

# Trafik Magasinet

November, 2019

Pris 80:- | Årgång 36

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

## Dråpslag mot husbilsägarna

Obesvarade frågor om

- Bilbränder
- Estonia
- Höghastighetståg

# Sverige kan bättre

– Onödigt och för dyrt, säger vissa kritiker om nya stambanor och höghastighetståg.

Vi säger tvärtom: Det är på tok för dyrt att låta människor vänta på tåg som kanske inte ens kommer. Eller lägga nära nog hela arbetsdagar på att resa mellan större svenska städer.

Sverige ska inte ha sämre kommunikationer än övriga Europa.

Vi kan bättre än så.

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



## Säker lastförankring är vårt jobb

### ExTe



ExTe har under många årtionden utvecklat lastbankar och nedbindningssystem för framförallt transporter av rundvirke på väg och järnväg. Genom FoU, beräkningar och tester lägger vi materialet där det behövs. Det ger ökad nyttolastarea och minskad egenvikt av lastsäkringsutrustningen. I t.ex. Nya Zeeland innebär det att var vagn med ExTe-bankar nu lastar ca 4 nettoton mer jämfört med tidigare utrustning.

Läs mer om våra produkter på [www.ExTe.se](http://www.ExTe.se)  
Och tveka inte att kontakta oss på 0651-175 00 eller [Info@ExTe.se](mailto:Info@ExTe.se)

### LEDARE

## Chockhöjning av skatt slår hårt



Mobilt boende har en lång stolt tradition i Sverige. Det är också en betydelsefull sektor då den omsätter cirka 13 miljarder kronor inom tillverkning och försäljning av husbilar och husvagnar samt reservdelar och tillbehör. Nu knorras det dock rejält inom husbilsbranschen.

Anledningen till detta är en ny beskattning av husbilar, där Finansdepartementet, trots kritik från den utredande statliga myndigheten Transportstyrelsen och stick i stäv med EU:s intentioner, valt en märklig och udda schablonmässig beräkningsmodell. Denna innebär lite förenklat, att en husbil får en högre fordonsskatt än en tung 16-tons lastbil. Om detta kan ni läsa i detta nummer av Trafikmagasinet som bevakat Husbils- och Husvagnsmässan på Elmia i Jönköping. Det märkliga är nämligen att vi i Sverige (som så ofta är fallet) gör på vårt eget unika sätt: Vilket annat land på vår jord tar ut vägtrafikskatt på CO<sub>2</sub>, som man gör i Sverige? I till exempel Tyskland skattar man baserat på totalvikt och Euro-klassning. Vad blir då effekterna av den nya skatten? Jo, det kan bli så att rent beskattningmässigt kan det bli ekonomiskt mer fördelaktigt att importera en husbil jämfört med att köpa av ett företag i Sverige. Detta kan leda till att husbilsflottan som helhet blir betydligt sämre för miljön

- och att skatteintäkterna blir lägre, vilket knappast varit intentionerna med den nya skatten.



JOHAN RIETZ,  
Chefredaktör

### UR INNEHÅLLET



ESTONIA 25 ÅR

10



ÅRETS SHIPPING-EVENT

11



VÄGENS RIDDARE

12,14



TPMS FÖR TUNG TRAFIK

22

# Högre fordonsskatt på husbilar

Från och med den 1 september 2019 ska husbilar testas enligt nya mätmetoden WLTP, vilket gör att skatten kan landa på 28 000 kronor per år. Det blir (trots tidigare besked och en tvärvändning från Transportstyrelsen) en högre skatt för nya husbilar. Nu är branschinitiativet Husbilkampen uppröda över tvärvändningen.



Husbilar på Elmia

– Vi är besvikna eftersom myndigheterna gav ett helt annat besked i juli, säger Maria Valentin, vd på Forsbergs Fritidscenter, som är aktiv i branschinitiativet Husbilkampen.

Det är ingen liten höjning det är frågan om; från 14 000 kronor till runt 28 000 per år per nyregistrerad husbil. Det var den 1 september 2019, som den nya och strängare mätmetoden för förbrukning och koldioxidutsläpp, WLTP infördes. Den nya EU-förordningen handlar om att vissa nyregistrerade husbilar ska ha ett registrerat WLTP-värde i trafikregistret. Detta system blev obligatoriskt för personbilar redan 2018. Precis som med personbilar påverkas inte de husbilar som registrerats innan förändringen från NEDC till WLTP.

## Förvirring

För många husbilsägare är det här förvirrande. Teoretiskt sett är det fullt möjligt att det i en försäljningshall kan stå tre identiska fordon bredvid varandra med olika skatteskostnader som totalt för de tre första åren kan bli 21 000 kronor, 45 000 kronor eller 72 000 kronor. Risken att importen av husbilar (registrerade innan 1 juli 2018) ökar dramatiskt är i och med detta stor. Dessa bilar omfattas ju inte av de så kallade Bonus-Malus-systemet och har således en lägre skatteskostnad från dag ett. Detta kan leda till att husbilsflottan som helhet blir betydligt sämre för miljön och att skatteintäkterna blir lägre. Allt detta diskuterades på en pressträff på Elmia Husvagn Husbil, med en efterföljande hearing om beskattning av husbilar. Bland de medverkande återfanns Tomas Haglund, ordförande samt Mikael Blomqvist, teknisk sakkunnig, Husvagnsbranschens Riksförbund (HRF), Peter Jansson, tf vd, Svensk Camping. Börje Svärdström, riksordförande, Caravan Club samt Carina Ollén, Husbilsklubben.

## Straffas

Sedan tidigare har husbilsmarknaden i Sverige straffats av en kraftig skatteköning i och med införandet av Bonus-Malus-systemet för fordonsskatt. På HRF vill man ha en beräkningsmodell som bygger på faktiska tal för hur husbilar brukas i Sverige. Enligt myndigheten för trafikanalys (TRAF), körs en husbil i snitt 688 mil per år. HRF hävdar att ytterligare ökning av skatter som en följd av reglementsändringar från EU riskerar att påverka en hel bransch mycket negativt.

Den nuvarande och schablonmässiga beräkningsmodellen för fordonsskattningen för en husbils CO<sub>2</sub>-deklaration, är enligt HRF såväl oproportionerlig som oskälig sett till faktiska och statistiskt vederlagd dokumentation. Genom införande av en ny körcykel, WLTP, utökas denna oproportionalitet avsevärt.

## Hög skatt per körd mil

Från HRF:s sida står man bakom det nationella arbetet med att reducera såväl CO<sub>2</sub>-utsläpp som beroendet av fossila bränslen. Det man vänder sig emot är att det inte ska vara skatte- eller näringspolitiskt motiverat att det beskattningsmässigt ska vara mer fördelaktigt att importera en husbil jämfört med att köpa av ett företag i Sverige. Det ska sägas att det är förvisso komplicerat att beräkna CO<sub>2</sub> för en husbil eftersom den består av ett basfordon som försetts med en påbyggnad och vars fysiska prestanda varierar från modell till modell. I vissa fall är ju basfordonet endast ett rullande chassi med drivlina och manöverorgan som ratt och pedalställ. I dagsläget finns det dock ingen tillverkare av basfordon som kan uppge någon CO<sub>2</sub>-deklaration. Detta har inneburit att beräkningsmodeller har blivit schablonmässiga för att en skattegrundande beräkning ska kunna göras. Skattelagstiftningen har enbart använts sig av beräknade värden för skatteuttag. Detta har genererat det HRF menar är en ”oproportionerligt hög skatt per körd mil för husbilar”.  
/JR

## FAKTA

Det finns 385 000 registrerade fritidsfordon i Sverige (husbilar + husvagnar). Sverige är Nordens största campingland som omsätter 20 miljarder och har 10 000 året runt anställda (utslaget per år). Mellan januari och september 2019 föll husvagnsförsäljningen med 2,9% och husbilar med 51,6%. Prognosen för 2020 är att försäljningen av husvagnar ökar med 1,9% och husbilar sjunker med 36,8%

# Skandinaviens största husvagns- och husbilmässa

Om vi bortser från den nya husbilsskatten (se sid 3 och 4) som låg som en tung dimma över husbils- och husvagnsmässan på Elmia kommer här en liten summering över årets mässa som gick av stapeln mellan den 5 och 9 september.

Antalet besökare på Skandinaviens största husvagns- och husbilmässa uppgick till 35 800, vilket är en ökning jämfört med i fjol, då besöksantalet var 34 502. Antalet utställare var i år fler än någonsin tidigare, med över 150 utställare på plats. Ja, att det mobila livet är stort understryks av att i Europa finns det cirka 1 500 000 husbilar, varav nästan 60 000 är registrerade i Sverige.

## Ställplatser och vackra vägar

Under mässan kunde besökarna rösta på ”Årets ställplats 2019”. Husbilsturister söker ofta enkla men natursköna och/eller centrumlägen. Vatten, tömningsmöjligheter och el är de faciliteter som framförallt efterfrågas. Nominerade till årets husbilslista var Stocka Gästhamn, Gävleborgs län, Höns Klåva Fiskehamn, Västra Götalands län, Lysekils Marina, Västra Götalands län, Rätviksbacken,

Dalarnas Län samt Lövsstavigens Båtförening, Hallands Län. Även tips på vackra vägar var en uppskattad punkt bland husbils- och husvagnsfolket. Tema Vägar i Sverige lyfte fram ”R12, ”Fiskvägen”, ”Utvandrarsvägen” samt ”Gröna vägen”.



## Udda utställare

Bland lite märkliga utställare på årets mässa kan nämnas en monter där en snöskoter och en Eriba-husvagn var påkopplad med ett par medar (grundpriset för husvagnen är 275 000 kr). En annan monter drog till sig blickarna; I Forsberg Fritidscenters monter återfanns en Bac-Mono-sportbil (toppfart 274 kilometer i timmen) med två av framdäcken i en Concorde-husbil. En detalj i sammanhanget var dock att Trafikmagasinet noterade att denna bil inte skulle få plats i husbilen.

Nästa års upplaga av mässan arrangeras 9-13 september 2020.

/JR

# Vägarbetare har inte airbag. Sänk farten.



# Transporterna viktiga för KABE

Det som i dag är KABE-koncernen började som ett semesterprojekt och slutade med en børsintroduktion kan man läsa på Kabes hemsida. Att KABE (som står för säkerhet, trygghet och punktlighet) har ett eget transportbolag som går under namnet KABE Transport är en självklarhet.

