Drygt 70 politiker från Stockholm-Mälardalsregionen ingår i arbetet med En Bättre Sits Systemanalys 2020. Bild från Uppstartsmötet i Stockholm den 18 januari 2019 (när alla tittar upp). Foto: Mälardalsrådet /Per Groth.*

dalstrafik med egna regionaltåg, berättar Maria Nimvik Stern, generalsekreterare för Mälardalsrådet.

## Stark tillväxt

Med en stark tillväxt och ökad inflyttning i de större städerna ökar såväl person- som godstrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen.

– Det ställer höga krav på en väl fungerande infrastruktur. I dag kostar trängsel och förseningsavgifter närmare sex miljarder kronor per år bara i Stockholmsområdet. Ökande transporter bidrar även till ökande utsläpp, så ett fortsatt intensivt miljöarbete blir bara viktigare och viktigare, menar Maria Nimvik Stern. /SF

### FAKTARUTA:

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, innovation, kompetensförsörjning, maritim samverkan och internationella jämförelser. .

## Nätverket STRING i fokus i maj

Thomas Becker, vd för STRING, är en av talarna under Mälartinget i Örebro den 9-10 maj. STRING är ett nätverk för regionerna i västra Skandinavien-norra Tyskland, från Oslo i norr till Hamburg i söder. Tillsammans arbetar nätverket för att främja en regional utveckling.

Nio regioner i fyra länder samverkar i STRING för att skapa tillväxt i ett stråk från Oslo i norr till Hamburg i söder. Genom satsningar på infrastruktur strävar STRING efter att bli en global hub för grön och hållbar miljöteknik.

Tre svenska regioner och en kommun finns med i

STRING-nätverket: Västra Götaland, Halland, Skåne samt Malmö stad. Tillsammans med regionerna i Norge, Danmark och Tyskland har STRING-stråket i västra Skandinavien över 11,5 miljoner invånare. Och storleken är viktig i den globala konkurrensen. OECD pekar ut megaregioner som vinnare i den globala ekonomin, men ör att skapa en megaregion krävs en fungerande infrastruktur. I STRING-området är Fehmarn-Bält-förbindelsen (en fast förbindelse mellan Rödby i Danmark och Puttgarden i Tyskland) -en viktig länk, liksom de redan byggda broarna över Stora Bält och Öresund. En annan prioriterad sträcka är järnvägen mellan Göteborg och Oslo.

## Internationell utblick:

# Att åka tunnelbana i New York

”Jump the turnstile” – är en amerikansk benämning på att få för sig att hoppa över spärren i tunnelbanan. Att sätta stopp för de som plankar har varit ett sätt för tunnelbanepoliserna att få New York att bli USA:s tryggaste storstad. Bill Bratton som 1990 blev chef för tunnelbanepoliserna och hans tuffa regler har i högsta grad bidragit till detta. Den som plankade på tunnelbanan greps, visiterades, och kunde av jourdomstol dömas till böter, samhällstjänst eller rentav till fängelse. Det man märkte var att en av sju som greps för att ha försökt smita förbi tunnelbanespärren var efterlysta eller hade obetalda böter och att en av tolv hade vapen på sig. 2017 beslöt dock chefsåklagaren Cyrus Vance att plankarna inte längre skulle åtalas. De skulle få böter, men blev inte visiterade och kunde inte längre ställas inför domstol. När man dessutom fick för sig att kraftigt dra ner på antalet poliser och ordningsvakter i tunnelbanan hände följande: Brotten i New Yorks transportsystem ökade på ett år med 17,7 procent, och med ens dök allt fler tiggare upp i tunnelbanan (tiggeri är tillåtet på gatorna i New York, men inte i tunnelbanan.) Att det inte längre är brottsligt att tjuvåka är en del i borgmästaren Bill de Blasio politik. Han går emot tanken att polisen aktivt ska ägna sig att stävja ”småbrott”. Från ledande politiskt håll i Stockholm säger man att detta är fel väg att gå, utan skulle istället vilja se att tunnelbanepoliserna återinfördes för att öka tryggheten i t-banan.

– Vi borde också öka möjligheten för trygghetspersonal oavsett om det är ordningsvakter eller biljettkontrollanter för att kräva att man gör rätt för sig i kollektivtrafiken, säger Kristoffer Tamson (M), trafikregionråd i Region Stockholm. /JR



Att plankas i t-banan är inte ok - varken i New York eller i Stockholm.



