

Trafik Magasinet

Sommar, 2019
Pris 80:- | Årgång 36
Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

Trafikmagasinet tar sikte på sikten

Katastrofhjälp med flyg

Drivmedelsbesparing

Bilar som satt avtryck

Tåg till Europa

NU tar vi NÄSTA STEG

Hamnen expanderas med två nya färjelägen och hamnområdet utökas med ca 300.000 m², 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 passage-rartalet med 1,3 %, vilket blir totalt 2.209.706 passagerare. Ett stort kliv framåt för Ystad Hamn minst sagt.

LEDARE

Finn 5 fel!

Det är fara å färde om en bilist framför ett fordon med en sliten vindruta, har dåliga vindrutetorkare, har ett stenskott i framrutans siktfält och har en dålig klimatanläggning som gör att det är imma på framrutan. Till detta har vi fenomenet att många som sitter bakom ratten har dålig syn.



Att brottas med någon av fem ovanstående saker är nog så besvärligt, men beakta fenomenet att behöva köra en bil där mycket är uppåt väggarna samtidigt! Märkligt nog skrivs det inte så ofta om vikten av att ha en vindruta som är i fullgott skick. För att råda bot på detta tar Trafikmagasinet i detta nummer ett helhetsperspektiv på att trafikolyckor och incidenter kan uppkomma på grund av bristfälliga siktförhållanden. Att förare kan ha dålig syn i trafiken är väl känt, och ett fenomen är att vissa har glasögon som inte är anpassade för att köra bil med. Att till exempel ha solglasögon låter förvisso bra när solen irriterar ens ögon, men det kan vara på sin plats att ha slipade glasögon för den som behöver detta. I grund och botten handlar det om trafiksäkerhet och en förare med dålig syn är som en tickande bomb i trafiken. I perfekta förhållanden har en miljon bilister i Sverige trafikfarlig syn (!), vilket innebär att de ser suddigt redan vid två meters avstånd. Det är inte fel om en enkel synundersökning kunde erbjudas vid en bilbesiktning. En dylik undersökning skulle mycket väl kunna vara FRIVILLIG, men fungera som en väckarklocka för de som tror sig vara i riskzonen i trafiken och vill kolla synen. För att få folk att göra en test är ett förslag från undertecknad att locka med några kronors rabatt på besiktningen. Problemet är dock

tyvärr att det inte alltid är föraren som åker till bilprovningen och får sin ögonsten godkänd - eller underkänd.



JOHAN RIETZ,
Chefredaktör

UR INNEHÅLLET



ENERGI FRÅN FABRIKEN

11



MILJÖ I TANKEN

15



ALKOBOMMAR I HAMN

22



ATT FLYGA ELLER INTE FLYGA

30

Är synen godkänd eller underkänd?

Människan har fem sinnen: syn, hörsel, smak, lukt och känsel, (till detta brukar vissa även anför balans). Synen är ett minst sagt viktigt sinne i trafiken, som hjälper en förare att uppfatta omgivningen runt omkring oss. Ungefär 90 procent av trafikinformationen fås via ögonen.

Det går inte att blunda åt det faktum att många kör ett fordon (inte bara bil) trots att de vet att de har dålig syn och har svårt att läsa vägskyltarna längs gator och vägar. Några krav på regelbundna syntester hos bilförare finns dock inte i Sverige, vilket är något man kan fundera över.

Var tionde bilförare kör bil trots att de är medvetna om att de inte ser tillräckligt bra. och uppemot var tredje får anstränga sig för att se vad vägskyltarna föreställer. Problemet som har att göra med sådant som fåfänga, övertro på ens egen förmåga och att man likt strutsen stoppar huvudet i sanden och inte vill ta itu med att man ser dåligt

är väl dokumenterat. Forskning visar att så många som 80 procent av förarna anser sig vara bättre än genomsnittet, enligt en studie i Läkartidningen från förra året. I Sverige kontrolleras synförmågan i trafiken endast vid ansökan om körkort, och här kan nämnas att i övriga nordiska länder görs regelbundna kontroller av äldre, något som inte är fallet i Sverige.* Inom EU krävs en central synskärpa på minst 0,5, och de svenska synfältskraven får sägas vara tuffare när det till exempel gäller de som drabbats av stroke och glaukom än i andra länder. Samtidigt kan individer med låg synskärpa fortsätta med bilkörning så länge de inte uppsöker sjukvård.

/JR

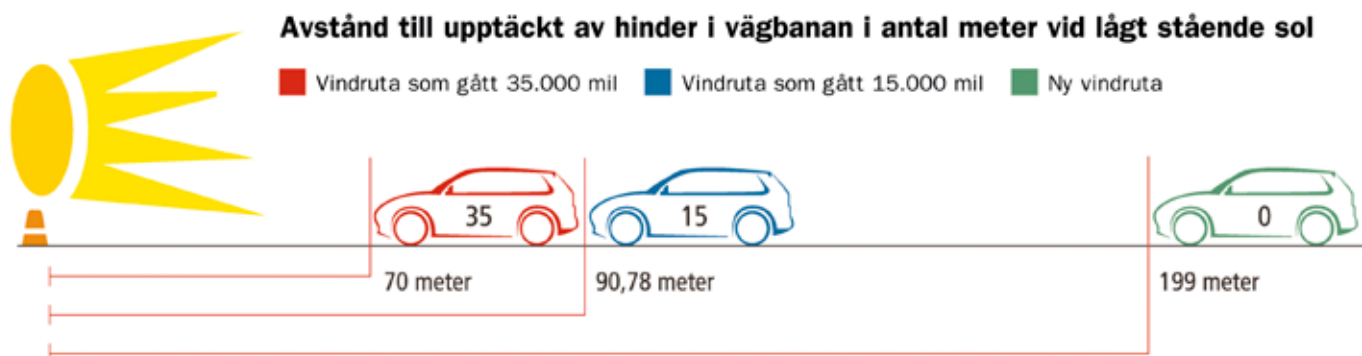
** I "Synbesiktningen", ett samarbete mellan Synoptik och Bilprovningen har cirka 24 000 bilister testat sin syn. I studien framkommer att 90 procent vill lagstadga synkontroller vid körkortsförnyelse, 59 procent av de som vill se lagkrav vill att det införs vid 45 års ålder eller tidigare samt 69 procent tycker att bilister bör kontrollera synen minst vart tredje år för att köra trafiksäkert.*

Slitna vindrutor ger förlängd reaktionssträcka

I en simulatorstudie från VTI (initierad av Glasbranschföreningen och NTF) lät man 24 försökspersoner i åldrarna 23 till 64 år köra med tre vindrutor med olika förslitningsgrad. Det som studerades var förarnas reaktionssträckor när de körde i bländande solsken. En ruta var ny, en hade suttit på en bil i 15 000 mil och en i 35 000 mil. Bilen kördes i 40 km/timme. Resultatet var entydigt: Vindrutans förslitningsgrad påverkade körningen. Förarna upptäckte hindren senare, bromsade hårdare och gjorde häftigare undanmanövrer ju sämre vindrutan var. Detta skedde trots att de i snitt hade sänkt sin hastighet ned till 15 km/timme när de körde med de slitna rutorna.

Att sikten försämras påtagligt av en sliten vindruta är ingen överdrift. I en sliten vindruta uppstår ljusspridningseffekter när solstrålarna träffar sprickor i glaset, trots att dessa ofta är osynliga för ögat. Siktsträckan minskar med upp till 65 procent om man kör i bländande ljus med en vindruta som gått 15 000 mil jämfört med en ny ruta. Sand och andra småpartiklar flyger runt i luften och slitna torkarblad kan åstadkomma ränder i glasytan så att sikten gradvis blir sämre. Med en låg sol som lyser framifrån uppkommer ett skarpt läge då bilen börjar få några år på nacken. Körbeteendet blir ryckigt och innebär en trafikfara.

/JR



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**



Skadade vindrutor är en trafikfara!

Visste ni att en av fyra i landet väntar ett halvår (eller mer) innan de reparerar en skada på en vindruta. ? Inte? Jo, en ny undersökning YouGov gjort på uppdrag av Carglass slår nu på trumman och vill lyfta fram att skadade vindrutor innebär en ökad säkerhetsrisk.

– Många vet inte att vindrutan bidrar till så mycket som 30 procent av bilens totala hållfasthet och att stenskott och andra liknande skador innebär en säkerhetsrisk. En skadad vindruta kan till exempel göra att airbagen på passagerarsidan inte fungerar som den ska, säger Tommy Hartman, bilglasexpert på Carglass.

Bilden av att många inte förstår allvaret med skadade vindrutor stämmer överens med undersökningen, där en kartläggning gjorts det senaste 12 månaderna. Tre av fem bilister uppger att de anser att ett stenskott eller en spricka i vindrutan utgör en ”liten risk” eller ”ingen risk” alls. I undersökningen framkommer en över-



raskad detalj, nämligen att det är vanligast bland familjer med små barn. Inom den gruppen har över hälften av bilisterna kört med skadad ruta under denna period. Högst andel trasiga vindrutor finns i Stockholm, där 48 procent svarar att de kört bil med trasig/skadad vindruta de

senaste 12 månaderna. Lägst andel trasiga vindrutor finns i Skåne, Blekinge och Halland, där 35 procent svarar att kört bil med trasig/skadad vindruta de senaste 12 månaderna.

/JR

Få vindrutor underkänns på bilbesiktningarna

Trots att slitna vindrutor innebär en trafikfara är det ytterst få rutor som underkänns på bilbesiktningarna. Tekniken för att mäta slitaget finns, men den är inte tillräckligt effektiv och prioriteras därför inte. Sveriges auktoriserade bilglasmästerier verkar för att regeringen ska ta sitt ansvar och ställa krav på att effektiv mätutrustning ska finnas på alla bilbesiktningsanläggningar.

- Redan efter cirka 8 000 mil försämras sikten och det innebär en trafikfara vid möte i lågt stående sol, mörker eller regn.
- Med en ny vindruta upptäcks ett hinder i snitt på 199 meters avstånd.
- Med en vindruta som suttit i 15 000 mil upptäcks ett hinder i snitt på 90 meters avstånd.
- Med en vindruta som suttit i 35 000 mil upptäcks ett hinder i snitt på 70 meters avstånd.

De 50 vanligaste felen vid kontrollbesiktning av personbil under år 2018 där det som är rödmarkerat är de fel som påverkar att man inte ser som man ska:

POSITIONSLYKTA	266597	DIMSTRÅLKASTARE	30852
STRÅLKASTARE HALVLJUS	253854	MOTOR	25450
PARKERINGSBROMS BROMSVERKAN	138522	EXTRA STOPPLYKTA	23512
SPINDELLED	100462	CO-HALT FÖRHÖJD TOMGÅNG	22340
SKYLTLYKTA	85588	LAMBDA-VÄRDE FÖRHÖJD TOMGÅNG	21992
STYRLED	77780	BATTERY	21792
AVGASSYSTEM	73845	TORKARBLAD	20588
FÄRDBROMS BROMSKRAFTFÖRDELNING	73221	PARKERINGSBROMS RÖRELSESERV	19102
FÄRDBROMS BROMSBELÄGG	69165	VINDRUTETORKARE	18259
FÄRDBROMS HJULBROMS	65803	KRÄNGNINGSHÄMMARE	18086
BROMSRÖR	61545	ABS-INDIKERING	17641
STOPPLYKTA	60954	SRS-INDIKERING	17619
FJÄDER	58767	CO-HALT TOMGÅNG	16155
DÄCK	55038	STOMME SIDOBALK	16120
KÖRRIKTNINGSVISARE	51442	LÄNKARMSLAGRING	15868
FÄRDBROMS BROMSSKIVA	51105	REGISTRERINGSSKYLT	13896
OMBORDDIAGNOSSYSTEM	50751	STÖTDÄMPARE	13788
KOPPLINGSDEL DEMONTERBAR	47205	SIGNALANORDNING	13771
VINDRUTA	43268	HC-HALT TOMGÅNG	13705
BROMSSLANG	41145	STRÅLKASTARE HELLJUS	13405
VARNINGSTRIANGEL	39459	BACKSPEGEL UTVÄNDIG	13249
SIDOKÖRRIKTNINGSVISARE	38406		
VINDRUTESPOLARE	35618		
HJULLAGER	33312		
FELINDIKATOR MOTORELEKTRONIK	32365		

Riktig mat LÄNGS VÄGARNÄ

Välkommen!