Det som KABE:s grundare Kurt Blomqvist startade som ett semesterprojekt 1958 kan i dag beskrivas som svensk husvagnshistoria, med en koncern som 2018 omsatte nästan 2,8 miljarder (!) och med 651 anställda. Företaget har sin tillverkning i Tenhult utanför Jönköping.

## Egna transporter

Att ha kontroll på hela kedjan med allt från tillverkning till transporter är en viktig del. En normal dragbil tar tre husvagnar eller tre husbilar. KABE Transport AB är ett helägt dotterbolag till KABE AB och sköter om logistiken för färdiga leveranser till återförsäljarna.

– I år har vi köpt in fem nya Mercedes dragbilar. Det är en styrka att ha kontroll på hela kedjan från start till slutkund som innebär att vi kan ta hela ansvaret, säger KABE Transports vd Per Danielsson.

Kabe Transport med sina åtta anställda har även kapacitet att hjälpa andra företag med transporter över hela Sverige, Norge och Danmark. Att chaufförerna består av både män och kvinnor är en fördel. KABE Transport AB sköter även om flytningen av KABE Rentals husvagnar i hyresflottan.

– Det är ett fritt jobb där man träffar nya människor och ser nya platser. KABE är ett bra företag där man får förtroende från start. Att köra en trailer upp till 24 meter kan beskrivas som häftigt, berättar Cornelia Tidqvist som är en av företagets unga kvinnliga chaufförer.



## Bonus-Malus ett hot

I juli 2018 infördes skattesystemet bonus-malus. Systemet belönar i korthet fordon med låga utsläpp och straffar de som släpper ut mycket. Malusen är extra hög de tre första åren. Samtidigt infördes en ny körcykel WLTP som skall vara mer verklighetstrogen än den gamla normen NECD. Sammantaget kan det nya skattesystemet och den nya körcykeln innebära en skattehöjning för en ny husbil som registrerats efter 1 september 2019 på 28 000 kronor årligen de tre första åren. Förslaget väntas slå hårt mot nyförsäljning av husbilar och KABE har som en följd av detta varslat 25 personer om uppsägning. Trafikmagasinet ställer sig frågande till de nya reglerna som klart missgynnar nyare fordon med bättre avgasrening, lägre förbrukning och motorer certifierade för HVO 100 som beräknas minska utsläppen med 90 procent.

– Hur man än ser på det blir inte köparna uppmuntrade att köpa nya fordon med renare motorer, poängterar Per Danielsson i slutet av vårt möte.

/SE, MW

# Göteborgs första elfärja

Göteborg har fått sin första elfärja. Den 25 oktober döptes nämligen Västtrafiks elhybridfärja Elvy vid Stenpiren i Göteborg. Förutom färre utsläpp och mindre buller blir det även mer plats ombord för resenärerna över älven.

Inte helt oväntat handlar det om Göteborgshumor när namnet Elvy tillkännagavs.

– Det handlar ju om el på elva, sa en representant från Västtrafik vid dopceremonin, då namnet kom på tal.\*

På Västtrafiks första eldrivna färja kommer batteridriften att minska utsläppen av koldioxid, kväveoxider och partiklar med en tredjedel och bränslebesparingen är upp till 45 procent.

– Elektrifieringen är framtiden och nu har den nått Göta Älv. Med Elvy tar Västtrafik det första steget mot att elektrifiera

ra färjetrafiken. Övergången till en helt eldriven stadstrafik är avgörande för att vi ska kunna nå de högt uppsatta miljömål som vi har, säger Peter Hermansson (M), styrelseordförande för Västtrafik.

Gudmor till Elvy blev Ulrika Frick (MP), ordförande i Kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen. På plats vid dopet denna dag återfanns förutom Västtrafiks styrelseordförande Peter Hermansson även Styrsöbolagets vd Bertil Pevantus.

## Laddas under drift

Elvy kommer kunna köra på el i cirka fyra timmar. När batteriet tagit slut kan det laddas under drift, eller med el vid kaj. Om tekniken slår väl ut kan det bli mer el på älven framöver. Färjorna Älveli och Älvfrida är nämligen också förberedda för eldrift. Färjan kommer att gå på linje 286 mellan Stenpiren och Lindholmen i november och på Västtrafik gläds man åt att färjetrafiken över älven har varit en succé sedan starten. Under årets första sex månader gjordes över 1,1 miljon resor med färjorna mellan Stenpiren och Lindholmen. Det är en ökning med 20 procent jämfört med samma period förra året.

/JR

\*Denne person bidrog också med denna klassiker: "En kväll då hovfotografen Aron Jonason fotograferat mycket och använt blytt säger Kung Oscar II: - Det var väldigt vad Jonason blixtrar mycket! varvid Jonason blixtnabbt (vad annars) replikerar: -Ja blixtrar den ene så åskar den andre!"



Foto: Västtrafik

"Mät mönsterdjupet i säsong"

Skickas direkt in i ditt däcksystem!

Ring för mer info!



NYHET!

Snabbt - Enkelt - Proffsigt

Support och order  
0340-59 99 00  
0708-82 90 00  
www.hamanord.se

TPMS-EXPERTEN

- Utbytesventiler för OE-sensorer
- TPMS-verktyg Ateq, Bartec, HUF, Autel
- Lastbilssensorer
- Däcketiketter och skrivare

**HamaNord**  
Alla bilar - Bra pris - Full support



HUF  
"Premium"



HAMATON  
"Hybrid 1.5"



AUTEL  
"MX"



# Nu lyfter elplanen

I juni 2018 skedde den första flygningen med elflygplan i landet. Det tvåsitsiga propellerplanet som var i luften var en Pipistrel Alpha Electro som startade från Bromma flygplats. I det här fallet var det frågan om ett ultralätt plan och bakom det hela återfanns den svenska föreningen EcoFlight. Sedan dess har det hänt ganska mycket. Konsortiet ELISE har till exempel stuckit fram hakan och sagt att man vill ta fram ett kommersiellt elflygplan till 2025 (med plats för 19 personer).

Man ska inte blunda för att det finns många operativa och byråkratiska hinder för ett genombrott av elflyget i en större skala. På många håll satsas det dock stort och det finns i dag hundratals elflygsprojekt i USA, Kina och Tyskland. Framför allt satsas det stort av de stora aktörerna Boeing och Airbus. Såväl flygbolagen SAS och BRA är positiva till den elflygssatsning som sker. Lars Andersen Resare, hållbarhetschef på SAS menar att den här typen av elflygplan kan bli användbara:

“SAS har en ambitiös hållbarhetsagenda som inkluderar användandet av elflyg på korta rutter i framtiden. Vi flyger i dag ett antal rutter som är kortare än 400 kilometer och som potentiellt kan ersättas med elflygplan av lämplig storlek.”

## ELISE

Parallellt med övergången till biobränslen bidrar nu elflygplan till omställningen mot ett fossilfritt flygande. Nu är det meningen att konsortiet ELISE (Elektrisk lufttransport i Sverige) som bildades i december 2018 ska gå ett steg vidare. Projektet samordnar utvecklingen av elektriska flygplan i Sverige. Första steget är en färdplan som bygger på tre perspektiv; internationell positionering, samhällsligt behov och teknikinventering.

## Kortdistanslösning

I steg två och tre kommer konsortiet utveckla ett elektriskt regionalt flygplan som kan flyga rutter på 40 mil. Målet är att få detta flygplan certifierat år 2025. Det stämmer naturligtvis att dagens batterier inte kan konkurrera i energitäthet med flygfotogen. Fotogenet är extremt energirikt, vilket gör att moderna flygplan som Airbus A350 kan ha en räckvidd på över 1 500 mil – tillräckligt för att flyga nonstop från Sverige till Australien. Det flygplanskoncept man presenterat inom ELISE-projektet skulle dock kunna ersätta en tredjedel av alla flygresor som sker inrikes och Peter Larsson, som är vd på Svenska regionala flyg-

platser, ser elflyget som intressant på kortare rutter i framtiden, då mindre och tystare plan skulle kunna nyttja fler regionala flygplatser. En vacker tanke är att inom ett par decennier skulle merparten av den globala kortdistanstrafiken, som i dag utgör 40 procent av flygets koldioxidutsläpp, skulle kunna flygas med elektriska plan.

## Mindre buller

Elflygplanen kommer inte vara helt tysta för den som trodde detta även om eldriften medför en påtaglig skillnad. Allt pekar dock på att framtidens elflygplan kommer att låta betydligt mindre än dagens flygplan.

/JR



Förbättra dieselmotorns styrka  
KCR Dieselboxar - Sveriges mest sålda

## Nu även till bensinmotorer

KCR utökar nu sitt beprövade koncept av effektboxar till dieselmotorer med att omfatta även bensinmotorer och hybrider. Smidig montering och återställning. Mer vridmoment och effekt ger bilen sportigare karaktär och bättre acceleration. Upplev skillnaden du också!

Vill du bli återförsäljare,  
hör av dig till KCR!  
mail@kcr.se | 0515-801 50

**KCRDIESEL®**  
- Power -  
www.kcr.se

# Svaga gränskontroller: Utombordsmotorer på vift

Trafikmagasinet har skrivit om det förut och gör det igen. Tullen behöver utökade befogenheter och ändrat regleringsbrev för att prioritera kontroll av utförelse av stöldgods! I dag riktas Tullens resurser till cirka 98 procent på inkommande trafik vid gränserna. Kvar blir knappt två procent för kontroll av utgående gods! Värdet på det stöldgods som varje år förs ut ur Sverige uppskattas till cirka 2 miljarder kronor.

Att det här stjäls bilar som försvinner ut ur landet är väl känt. Så även motorbåtar - och utombordsmotorer. Ofta är det internationella stöldligor som ligger bakom dessa brott, och är efter år stjäls det cirka 2 000 utombordsmotorer från svenska båtar. De flesta exporteras snabbt ut ur landet utan att myndigheterna ingriper. Eftersom det inte är förbjudet att föra ut stöldgods ur Sverige gör inte myndigheterna något, trots att de vet vad som sker. Under de tre första månaderna 2019 stals 441 båtmotorer i Sverige, jämfört med 368 förra året. Under hela 2018 stals 2 450 båtmotorer i hela landet, enligt polisens statistik. Vad kan då en båtägare göra mot detta? Jo, stöldmärka båtmotorerna och skaffa en spårsändare.