**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** Trydells Tryckeri AB,  
Industrigatan 8, 312 34 Laholm

**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 överenskommelse 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 070-747 14 97  
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

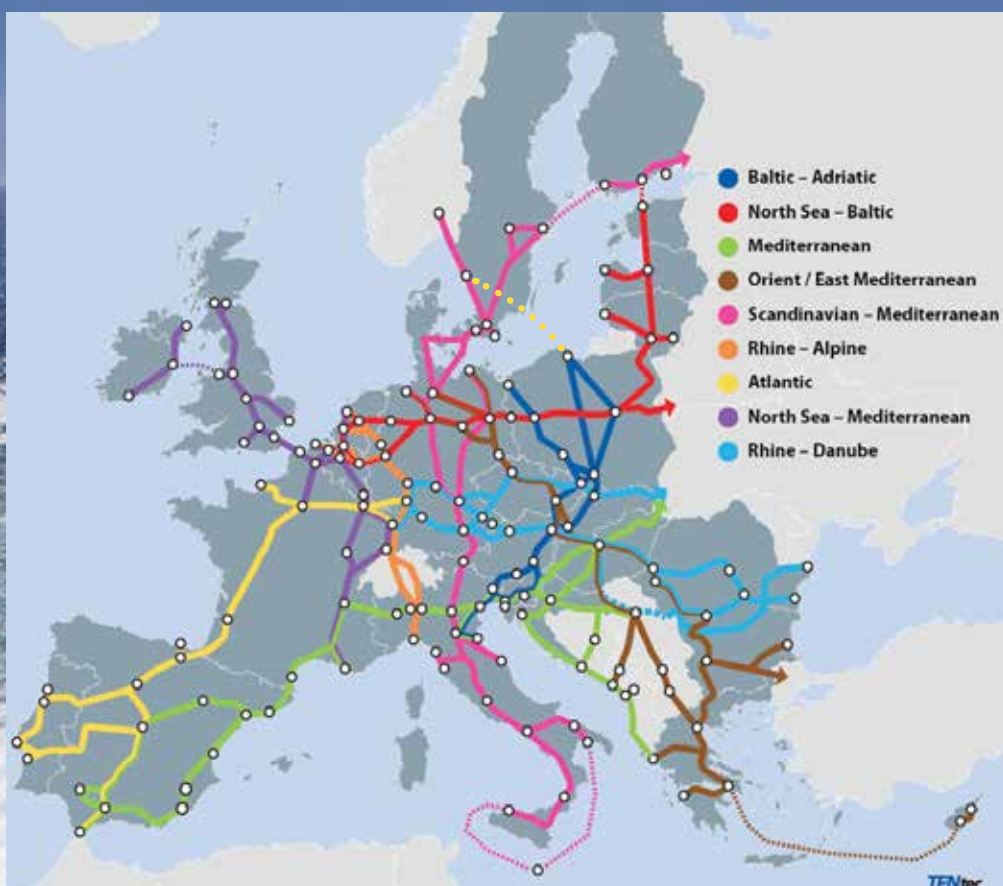
MATS WENGELIN  
redaktionen@trafikmagasinet.nu



The smart way

# Baltic-Link

The extension of the  
Baltic-Adriatic Corridor  
to Scandinavia





## OM ALLA TRANSPORTKÖPARE VÄLJER FAIR TRANSPORT FÖRÄNDRAR VI PÅ RIKTIGT

Fair Transport stärker seriösa åkerier och transportföretag i en hård konkurrens. Alla företag som ansluter sig, förenklar för ansvarstagande transportköpare att välja rätt. Plötsligt kan de med gott samvete ta med transporter i sina hållbarhetsredovisningar.

Fair Transport påverkar transportsäljare-, och köpare, men även slutkonsumenterna. Börjar de ställa krav på hållbara transporter, kommer arbetet för ett en fossilfri, trafiksäker och sund transportnäring att få snabbare fart.

Hur ska vi annars matcha den ökade internethandeln med hållbara transporter?

### Varför Fair Transport

Du kan försäkra dig om att få en transport från ett åkeri som mäter, öppet redovisar och tar ansvar för en ständig förbättring. De lever upp till lagenliga krav vad gäller trafiksäkerhet, utsläpp och arbetsmiljö. Du bidrar direkt till hållbara transporter.

### Hela branschen samlas

Vi tar hållbara transporter på allvar. För att visa det har Sveriges Åkeriföretag tillsammans med Transportföretagen samlat hela branschen. Genom Fair Transport erbjuds hållbara affärer.

### Vi visar vägen

Makten över godstransporterna ligger till stor del hos företag och organisationer som köper transporttjänster. Transportköparna bestämmer vad de vill betala och när godset ska vara framme. Ofta är det inte särskilt hållbart när det gäller säkerhet, miljö, socialt ansvar eller ekonomi.

### Resultatet – En hållbar affär

Fair Transport vill påverka transportköparna att ta klokare beslut. Kan vi även påverka slutkunderna att ställa krav på hållbara transporter, har vi kommit en ordentlig bit på väg.

[fairtransport.se](https://fairtransport.se)