RASTA

Rasta.se

Facebook.com/Rasta

Instagram.com/RastaSverige

Ladda ner vår nya app på App Store eller Google Play



YRKESCHAUFFÖR,

*Med vår app får du
rabatt på varje köp!*



E6 HALLANDSÅSEN E6 SNAPPARP E6 HÅBY E6 TANUM E45 LILLA EDET E45 BRÅLANDA E18 GRUMS E18 VÄRMLAND E20 VÅRGÅRDA
RV 47 FALKÖPING E20 GÖTENE E20 MARIESTAD **Nyhet! E20 BRÄNDÅSEN** E20 ARBOGA RV40 ULRICEHAMN E4 ÖDESHÖG
E4 MANTORP E4 NYKÖPINGSBRO E4 HAGSTA E4 TÖNNEBRO E4 MARKARYD E4 VÄRNAMO E4 KLEVSHULT ULLARED E22 KALMAR

Nu är Fair Transport lanserat

Den 10 april i år invigdes Fair Transport, på uppdrag av åkerinäringen. Trafikmagasinet var på plats på biograf Saga i Stockholm och bevakade det hela.

På plats var bland annat Rickard Gegö, vd på Sveriges Åkeriföretag, Ulric Långberg bransch- och kommunikationschef på Sveriges Åkeriföretag, samt Mattias Dahl, vd på Transportföretagen. Infrastrukturminister Thomas Eneroth var inbjuden och betonade under en paneldebatt vikten av att ha en hållbar utveckling inom transportsektorn.

Vad är Fair Transport?

Fair Transport har grundats för att leverera säkra och hållbara transporter, och siktet är inställt mot horisonten, då man har ambitionen att Sverige ska vara världsledande i arbetet för hållbara transporter. Mot bakgrund av att åkerinäringen i dag är hårt utsatt för hård priskonkurrens, lyfter man fram att billiga transporter nästan aldrig är bra affärer. Miljön, trafiksäkerheten och förarnas arbetsvillkor blir eftersatt när prisnivån sjunker. Med Fair Transport vill branschen ersätta priskonkurrens med kvalitetskonkurrens och helt enkelt göra Sverige världsledande i arbetet med hållbara transporter.

Vem tjänar på Fair Transport?

– Fair Transport ska vara en trygghet för transportköpare i valet av transportör, menar Ulric Långberg, som är en av eldsjälarna bakom projektet.



Thomas Eneroth.



Ulric Långberg, bransch- och kommunikationschef på Sveriges Åkeriföretag

Väljer man Fair Transport får man en transport utförd av ett företag som tar ansvar för sina medarbetare, miljön och för trafiksäkerheten. Allt detta mäts och redovisas öppet på Fair Transports egen webbplats, och nu är det skarpt läge: De åkerier som ansluter sig måste visa att man lever upp till de krav som ställs, till exempel genom att redovisa vilket bränsle man använder, att man har en miljöpolicy och att man betalar ut löner i linje med svenska kollektivavtal. Det ställs således en hel del krav på åkerier som vill gå med i Fair Transport, men Ulric Långberg, menade att kraven är förhållandevis lågt satta. Man ska bland annat ha tecknat kollektivavtal på arbetsplatsen och förhålla sig till övriga lagar.

/DJ, JR

Elektroniska fraktsedlar på remiss

Regeringen har skickat en så kallad departementspromemoria om användning av elektroniska fraktsedlar vid lastbilstransporter på remiss. I denna promemoria föreslås att Sverige ska tillträda 2008 års tilläggsprotokoll till den s.k. CMR-konventionen om godstransporter på väg som därmed skulle möjliggöra användningen av elektroniska fraktsedlar i samband med transporterna.*

– Reformen om elektroniska fraktsedlar som vi nu skickar på remiss är ännu ett steg i rätt riktning mot schysta villkor och sund konkurrens inom transportsektorn. Elektroniska fraktsedlar har även efterfrågats av branschen och internationellt inom EU, säger infrastrukturminister Anna Johansson i en kommentar.

Visserligen kan digitaliseringsgraden se olika ut hos många branscher, men digitala fraktsedlar har många stora fördelar jämfört med sin fysiska motsvarighet. Den mest självklara skillnaden är att fysiska papperslappar kan tappas bort, gå sönder och kräver manuell överföring till datorsystem. Att gå över till digitala fraktsedlar gör det också enklare att hantera väntetider. I dag förlitar sig många åkerier fortfarande på att föraren antecknar eventuell väntetid med penna på fraktsedeln.

Sveriges Åkeriföretag

Några som välkomnar modernare regler om fraktsedlar är Sveriges Åkeriföretag.

– Elektroniska fraktsedlar är något vi länge efterfrågat. Att det nu finns ett förslag hos Lagrådet är glädjande, säger Rickard Gegö, vd på Sveriges Åkeriföretag, som menar att de elektroniska fraktsedlarna kan bidra till effektivare kontroller för att komma åt osund konkurrens.

**Den internationella CMR-konventionen (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) reglerar internationella transporter av gods med lastbil.*

Stöldgods fortsätter lämna landet

Vän av ordning undrar varför den svenska tullen får stoppa utförsel av krigsmateriel snus, barnpornografi, föremål som tillhör kulturarvet samt större mängder kontanta pengar, men inte misstänkt stöldgods.

Tullare vid till exempel Öresundsbron blir ofta frustrerade när de ser stöldgods, exempelvis en bil med tio stora båtmotorer, men inte kan göra någonting. Faktum är här att Larmtjänst uppskattar att stöldgods för cirka två miljarder årligen lämnar landet på detta sätt (bilar, bildelar, båtmotorer och lantbruksmaskiner). Kruxet är här att den fria rörligheten för varor är en helig princip inom EU och skärpt inhemsk lagstiftning vid utförsel krockar med EU-rätten. Tullarna har inte ens rätt att avkräva kvitto för gods som med största sannolikhet är stulet. Riksdagen har inte beslutat om en lagändring som skulle krävas och Datainspektionen har förbjudit kameraövervakning vid gränsövergångar eftersom den kan vara integritetskränkande - ett beslut som Tullverket har överklagat.

*Vi är specialister
på bilglas*

*Sök bland 300 företag
i hela Sverige:*

>> bilglasmasteri.se



*Säkra bilglasarbeten
för din trygghet!*

Sverige sänker sina miljökrav för vägtrafiken

Håll i hatten (om ni har någon). Beräkningar tyder på att utsläppen från trafiken kostar EU:s medlemsstater 700 miljarder kronor årligen (!) i form av sjukvårdskostnader. Motsvarande kostnad för Sverige är 56 miljarder per år, enligt Svenska Miljöinstitutet och Umeå Universitet, som också uppskattar att bilavgaser leder till cirka 2 800 dödsfall per år. Bara i Stockholms län dör 1000 personer i förtid på grund av luftföroreningar, framför allt från dieslbilar, enligt en analys genomförd av Stockholms Miljöförvaltning.

Det skrivs lite om att partiklar från bilars avgaser har skadliga effekter för människor och djur. En studie genomförd i Tyskland visar att 6 000 tyskar dör i förtid varje år på grund av utsläpp av kväveoxider (NOx). Denna siffra går att jämföra med de 3 200 människor som förolyckas i trafikolyckor i Tyskland årligen. Forskare på Lunds universitet har kunnat påvisa att i Malmöområdet dör sju gånger fler av avgaser än i trafikolyckor, och välkomnar ytterligare studier inom området (för andra städer). Samhällsnyttan av att verka för mindre utsläpp är mycket stor. Insikten om utsläppens skadliga effekter har inneburit att andra länder sänkt sina gränsvärden, det vill säga toleransnivån, för vilka utsläpp som tillåts från en bil. I Sverige går utvecklingen åt



dock motsatt håll, genom att de tillåtna utsläppsnivåerna för svenska bilar kraftigt höjs. Nya generella gränsvärden har införts, och dessa är satta till en nivå som i praktiken gör det omöjligt att upptäcka fordon som släpper ut för mycket skadliga partiklar och ämnen. Totalt berörs 4,3 miljoner fordon av de nya reglerna. Naturvårdsverket har kritiserat de nya reglerna, där bilar som är miljöskadliga med höga utsläppshalter kan godkännas vid besiktningen enligt dagens regelverk. EU-länder så som Rumänien, Polen och Tyskland skärper miljökraven och gör kontrollerna mer träffsäkra, men Sverige kan komma att

bli det enda EU-landet där gränsvärdena höjs och träffsäkerheten minskas genom försämrade s.k. "OBD-kontroll". Frågan är då varför man vill tillåta upp till 100 gånger högre utsläpp av farliga ämnen än vad en normalt fungerande bil släpper ut? Borde inte toleransnivån vid besiktning (gränsvärdena) anpassas efter relevanta utsläppskrav? Fordonsbesiktningsbranschen kan göra en stor miljöinsats genom att se till att bilar med stora utsläpp lagas eller plockas bort från våra vägar, men med de nya reglerna blir detta mycket svårt.

/AE

Den grönaste vägen till Danmark.

Nu kan du segla miljövänligt mellan Sverige och Danmark med våra två eldrivna färjor.

Du sparar upp till 50 km jämfört med att köra söderöver och minskar samtidigt ditt bidrag till CO₂-utsläppet. Faktum är att det samlade antalet lastbilar som korsar Öresund mellan Helsingborg och Helsingør, besparar miljön ca 15 000 ton CO₂ per år*.

Det motsvarar nästan lika mycket som utsläppet för 5 000 flygresenärer till Thailand.

Det är en hel del. Läs mer på forsea.se/frakt



*) EN 16258 **) Naturskyddsföreningen

Helsingborg **FORSEA** Helsingør



Klimathot ger vind i seglen

På gårdarna Smedberga, Kasta och Jolstad i Östergötland bor ägarna till Energifabriken. Bolaget bildades 2006 och planen var att tillverka biodiesel av raps. Så blev det inte. Istället har bolaget tagit ett unikt grepp om hela kedjan från odling av råvara till försäljning av biodrivmedel.

Att beskriva Energifabriken och dess utveckling kan bara sammanfattas i en rad positiva superlativer, då man verkligen gjort en fantastisk resa.

– I och med förvärvet av Ecobränsle i december 2018 får vi Sveriges största förnybara nät av mackar, säger Erik Jacobsson som är en av ägarna.

Sedan starten 2006 har utvecklingen varit utan dess like. I och med köpet av Ecobränsle stiger omsättningen till 1,6 miljarder, 28 anställda och en satsning på förnybar bränsleproduktion i Sverige.

– Vi kommer aktivt medverka till Sveriges mål att 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. Vi är övertygade om att alla förnybara bränslen behövs för att ställa om transportsektorn, säger Erik Jacobsson.

Neste My Förnybar Diesel 100% HVO

Neste My tillverkas av 100 procent förnyelsebara produkter som växt och djurfetter. Köldegenskaperna är utmärkta och Neste My fungerar ända ner till -32 grader. Neste My klarar att förvaras i flera år utan försämrade egenskaper. Gifthalten är betydligt

lägre än för vanlig diesel. Spårbarhet och att ha marknadens högsta kvalitet är nyckelord. Genom nivåmätning ute hos kund erbjuds automatiskt påfyllning. Genom en så liten mängd som 2 kubikmeter minskar utsläppen med 5.720 kg CO₂. Neste My kan användas av befintliga fordon.

RME100

Utvecklingen går snabbt och klimatnyttan ökar ständigt. Ur ett livscykelperspektiv beräknas utsläppen minska med 60 procent. Kunderna återfinns inom tunga transporter, entreprenad och lantbruk. Förutom minskade utsläpp bryts bränslet lätt ner i naturen.

Egen fabrik

I köpet av Ecobränsle ingick fabriken i Karlshamn. Färsk olja är viktig för kvaliteten på RME eftersom vegetabilisk olja oxiderar. I fabriken i Karlshamn är oljan endast några timmar gammal när den går in i processanläggningen. Varje dag produceras 150 kubikmeter Ecobränsle.

– Vi brinner för den nödvändiga omställningen av vårt samhälle. Då vi har egna gårdar känns omställningen av lantbruket till helt fossilfritt extra viktigt, betonar Erik Jacobsson vid vårt besök.

/SF

Ett mångsidigt företag med stark miljöinriktning

Hos Adriansson Schakt & Transport AB i Hallsberg sätts miljöarbetet i centrum sedan många år. Detta bevisades redan 2003 då företaget blev Årets företag i Hallsberg tack vare sin starka miljöprofil.