Här kan berättas att det ibland händer att utombordsmotorerna återfås. Så var fallet 2017 när man kunde spåra hela 38 motorer till vårt östra grannland Litauen, varav de flesta av motorerna hade stulits i Stockholm. Motorerna hade försvunnit ur landet via ett fartyg från Frihamnen i Stockholm. Genom ett samarbete med Interpol, The International Association of Marine Investigators (IAMI) samt svensk sjöpolis kunde man spåra utombordarna. Lösningen var en liten spårsändare som går under namnet M-Track där GSM/VHF/GPS-teknik används, vilket innebär att även dolda objekt kan hittas. Värdet på motorerna har uppskattats till 340 000 pund.

Johan Sandin, auktoriserad besiktningsman på båtbesiktningsmännens riksförening (BBR), säger att det är en investering att man har en dylik sändare, men ger rådet att ha denna kopplad till en dygnet-runt bemannad larmcentral, inte till en mobiltelefon.

- Tjuven har ett enormt försprång om larmet går till en mobil, där en båtägare kanske ligger och sover då tjuvarna är framme, säger Johan Sandin.

/JR

# Ostkustens största containerhamn blir dubbelt så stor

Gävle hamn har ett unikt läge på gränsen mellan två regioner - Norrlands råvaruindustri och Mälardalens importregion - knappt två timmar från Stockholm.

Gävle hamn har sex terminaler varav containerterminalen är ostkustens största med en kapacitet på 600 000 TEU 2021 (1 TEU motsvarar en 20-fot-container). Här byggs även en gränskontroll för import av livsmedel och ett unikt automatiserat höglager för pappersrullar.

Gävle hamn har en strategiskt placerad logistikpark nära terminalerna i hamnen med anslutning till stambanor i alla väderstreck, dubbelspår till Stockholm och två europavägar.

Välkommen till Gävle hamn!



**YILPORT**  
GÄVLE

**Gävle Hamn**

www.gavlehamn.se

## 25 år sedan Estoniakatastrofen: "Sverige måste söka sanningen om Estonia"

"- Vi väddar till regeringen och statsminister Stefan Löfven att ta det beslut som borde ha tagits för länge sedan. Vi efterlyser en ny oberoende internationell utredning av olyckan för att få fram en förklaring till olyckan som baseras på fakta och inte på antaganden. Ett minimikrav är att den åtgärd vidtas som forskarna efterlyst – det vill säga en undersökning och dokumentation av vraket genom dykning på plats. En äkta rättsstat måste rimligen göra allt för att söka full klarhet kring en katastrof av den här omfattningen. Detta har Sverige inte levt upp till. Nu, efter 25 år, är det hög tid att ändra på det."

Detta skriver företrädare för Stiftelsen Estoniaoffren och anhöriga, SEA, samt Estoniagruppern i Sveriges riksdag. De menar att Sverige bör söka en förklaring

till Estoniaolyckan som baseras på fakta och inte på antaganden. På önskelistan är en åtgärd som forskarna efterlyst: en undersökning av vraket genom dykning.

### Två frågor

Lars Ångström, tidigare riksdagspolitiker och med i Estoniagruppern ställer i detta sammanhang nu två frågor:

1. En av de första saker som utreds vid en förlisning likt Estonias är att man kontrollerar lasten ombord på fartyget, hur den var surrad, hur den förflyttats och hur den kan ha påverkat förlisningen. Varför har man inte gjort en sådan utredning? Estonias lastdäck har aldrig inspekterats. Utan full klarhet i förlisningsorsak är det omöjligt att fastställa något ansvar

för olyckan; något de 1 000 överlevande och anhöriga som stämt klassningssällskap och fartygstillverkare fick erfaras av en fransk domstol nu i augusti 2019.

2. Det andra man normalt gör är att kontrollera skrovet under vattenlinjen. Finns där sprickor i plåtarna, hål efter kollision med föremål som en flytande container eller något annat som kan förklara förlisning och sjunkförlopp? Någon sådan granskning gjordes aldrig.

Lars Ångströms råd är att man skickar ner en undervattensrobot och filmar hela vrakets utsida.\* Som alla vet har dock regeringen sagt nej till att man ska genomföra dykning och/eller filmundersökning av vrakets utsida som ett sätt att kunna med säkerhet fastställa förlisningsorsak. Noterbart är att Kyrkan har sagt att kompletterande dykningar för att nå klarhet inte på något sätt står i konflikt med den gravfrid som är utlyst på och omkring vraket.

### Sjunkförloppet

Ett kvarts sekel efter olyckan, finns många frågetecken om såväl olycksorsaken som sjunkförloppet. Haveriet har förklarats med att färjans bogvisir hade slagits upp, ryckt upp ombordkörningsrampen och därmed fått enorma mängder vatten att stöta in på bildäck, vilket orsakade haveriet. Det finns dock omständigheter som talar emot detta: Färjan sjönk på mindre än en timme efter första slagsidan, och detta vore inte möjligt om inte stora mängder vatten trängt in i de stora luftfyllda utrymmena under bildäck – passagerardäck, maskinrum med mera. Om den luften fanns kvar skulle, enligt expertisen, färjan sedan den vält runt ha legat flytande under lång tid, vilket inte skedde.

/HJ, JR

\*En mer utförlig text av Lars Ångström återfinns i tidskriften Fokus den 1 oktober 2019.

Foto: Dennis Johansson



## Sveriges största shipping-event: DSM 2019

Donsö Shipping Meet (DSM) som startade 2009, är Sveriges största shipping-event och arrangeras vartannat år på Donsö i Göteborgs södra skärgård. Under två dagar samlas ett hundratal redare och folk från ett trettiotal länder för att diskutera affärer och nätverka inom sjöfartens område.

I år låg de Donsöägda produkttankfartygen Fure Ven, Ramanda och Coralius utanför Donsö, där man även kunde se fiskefartyg, en ambulansbåt och ett par av Northern Offshore Services fartyg. En nyhet för i år var "Dag Noll" med inriktning på kompetensförsörjning. Omkring 1 900 högstadies- och gymnasieelever var inbjudna till Donsö och hade möjlighet att gå ombord på fartyg som redarna förtöjt i Donsö djuphamn i syfte att synliggöra sjöfarten som karriärväg under parollen "Satsa på sjöfart"! De inbjudna eleverna, lärare och studie- och yrkesvägledare lotsades mellan aktiviteter. De fick köra simulator, testa överlevnadsdräkter och prata med folk som jobbar i branschen. Utbildningsminister Anna Ekström var på plats och framhöll vikten av rekrytering:

– Vi måste stärka rekryteringen till sjöfarten men också till många andra branscher i Sverige. Ska vi klara det så måste vi göra yrkesprogrammen mer attraktiva i gymnasieskolan. Vi måste få unga att förstå att yrkesprogrammen är framtiden och leder till jobb,

### Unik mässa

Mässan får ses som unik på många sätt. Varje utställare har ett litet bås, lika för alla, och alla har med sin egen roll-up och broschyrer. I tidens stressade tidevarv hade man i år så kallade speed-meetings. På kvällen efter dag ett samlades alla, knappt tvåtusen personer, i ett mycket stort tält nere vid hamnen för bankett, där det serverades mat, vin

Anna Ekström, Utbildningsminister.



och underhållning (i år var det Tommy Körberg). Att det hela var unikt understryks att en programpunkt ägde rum i Donsö Missionskyrkan. Det var således ingen gudstjänst denna dag utan temat för dagen var "Surrounding World Analysis – Business intelligence, Sustainability and Future recruiting". Vem är då bakom Donsö Shipping Meet? Jo, Jonas Backman, vd på Sirius Shipping, och Dick Höglund, Senior Financial Adviser på Terntank. Tillsammans med cirka tio familjeägda rederier har de lyckats bygga upp en mötesplats som lockar besökare från drygt 30 länder.

– Det görs affärer under dagarna och det är en av få mässor där man faktiskt gör det. Efter förra mässan har närmare 20 fartyg levererats till Sverige och flera av dessa beställningar härrör från Donsömässan. I dagsläget uppgår svenska fartygsbeställningar till ett värde av 25 miljarder kronor. Målet är även att överskottet från mässan ska kunna användas för framtida generationer. Donsöstiftelsen som äger mässan delar ut medel till projekt för ungdomar, barn och äldre och för oss är det viktigt att vi kan ge något tillbaka till samhället, sa Jonas Backman, vd på Sirius Shipping.

Förutom vår utbildningsminister kan nämnas att Cecilia Malmström, tidigare EU-kommissionär, Rikard Engström, vd på Svensk Sjöfart och Carl-Johan Hagman, Head of Shipping & Ferries på Stena var på plats. Så även nätverket Womens International Trading Association som jobbar för att få fler kvinnor

på ledande positioner inom sjöfarten:

– Vi är här för att synas och visa andra företag inom shipping att vi finns, säger Linda Svensson, som framhöll att av de som jobbar inom sjöfarten så är omkring 30 procent kvinnor. Det är allt från catering och städpersonal till maskinpersonal och befälhavare.

Nästa Donsö Shipping Meet äger rum den 7-8 september 2021

/AE

## Vägarbetare: Med livet som insats

Andelen vägarbetare som känner oro på jobbet har fördubblats på tio år. Hela nio av tio svarar att de är oroliga för sin säkerhet. Uppgifterna återfinns i rapporten "Med fara för livet" som fackförbundet Seko tagit fram. Över 1 000 medlemmar har intervjuats och facket beskriver utvecklingen som alarmerande.

– En vägarbetare har ingen air-bag som skydd när de jobbar på vägen, till skillnad från de många bilförare som ofta blåser förbi i höga hastigheter. Det handlar i grunden om respekten för andra människors liv och hälsa, säger Sekos förbundsordförande Valle Karlsson.

### Lite siffror

2009 uppgav 31 procent av de tillfrågade

att de varit med om incidenter på arbetsplatsen. När samma fråga ställdes 2019 hade andelen stigit till 59 procent. Seko föreslår en rad åtgärder för att säkerheten ska förbättras vid vägarbeten. Bland annat:

- Kraftig höjning av fortkörningsböter och mer hastighetsbevakning.
- Arbetsmiljöverket och vägghållarna måste bli bättre på att genomföra inspektioner på vägarbetsplatserna.
- Minska antalet entreprenörsled till maximalt två för att öka möjligheten att utkräva ansvar.



- "Arbete på väg" bör bli en ny del av teorin för att få körkort.

Enligt rapporten är de som är mest utsatta mest utsatta de som arbetar som vägtrafikvakter och som har i uppdrag att dirigera trafiken vid ett vägarbete. Tre av tio vägtrafikvakter har dessutom tvingats ta emot hot från trafikanter under det senaste året och nästan fyra av tio har under det senaste året upplevt olyckor som lett till personskador vid sina arbetsplatser.