”Det började med två tomma händer” är ett populärt uttryck. I detta fall började ägare Per Adriansson försiktigt 1985 med en traktorgrävare samtidigt med det ordinarie jobbet. Två år senare fick företaget göra markarbeten och grunder åt Älvsbyhus alla hus i Mellansverige.

– Vi har utvecklats enormt mycket sedan starten 1985. I dag är vi 50 anställda och omsätter 100 miljoner om året. Vi har delat in företaget i två affärsområden Mark & Anläggning samt Transport, Återvinning & Miljö, berättar VD Ulf Gustafsson.

Mark & Anläggning

Det första affärsområdet är Mark & Anläggning, där arbetet kan utföras i totalentreprenad eller som underentreprenör till totalentreprenör eller via partnerskap med beställaren. Här handlar det om sådant som grunder till industri eller fastigheter, VA arbeten eller sten & plattläggning för ren finplanering.

Transport, Återvinning & Miljö

Företaget tar emot byggavfall, industriavfall, schaktmassor och rivningsmaterial för återvinning. Mobila enheter finns hos olika kundföretag i Mellansverige. Krossning av trä, stubbar, ris, plast och betong. Affärsområdet har blivit ett allt viktigare affärsområde dels sett till storlek, men främst tack vare ett ständigt ökat miljömedvetande hos kunder och myndigheter.

Miljöpolicy

En stark miljöprofil med en stark miljöpolicy utgör en konkurrensfördel. Policyn innebär krav på minskade effekter från fordon och maskiner, förebygga föroreningar och utsläpp till luft och mark, följa aktuell miljölagstiftning, minska klimatavtrycket och minimera mängden deponi.

Fortsatt stark utveckling

Under 2015 tillträdde Ulf Gustafsson som vd. Företaget hade då 35 anställda mot 50 anställda i dag.

– Vår ambition är att växa och utveckla företaget med kunden i fokus. Nöjda kunder och en nöjd personal är våra främsta marknadsförare. Vi på Adriansson Schakt & Transport är alltid öppna för nya idéer och utmaningar och vi skall aldrig slå oss till ro, avslutar Ulf Gustafsson vårt besök.

/SF



Läsarbilder

Uppåt väggarna 1:

Att utsätta en hund för extrem värme i en bil.

Foto: Bodil Nelsson, Helsingborg



Uppåt väggarna 2:

Att inte ha uppsikt över ens barn när de är bland fordon.

Foto: Åsa Niskanen, Hjo



Se upp för "oxögon" och "stjärnbrott"! *



Många bilister kör omkring med stenskott och sprickor i vindrutan, där en spricka ofta börjar ofta som ett litet stenskott.

Att inget görs åt detta bottnat i att många tycker att det kan vara dyrt, men faktum är att det kan bli dyrare om man väntar och att byta en hel vindruta kan kosta en rejäl slant. Långt ifrån alla känner här inte till att kostnaderna varierar mycket mellan olika försäkringsbolag, där försäkringsbolagen har olika policy: fast självrisk eller med procent av kostnaden. Den fasta självrisk kan hamna på cirka 1 500 kronor, medan procentsatsen kan ligga på 35 procent. Rådet (innan ett stenskott och en spricka återfinns i vindrutan) är att kontrollera villkoren hos det försäkringsbolag man har, då detta verkligen kan löna sig, och priset kan bero på hur rutan är utrustad med sådant som värmedämpning och eluppvärmning. Ett annat råd är att vara vaken på ett stenskott, då

de flesta sprickor som kräver att hela vindrutan måste bytas brukar börja som ett stenskott. Dessa stenskott går ofta att laga med ett utmärkt resultat som följd, och några försäkringsbolag erbjuder gratis stenskottsreparation för noll kronor eller för en mindre summa. Ett varningens ens finger bör höjas att stora stenskott mitt framför förarplatsen inte bör repareras eftersom de påverkar sikten. Nämnas bör här att stenskott upp till 20–25 millimeter i diameter kan repareras, dock inte sprickor som är längre än 14 millimeter.

Stenskottsökning

Enligt Svensk Försäkrings siffror förekom det cirka 163 000 glasskador 1997, att jämföra med den senaste uppgiften i statistiken, från 2017, då samma siffra var cirka 420 000 stycken. Orsakerna till den markanta ökningen är flera. Johan Granholm, motorexpert på If pekar på att antalet bilar ökat stadigt, att personbilarnas framrutor blivit tunnare samt att grusningen av körbanorna är mer frikostig i dag.

– Det bästa tipset är att alltid hålla ett gott avstånd till bilen framför. De flesta skadorna uppkommer när man är den framförvarande bilen tätt i hasorna, säger Johan Granholm.

/JR



***"Oxöga", "klöverblad", "bivingar" och "stjärnbrott", "bullseye" och "halvmåne" är exempel på stenskott.*



Fler utsatta kvinnor ska få hjälp av Dr Denis Mukwege!

Läkarteamen från PANZI kommer nu att flygas ut till avlägsna platser



Stöd insatsen till att äntligen få hjälp!

Swisha din gåva

900 8913

Märk: **Panzi**



90 SVENSK
KONTO INSAMLINGS
KONTROLL

MAF
Flying for Life

www.maf.se

Bensinpriset i världen

Att priset på bensin är högt är ingen överdrift. Så även om man jämför med bensinpriset runt om i världen. I en kartläggning över 163 länders literpris från april i år för bensin finner vi Sverige på en föga smickrande 152:a plats. Sverige är förvisso långt under Zimbabwe, med världens högsta bensinpris, men också långt från Venezuela som med statliga subventioner erbjuder 95-oktanig bensin för åtta öre per liter. I Venezuela får man som bilist sålunda 206 liter bensin för samma summa som en bilist får betala för en liter bensin i Sverige.



Land	Bensinpris (kr/l)								
Venezuela	0,08	Haiti	7,32	Bangladesh	9,67	Bulgarien	11,35	Jemen	14,38
Sudan	1,18	Benin	7,39	Moldavien	9,70	Bahamas	11,39	Storbritannien	14,40
Iran	2,60	USA	7,59	Kenya	9,71	Dominikanska Republiken	11,53	Estland	14,45
Kuwait	3,14	Sierra Leone	7,62	Indien	9,71	Bosnien och Hercegovina	11,55	Singapore	14,51
Algeriet	3,22	Trinidad och Tobago	7,78	Kina	9,73	Japan	11,56	Albanien	14,74
Nigeria	3,64	Libanon	7,89	Argentina	9,79	Sydkorea	11,58	Zambia	14,77
Turkmenistan	3,91	Namibia	7,90	Paraguay	9,81	Kap Verde	11,62	Nya Zeeland	14,78
Egypten	3,94	Botswana	7,93	Australien	9,85	Makedonien	11,98	Tyskland	14,92
Kazakstan	4,25	Panama	7,95	Ghana	9,85	Litauen	12,04	Liechtenstein	15,02
Azerbajdzjan	4,28	Georgien	7,96	Marocko	9,90	Burundi	12,05	San Marino	15,10
Ecuador	4,45	Dominica	7,97	Honduras	9,90	Jamaica	12,21	Belgien	15,11
Malaysia	4,52	Sri Lanka	8,03	Kamerun	9,91	Turkiet	12,21	Wallis- och Futunaöarna	15,18
Qatar	4,63	Puerto Rico	8,08	Nicaragua	9,95	Andorra	12,23	Uruguay	15,46
Angola	4,70	Tchad	8,15	Aruba	10,01	Polen	12,30	Mayotte	15,83
Bahrain	4,84	Liberia	8,23	Kanada	10,21	Mauritius	12,36	Frankrike	15,88
Bolivia	4,93	Vietnam	8,37	Burkina Faso	10,22	Rumänien	12,62	Israel	15,93
Uzbekistan	4,93	Swaziland	8,39	Gabon	10,22	Demo. Republiken Kongo	12,68	Portugal	15,95
Oman	5,07	Surinam	8,41	Moçambique	10,24	Cypern	12,71	Finland	16,18
Saudiarabien	5,10	Lesotho	8,49	Saint Lucia	10,25	Ungern	12,75	Sverige	16,44
Förenade Arabemiraten	5,24	Tanzania	8,51	Sydafrika	10,30	Jordanien	12,85	Italien	16,50
Burma	5,34	Fiji	8,61	Brasilien	10,31	Lettland	12,87	Grekland	16,99
Kirgizistan	5,60	Togo	8,77	Thailand	10,33	Tjeckien	12,96	Danmark	17,04
Irak	5,74	Taiwan	8,82	Peru	10,35	Luxemburg	12,96	Island	17,06
Afghanistan	5,87	Guatemala	8,85	Uganda	10,42	Belize	13,02	Barbados	17,40
Ryssland	6,14	Nepal	8,86	Rwanda	10,44	Österrike	13,07	Nederländerna	17,62
Indonesien	6,42	El Salvador	8,97	Madagaskar	10,55	Serbien	13,17	Norge	17,98
Tunisien	6,45	Kambodja	9,07	Senegal	10,81	Montenegro	13,26	Monaco	18,02
Etiopien	6,54	Mexiko	9,22	Grenada	10,82	Slovenien	13,61	Hongkong	20,24
Pakistan	6,70	Costa Rica	9,33	Laos	10,84	Spanien	13,69	Zimbabwe	31,17
Colombia	6,78	Ukraina	9,40	Malawi	10,88	Malta	13,98		
Bhutan	6,93	Filippinerna	9,44	Caymanöarna	11,07	Kroatien	13,99		
Vitryssland	7,00	Guinea	9,46	Kuba	11,08	Slovakien	14,08		
		Guyana	9,50	Mali	11,15	Schweiz	14,14		
		Elfenbenskusten	9,64	Chile	11,30	Irland	14,38		

VÄLJ ALLTID EN KONTROLLERAD BILVERKSTAD

Det är bra att välja en bilverkstad som är kvalitetskontrollerad. KBV-verkstaden har anslutit sig frivilligt och följer konsumentlagstiftning samt branschens frivilliga överenskommelser om prisuppgift, leverans etc. I oanmälda stickprovskontroller granskar KBV kvaliteten på verkstädernas arbete.

Se vilka verkstäder som är anslutna till KBV och tyck till om ditt senaste verkstadsbesök på www.kbv.nu.

Vill du beställa tankkort vänder du dig till närmaste TRB-delägarföretag, som gör bedömning samt ansvarar för utfärdande av tankkort. Det är även ditt lokala TRB-företag som står för drivmedelsfakturer.

Alltank/Sundfrakt - Sundsvall
tel: 060-180180 epost: alltank@alltank.se

Alltransport - Norrköping
tel: 011-198300 epost: marie.bjornholdt@alltransport.se

Alwex - Vaxjö
tel: 0470-727100 epost: therese.gustavsson@alwex.se

Centralen - Vänersborg
tel: 0520-47 70 00 epost: bengt.lund@centralen.se

Hansa - Helsingborg
tel: 010-5849442 epost: diesel@hansa-ab.se

FORIA - Södertälje
tel: 010-4745000 epost: drivmedel@foria.se

GLC - Göteborg
tel: 031-7273000 epost: glc.drivmedel@glc.se

LBC-Frakt - Karlstad
tel: 054-688 539 epost: anette.smith@lbcfrakt.com

MaserFrakt - Borlänge
tel: 0243-257000 epost: km@maserfrakt.se

MLT - Uppsala
tel: 010-7222800 epost: staffan.blomster@mltab.com

Hitta mer information och kontaktuppgifter till resp. TRB:s delägarföretag via <https://trb.se/portfolio/delagarforetag/>

Idé från racingbanan minskar miljöpåverkan

I början på 2000-talet fick ett par svenska racingentusiaster höra talas om ett mirakelmedel från USA som kunde kapa en sekund, eller till och med flera sekunder per varv på racingbanan. Efter tester visade det sig att produkten man blandade i tanken verkligen fungerade. Svenskarna blev förstås lyriska och lyckades sedermera bli nordisk importör av denna unika produkt.

Den hysteriska glädjen byttes genast ut mot stor besvikelse när första containern från USA anlände; produkten visade sig nämligen vara instabil och hade skiktat sig. Men motgång föder framgång som det heter, och arbetet med att ta fram en egen produkt tog fart, och efter många år av utveckling och tester lyckades man att få fram en teknologi som var stabil och visade sig fungera utmärkt. Namnet på bolaget blev Triboron International AB.

Stort användningsområde

Tanken från början var att använda Triborons teknologi i racingsammanhang. Men efter otaliga tester visade det sig att produkten även fungerar med stor framgång i stort sett i alla förbränningsmotorer. Enligt externa samt Triborons egna tester visar det sig att drivmedelsbesparingarna ligger på minst tre till fem procent och bidrar samtidigt till en minskad miljöpåverkan genom minskade utsläpp. Om allt bränsle i Sverige skulle innehålla Triborons teknologi skulle de minskade CO₂ utsläppen motsvara samma utsläpp som från upp till 300 000 bilar.

– Det finns absolut inga nackdelar med vår produkt, den är helt unik, giftfri och saknar motstycke. Alla motorer fungerar bättre och förbrukar mindre bränsle. De enda som har haft någon form av problem är marinmotorer där tankar och bränslesystem ofta får problem med mikrober och bakterier. Triboron har en fantastisk effekt mot mikrober och bakterier och dödar av dessa samt förhindrar nybildning. Problemet är när dessa skall avlägsnas, då fastnar de i bränslefiltret och kan göra att motorerna tappar effekt. Det hela motverkas genom att byta bränslefilter med jämna mellanrum efter de första tankningarna med Triboron. Efter det vet man att tanken är i stort sett som ny och kan köras precis som vanligt, säger Pär Krossling, vd på Triboron.



Förlänger livslängden

Enligt tester förlängs livslängden på alla rörliga delar i motorerna i förbränningsmotorer som Triborons teknologi kommer i kontakt med upp till 70 procent tack vare minskat slitage. Visionen är att man ska kunna köpa produkten direkt i pumpen på macken, och man för dialoger med de stora oljebolagen, även om det kommer att dröja innan Triboron kan bli en standardkomponent i deras bränslen. Potentialen här är mycket stor, men bränsleproducenterna måste utföra egna tester för att verifiera teknologin innan de lanserar kommersiella produkter med Triboron integrerat. En ännu större effekt uppnås i tvåtaktsmotorer, där man mätt upp bränslebesparingar på över 10 procent. De flesta tvåtaktsare vill ha två procent oljeblandning i bensinen. Triborons teknologi ersätter 2T-oljan helt och behöver bara blandas med en procentenhet.

– Vi säljer också vår teknologi via distributörer, både i Sverige och utomlands. Bland annat har vi ett samarbete med Fuel Link, som distribuerar våra produkter i Sverige och i Norge. I dagsläget har de tecknat avtal med ett flertal stora åkare som använder vår produkt och de rapporterar samma eller till och med bättre besparingssiffror som vi, säger Pär Krossling. /DJ

FAKTA:

Triboron är en patenterad svensk miljöteknologi-
-uppfinning som minskar den mekaniska friktionen och har grundämnet Bor som den verksamma ingrediensen. Triboron är sedan april 2018 noterat på Nasdaq First North i Stockholm och bland aktieägarna återfinns en del kända ansikten som, Carl-Henrik Svanberg, Hans Stråberg och Leif GW Persson.



Region Örebro Län har högtflygande planer

Fredrik Idevall, tillika Enhetschef Samhällsplanering och infrastruktur från Örebro var på plats i Bryssel den 11 april och presenterade regionens handlingsplan för drönare.

Här handlade det verkligen om högtflygande planer, ty Region Örebro har som mål att bli Sveriges ledande drömarregion 2030. Senare i november i år kommer regionen arrangera en nationell konferens om drönare i Örebro. För den som undrar var det European Regions Research and Innovation Network (ERRIN) som arrangerade eventet om nya innovativa tjänster kopplat till drönare.

Inte bara flygande logistik

Örebro har länge varit ett av landets ledande logistiknav, både för persontrafik och på godstransportsidan; mycket tack vare sitt strategiska geografiska läge. Nu i år har Örebroregionen rankats som Sveriges näst bästa logistikläge (efter Göteborgsregionen). Strategiska satsningar, stora nyetableringar, ett nytt logistikområde under utveckling i Törsjö, ett nytt forskningscentrum och en växande logistikkompetens är några av orsakerna till den framskjutna placeringen.

– Hittills har logistikbranschen genererat över 2 000 nya arbetstillfällen. Förvaltningarna inom Örebro kommun arbetar aktivt med bland annat planläggning av verksamhetsmark för att vi ska kunna hålla oss i topp, säger Kenneth Nilsson (S), Kommunstyrelsens ordförande.

Något man inte kan blunda för är att en rad företag valt Örebro för såväl sina svenska som nordiska distributionslager. Av större etableringar nämner Fredrik Idevall XXL, Electroscandia samt det pågående bygget av Lidl's stora distributionslager för den nordiska marknaden.



Tågtrafiken viktig

I regionen finns en väl utbyggd infrastruktur i form av vägar, en av Sveriges största fraktflygplatser samt Nordeuropas största rangerbangård och en av Sveriges största och viktigaste kombiterminaler i Hallsberg. Ja, faktum är att Hallsberg är Sveriges demografiska mittpunkt. Genom Business Region Örebros försorg har Hallsberg samarbete med såväl Göteborgs Hamn, Norrköpings Hamn som Gävle Hamn.

Från lila till blåvitt

Trafikmagasinet noterar att det blir Region Örebro län som ska driva busstrafiken tillsammans med Region Västmanland, under ett nytt namn: Svealandstrafiken. De lila stadsbussarna försvinner därmed för att istället ersättas med blåvita bussar, med en blå våg som böljar längs med sidan av bussarna.

– Vi ser en positiv utveckling av både linjebussar och bussar i stadskärnan. Vi får större möjlighet att samordna kollektivtrafiken. Kommunerna jobbar hårt och framgångsrikt med att ta fram mark för företagen att etablera sig, växa och frodas i regionen, säger Fredrik Idevall.

Annat värt att nämna är att satsningen på väg 50 söder om Örebro nu är på väg att bli klar. Dessutom tas ett stort steg när första etappen på om- och utbyggnaden av väg 51 ner mot Norrköping. Detta är regionens största satsning på det regionala vägnätet i modern tid. Kostnaden beräknas

Framkant

Ett starkt samarbete med övriga kommuner i länet, genom Business Region Örebro, skapar goda förutsättningar för att nyttja den demografiska mittpunkten. Universitetet bör här

lyftas fram, där man arbetar med sådant som hållbar logistik, artificiell intelligens och autonoma system.

/DJ, SF



Rasta lanserar app för yrkeschaufförer

I dag har Rasta Sverige AB 25 restauranger från Tönnebro i norr till Hallandsåsen i söder och det finns omkring 80 000 Rastakort som ger en chaufförsrabatt på tio procent. I tidens anda har Rasta nu valt att gå vidare och lanserat en ny app som i första hand är riktad till yrkeschaufförer med svenskt C/CE-kort.

– Köper man tio dagens så blir nästa gratis, men man kan också använda poängen för att betala en parkering, mat, dusch eller hotell, säger Mikael Tervaniemi som är ansvarig för vägrestaurangerna.

Smidigare transporter med ny app

Fleaty heter appen som kopplar ihop byggföretag med åkerier och materialleverantörer. Plattformen är en öppen marknadsplats där beställaren knappar in vad man vill ha levererat och till vilken plats. Bakom appen Fleaty står Filip Stamenkovic, som även är vd för företaget Lestra, som är verksamma inom mark- och anläggningsentreprenader. Idén föddes under en semesterresa till San Francisco, där det visade sig vara betydligt lättare att få tag på en Uber jämfört med en vanlig taxi. Tanken föddes att en liknande tjänst skulle finnas för byggt transporter. Som åkeri laddar du ner appen och ansöker om att få gå med. Därefter görs en bakgrundskontroll för att se till att företaget har yrkestrafiktillstånd, att förarna har yrkeskompetensbevis (YKB) och att lastbilarna är miljöcertifierade. Efter ett godkännande blir de synliga i appen.

Tågapp

I en tid då tåget ibland brottas med punktlighet vill Trafikmagasinet lyfta fram tåg-appen ”Tåg”, som visar trafikinformation för svenska tåg. Här är det meningen att på ett enkelt sätt se om ens tåg är försenat, inställt eller om spårändring är på gång.

Ny app för en olycksfri och hälsosam arbetsmiljö

Vision Zero heter appen som släppts inom ramen för den globala nollvisionskampanjen med samma namn, som Internationella organisationen för social trygghet (ISSA) står värd för. Appen bygger på ISSA:s sju gyllene regler för en olycksfri och hälsosam arbetsmiljö. Den är snabb, enkel att använda och ger en diagnos om hur säker och hälsosam arbetsmiljön inom en organisation. För närvarande finns den dock endast tillgänglig på engelska och spanska.

App utifrån handelsflottans behov

”ViVa”, Sjöfartsverkets informationstjänst för väder, vind och vattenstånd, ger observationer i nära realtid. Sjöfartsverket och SMHI har över 100 väderstationer runt Sveriges kust och i några sjöar och vattendrag. Mätstationerna ger information om vindhastighet, vindriktning, vattenstånd, vattenström, vattentemperatur, vattnets salthalt och densitet, lufttryck, luftfuktighet och lufttemperatur och sikt. Varje station har, utifrån handelsjöfartens behov, en specifik uppsättning av sensorer och det varierar därför vilka parametrar, av de ovan nämnda, som mäts på respektive plats.

Anmälningar strömmar in till Konsumentverket



Det bokstavligen strömmar in anmälningar från missnöjda kunder till Konsumentverket. Under en slumpvis vecka i juni fann vi 406 företag som är under luppen hos detta verk. Om man beaktar att dessa ärenden inte per automatik innebär att någon gjort något fel finner vi följande företag inom kategorin ”transport, trafik och resor”:

ANM 2019/403582	2019-06-26	Vilseledande marknadsföring	Årstadals bilar
ANM 2019/403557	2019-06-25	Vilseledande marknadsföring	Torvala Bil
ANM 2019/403597	2019-06-26	Vilseledande prisinformation	SL
ANM 2019/403594	2019-06-26	Oskäliga avtalsvillkor	Emirates
ANM 2019/403552	2019-06-25	Anmälan en. förordning 261/2004 om nekad ombordstigning m.m	Norwegian
ANM 2019/403539	2019-06-25	Oskäliga avtalsvillkor	Volkswagen Hammarby Sjöstad
ANM 2019/403522	2019-06-25	Oskäliga avtalsvillkor	Hedin bil
ANM 2019/403542	2019-06-25	Oskäliga avtalsvillkor	SAS
ANM 2019/403485	2019-06-25	Vilseledande marknadsföring	SS Bike Parts
ANM 2019/403481	2019-06-25	Vilseledande marknadsföring	Labdradormotor
ANM 2019/403425	2019-06-24	Anmälan enl. förordning 261/2004 om nekad ombordstigning m.m	SAS
ANM 2019/403108	2019-06-19	Oskäliga avtalsvillkor	Arnes bil och service
ANM 2019/403336	2019-06-24	Vilseledande marknadsföring	75:ans Bil/Bilsussen
ANM 2019/403205	2019-06-20	Vilseledande marknadsföring	Hobbii
ANM 2019/403178	2019-06-20	Oskäliga avtalsvillkor	Europabilar
ANM 2019/403140	2019-06-19	Vilseledande marknadsföring	Kävlinge Bilcenter
ANM 2019/403470	2019-06-25	Vilseledande marknadsföring	Flytravel24
ANM 2019/403453	2019-06-24	Vilseledande marknadsföring	Vi köper din bil
ANM 2019/403544	2019-06-25	Oskäliga avtalsvillkor	Volkswagen Finans
ANM 2019/403357	2019-06-24	Oskäliga avtalsvillkor	Sunfleet
ANM 2019/403295	2019-06-24	Vilseledande marknadsföring	Bytbil
ANM 2019/403234	2019-06-20	Oskäliga avtalsvillkor	TAP airways
ANM 2019/403068	2019-06-19	Oskäliga avtalsvillkor	Trevellink
ANM 2019/403416	2019-06-24	Passagerares rättigheter	Ölvermarks holiday
ANM 2019/403411	2019-06-24	Vilseledande marknadsföring	Uber
ANM 2019/403408	2019-06-24	Oskäliga avtalsvillkor	Hojab parkerings-service
ANM 2019/403338	2019-06-24	Oskäliga avtalsvillkor	Flytravel24

Viktigt med bra torkarblad

Det spelar ingen roll om fordonet är nytt och klassas som säkert om vindrutetorkarna är undermåliga. Slitna torkarblad kan vara en ren livsfara, både för dig själv och andra som vistas i trafiken.