– Vi måste få till en ordentlig förändring i allmänhetens beteende i trafiken, säger Valle Karlsson. /JR

**TRIBORON**

Den svenska teknologin för snabb minskning av koldioxidutsläppen

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

## Mini har blivit stor och fyller 60 år

"Hundkojan" fyller i år 60 år, vilket kan vara värt att uppmärksamma, då denna bilmodell var smått revolutionerande då den dök upp på marknaden. Dock ska sägas att den ursprungliga "Hundkojan" är ljusår från dagens Mini, som sedan år 2000 ägs av BMW. I detta nummer vill Trafikmagasinet uppmärksamma det faktum att Förenade Bil (en av världens äldsta BMW-handlare), som finns i Malmö, Lund, Helsingborg, Kristianstad och Ängelholm förutom BMW även säljer Mini.\*



Foto: Förenade Bil, Malmö.

Mini "Hundkojan" fyller i år 60 år vilket firas med en jubileumsmodell som kan fås med tre- eller fem dörrar och med fyra olika motoralternativ. Minis jubileumsmodell kommer att gå under namnet "60 Years Edition". I år händer det också banbrytande saker. I november började nämligen Oxfordfabriken i England börja bygga märkets första massproducerade helelektriska bil: Mini Cooper SE. Räckvidden kommer att ligga på 27 mil, elmotorn på 184 hästar och toppfarten blir 150 kilometer i timmen. Batteriet och elmotorn är skyddat från yttre våld tack vare en kraftfull skyddsram

och metallplatta. I dagsläget kommer det finnas tre utrustningspaket för Cooper SE: Essential, Experience samt Maximise, där priset kommer att ligga i intervallet mellan 359 000 och 416 000.

### Mini i Helsingborg

Hos Förenade Bil som 1921 fyller 100 år tror man stenhårt på Mini och på huvudkontoret i Malmö firar man i november faktiskt fem-års-jubileum. Trafikmagasinet tog sig till anläggningen i Helsingborg, där

bilförsäljaren Simone Cuomo (som får en stjärna på himlen för sin snygga kostym denna dag) berättar att man sedan i april i år har en separat Mini-avdelning som fått mycket bra respons av kunderna. Han instämmer att man inte ska sticka under stol med att acceptansen och statusen ökat betydligt sedan BMW tagit över Mini. Visserligen är Mini Coopers dyrare än jämförbara superminis på marknaden, men detta bottenar i att det ju kan ses som små BMW, med all den prestige och tekniska färdigheter en förare får på köpet. Modellerna

är många, där inte minst cab-modellen tagits emot mycket bra, vilket inneburit att köptrycket varit minst sagt högt i år.

/JR



Simone Cuomo i den eleganta kostymen är bilförsäljare hos Förenade Bil i Helsingborg. Foto: Johanna Rietz.

\*Namnet Mini har använts på bilmodeller sedan slutet av 1950-talet, men det dröjde till 1969 då varumärket registrerades samtidigt som "Mini" ersatte de separata namnen "Austin Mini" och "Morris Mini."

# Bilbränder och otrygghet

Så gott som dagligen kan vi läsa om bilbränder runt om i landet. I Lund (där 50 personbilar fram till oktober 2019 har förstörts i 32 anlagda bränder) är Räddningstjänstens utredare Jonas Sandbergråds råd att ställa bilen där människor passerar och där det nattetid finns lyse.

I ett större sammanhang kan man prata om systemfel, där medborgarna inte känner sig trygga och kan parkera sin bil där man vill. Trafikmagasinet är visserligen en transport- och trafiktidning, men vill anföra följande: I ett ännu större sammanhang kan man undra vad som sker i många förorter och mindre stadsdelar i städer. På vissa platser vågar många inte vistas efter skymning, då man är rädd för att bli rånad, attackerad eller skymfad.

Trafikmagasinet skulle vilja se vår statsminister Löfven och Sveriges justitieminister Morgan Johansson göra en vandring kvällstid (utan polisbevakning) i någon av de "utsatta områden" som finns i landet.

Nationella operativa avdelningen på polisen, tidigare Rikskriminalen, har gjort en kartläggning över riskområden i hela Sverige. Man pekar då dels på en rad "utsatta områden" med låg socioekonomisk status där kriminella har en inverkan på lokalsamhället, men också på "särskilt utsatta områden" med



FOTO: Henrik S. Järrel

så mycket problem att det kräver insatser från alla myndigheter för att komma tillrätta med dem. Det allra viktigaste och fundamentala i en rättsstat borde väl vara att folk känner sig trygga och att de inte har en gnagande känsla att man kan råka illa ut.

Denna trygghet innefattar även att man kan ha sina ägodelar i fred (såsom en bil) utan att behöva vara orolig. Att polis och räddningstjänst riskerar att utsättas för attacker vid släckningsarbeten är också värt att nämna. Glädjande är nu att en översyn antligen ska göras för att se över behovet av förändringar i strafflagstiftningen för att ytterligare öka skyddet för blåljuspersonal.

/Redaktionen (vid pennan Johan Rietz),

# Ett lyft betyder så mycket

**Ett vårtecken i Linköping är när glasskiosken, efter en lång vinter, lyfts på plats på Trädgårdstorget av Curt Rahms Åkeri AB. Loggan och de blåa bilarna är välkända på vägarna i och runt Östergötland.**

Curt Rahms Åkeri AB startade redan 1982 under namnet CO frakt Parbrand och Rahm AB (sedan 1990 har företagsnamnet Curt Rahms Åkeri AB), och sedan dess har de hjälpt kunder i hela Östergötland med antingen transporthjälp eller ren ut-hyrning av kranbilar. Företaget har växt i lagom takt menar man själva.

– Med vår långa erfarenhet kan vi leverera rätt bil till rätt plats för både företag och privatpersoner. Vi hjälper många privatpersoner med komplicerade lyft av deras båtar när de antingen skall sjösätta eller förvara sina båtar för vintern. Här finns inga utrymmen för misstag berättar Curt Rahm, grundare av företaget.

## Varierande uppdrag

Bland kunderna finns kända företag som Optimera, Lambertsson och Cramo åt vilka man bland annat kör ut byggmaterial och byggbodur. Just transporter och lyft vid byggarbetsplatser är en viktig del i företaget. Bland kunderna finns många byggföretag men även husföretag. Lyft med tillhörande korgar i samband med

fönsterbyte, färdiga taksektioner från Åtvidabergs Takvåningar AB i samband med taklyft, väderskydd, tegelpannor och stomsektioner vid husbyggnation. Det finns många kunder som inte är inom bygg såsom kyrkoförsamlingar dit man levererar planlager. Bland kunderna finns även en del auktionsfirmor med auktionsgods såsom traktorer och lastmaskiner. Företaget hjälper också Broddson i Motala med leveranser av deras sopmaskiner som skall ut till slutkunder.

– Det blir också en och annan helikopter åt försvarsmakten på flygplatsen Malmen. Linköping är ju en stad med flygtraditioner säger Henrik Rahm, stolt vd.

Inte så förvånande i ett åkeri så finns kunderna över ett stort område. Transporter runt om i Östergötland är mycket av basen men även Oslo, Karlstad, Jönköping, Malmö och Göteborg tillhör vardagen.

## Maskinpark

Fordonsparken består idag i första hand av bilar från Volvo. Kranbilarna är i storlek från 10 Tonmeter upp till 95 Tonmeter.

– Vi har idag sju kranbilar och en följebil för bred transport. Vi är lite av specialister i och kring reglerna för följebil som inte är helt lätta att sätta sig in i informerar Curt Rahm oss i avslutningen av vårt möte.

SF/MW



Sopmaskiner på väg till Göteborg.



Ingenting är omöjligt för Curt Rahms Åkeri.

## NRS säkrar nu vattentäkten i Ljungby

nordicroadsafety.com • Tel: 060 144 144 • Svetsarvägen 4 • 861 36 Timrå

Nordic Road Safety AB

### Däcktrycksövervakning

Detta system är anpassat för husbilar, lätta lastbilar samt alla typer av släpfordon.

Montera sensorerna i era hjul, därefter ställer ni in vilket tryck ni har i hjulen. När ni nu kör fordonet så har ni fullständig kontroll på tryck och temperatur från förarplatsen.

Systemet varnar automatiskt när trycket sjunker under inställt värde. Ni har även kontroll på temperaturen, detta kan vara en indikation om däck är överbelastat, anliggande bromsar eller trasigt hjullager.

Detta eftermonteringskit finns till 2, 4 eller 6 hjul.

Kontakta oss för mer information.  
Tel: 08-6464211 Mail: info@cubtpms.se

## VI ÄR TPMS!



# E4:an förbi Ljungby får motorvägsstandard

År ut och år in har en sträcka på 32 kilometer på E4:an genom delar av Småland haft en mötesfri 2+1-väg med smala körfält. I ett internationellt perspektiv har detta varit lite märkligt; att Sveriges stora Europaväg varit så smal! Men nu ska det bli ordning på torpet och sträckan på E4:an förbi Ljungby ska få motorvägsstandard.

Inledningsvis ska sägas att projektet skjutits upp ett flertal gånger på grund av oenighet mellan Trafikverket och länsstyrelsen i Kronoberg när det gäller sträckan Ljungby Syd och Toftaholm. En av anledningarna till detta är att myndigheterna inte har kunnat komma överens om vattenskyddsområdet. Längs sträckan finns nämligen Bergaåsens vattentäkt som anses ha ett riksintresse för vattenförsörjningen. Den stora stötestenen har varit hur åsens och grundvattnets skydd ska upprätthållas. Trafikverkets åtgärder för att skydda vattnet anses nu vara tillräckliga. Och nu är arbetet i gång och vägsträckan ska vara färdig år 2022. Något som är ack så viktigt är att här ha adekvata räckeslösningar och här har Trafikverket gett klartecken till högkapacitetsräcken i kapacitetsklass H4 utfört med slutna rörprofiler.

– Vi är i uppstarten när det gäller högkapacitetsräcken som även vi använt på E45 längs älven mellan Göteborg och Trollhättan, säger Magnus Jansson ansvarig för försäljning och projektledning, i Region Syd på företaget Nordic Road Safety AB. Detta företag som ibland brukar benämnas NRS är underleverantör till danska Barslund A/S som tilldelades huvudentreprenaden på vägsträckan förbi Ljungby.



Trafikmagasinet har tidigare skrivit om räckeslösningen på E45:an, nämligen hösten 2009 då Vägverket Region Väst i sitt förfrågningsunderlag specificerade vissa funktionskrav för ett räcke i klass H4 samt i anbudet begärde redovisning av resultat från datorsimulering med konstruktionen.