Vindrutetorkaren uppfanns 1903 av Mary Anderson i USA. Hon hade noterat att spårvagnschaufförerna i New York var tvungna att öppna fönsterna för att kunna se vid nederbörd. Hon fick patent på uppfinningen och försökte sälja den till ett känt kanadensiskt bolag, men de ansåg att den inte hade tillräckligt kommersiellt värde. Cadillac blev 1922 den första biltillverkaren att montera vindrutetorkare som standardutrustning på sina bilar, och resten, ja det är ju historia!

Nördar på vindrutetorkare

Wipers Sweden AB startades 2009 och är en av landets största företag som enbart riktat in sig på att sälja torkarblad, större delen försäljning sker online via wipers.se.

–Egentligen drog jag igång ett par år tidigare, men i en annan konsultation. Idén kom ifrån att jag arbetade som reservdelsman med ansvar för just sikt och såg att det här skulle man kunna göra både billigare och bättre. Men allt höll på att sluta i en fullständig katastrof, när första laddningen av vårt egna varumärke anlände var det allt annat än vad vi kommit överens om, och vi fick slänga nästan hela lasten. Skillnad är det nu, vi har ständig övervakning och besöker våra fabriker med jämna mellanrum för att säkerställa kvalitén, och vi samarbetar bara med de bästa märkena på marknaden. Vårt motto är att erbjuda brett sortiment, snabb leverans, de bästa produkterna till bästa pris. Vi har till och med byggt upp en egen testanläggning i våra lokaler



för att hela tiden utveckla våra produkter, ni får gärna skriva att vi är nördar på torkarblad, för det är vi säger Niclas Höglund, företagets vd med ett leende.

Nanobehandling, råder delade meningar!

Bilvårdsföretagen erbjuder i dag näst intill en meny som liknar spa-anläggningarnas utbud.

–Vi avråder från att Nanobehandla bilrutorna. Du kan gott behandla övriga rutor men gör det inte på framrutan. Behandlingen gör ibland att torkarbladens funktion sätts ur balans på grund av för mycket eller lite friktion och gummit på bladen viker sig inte mot rutan som de är avsedda för. Risken är att torkarbladen studsar över rutan och börjar att låta och föra oväsen. Vi har kunder som till och med har varit tvungna att byta ut hela vindrutan, efter att vi provat allt med olika gummiblandningar och märken fastslår lagerchef Mikael Mårtensson och Niclas Höglund.

Ny teknologi

På Wipers Sweden AB ser man en trend att framtidens torkarblad kommer att vara försedda med mer elektronik, däribland uppvärmning samt chip som delger information om byte av blad och liknade data. Spolning via torkarbladen finns i dag men kan bli vanligare. Hur ofta ska man då byta ut sina torkarblad? Det beror givetvis på omständigheterna, men en bra fingervisning för optimal sikt är två gånger om året. Tänk på att solen torkar ut gummit och att en gammal vindruta sliter mer på gummit än vad en ny ruta gör.

/DJ



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

Vad känner ni till om GBV?



Från vänster: Lars Treser, Biljouden, Gunnel Martén, VW Group och Jan Olvenmo, MRF.

Förkortningarna är många. Ja, det är till och med så att det finns en studentikos förening som heter FFFF, dvs "Föreningen För Fåniga Förkortningar". De flesta vet att GB står för Glassbolaget samt Great Britain men få vet om att GBV står för Godkänd Bilverkstad.

Trafikmagasinet vill uppmärksamma det sistnämnda, där kvalitet är ett nyckelord. Kvalitetsstandarden bygger på regelbundna kvalitetskontroller som sker såväl internt som externt av välkända tredjepartskontrollanter (3PK). Kvalitetsstandarden innebär att verkstadens arbete kontrolleras såväl tekniskt som administrativt. MRF:s och SFVF:s gemensamma målsättning har varit att verkstäder som

omfattas av medlemsvillkoren ska ha startat upp Godkänd Bilverkstad senast 31 december 2019. En fjäder i hatten för denna organisation var när VW-handel i mars meddelade att man går in i Godkänd Bilverkstad. Några som gladdes åt detta var Ulf Stefansson, SFVF, och Joachim Due-Boje på MRF som skrev följande i ett gemensamt uttalande:

– Det var strategiskt viktigt för kvalitetsstandarden att en av landets allra största generalagenter och märkeskedjor gick in i GBV.

Som första GBV inom VW-ledet var den fristående auktoriserade verkstaden Biljouden i Åkersberga och Lars Treser, vd på Biljouden kommenterade det hela med följande ord:

– Godkänd Bilverkstad är en vattendelare för branschen mot konsumenterna och i blickpunkten är seriösa verkstäder med fokus på kvalitet och kundtrygghet kontra de oseriösa.

Att mycket är på gång hos GBV är ingen överdrift. En av många nyheter är att MECA bestämt sig att gå "all in" i kvalitetsstandarden GBV med sina 416 anslutna verkstäder. Hittills har Däck & Fälg i Landvetter klarat den årliga kontrollen för Godkänd Bilverkstad, men ytterligare över 200 verkstäder är på gång.

/JR



Triboron International AB | Malaxgatan 1, SE-164 74 Kista
Tel +46 (0)8 643 10 00 | www.triboron.com | info@triboron.com

Forskning inom sjöfartens område

Det är ingen överdrift att konstatera att det pågår många studier och projekt inom sjöfartens område. Om vi bortser från det som pågår inom Sjöfartsverkets utredningsenhet finner vi uppemot 50 stycken forskningsrelaterade projekt i landet.

- | | | | | | |
|-----|--|---|-----|---------------------------------------|--|
| 1. | AB SKF | MARTEC ArTECO Optimisation of rolling bearing functions for thruster shafts | 22. | RISE Research Institutes of Sweden | Brandskyddsutmaningar för roro-däck: Ventilation & Nya energibärare |
| 2. | Chalmers Tekniska Högskola AB | Förstärkning och akademisk förankring av maritim informatik informatik som forskningsområde t | 23. | RISE Victoria AB | Interreg BSR Real Time Ferries |
| 3. | Chalmers Tekniska | PROFFS- Förbättrad propellerprestanda för isgående fartyg | 24. | Saab AB | Svensk VDES-Testbädd fas IV |
| 4. | FOI Totalförsvarets forskningsinstitut | TANGO – Påverkan på undervattensmiljön vid storskalig farledsömläggning i Kattegatt | 25. | TransponderTech | Autonomi och ansvar – Människans roll i framtidens sjöfart |
| 5. | Företagsekonomiska institutionen Gbg | Logistiska konsekvenser av konflikten i Göteborgs containerhamn | 26. | Sjöfartshögskolan, Linnéuniversitetet | Utbildningsmaterial för CBT utbildning i grundläggande säkerhet för ombordpersonal i nationell yrkestrafik |
| 6. | Gävle Hamn | EfficientFlow Gävle Hamn | 27. | Skärgårdsredarnas Service AB | Arbetsbåtars sjöegenskapskriterier (ASK) |
| 7. | IVL Svenska miljöinstitutet | Transportköparens roll för hållbar och ökad sjöfart | 28. | SSPA Sweden AB | Bestämning av risk för kavitationserosion på fartygspropellrar |
| 8. | IVL Svenska miljöinstitutet | Värdering och styrmedel för sjöfartens miljöbelastning | 29. | SSPA Sweden AB | Dynamisk fartygsdimensionering |
| 9. | KTH | Överföring av godstransporter till sjöfart i Mälardalen | 30. | SSPA Sweden AB | FAMOS Odin SSPA |
| 10. | KTH (inst. Farkost och flygteknik) | Effektiva skrov på isiga inre vattenvägar | 31. | SSPA Sweden AB | Förbättrade prognosmetoder för sjöfarten – Energy Saving Devices |
| 11. | KTH | Vattenburen urban mobilitet | 32. | SSPA Sweden AB | GRACE- Integrerad oljeskadeskyddhantering och miljöeffekter |
| 12. | KTH KT | KTH/Vattenbussen Vattenvägen 365 | 33. | SSPA Sweden AB | Kartläggning av svensk kustsjöfart genom AIS-data |
| 13. | KTH, Marina system | Autonomt Seglande Sensorplattform | 34. | SSPA Sweden AB | MARTEC Summeth- Hållbar marin etanol |
| 14. | KTH | FoilCart/Metodik för energieffektiv och snabb USV-sjömätning i kustnära vatten | 35. | SSPA Sweden AB | MSP-ZE Grunda Hav (Havsplanering för ökad effektivitet och minskad |
| 15. | KTH | KTH:s Fartygsdynamikprogram 2017-2019 | 36. | SSPA SWEDEN AB | Prediktera fartygs prestanda i vågor |
| 16. | KTH | Strategisk delfinansiering forskarutbildning arbetsförhållanden till sjöss | 37. | SSPA Sweden AB | STM Validation Project SSPA |
| 17. | Lighthouse | Lighthouse – nationellt kompetenscenter för maritim forskning och | 38. | SSPA Sweden AB | Yrårhetens påverkan på propellerdesign och smart fartygsunderhåll |
| 18. | Lighthouse | Innovation för hållbar sjöfart branschprogrammet | 39. | Statens geotekniska | Naturanpassade erosionsskydd i farleder |
| 19. | Linköpings Universitet | ReSkill – Självförklarande automation genom interaktiv visualisering | 40. | Svensk Rederi Service | Skadestabilitet för RoRo Passagerar Fartyg |
| 20. | Linnéuniversitetet | Industridoktorander Kalmar isnavigation, MARTEC ArTECO Luleå- Arctic Propeller ekosystemet | 41. | Svensk Rederiservice | Incidentrapporteringssystemet ForeSea SRF |
| 21. | Luleå Universitet | | 42. | SMHI | STM Validation Project SMHI |
| | | | 43. | Totalförsvarets forskningsinstitut | OMOPANS, Akustiskt övervakningsprogram av fartyg i Nordsjön |
| | | | 44. | Wallenius Marine AB | Vinddrivet biltransportfartyg |
| | | | 45. | Viktoria Swedish ICT AB | Validation Project Viktoria Intitute (RISE) |
| | | | 46. | VTI | Morötter och piskor inom sjöfarten för att uppnå miljökvalitetsmål |





WDW80

Drivdäck
315/70/22.5



WDR36

Drivdäck
315/70/22.5



WGC28

Rulldäck
265/70/19.5

3.990:-
komplett hjul
3.395:-
endast däck

3.990:-
komplett hjul
3.395:-
endast däck

3.090:-
komplett hjul
2.495:-
endast däck

FRÖSSHAMMAR DÄCK

www.frosshammar.se
019-26 07 00

= M+S



Mycket på gång i Ystad Hamn!

Varför bjöd Ystad hamn på prinsesstårter? Varför var Polens vice sjöfartsminister Grzegorz Witkowski på plats i Ystad Hamn och höll ett anförande om hur viktigt samarbetet är mellan Polen och Sverige? Och varför blåstes det i trumpet när två stora grävmaskiner släppte stora stenar i havet?

Svaret på ovan var att det handlade om startskottet på bygget av Ystad Hamns två nya färjelägen, som är ett omfattande internationellt infrastrukturprojekt delfinansierat av EU. EU-projektet går under det långa namnet "Cargo Capacity Upgrade and LNG Bunkring, Świnoujście – Ystad Maritime Link". Projektet inbegriper, förutom två nya färjelägen i Ystad Hamn, också nyheten om att ett nytt fartyg som ska drivas med LNG (flytande naturgas)

till det polska rederiet Polferries som trafikerar sträckan Ystad – Świnoujście och ett LNG-bunkringsfartyg till Świnoujście Hamn.

Efterlängtad byggprojekt

– Våra nationer har länge samarbete och detta är nästa steg i vårt samarbete, säger Grzegorz Witkowski, som med säker hand manövrerade en grävmaskin under ceremonin. Kommunstyrelsens ordförande Kristina Bendz

(M) tog även hon ett "skoptag" i en grävmaskin, där hon symboliskt placerade sten på vad som kommer att bli Ystad Hamns nya vågbrytare.

– Ceremonin bekräftar att Ystad Hamn har högt anseende både i Sverige och internationellt. Vi kunde tillsammans med dignitärer från politik och näringsliv fira att vårt efterlängtade byggprojekt är igång, och därmed också att vi lyckats etablera hamnens vikt för såväl Sverige som Polen, säger Björn Boström, vd på Ystad Hamn.

Som hamnchef kan han glädja sig åt en markant ökning i Polentrafiken för såväl gods- som persontrafik, och prognoser visar att siffrorna även i framtiden kommer att öka.

– En kapacitetsförbättring i hamnen har varit direkt nödvändig, och vi fortsätter nu arbetet med att öka tillgängligheten till Ystad Hamn från land. Blicken är vänd mot väg E65 mellan Malmö och Ystad, där en utbyggnad står högst på prioritetlistan, säger Björn Boström.

Bygget i Ystad Hamn beräknas stå färdigt i slutet av nästa år.

/JR



Mobil alkobom testas i Trelleborg Hamn

Regeringen har anslagit 78 miljoner kronor till alkobommar i Sveriges hamnar. Den 3 maj besökte infrastrukturministern Tomas Eneroth Trelleborgs Hamn för att på plats se vad denna hamn har på gång när det gäller mobila alkobommar.



naturligt steg för oss att även inom detta område ligga i framkant, säger Jörgen Nilsson som gläds åt den positiva trenden i hamnen, som visar på en ökning av volymerna med 6,7 procent under de första fyra månaderna för 2019.

Under 2018 nådde hamnen nya rekordnivåer. Över en miljon enheter bestående av lastbilar och personbilar passerades, vilket är en ökning med 3,2 procent. I skrivande stund är byggnationen av ett nytt färjeläge och en handelskaj i full gång. Går allt som det ska kommer invigningen av nya hamnen ske 2025 och bereda plats för "Kuststad 2025", som är ett stadsutvecklingsprojekt i Trelleborgs kommun.

/DJ

Tomas Eneroth, Infrastrukturminister (t.v.) samt Jörgen Nilsson, VD på Trelleborgs Hamn.

Mobila alkobommar har visat sig fungerat väl där det provats på ett relativt enkelt och smidigt sätt, och kan förhindra att berusade förare kommer ut på vägarna. Alkobommen ska slumpmässigt stoppa förare som måste blåsa och visar utslaget för höga nivåer alkohol hissas bommen inte upp.

– Vi har hittat en smidig lösning att behålla trafikflödet och den goda interna logistiken ut ur hamnen samtidigt som vi har möjlighet att hantera användandet av en slumpmässig kontroll via en mobil alkobom, säger Jörgen Nilsson, vd i Trelleborgs Hamn.

Ja, på Trelleborgs Hamn är man positivt inställd till denna mobila alkobom. När utrustningen väl är på plats och innan driftsättning kan ske måste rutiner och handhavande utföras av myndighetsperson. Nämnas bör här att Trelleborgs Hamn som Sveriges första hamn tidigare använt en alkobom, men den försvann för ett antal år sedan efter ombyggnation i hamnen.

– Trelleborgs Hamn som är en corehamn har en nyckelposition för Sverige och måste fungera som ett nav i transportsektorn. Det är glädjande att se hur Trelleborgs Hamn ligger i absoluta framkant inom viktiga områden, såsom infrastruktur, miljö och digitaliseringsutveckling, säger Tomas Eneroth.

Framkant

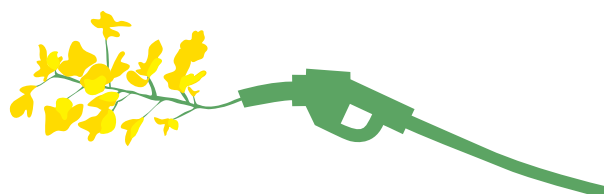
Till detta kan sålunda nu också anföras trafiksäkerhet, för i grund och botten är ju alkobommar synonymt med en effektiv nykterhetskontroll och ett hjälpmedel i det förebyggande arbetet mot rattonykterhet.

– Som Skandinavians största ro-ro-hamn är detta ett

Vi levererar...

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

Vi kan biobränslen och får det att fungera!



energifabriken

Telefon: 0142-414 55
www.energifabriken.se

Glasbyten på bussar och tunga fordon

En trasig eller sliten framruta är alltid en säkerhetsrisk. Är det dessutom en buss eller tungt fordon är anledningen till oro ännu större. Trafikmagasinet vill därför uppmärksamma de tunga fordonens kondition och prestanda i detta avseende.

Svenska Bussglas AB är en av landets ledande leverantörer när det gäller byten och reparationer av bussglas. Man utför såväl akuta som planerade underhållsinsatser inom hela buss- och transportsektorn oavsett märke och modell. När Trafikmagasinet besökte det nyuppförda huvudkontoret strax utanför Motala fick vi möta Per Markström, vd och Peter Palmgren, marknadschef.

-Vår service är unik och marknadsledande. Vi förstår våra kunders vardag, vi vet vad konsekvenserna blir om vi fallerar, säger Per Markström, vd och grundare av verksamheten som startades som ett enmansföretag 1999 i Arjeplog.

Snabb betjäning

I dag har företaget ett 45-tal anställda i fem olika städer i landet. Förutom Motala finns enheter i Stockholm, Göteborg, Malmö och Karlstad. Man har en omsättning på 65 miljoner kronor (2017) och har utvecklats till ett etablerat företag med många trogna kunder.

- Vår affärsidé består i att erbjuda service med absolut tillgäng-

lighet inom buss- och transportsektorn för att på så sätt begränsa stillestånd som orsakats av glasskador. Det gäller dygnets alla timmar, årets alla dagar oavsett var fordonet befinner sig. Hör man av sig före kl. 09.00 så garanterar vi åtgärd samma dag, säger Peter Palmgren

Visionen för grundaren lever vidare

- Vi eftersträvar att vara våra kunders förstahandsval. Det är vår vision. Vårt verksamhetsledningssystem uppfyller kraven i kvalitets- och miljöledningsstandarderna och vi använder uteslutande kvalitetsglas som är godkända, säger Per Markström. Det är inte bara de som är stora inom buss-sektorn, Nobina, Nettbus etc. som är avtalskunder utan också lastbilsspeditorer, tunnelbane- och spårvagnsentreprenörer.

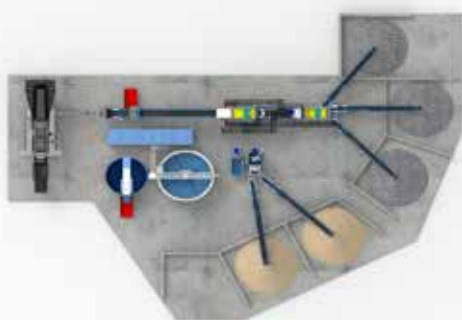
Förebyggande insatser

Utöver kärnverksamheten arbetar man fortlöpande med förebyggande åtgärder; solfilm, stenskottsfilm och stenskottslagning. Vi får veta att en rätt vald och placerad skyddsfilm ger värdefulla fördelar ur framförallt säkerhetssynpunkt. En bra solfilm ger ökad komfort samtidigt som den medverkar till effektiv energibesparing. Företaget seglar just nu i medvind och man har i dag cirka 80 procent av marknaden och räknar med en fortsatt expansion. Utmaningarna finns i Skandinavien och i övriga Europa. Då gäller det främst att hitta samarbetspartner som vill gå in i samma affärsidé: att vara kostnadseffektiva och att vara tidseffektiva. Bussar och tunga fordon med slitna vindrutor eller skadade sådana behöver inte finnas på våra vägar!

/AE

Vår återvinningsanläggning

- Med vår nya investering återvinner vi klassade schaktmassor



**Återvinner materialet
0-8 sand, 8-16, 16-32, >32**

**Vi hjälper er med provtagning
av schaktmassor**



ADRIANSSON
SCHAKT & TRANSPORT

adriansson@adriansson.net

DEBATT

På spåret till Europa

Att järnväg är ett miljövänligt transportsätt vet de flesta. Men för oss att nå kontinenten är svårt, då man måste passera flera vattenbarriärer.

Tyskland och Danmark bygger Fehmarn Bält-förbindelsen, som beräknas stå klar 2028. Då har en vattenbarriär försvunnit. Öresund är vår närmsta vattenbarriär och här finns Öresundsbron. Men den klarar inte ökad trafik; den är redan nu nästan "fullsatt" och trycket kommer att öka på denna bro. Därför behövs en ny tunnelförbindelse - under Öresund från Landskrona till Köpenhamn!

Järnväg till Europa

Med förslaget att bygga Europaspåret ökas kapaciteten till och från den europeiska marknaden med över 100 procent. Och med tanke på att godstågen i framtiden kommer att bli upp till 1 000 meter långa är det stora godsmängder och mycket pengar det rör sig om. Det krävs många lastbilar för att konkurrera med ett sådant godståg, och med tanke på den miljöpåverkan som avgaser, gummi och asfaltpartiklar som landsvägstrafiken producerar så är det lätt att förstå att järnvägen är ett överlägset transportmedel miljömässigt. Om godstågen blir färre från Öresundsbron kan kapaciteten öka för den regionala trafiken och för natt- och fjärrtåg till Europa. Om Europaspåret byggs kommer även andra järnvägsprojekt att behöva uppgraderas. Allt detta skall finansieras, men som all infrastrukturutveckling skapas det många nya arbetstillfällen både under byggtiden, men även med företagsetableringar efteråt. Men det krävs en långsiktig planering.

På spåret

Snabbare förbindelser ut på kontinenten ökar vår konkurrenskraft på den europeiska marknaden. Det är ett önskemål från många svenska företag. I dagsläget finns det bara en förbindelse för tåg över Öresund, men ett stopp på bron medför stopp i tågtrafiken, vilket gör att järnvägen är svår att lita på för personer och företag. En alternativ väg över Öresund behövs och det är här Europaspåret med en transportkorridor till Europamark-



naden kommer in i bilden. I ett större perspektiv är Öresund en trång passage i det europeiska "core-nätverket", det vill säga de av EU prioriterade transportkorridorerna genom Europa, som länkar samman transporter mot Oslo och Stockholm med transporter till Hamburg och vidare ner mot Frankrike och Italien.

Miljön i fokus

Sveriges och Europas regeringar har insett att vi står inför betydande klimatutmaningar. Mer gods behöver lyftas över till järnvägen. Europaspåret är lösningen på denna utmaning. Förbindelsen kommer att kunna hantera alla slags järnvägstransporter: godståg, höghastighetståg samt regionaltåg. Detta är unikt, och en HH-förbindelse klarar inte detta, då denna inte är dimensionerad för godstrafik utan riktar in sig på lokala persontåg och biltrafik. I ett tidevarv då miljön allt mer är i fokus väljer såväl yngre som äldre tåg i stället för flyg. Det är bara en tidsfråga innan höghastighetstågen gör sin entré på den svenska marknaden. Stockholm till Hamburg på cirka 5 timmar från centrum till centrum är i dag ingen utopi.

/ Lennart Serder,
Projektledare Europaspåret



EBAJK – en stilren och snygg elcykel

Från och med i juni går det utmärkt att köpa en elcykel med stil – Ebajk!

Det går inte att blunda för att många leverantörer tycks strunta i design och stil så fort de börjar tillverka elcyklar. Inte sällan är det här batteriet som är boven i dramat. Antingen monteras batteriet som en stor svart klump på ramen eller så byggs den in i en dubbelpakethållare, och sätter batteriet mittemellan. Båda lösningarna ger cykeln ett kantigt och lite klumpigt utseende. För att råda bot på detta satt de tre grundarna Mats Thomasson, Ulf Modigh och Peter Putschögl sig ner och funderade vad man kunde göra åt saken. Ja, det var då jakten på den stilrena snygga elcykeln tog sin början. Med envishet och fast beslutsamhet tog man sig an uppgiften som ledde till en resa



Från vänster till höger: Ulf Modigh, Mats Thomasson, Peter Putschögl.

med många flygmil, mässor, leverantörmöten, och så förstås diskussioner (med ibland lite dryga designers).

Design med stort D

Sedan den 14:e juni i år kan Ebajk stolt presentera Ebajk/M1. Vad det handlar om är en stilren cykel av Messenger-typ med estetisk design. Vill man ha den ännu mer "Mean and Clean" kan pakethållare och skärmar lätt avmonteras, men även med pakethållare och skärmar på är den lättare än de flesta alternativen på marknaden, med sina knappa 16 kilo. Batteriet, var är då det undrar den vetgirige? Svaret på detta är att batteriet (ett Samsung

Lithium-ion Battery Cell 36V/6.8AH) är väl dold i ramen, vilket gör att det är svårt att se att det faktiskt är en elcykel. Batteriet har en räckvidd på mellan 30-70 kilometer, beroende på körstil, vikt, väder och vind, och det går att ladda fullt på mellan 3-4 timmar. Den som vill kan ladda telefon/dator från batteriets USB-ingång samtidigt som man cyklar till jobbet.

– Rearmotorn är tyst och accelererar snabbare än de flesta elcyklarna vi provat. Däcken som är från Kenda är smala och snabba, och är monterade på lätta aluminiumfälgar och sadeln är ovanligt skön och i äkta läder, säger Mats Thomasson. Priset kommer att ligga på cirka 24 900 kronor.