## Rätt vägräcke på rätt plats

När det gäller Toftanäs - södra Ljungby har således NRS åter fått förtroendet, och högkapacitetsräcket H4 klarar, till skillnad från befintliga räcken, en påkörning av tunga fordon som långtraktare utan att ge vika. Utan att gå in i detaljer bör sägas att mycket hårda krav ställs på en leverantör av vägräcken till Trafikverket. Räckets egenskaper innefattar allt från bland annat kapacitetsklass, hur mycket räcket deformeras till arbetsbredd, fordonsinträngning samt skaderiskklass. När det gäller det sistnämnda är säkert några som gläds åt att det blir motorvägsstandard MC-förarna (med SMC i spetsen), som varit starkt kritiska till de vajerräcken som funnit på en lång sträcka av vägen. På frågan om man på NRS slipper bilister som susar fram invid en när räckena kommer på plats, säger Magnus Jansson att i skrivande stund (september 2019) att allt fungerat mycket bra, då man på Trafikverket eftersträvar att försöka leda bort trafiken sektionvis. En passus är här på plats att det som bekant kan vara minst sagt riskfyllt att vara vägarbetare, något som nu (äntligen) uppmärksammats av våra politiker:

– Säkerheten måste bli mycket bättre för vägarbetare. Det är utsatt att jobba på vägar när bilister kör förbi i full fart. Ingen ska riskera att dö eller skadas i samband med att de utför sitt arbete på eller vid vägar. Jag vill se tydliga förslag på hur säkerheten vid vägarbeten kan förbättras, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth.

/JR



# Gripen Wheels positionerar sig

En grip är förvisso ett sagoväsen (hälften lejon, hälften fågel), men "Gripen" är också något helt annat fjärran från mytologi och folketro. Gripen Wheels AB är nämligen Sveriges största fristående grossist inom däck, fälg och slang för bland annat traktorer, lantbruksmaskiner, entreprenadmaskiner, skogsmaskiner samt lastbilar. Nu flyttar man fram positionerna ytterligare.

Om vi börjar från början så startade Gripen Wheels 1993 av Pelle Fritzson och hans far Ulf. I dag är det Pelle och hans fru Maria Fritzson som är bakom företaget som har 40 anställda. Från ett stort lager i Jönköping sker dagliga leveranser till



Gripen Wheels är en flitig utställare på olika mässor. Här syns man på Entreprenad Live på Ring Knutstorp i Skåne.

alla Sveriges däckedjor och fria återförsäljare. Att det händer mycket hos "Gripen" är ingen överdrift, men så kan man också erbjuda marknads bredaste sortiment av tunga däck till konkurrenskraftiga priser. I detta nummer vill Trafikmagasinet lyfta fram entreprenaddäck från Westlake.

## Entreprenaddäck

Westlake som nyligen lanserats på den svenska marknaden är ett fabrikt som levererar hög kvalitet i förhållande till priset på däcken. Däcken tillverkas av Zhongce Rubber Group Co, tillika världens tionde största däcktillverkare, och Gripen Wheels är officiell importör med ensamrätt att sälja Westlake entreprenaddäck.

– Dessa entreprenaddäck levererar verkligen och jag kan garantera att det är ett otroligt prisvärt fabrikt för den kräsne brukaren. Dessutom lämnar vi fem års garanti på däcken, säger Pelle Fritzson, vd på Gripen Wheels.

Frågan infinner sig då vad man kan erbjuda entreprenadbranschen? Maria Fritzson bistår med följande information:

## F&U

Att man på Gripen Wheels verkligen tror på Westlake understryks av det faktum att tillverkaren satsar mycket på forskning och utveckling och på att produkterna ska hålla hög kvalitet. Ingen kan sia in i kristallkronan med Gripens vd Pelle Fritzson ser framtiden an med tillförsikt:

– Vi på Gripen Wheels tror att entreprenaddäcken från Westlake kommer att göra succé på den skandinaviska marknaden!

/JR



### Westlake CB760

Ett däck för hjullastare och väghyvlar med speciellt utformat slitbanemönster som ej är riktighetsbestämt vilket ger mycket bra drivkraft. Mönstret är 27 mm i dimension 17,5R25. Däcket har förstärkta sidoväggar för att minimera skador från skärande föremål. Däcket går utmärkt att regummera tack vare däckstommens moderna konstruktion..

### Westlake CB761+

Ett däck för hjullastare och väghyvlar med klassisk mönsterdesign. Däcket har lång livslängd på grund av betydligt djupare mönster än jämförande fabrikt. Sidoväggarna är förstärkta för att minimera skärskador. Även detta däck går utmärkt att regummera vilket ger däck ett andra liv och därmed är ett hållbarare alternativ ur miljösynpunkt.

### Westlake CB798

Detta är ett vintermönster för hjullastare och väghyvlar, med en unik gummiblandning som ökar greppet på snö och is. Det klackmönstrade däcket är saijat hela vägen ner i banan vilket gör att det har "mönster kvar" även när det är nedslitet. Sidovägg och däckskuldra är förstärkta för att minimera skador utifrån. Däcket är regummeringsbart.

### Westlake CB763

Detta däck är avsett för dumpers och hjullastare. Mönstret består av grova klackar som är utformade för att ge absolut bästa driv och självrensning. Däcket uppvisar längre livslängd än jämförande produkter på grund av djupare mönster, hela 53 mm på 23,5R25 E4/L4 185B/195A2 och på den nya 750/65R25 E4/L4 190B/202A2. Däcket har förstärkta sidoväggar som är konstruerade för att klara den tuffaste dumperkörning. Även detta däck går utmärkt att regummera.

### CB773 L5 DRIV

Ett djupt L5 mönster för hjullastare med öppen design för att ge allra bästa dragkraft. Även detta entreprenaddäck från Westlake har djupare mönster än jämförande produkter, vilket ger längre livslängd. Motståndskraften mot skär- och stickskadorna är hög på grund av sidoväggarnas styrka.

# Interbus kör fossilfritt!

**Tiden den går. Trafikmagasinet har återkommande skrivit om Interbus och gör det nu igen, då vi denna gång vill lyfta fram deras miljöpolicy.**

Om vi börjar från början (som Sven-Ingvars sjöng) så bildades Interbus 1965. Mycket har hänt under dessa 54 år. Om vi bortser från att en man vid namn Carlson i Vessingebro utanför Falkenberg anordnade bussresor under namnet Interbus i slutet av 40-talet så grundades Interbus av bröderna Kroll i Göteborg 1965. Det har varit en hel del ägare under åren såsom Tor Line, Fastighets AB Stockholm-Saltsjön, och SJ-ägda Swebus. I dag ingår Interbus i koncernen Håbo Buss Mats Matsson AB\* och har 65 moderna turistbussar (framförallt MAN och Volvo-bussar) i en rad storlekar. Det fina i kråksången är här att alla bussar inom Interbus drivs på HVO, det vill säga ett syntetiskt fossilfritt bränsle. I sin uttalande miljöpolicy deklarerar man att deras fordon inte bör vara äldre än 10 år. Trafikmagasinet hade önskat att en dylik policy kunde vara standard i branschen.

## Från ord till handling

Trafikmagasinet träffade Roger Mathiasson, tillika Verksamhetschef/Operations Manager på Interbus AB, som säger att man på Interbus har ett övergripande miljömål att bedriva och utveckla persontransporter med minsta möjliga miljöpåverkan. Noteras här är att förarna som är företagets ansikte utåt, ska genomgå en grundläggande miljöutbildning. Intressant är att man verkligen har satt ribban, då man "skall arbeta med ständiga förbättringar för att överträffa de krav som lagar och förordningar föreskriver". Att på detta sätt ha som mål att vara ännu bättre än de regler och normer som gäller får sägas vara lite unikt. Nu undrar vän av ordning om detta verkligen inte bara är tomma ord. Ett bevis på att man bidrar till ett hållbart samhälle är följande sammanställning för år 2018: "Estimerad



bränsleförbrukning 661 094 liter vilket ger 1 652 736 kilo koldioxid OM man kört på diesel. På grund av sin HVO-drift släppte man ut 165 274 kilo koldioxid, vilket besparat jorden 1 487 462 kilo koldioxid (utsläpp per passagerare 0,146 kg)".

## 1,2 miljoner!

Att Interbus är stora understryks att detta beställningsbussföretag körde 1 129 213 passagerare förra året, där passagerarna är allt från kryssningsagenter och kongressarrangörer till turoperatörer, företag, resebyråer, myndigheter, kommuner, idrottsföreningar, skolor samt privatpersoner. Vad säkerheten beträffar är alla fordon utrustade med säkerhetsbälten på alla platser samt att alkohol är standard. Att omdirigera bussar på grund av tidsändringar eller trafikproblem är "vardagsmat" för trafikledningen, men Roger Mathiasson kan inte låta bli att nämna att framkomlighet i våra storstäder kunde vara bättre, så även uppställningsplatserna. /SF, MW

\*I Håbo Buss Mats Matsson AB ingår även varumärken som Svalbovikens Buss och Resekompaniet i Eskilstuna.

## LÄSARBILDER



Plötsligt händer det. Bra benutrymme på flyget  
Foto: Boriana Åberg, Vellinge



Plötsligt händer det. Inget fönster på flyget.  
Foto: Claes-Ove Richardsson, Tanum

# Utöver det förväntade...



**Att ha devisen "Service beyond the expected" är inga tomma ord för Ume Assistance AB i Umeå, som i ur och skur utför kundpassade och skräddarsydda uppdrag för kundernas räkning. I tidens anda är man såväl miljö- som kvalitetscertifierade, vilket genomsyrar hela organisationen.**

Företaget startade för 52 år sedan (1967) av Jan Hansson. Numera ägs företaget av andra generationen Hansson: Mattias, Magnus och Martin.

– Vi arbetar ständigt på att förbättra vår kvalitet och samtidigt minska vår miljöbelastning. Vi hjälper också våra kunder med detta så de får del av vår kunskap och på så sätt uppnår sina mål, säger Magnus Hansson.

Företaget är indelat i fyra affärsområden: återvinning, entreprenad, transport och bärgning. Miljöpolicy är omfattande: det handlar om allt från att sträva efter att minska bränsleförbrukningen i fordonsparken, uppnå bättre avgasrening till att använda oljor som bästa miljöval. Till detta kan nämnas utbildning i Ecodriving. Inom området återvinning är det främst

biobränsle, grus och jord som är i fokus. Inom entreprenad erbjuds kunderna en modern maskinpark och inom transport är det specialgods, maskiner och industridelar. Den största kunden är här Volvo Lastvagnar där man lastar, lossar och transporterar i snitt 5 000 hytter per månad. När det gäller bärgning kan berättas att fordonsparken i Umeå består av en tungbärgare och en tungflakbärgare med kran samt fyra stycken flakbärgare och en mindre servicebil. Bärgning har bedrivits sedan 1991 via Assistancekåren, som besitter stort kunnande och ju har stora resurser till sitt förfogande.

## Kundanpassning

Om vi återgår till devisen "Service beyond the expected" är målet att vara det mest kundorienterade företaget genom att vara delaktiga, lyhörda och jobba med ständiga förbättringar både för egen del men också i kundens verksamhet. Kundenpassningen gäller här uppdrag för transporter, maskiner

/SF, MW

## MOVIEMISTAKE 1:



Flygplan i filmen Troja som utspelas före Kristus födelse.

## MOVIEMISTAKE 2:



Från filmen Gladiatoren som utspelas år 180 efter Kristus.

# Besök en julmarknad!

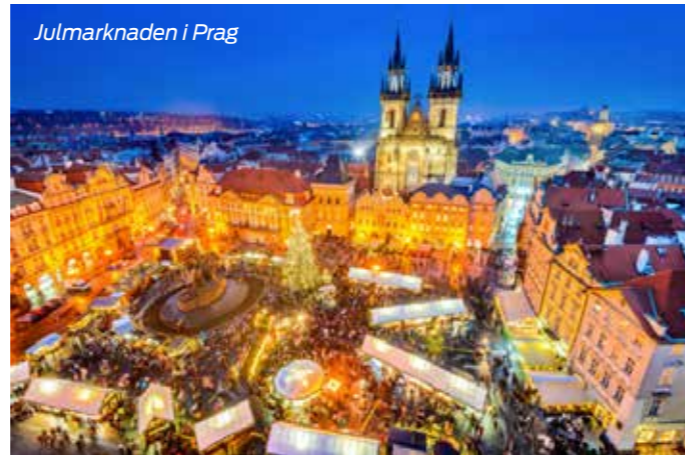
Tänk vad tiden går fort ibland, nu närmar sig tiden då adventsljusstaken ska plockas fram tillsammans med allt annat som hör julen till. Hösten är för många lång, och inte en enda klämdag i sikte innan jul. Varför inte pigga hösten med ett besök på en av Europas bästa julmarknader? Scandorama & Ölvemarks Holiday har listat sina favoriter.

## Julmarknad i Berlin, Tyskland

Berlin är himmelriket för julälskare! Vid jultid glittrar och sprakar staden som allra mest och bjuder på julstämning med sina över 60 olika julmarknader spridda över olika stadsdelar - var och en med sin speciella karaktär. En nostalgisk julmarknad i mer traditionell stil hittar du vid Staatsoper utmed Unter den Linden. Både i västra och östra delen finns större julmarknader, i öst vid Alexanderplatz och i väst vid Kurfürstendamm.

## Julmarknad i Wien, Österrike

Romantiska Wien bjuder på julstämning i varje hörn. Wien, en gång huvudstad i ett stort kejsardöme, utstrålar pompa och ståt. Utanför rådhuset breder en av stadens många julmarknader ut sig. Flanera i gränderna kring Stefansdomen eller njut av kafélivet över en bit sachertårta. Botanisera bland marknadsutbudet på Am Hof eller fynda äkta hantverk i Spittelberg.



## Julmarknad i Prag, Tjeckien

I juletid blir den tjeckiska huvudstaden om möjligt ännu mer förtrollande när juleljusen sprider sitt skimmer över de praktfulla byggnaderna och medeltida gatorna. Den över 650 år gamla Karlsbron visar alltid upp ett vimmel av människor, oavsett årstid. De största och mest välbesökta marknaderna äger rum på Gamla stadens torg och utmed Václavplatsen. Känn doften av nybakta munkar, inhandla julklapparna i de vackert dekorerade bodarna och insup den magiska stämningen när tusentals juleljus glittrar i träden.

Man behöver givetvis inte bege sig ut i Europa för att besöka en julmarknad. Några av Sveriges mest välbesökta julmarknader är: Jul på Huseby utanför Växjö som är Nordens största i sitt slag. Även Hovstallet och Taxinge slott besöks årligen av tiotusentals julentusiaster.

/DJ



# När kollade du däcktrycket senast?

Handen på hjärtat, Långt ifrån alla känner till att däcktrycket bör kontrolleras minst varje månad, dvs inte bara när däcken skiftas på våren och hösten. Detta gäller oavsett om man skiftar själv eller detta sker på verkstaden. Resultat från "däckrazzia" visar att bara tre av tio kontrollerar däcktrycket tillräckligt ofta. Även om bilen har automatisk däcktrycksövervakning är det viktigt att kontrollera lufttrycket i däcken regelbundet. I det här numret ställer vi frågan vad som avses med automatisk däcktrycksövervakning (TPMS).

Enligt EU-regler ska nya personbilar som tagits i bruk efter den 1 november 2014 ha ett däcktrycksövervakningssystem. Däcktrycksövervakningssystem, eller TPMS (Tyre Pressure Monitoring System), är ett aktivt system som ska varna föraren om däcktrycket är för lågt antingen i ett eller flera däck. Syftet med systemet är att begränsa onödiga CO<sub>2</sub>-utsläpp. Ett för lågt däckstryck påverkar bränsleförbrukningen negativt och därmed ökar även CO<sub>2</sub>-utsläppen. I korthet handlar det om ett system som skickar en varningssignal om däcktrycket i ett eller flera hjul minskar med 20 procent eller som lägst 1,5 bar. Det ska sägas att det finns olika lösningar på hur TPMS fungerar. Vissa system övervakar hjulens rotationshastighet och vissa har trycksensorer i däcken. TPMS ska även varna vid funktionsfel på systemet. Med en aktiv däcktrycksövervakning kan information ges om däckets lufttryck och temperatur och kan avläsas på bilens instrumentpanel. Transportstyrelsen har beslutat att man på bilbesiktningen inte skall anmärka på däcktrycksövervak-



ningssystem som inte fungerar, vilket inte alla förstår. Vad inte alla heller förstår är att däcktrycket de facto bör kontrolleras minst varje månad.

– Det är positivt med allt som bidrar till att hålla rätt lufttryck. Som förare måste man ha koll på lufttrycket! Enligt förra årets däckrazzia hade var femtonde bil på vägen minst ett däck med så lågt lufttryck att det kunde jämföras med punktering eller på gränsen till punktering, säger Däckbranschens vd Fredrik Ardefors.

Att detta är uppåt väggarna förstår envar.

/JR



Någon med humor hade satt upp denna dörr i ödemarken. Var dörren en portal mot det okända och "The Twilight Zone"; gränsen mellan verklighet och det okända?

Foto: Dave Soutter, Bear River City. Utah.





## TPMS-krav på tunga fordon

**Det finns en ovisshet när däcktrycksövervakningssystemet TPMS blir ett krav för tunga fordon. Efter ett stort detektivarbete kan Trafikmagasinet avslöja när detta kan tänkas ske.**

I dag har merparten av alla lastbils- och busstillverkare originalmontering av TPMS, åtminstone som option. Vinsterna med TPMS är uppenbara. Med för lågt tryck i däcken ökar olycksrisken, bränsleförbrukningen, bromssträckan blir längre och däcken slits ut mycket snabbare. Frågan är då varför ett lagkrav eller stipulerade regler på TPMS på den tunga sidan dröjer? Det finns ju studier som visar att 40-65 procent av de tunga fordonen som rullar på våra vägar har på tok för lågt däcktryck, vilket påverkar såväl säkerheten som ekonomin i form av bränslebesparing och ökar CO2-utsläpp.

Fazilet Cinaralp, som är generalsekreterare på ETRMA (Tyre and Rubber Manufacturers Association) är svävande när det gäller årtal, utan betonar istället vikten med att köra med däck som har rätt däcktryck:

– Det är av största vikt för fordonssäkerheten, eftersom endast korrekt pumpade däck håller lasten, håller bilen på vägen, förbrukar mindre bränsle, producerar mindre buller, säkerställer bästa bromssträcka och förlänger däckens livslängd.

På STRO (Scandinavian Tire & Rim Organization) säger Bernt

Wahlberg att det verkligen är bra om vi på Trafikmagasinet kan bringa klarhet när ett TPMS-krav kommer. Samma sak säger Peter Buhre på Däckspecialisternas Riksförbund.\* Finns det då ingen som kan svara på tidpunkten? Jo, Hans Norén på Transportstyrelsen som flitigt besöker Geneve, där UNECE (The United Nations Economic Commission for Europe) håller till. Efter lite research säger Hans Norén att nya typgodkännande kommer utfärdas i maj år 2022 för fordon som har en totalvikt som överstiger 3,5 ton.

### Original- och eftermonterade system

Det finns en rad företag som står väl rustade för de krav på TPMS som kommer. Ett av dessa företag är HamaNord AB, där företagets vd Bengt Ottosson säger följande:

– Förutom att vi på HamaNord redan i dag är en partner för verkstäderna på sensorer och support för personbilar så har vi redan TPMS-verktyg, sensorer och ventiler för tunga fordon. Vi vill vara väl framme nu när originalmonterade TPMS-sensorer ökar även på lastbilar och bussar. Vi har dessutom eftermarknads-system i vårt sortiment för att montera däcktrycksövervakning på lastbilar och bussar som inte är utrustade med originalmonterade TPMS-system.

Om man hårdrar det en smula så är kostnaden på ett eftermonterat system inte mycket högre än vad det kostar att köra sönder ett däck på grund av felaktigt lufttryck i däcken. För den tekniskt bevandrade kan nämnas att om man läser av en lastbilssensor så får man på nolltid fram batteriets status. Som envar förstår finns det här olika sorters programmerings-/diagnos-verktyg för TPMS, men detta är värt en artikel i sig. /JR

*\*Några som självklart också följer utvecklingen med spännt intresse är de som tillhandahåller TPMS-lösningar: Bartec Auto ID, ATEQ, HUF/Baolong, Sensata/Schrader, Vabco, SKF, VDO/Continental, Pacific, Alligator, Hamaton, CUB och Bendix.*

# Kortare och längre resor med Umeå Buss

**Allt löpte på fint och det blev en härlig dag rapporterade tidningarna vid Kungens och Drottningens besök i Västerbotten. Kanske spelade det en viss roll att de under besöket färdades med bussar från Umeå Buss?**

Bolaget Umeå Buss startades i början av 1990-talet av Urban Svensson som idag fortfarande är både ägare och vd.