/AJ



Höga skyltar kan uppröra

Har vissa kommuner sålt sin själ då det tillåter hur höga skyltar som helst? Frågan är delikat då handläggare inom en kommun kan hålla med om att en skylt är riktigt hög, men att höjden varit en "nödvändig kompromiss" för att ett företag skall etablera sig på platsen. En kommunmedborgare (och Trafikmagasinets medarbetare) har dock svårt att förstå att estetik och skönhet kommer till korta när en kommun i sin iver vill ha etableringar i sin kommun, för att få in skatteintäkter.



Internet ökar behovet av smart inredning för budbilar

De stora klädbutikskedjorna säljer av många butiker. Allt fler handlar sina kläder och andra prylar över internet. Det har gjort att behovet av budbilar med en praktisk och smart inredning ökar. Ett företag som antagit utmaningen är Modul-System HH AB. De skräddarsyr servicebilar enligt ett smart budbilskoncept.

Med sitt lättviktsystem där hyllor monteras och mellanväggar avdelar lastutrymmet blir denna inredning med skjutdörrar attraktivt. Detta är ett av det storsäljande konceptet i branschen. Modul-System AB, som är en av världens ledande leverantörer av inredningar för servicebilar, ligger



Christer Wallin.

med sitt huvudkontor i Mölndal. Man har tre service center: Stockholm, Göteborg och Mullsjö. I Mullsjö ligger även själva tillverkningen av de olika modulerna som monteras i bilarna. Företaget har ett 70-tal anställda i fabriken i Mullsjö.

– Vi har legat i framkant länge när det gäller lättviktslösningar med skenor som limmas istället för att riskera rostangrepp med borrhål. Att hålla nere vikten betyder också mycket när det gäller skatten på dieselbilar, säger Christer Wallin, platschef på Service Center i Mölndal.

Tillgänglighet

Oavsett var man befinner sig så har man inte långt till ett Modul-System Service Center. Man har över 300 partners i 50 länder som kan hjälpa en med allt ifrån installation av en inredningsmodul till en komplett påbyggnad. I Sverige finns ett 65-tal lokala service center som står till kundens förfogande.

– Vår affärsidé är att täcka in allt du behöver till din servicebil. Inte bara verktygen utan även körjournal, elektronik, inklädnad av nya golv och takräcken, säger Christer Wallin.

Storsäljaren är ju verkstadsinredningar till servicebilar men det som kommer starkt nu är just budbilskonceptet. Här är en nygammal marknad som öppnar sig just genom alla nya internetbutiker. Christer Wallin, som är en f.d. elitsimmare med många OS- och VM medaljer i bagaget, ser positivt på framtiden för företaget och branschen. Han är van att ligga i med träning och tävlandet. Nu ger han allt i sin nya karriär.

– Vi ska vara först och bäst inom den här branschen, säger Christer Wallin.

/AE

MegaVac Prime

-det självklara valet när det gäller vindrutereparationer!



Det prisvärda alternativet när man behöver verktyg för att laga stenskott på bilglas. Vi har den senaste tekniken som ger snabba, enkla reparationer. Detta till en låg materialförbrukning. Kan det bli bättre?



AUTOGLASSRESTORE

019-225 220 - www.autoglassrestore.se

Tio-i-topp-lista: Trollsjön bästa svenska alternativet till utlandsresa

Sveriges resenärer har röstat fram vilket som är det bästa svenska alternativet till en utlandsresa i sommar. Magiska Trollsjön utanför Abisko vann omröstningen. På andra plats kom Skuleskogens naturfenomen vid Höga Kusten och tredje platsen knep den tropiska stranden vid Stenshuvuds nationalpark på Österlen. Totalt kom det in över 10 000 röster under omröstningen.*

Intresset för tågresor fortsätter att växa och allt fler väljer att semestra på hemmaplan. Med initiativet "Visa ditt fantastiska Sverige" har SJ efterlyst vackra och intressanta platser runt om i landet som håller internationell klass och dessutom är klimatsmarta. Det vinnande bidraget blev Trollsjön utanför Abisko, som jämfördes med Gardasjön i Italien.

- Inte nog med att Trollsjön är magisk – tågresan är också mycket vacker. Det gäller inte minst sträckan från Torneträsk mot Abiskos nationalpark som bjuder på en fantastisk utsikt över Lappporten. Dessutom är resan klimatsmart. Tåget från exempelvis Stockholm till Låktajäcka släpper ut 0,02 kg koldioxid, medan en flygresan från Stockholm till Gardasjön släpper ut 318 kg koldioxid, säger Karin Starkman Ahlstedt, kommunikationsstrateg på SJ. Totalt kom det in över 10 000 röster under omröstningen. Flest röster fick Trollsjön, följt av Skuleskogen vid Höga Kusten och stranden vid Stenshuvuds nationalpark på Österlen. Sedan finns ytterligare sju intressanta resmål från Dalarna, Västergötland, Bohuslän och Halland på tio-i-topp-listan.

Tio-i-topp-listan

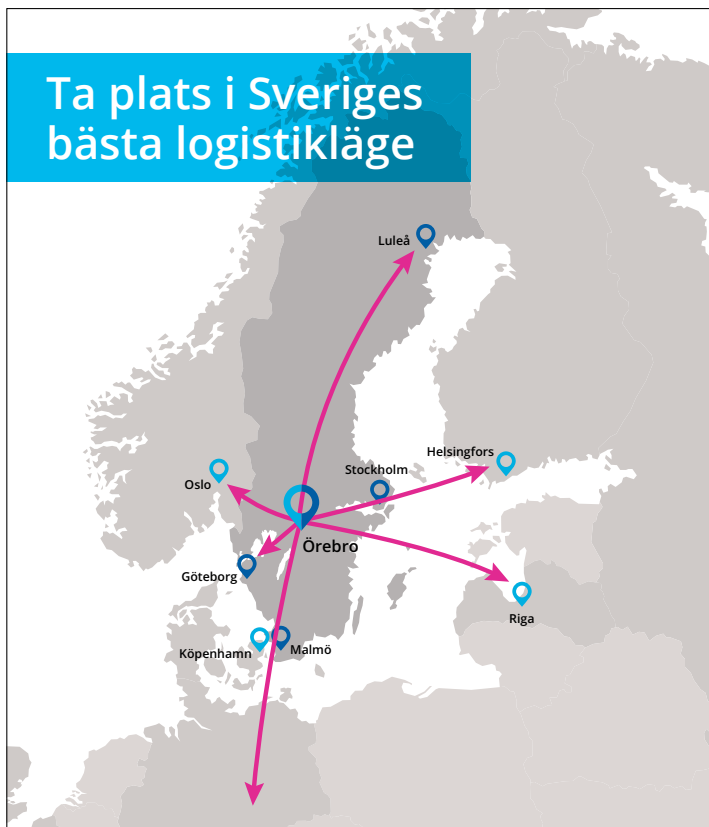
Plats	Jämförande destinationer	Koldioxid-besparing	Antal röster
1	Trollsjön – Gardasjön	318 kg	1933
2	Skuleskogen – Tingvalla	388 kg	1823
3	Stenshuvud – Karibien	1239 kg	1335
4	Åstol – Hydra	370 kg	1211
5	Kosterhavet – Abel Tasman	3295 kg	972
6	Ven – Islay	263 kg	841
7	Djäknesundet – Samos	449 kg	836
8	Sundborn – Giverny	333 kg	753
9	Borås – New York	890 kg	683
10	Mölle – Biarritz	402 kg	405

*SJ har jämfört koldioxidutsläppen tur och retur för de tio svenska resmålen (SJ snabbtåg plus anslutningsresor) med utsläppen för flygresan med vanlig flygplanstyp (från Arlanda) till det utländska alternativet. Utsläppssiffrorna grundas på uppgifter från Transportstyrelsen, NTM, Vattenfall, SAS, Ventrafiken, Västtrafik och Koster Marin.



Ön Islay = ön Ven

Ta plats i Sveriges bästa logistikläge



Nå den nordiska marknaden inom 12 timmar

- Railport Göteborg–Hallsberg.
- Här möts Europavägar och riksvägar.
- En av Sveriges största fraktflygplatser.

📍 Här kan du etablera dig, effektivt, lönsamt och klimatsmart.



businessregionorebro@orebro.se
www.businessregionorebro.se



Business Region
Örebro

Rätt däck på rätt plats

Efter 10 år i gamla slitna lokaler på CV-området mitt inne i centrala Örebro var det dags för Frösshammar att flytta till nya, mer ändamålsenliga lokaler. I den nya anläggningen i Kvarntorps industriområde i Kumla råder optimala förutsättningar för verksamheten. Jämn temperatur, inget direkt solljus i lagret och all verksamhet i ett plan med lastning och lossning inomhus. Vad är det som är unikt då? Jo, lokalerna ligger i en tidigare gruva, cirka 40 meter under markplan.

– Gruvan ger ett säkert sätt att lagra. Svensk Berglagring har stora ytor i ett plan med konstant klimat med temperatur året om på ca 10°C. En ingång och ytor i berg ger maximal stödsäkerhet. Stora ytor ger maximal flexibilitet och bra möjlighet för oss att växa. I dagens tilltagande miljödebatt är detta en mycket intressant lösning med minimal miljöpåverkan, säger Frösshammar Däcks huvudägare Jonas Peterson.

– Klimatet i gruvan är optimalt för däckförvaring där den rådande



temperatur och utestängande av solljus gör att däcken mår bättre. Vi har dessutom investerat i ny nitrogenanläggning och nya maskiner samt hyllsystem för snabbare access till produkterna. Alla i företaget har arbetat stenhårt med flytten och det känns jättebra nu när vi är på plats.

Unikt koncept

Frösshammar Däck erbjuder ett eget unikt koncept med färdigmonterade premiumdäck på stålfälg till åkerier och andra slutanvändare. Men givetvis finns även däck och fälgar som säljs separat.

– Efterfrågan av kompletta hjulsatser, det vill säga däck monterade på fälgar, tar allt större marknad. Vårt system gör det enkelt för våra kunder; görs en beställning innan klockan tolv levererar vi redan dagen efter. Vi skickar våra produkter på pall till slutkund, därefter återköper vi kundens gamla däck eller kompletta hjul. Är kvaliteten fullgod regummeras dessa däck, de som inte håller måtten skickas till återvinning. I dag är viktningen av försäljningen cirka 90 procent nya däck och resterande del är regummerat, säger Jonas Peterson.

Kvalitetskrav

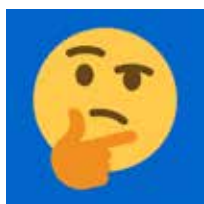
Vid nyförsäljning av däck har man på Frösshammar Däck valt premiummärket Windpower.

– Dessa däck motsvarar, eller överträffar kvalitetskraven för premiumdäck från andra kända leverantörer och vi har möjlighet att kvalitetssäkra att däcken klarar nordiska förhållanden på bästa sätt. Alla nya däck är regummeringsbara och klarar alla våra högt ställda krav, samt är typgodkända enligt europeisk standard. En klar fördel som vi ser det är att våra kompletta hjulsatser som levereras, är att däcken är fyllda med nitrogen och balanserade med zinkvikter. Nitrogenet gör att däcken behåller ett stabilare lufttryck och därmed förlänger livslängden, menar Jonas Peterson.

/SF



Att flyga eller inte flyga – det är frågan



Att diskutera flygets miljöpåverkan kan vara känsligt. Det har Trafikmagasinet fått erfara. En sakkunnig person på en av våra flygplatser (inga namn nämnda) har hört av sig och menar att

det är för mycket kritiska texter om flyget inom svensk media:'

”Jag skulle vilja se mer positiva nyheter om flyget som inte ”bara” är flygskam utan att flyget gör massor för att utveckla - för egna pengar/ medel - och utan subventioner (som nu tåget får i regeringens nya budget). Samhällsnyttan inom flyget kommer endast fram när vi har bränder. Det jag vänder mig emot är att man HELA tiden (läs journalister/media i Sverige) nästan uteslutande har gett sig på flyget. Det var några få artiklar om sjöfartens CO₂ utsläpp och någon skrev ”båtskam” i en artikel, sedan var det tyst! Och tåget? Rälsen som tågen går på kommer ju från stålindustrin ... CO₂ utsläpp? Och den tunga biltrafiken (läs lastbilar och då ofta med utländska nummerskyltar där jag gissar att de inte använder sig av ”miljövänligt” bränsle). Och man skriver nästan INGENTING om jordbruk, läkemedelsindustrin, annan tung industri, datorer (med alla serverhallar som slukar massor av energi). Varför granskar inte media och rapporterar ”till vanligt folk” om andra branscher mer än någon gång då och då? Jag tycker media har ett stort ansvar med att mer eller mindre ”hänga ut” en bransch i fossila-utsläpp-frågan och flygets klimatpåverkan!

Kommentarer från Trafikmagasinet:

1. Man kan inte blunda för att den uppskattade totala klimatpåverkan från svenska befolkningens flygresor år 2017 var cirka 10 miljoner ton koldioxidequivallenter (inklusive höghöjdseffekten). Det är lika mycket utsläpp som för hela personbilstrafiken i Sverige. Ökningen av antalet internationella flygresor sedan 1990 medför att klimatpåverkan har ökat med 43 procent mellan 1990 och 2017, från 7 miljoner ton till 10 miljoner ton.

2. ”Flyget får inga subventioner?” Jo, flygplatser får subventioner. Till detta kan nämnas att flyget slipper betala

skatt på utsläppen, slipper betala skatt på bränsle och flyget betalar endast 6 procent moms på inrikesresor (och 0 procent på utrikesresor).

3. Om vi ställer transportslag mot varandra stämmer det att rälsen som tågen går kommer från stålindustrin. Även om man inkluderar anläggning av räls och gör en livscykelanalys har bland annat Naturvårdsverket påvisat att tåget har mycket mindre utsläpp per kilometer och totalt. Det går inte att blunda för att flyget släpper ut 74 000 gånger mer koldioxid än tåget.

4. Viktigt är att inte bara prata CO₂ när det gäller klimatpåverkan; något som bland annat FN organet ICAO betonat. För flyget får vi en ökad klimateffekt där en förbränning på hög höjd uppskattas i runda tal dubbla klimateffekten jämfört med om förbränningen skett på marknivå. Flygets förhöjda klimatpåverkan kommer framför allt av effekter genom bildande av kväveoxider och vattenånga i den höga atmosfären (även förbränning av förnybart bränsle ger en höghöjdseffekt).

5. Att samhällsnytta och flyg går hand i hand är det få som ifrågasätter innefattande brandbekämpning, sjöräddning, ambulansflyg, organtransporter (sjukvård), polisen samt FFK (Frivilliga flygkåren) och humanitära insatser med flyg (se separat text om MAF på sidan 33). Värt att beakta är dock att 80 procent av flygets utsläpp orsakas av nöjes- och fritidsresor.

6. Och så något om ”flygskam”: Att skämmas eller att förebrå andra för att de flyger är något vi får leva med. Runt om i världen är tanken att inte flyga så ofta fortfarande en ickefråga för många. Den internationella flygorganisationen IATA väntar sig att det totala antalet flygresor i världen ökar från 3,8 miljarder till 7,2 miljarder från år 2016 till 2036. Men ordet håller på att få en spridning (där bland annat Forbes, Die Welt och The Guardian har skrivit långa texter i ämnet, och Sverige är

tongivande i Europa när det gäller att göra flyget grönt. Svenska flygbolag, som SAS och BRA, ligger i framkanten och satsar på nya bränslesnåla flygplan, biobränsle och klimatkompensation. Den svenska flygbranschen har också tagit fram en egen färdplan för att göra inrikesflyget fossilfritt till 2030, samt hur allt flyg som startar från Sverige kan vara fossilfritt innan år 2045.

/JR



Ny veckovis linje mellan Gävle Hamn och Polen

Unifeeder är ett danskt containerrederi och Europas största aktör inom feeder- och närsjöfart. Rederiet har frekventa avgångar mellan Tyskland och Sveriges östkust och däribland Gävle Hamn. Nu har beslutet fattats att en ny linje ska introduceras som veckovis ska gå mellan Gävle Hamn och Norrköping på Sveriges ostkust och Gdynia och Gdansk i Polen.



– Den nya linjens inriktning är att skapa närsjöfart på den svenska ostkusten. Vi skapar den kortaste möjliga linjen till Gdansk, som växt till en av de viktigaste omlastningshamnarna för den baltiska och nordiska marknaden. Även Gdynia

har ett stort utbud av linjer inom Europa. På så vis skapar vi en flexibel, hållbar och konkurrenskraftig lösning, säger Ebbe Bisgaard, Shortsea manager på Unifeeder.

Den nya linjen har premiär den 10 augusti från hamnen i Gdansk och kommer

anlöpa Gävle Hamn runt den 12 augusti. Värt att notera är att detta är den första kommersiella feeder-linjen någonsin som direkt knyter ihop den svenska ostkusten med Polen med en veckovis trafik.

Yilport på kartan

– Nu knyts Gävle Hamn ännu tätare samman med övriga världen och utbyggnaden av containerterminalen blir ännu viktigare, säger Håkan Bergström, försäljningschef, på Yilport Nordic.

Efter år av förarbete kan nu sålunda Yilport tillkännage denna nya service från Gävle till Gdansk/Gdynia.

– Anledningen till att vi känner glädje är att Gävles konkurrenskraft nu kraftigt stärks avseende främst Far East destinationer, men också att vi nu får möjlighet att erbjuda ett intressant transportalternativ för Sverige - Polen/Östeuropa, så kallad Short-sea, säger Håkan Bergström.

Trafiken är onekligen en fjäder i hatten för Yilport och Gävle Hamn, då Unifeeder de facto har det största nätverket i Nordeuropa från England i väst till Baltikum och Ryssland i öst. Totalt täcker man in 45 hamnar i västra Europa och Ryssland.

/JR





2019

STOCKHOLM

THE FUTURE OF MATERIAL HANDLING,
E-LOGISTICS, DISTRIBUTION & SYSTEMS

LOGISTICS & DISTRIBUTION

2-3 OKTOBER | KISTAMÄSSAN

FRI ENTRÉ – ANMÄL DIG PÅ
easyfairs.com/logisticssthlm



MARIA SVANTEMARK

Nordic Sustainability Manager
Findus



SARA ALI

Business Developer &
Area Manager, LogTrade



TOMAS ENEROTH

Infrastrukturminister

TILLSAMMANS SKAPAR VI FRAMTIDENS LOGISTIK

UTSTÄLLARE | NYHETER | SEMINARIER | INNOVATION

OFFICIELL PARTNER



SAMARBETSPARTNERS

Dagens Handel

ehandelstips

friKöpenskap

icanyheter



Livsmedel
i fokus

Market

Transport
Logistik idag

Dagens
TRANSPORT & LOGISTIK

transport
nytt

by
EASYFAIRS

Flyger för livet



I detta nummer skriver vi på Trafikmagasinet en artikel om "flygskam" (se sid 30). Här tar vi upp bland annat upp ämnet om att flyget står för en förhållandevis stor del av alla utsläpp som sker dagligen runt om i världen. Men för vissa människor som lever i otillgängliga områden kan tillgång till flyg vara helt livsavgörande.

Organisationen MAF (Mission Aviation Fellowship) finns där hjälp verkligen behövs. MAF grundades 1945, direkt efter andra världskrigets slut av de två unga herrarna Jack Hemming, som var pilot och Stuart King, flygtekniker, som båda hade stridit för brittiska flygvapnet under andra världskriget. Men den första operativa MAF-piloten var faktiskt en kvinna vid namn Betty Green som var från USA; hon började sin tjänst 1946 i Mexiko. Utvecklingen av MAF har inneburit att organisationen växt och finns nu representerad i stora delar av världen.

Uppdrag

MAF:s uppdrag är i huvudsak att rädda människoliv, där det kan handla om ambulansflyg, transport av skadade och sjuka människor som bor i otillgänglig miljö och måste till sjukhus. Men även flygleveranser av mediciner till bland annat Ebola-utsatta områden kan nämnas. MAF arbetar tätt med cirka 2 000 olika bistånd och kyrko-organisationer runt om i världen, som Läkare utan Gränser, Röda Korset, olika FN-organ och Rädda Barnen.

– Vår grundinställning är att hjälpa utsatta människor och samhällen och nå de mest avlägsna och isolerade platser man kan tänka sig. MAF opererar i 28 länder, och var fjärde minut året runt lyfter eller landar något av våra 135 flygplan runt om i världen. Transport av en läkare kan ta en hel dag i svår terräng med bil; samma sträcka kan för flyget ta cirka 30 minuter. Läkarna kan då operera hela dagen och vara tillbaka hemma på kvällen. Det är vår stora styrka att snabbt vara på plats och hjälpa, säger David Nordlander, CEO på MAF Sweden.

Utökar insatser i Kongo

Uppdraget är många och egentligen är MAF:s Disaster Respons Team, med sina kvalificerade medarbetare, värd en egen artikel.

En nyhet för i år är att MAF utökar flygningarna till Bukavu och Panzisjukhuset i Kongo för att ge fler kvinnor hjälp som utsatts för sexuellt våld. Panzisjukhuset grundades 1999 av den prisbelönta kirurgen och gynekologen Denis Mukwege, med stöd från PMU, Läkarmissionen och Sida. Denis Mukwege fick 2018 det hedersvärda priset, Nobels fredspris.

– Att vi nu fokuserar på att hjälpa utsatta kvinnor känns naturligt, och det brinner vi lite extra för. Vi söker för närvarande runt 10 nya platser i Östra Kivu, Kongo som är lämpliga att flyga ut läkarteamen till, säger David Nordlander.

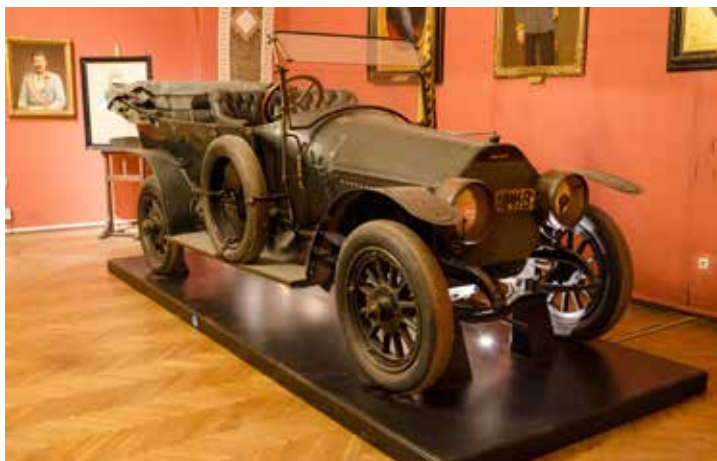
/SF



Bilar som satt avtryck

Varje år vallfärdar människor för att se bilar som satt avtryck i historien. De tar sig till Graceland Auto Museum i Memphis, Tennessee, för att se Elvis rosa Cadillac. De tar sig till The Henry Ford Museum i Dearborn i Detroit för att beskåda den mörkblå Lincoln Continental, som John F Kennedy färdades i den ödesdigra novemberdagen i Dallas 1963, då han blev skjuten. De tar sig till Verdi i Nevada för att se Bonnie & Clydes Ford Deluxe Sedan (med kulhål i plåten). En annan känd bil som även den satt avtryck i historien återfinns på Militärhistoriska museet i Wien. Skotten i Sarajevo är kända för att ha startat första världskriget och den Gräf & Stift-limousine som ärkeherzog Franz Ferdinand satt i när han mördades kan ses på muséet. Ett något märkligt fenomen är att bilen har registreringsskylten "A 111 118". Symboliken är följande och har i efterhand tolkats som något märkligt: A står för Armistice Day (Självständighetsdagen) och Första världskriget avslutades den 11 november 1918: 11-11-18. För att vara riktigt noga skede detta den elfte timmen på den elfte dagen i den elfte månaden.

/JR



Franz Ferdinands limousine.



John F Kennedys Lincoln Continental.



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

Annonser dennis@trafikmagasinet.nu

Grafisk produktion
Niklas Wrångberg

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 överrenskommelse träffats med redaktionen.

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

Redaktion

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

DENNIS JOHANSSON - Ansvarig utgivare
Mobil 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

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.



ELMIA
NORDIC FUTURE
TRANSPORT SUMMIT

Europaspåret – genvägen till Köpenhamn

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

- godståg
- persontåg
- regionaltåg

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

Läs mer på www.europasparet.se



LANDSKRONA
STAD





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

Vill du också ta ansvar för framtiden? På opusbilprovning.se/miljoe kan du läsa om hur du kan klimatkompensera för all din bilkörning.