– Vi har stadigt växt i antal bussar sedan starten. Vi har i dag en mycket gedigen fordonspark med 17 moderna, välutrustade och miljövänliga bussar med allt från 19 till 83 sittplatser, berättar Urban Svensson vid vårt besök.

Att i dag utrusta bussarna med bekvämligheter och nödvändiga attiraljer som alkolås, säkerhetsbälten, GPS, AC, guidemikrofon, WIFI, 220 volts uttag för kaffekokare, micro, kyl, TV/DVD och att kunna erbjuda laddning av mobiler och datorer är i dag en nödvändighet för att klara konkurrensen.

### Många olika kunder

Kundbasen består av både små och stora företag, föreningar, privatpersoner, grupper av olika slag, Umeå kommun samt skoltrafik såsom Kulturbussen.

– Under senare år har intresset för konferens på buss ökat. Vi har därför en extrautrustad buss med konferensbord, tv skärm, wifi, eget kök och toalett bara för denna kundgrupp,



säger Urban Svensson.

Kulturbussen är ett sätt att underlätta för grundskolebarnen i Umeå kommun att komma iväg på kulturevenemang. Bussen bokas av lärare genom kommunen helt kostnadsfritt. Det gör det enkelt och smidigt för klasser att exempelvis besöka föreställningar, bibliotek eller museer.

### Samarbetspartners

Umeå Buss samarbetar med Wasaline och kör passagerare mellan Umeå Centrum och hamnen. Det vore tjänstefel att inte också berätta att Umeås stolthet Björklöven åker med Umeå Buss.

– Vi har ett mycket nära samarbete med resebyrå Lind Tour. Det innebär resor i både Sverige, Norden men även ut i Europa bland annat ner till Barcelona. Ett litet mer ovanligt resmål är till Murmansk på den ryska Nordkalotten, informerar Veronica Näslund som är marknadsansvarig.

Att vara egenföretagare kan ha sina sidor. Ibland säger färdskrivare stopp för chauffören när bussen står på gårdsplanen och skall köras in i garaget för att städas och tvättas. Gissa vem som då blir inkallad kvällar och helger? Svaret på detta finns som alla förstår i denna text.

/SF/MW

## VI KAN UTBILDNING

YKB  
Arbete på väg  
Truck  
Maskin  
Validering

ADR  
D-HLR  
1:a hjälpen

Vi utbildar i  
hela landet

019-10 36 00

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



## Köp en helikopter för 100 000 kronor!

På försäljningssajten Blocket.se erbjuds just nu delägarskap i en helikopter. I annonsen kan man läsa att helikoptern fungerar som en reklampelare och kommer att användas vid tv-inspelningar och andra events, både i luften som på marken. Helikoptern kan enligt uppgift även användas av den tilltänkte delägaren till affärs- och privata flygningar. Har du sisådär 100 000 kronor över, och vill lära dig flyga helikopter kan detta vara något för dig.



# Mycket bränsle går åt till friktion

Visste du att cirka en tredjedel av allt bränsle går åt till att övervinna friktionen i en personbil? Det är inte bara själva motorn, även växellåda, kraftöverföring, hjul och bromsar utsätts också för friktion.

Friktion är kraften som strävar efter att motverka den relativa rörelsen mellan två ytor som är i kontakt med varandra. När två ytor rör sig i förhållande till varandra omvandlar friktionen rörelseenergi till värmeenergi.

## Kan man minska friktionen på något sätt?

Den som läser Trafikmagasinet känner till att vi i förra numret skrev om Triboron som minskar friktionen i alla slags förbränningsmotorer. Fuellink som säljer Triboron i Sverige och i Norge märker av en ökad försäljning. Nya kunder tillkommer och tidigare kunder fortsätter att köpa och blanda Triboron i tanken då de kan påvisa en minskad bränsleförbrukning. /DJ



Friktionsanalys Foto: Triboron

### FAKTA

- 21,5 procent går åt till att övervinna friktionen i en bilmotor
- En personbil förbrukar i snitt 340 liter bränsle bara för att övervinna friktionen per år
- Huvudingrediensen i Triboron är Bor, som har mycket goda smörjgenskaper, vilket är känt sedan länge. Redan 1824 identifierades detta av Jacob Berzelius (tycker du att du känner igen namnet kan det bero på att samme Berzelius står staty i Berzelii park i Stockholm).
- Triboron kan minska bränsleförbrukningen med upp till 10 procent, vilket i sin tur minskar utsläppen och miljöpåverkan.

Källa Fuellink och Triboron



Vill du känna trygghet i branta backar, ha bättre kontroll i sväng efter sväng och kunna stanna när och var du vill? Däckbranschens auktoriserade medlemmar arbetar med forskning, utveckling, tillverkning, distribution, försäljning, service, insamling och återvinning. För din körglädje och säkerhet. I åk efter åk.



Däck-, Fälg- och Tillbehörlleverantörernas Förening • dttf.se | Däckspecialisternas Riksförbund • drf.se | Svensk Däckåtervinning • sdb.se | dackbranschen.se

# Många anmälningar mot Flixbus

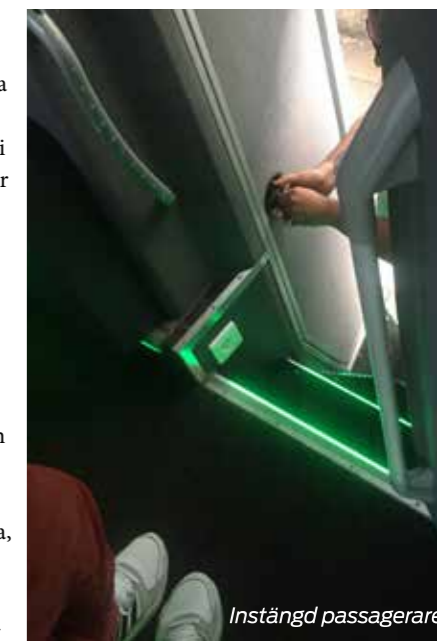
Visserligen kan man prata om barnsjukdomar, men när det gäller expressbussföretaget Flixbus undrar man vad de håller på med. Hittills under 2019 har Konsumentverket fått cirka 60 anmälningar fram till 1 oktober.

Det är en mycket hög siffra och kan jämföras med Swebus som drog på sig en (1) anmälan under de tolv månader innan de blev uppköpta av Flixbus i maj förra året. På Konsumentverket säger man att de märkt en markant ökning jämfört med andra bussbolag och att missnöjet mot Flixbus innefattar obehagliga bussfärder, återkommande förseningar, bristfällig information och synpunkter på hur personalen uppträder mot passagerarna. Nu finns det även en internationell Facebook-grupp ("Flixbus Never Again") och SVT:s konsumentredaktion Plus har dokumenterat att det finns ett stort missnöje hur Flixbus hanterar sina passagerare.

## Baklås för Flixbus

Trafikmagasinet gjorde en ovetenskaplig studie och gjorde en resa med Flixbus tur och retur Helsingborg - Stockholm. Frågan vi ställde oss var om det fanns någon sanning i alla klagomål till Konsumentverket och Allmänna reklamationsnämnden och alla dessa röster om att Flixbus inte håller måttet. Omdömet blev följande: Bra pris, men annars hissar vi piratflagga. Resan började inte så bra på den fullbelagda bussen. Trafikmagasinets utsände hade bokad bord med fönsterplats för att kunna jobba lite med datorn, men hittade inte sätet. Efter en hel del palaver sa en irriterad busschaufför på bruten engelska att de fått byta

buss, så platsen fanns inte! Efter 10 minuters huvudbry gavs den enda möjligheten för att åka med att sitta längst bak i mitten utan bord. Under resan gick toaletten i baklås (se foto), vilket en passagerare blev mycket upprörd över, och på återresan som skedde med nattbuss var det ännu värre. På denna buss var toaletten sönder, vilket innebär många sura miner från många passagerares sida, som fick vänta minst sagt många mil för att gå av bussen. Inför återresan frågade en äldre dam om bussen stannade i Jönköping, men chauffören himlade med ögonen och slog ut med händerna och sa surt: "I don't understand. I don't speak Swedish!". När Trafikmagasinet i efterhand ville få tillbaka utlägget för platsbokningen fick vi efter påtryckningar detta efter tre veckor, men inte en ursäkt och det var inte tal om någon kompensation i form av till exempel en voucher. /JR



**Umeå Buss AB** är ett bussbolag beläget i Röbäck Umeå - Västerbotten. Vi har varit verksamma sedan början av 1990-talet och har allt eftersom utökat vår verksamhet med fler och fler bussar. Idag har vi en gedigen fordonspark med moderna, välutrustade och miljövänliga bussar med allt från 19 till 83 sittplatser.

**Umeå Buss** anlitar du enkelt både till kortare och längre resor med övernattnig. Våra kunder består av både större och mindre företag, föreningar, privatpersoner, grupper samt kommun och skolor. Vi kör linjetrafik genom Länsstrafiken, vi kör skoltrafik, bl.a. Kulturbussen, vi kör Wasalines (Vasafärjans) passagerare mellan Umeå och Holmsunds hamn, vi kör flera idrottsföreningar - som Tegs SK och Umeås stolthet Björklöven, vi kör mycket beställningstrafik både inom Sveriges gränser och ut i Europa bl.a. resebyrå Lind Tour's bussresor. Lind Tour producerar allt från kortare dagsresor till längre resor både inom Sverige, Norden, Europa, Afrika och USA.

Umeå Buss AB Tåktvägen 5 904 40 Röbäck UMEÅ BUSS Telefon: 090-13 13 12 Epost: info@umeabuss.nu

# Dieselloptimering i fokus

Det var ingen slump att KCRacing Produkter AB ställde ut med en monter på Elmia Husvagn Husbil i Jönköping. I fokus är nämligen bränslebesparing och mer effekt, men det finns också fler fördelar med att välja en trimbox från "KCR".

"KCR" har kunder inom många segment, däribland lastbilar, bussar, traktorer, grävmaskiner skogsmaskiner – samt husbilar. Man ska inte blunda för att "KCR" är ett teknikföretag och har så varit sedan starten 1997. Om vi bortser från den terminologi som hör till vardagen för detta företag med ord som lambda-styrning, OBD II, service-indikering med mera så handlar det om att nå ökad effekt och bränslebesparingar som är högst avsevärd.

## Hjärnan

Hjärnan är en KCR dieselbox, där trimbox eller effektbox är andra namn. Förutom att ett fordon får mer kraft och blir mer lättkört så är bränslebesparing en stor anledning till att installera en effektbox. En förändring av vridmomentkurvan leder till en mer körglad husbil och en smidigare körning med färre växlingar.

– Efter en montering av KCR:s dieselbox höjs vridmomentet och det intressanta är att man kan köra motorn på ett lägre varvtal med bibehållen styrka. Detta minskar förbrukningen, säger Clarence Carlsson, vd på KCRacing AB i Falköping.

För en husbilsägare är fördelarna uppenbara. Det handlar om att ha en husbil som är starkare i uppförbackar och att ha en husbil där omkörningar kan göras tryggt och säkert, men också att bilen upplevs lättare, vilket innebär ökad körglädje för en förare.



Hemligheten med en dylik box är inget som kan avslöjas, men själva programvaran görs i Falköping, där man är fem anställda.

– Vi arbetar aktivt och intimt med återförsäljare. Totalt har vi cirka 220 auktoriserade återförsäljare i Norden, säger Tom Sundh, marknadschef på företaget.

## Nyhet : bensenmotorer och hybrider

Affärsidén har alltid varit dieselboxar, men en nyhet är att man nu även kan erbjuda effektboxar till bensenmotorer och hybrider. Fördelarna ligger i att en personbil upplevs sportigare men också att man får ökad gasrespons, vilket innebär ökad körglädje. För att återgå till dieselloptimering är fördelarna uppenbara inom lastbilssegmentet. Tester har påvisat en effekttökning på upp till 20 procent med en bränslebesparing i intervallet mellan 5 och 15 procent. För ett fordon som rullar mycket på vägarna blir detta många tusen kronor på ett år. Så även för entreprenadmaskiner och även för bränsleslukande fritidsbåtar. Avslutningsvis vill Trafikmagasinet förmedla det The Swedish Automobile Association (Riksförbundet M) skriver om trimning, nämligen att trimning är lagligt i sig, men för att till exempel en personbil ska få användas på allmän väg krävs en registreringsbesiktning av bilen. "Vid registreringsbesiktningen måste man kunna visa att den höjda effekten inte innebär att motorn bryter mot avgaskraven samt att bilen tål den ökade effekten (bromsar, hjulupphängningar etcetera)".

/AJ



# Skattebefrielse på biodrivmedel!



I en debattartikel skriver bland andra Jakob Lagercrantz, vd 2030-sekretariatet, Svante Axelsson, vd Fossilfritt Sverige, Gustav Melin, vd Svebio samt Rickard Gegö, vd på Sveriges Åkeriföretag att den svenska regeringen måste agera.

"För att göra sig hörd i EU måste den svenska regeringen höja röstens betydligt mot tidigare, och genom en kraftsamling på plats i Bryssel förankra den svenska positionen. Skattefrågan för de rena biodrivmedlen är en ödesfråga för de kommande tio åren. Utan dem klarar vi troligen inte målet att uppnå en 70-procentig reduktion av koldioxidutsläppen till 2030. Senast Sverige gjorde en kraftfull markering i Bryssel var kring undantaget för det svenska snuset – är inte biodrivmedlen värda samma insats?"

Debattartikeln bör ses mot bakgrund av att det i dag finns både befintlig produktion och planer på att bygga fler anläggningar för produktion av biodrivmedel i Sverige. Om EU drar tillbaka möjligheten för skattebefrielse för rena biodrivmedel hotas satsningarna. Om EU drar undan möjligheten till skatteundantag kommer de högre drivmedelspriserna kosta bara kollektivtrafiken 1 miljard kronor per år. Kostnaden kan tvinga bussföretagen, och åkerier, att gå över till vanlig diesel med i



dag endast 20 procent koldioxidreduktion. Klimatpåverkan ökar då mycket kraftigt. Om de rena biodrivmedlen slås ut ökar utsläppen med cirka 1,5 miljoner ton koldioxid. Beroendet av importerade fossila drivmedel kommer också att öka.

/JR



**Curt Rahms Åkeri är ett åkeri i Linköping som utför det mesta inom montage och kranbilstransporter. Vi har sedan 1982 hjälpt kunder i hela Östergötland. Kontakta oss om du behöver hjälp med transporthjälp eller vill hyra en kranbil.**

Curt Rahms Åkeri AB, Finnögatan 11, 582 78 Linköping, Telefon 070-523 45 14, E-post: info@rahmsakeri.se

# Öresundsloppet



Det var trångt i Vikens hamn denna dag

**”Wild Devil”, ”Warlords”, ”Black Widow” och ”Never Enough II” är namnet på några av de motorbåtar som deltog i Öresundsloppet. För första gången gick starten i Vikens hamn vid Öresund.**

Motorbåtarna var alla så kallade ”Powerboats”, med motorer från 500 till 2 100 hästkrafter. Totalt handlade det om fjorton båtar varav nio var från Danmark och fem från Sverige. Värstingen var den femton meter långa Never Enough II från Copenhagen Racing Team, med en besättning på sex man och tre minst sagt stora Mercruiser-motorer i aktern.

## En dröm i uppfyllelse

Från Viken deltog ”World Devil”, med Claes Thomasson som kapten och en besättning på tre personer. Claes är ordförande i Wikens Båtselskap (WBS). Den märkliga stavningen i dessa två ord härrör till de stolta traditionerna som Viken har när det gäller fritidsbåtar. Noteras bör att vid starten för över 50 år sedan var det motor- och segelbåtar i trä (och inte i plast) som låg förtöjda i Vikens hamn. Att det gick undan med denna ”Powerboat” förstår man när Claes nämner att denna motorbåt kan göra 70 knop! Vad finns det då mer att säga om Öresundsloppet som gick av stapeln under hösten? Jo, att sträckan var Viken - Höganäs - Hornbæk - runt Ven - Helsingborg. Ett fint inslag i loppet var man lät en cancersjuk pojke få en kort åktur med en av motorbåtarna, vilket varit hans stora dröm i livet. För den som undrar var det nu sjätte gången Öresundsloppet gick av stapeln, som är ett samarbete mellan svenska och danska motorbåtsentusiaster. Loppet avslutas alltid med en uppskattad fest. En av deltagarna i en dansk höghastighetsbåt som Trafikmagasinets vetgirige reporter pratade med, rimmade följande när festen kom på tal:

– På den festen behövs ingen tolk  
Svenskar och danskar är ett enat folk.

/JR



”Powerboats” på väg ut i sundet

## DEBATT

# De nya stambanorna kommer att betala sig!

**Projektet att ge Sverige nya stambanor har diskuterats flitigt de senaste åren. Företrädare för olika intressen tar ställning och vill vara med i debatten. De politiska partierna är delade – också internt. Frågan om ett nytt trafiksystem följer inte de traditionella politiska skiljelinjerna. Samtidigt kommer ny kunskap. Nu senast har Trafikverket presenterat siffror som visar att nya stambanor ger en kraftigare minskning av våra koldioxidutsläpp än vi tidigare trott. De nya stambanorna blir med god marginal Sveriges största infrastruktursatsning någonsin – med avgörande betydelse för samhällsbyggnad och utveckling. Vi menar att ett modernt trafiksystem med höghastighetståg inte bara behövs utan t o m är avgörande för Sveriges framtid. Men projektet ska givetvis både diskuteras och kritiseras. Därför välkomnar vi och bemöter gärna alla de som vill vara med i debatten.**

I början av sommaren gick Stockholms Handelskammare ut med en 50-sidig rapport som försöker förklara varför stambanorna och höghastighetstågen inte behövs.

Rapporten *Nej till högkostnadståg* är i hög grad en repetition av vad höghastighetsbanornas kritiker anfört de senaste åren:

- vinsterna i restid har överskattats
- det kan bli dyrare än vad som beräknats
- Sverige är för litet för att banorna ska bli lönsamma
- projektet kan vara samhällsekonomiskt olönsamt
- utbyggnaden gynnar främst södra Sverige.

Knappast något större infrastrukturprojekt är så grundligt utrett som Europakorridoren och de nya stambanorna. Medan handelskammaren väljer att fokusera på spår och hastighet vet den som följt projektet att dess kärna handlar om ett nytt trafiksystem för Sverige – förvisso med höghastighetståg, men också med en utbyggd lokal och regional trafik där de olika trafikslagen samverkar för att ge en växande befolkning och ett tillväxtinriktat näringsliv effektiva transporter. När de nya stambanornas kritiker menar att vi nu måste komma ikapp med underhållet av det befintliga järnvägsnätet, håller vi med. Problemet är dock att det inte räcker. Det är redan för trångt på spåren, som inte har kapacitet för all den trafik som skulle kunna gå där. Trängseln skapar opålitlig trafik med dålig punktlighet. Förtroendet för järnvägen minskar. Stockholms Handelskammare har givetvis all rätt att föra fram sina slutsatser och åsikter. Tittar vi närmare på argumenteringen är det dock svårt att värja sig mot känslan av att man i grunden – av någon anledning – inte vill se nya stambanor. Deras argumentering är dock långt ifrån invändningsfri. Låt oss ta några exempel:

Handelskammaren menar att restiderna endast minskar marginellt. Trots sifferexercis och generösa antaganden om tiden det tar att åka bil till och från flygplatserna kan upp-



Katarina Svärth på mässan Future Transport.

ställningen inte dölja att höghastighetstågen kommer att göra tåget minst lika snabbt som flyget på sträckorna Stockholm – Göteborg samt Stockholm – Malmö. De nya stambanorna kommer att flytta tusentals resenärer från inrikesflyget till tåget. Tåget blir bättre och bekvämare, helt enkelt. För gods blir effekten densamma: När de befintliga stambanorna får frigjord kapacitet kommer godstrafiken att flytta från landsväg till järnväg.

Rapporten menar att det finns en betydande risk för att lågt passagerarunderlag gör trafiken olönsam – trots regionförstoring, ett stadigt ökande tågresa och en växande befolkning. Man räknar på folktätheten i hela Götaland och Svealand men undviker tala om att de nya banorna kommer att gå genom landets tätast befolkade delar.

Bara mellan Stockholm och Göteborg bor 2,5 miljoner människor, en fjärdedel av Sveriges befolkning, 70 procent av alla svenskar bor inom en timme från de nya banorna (inklusive Stockholm).

I sitt resonemang diskuterar Handelskammaren främst ändpunktsresenärer (alltså Sthlm-Göteborg resp Sthlm-Malmö).

Sanningen är att regionaltrafiken är en central del av projektet och att det nya trafiksystemet skapar stora regionala vinster.

Det är sannolikt ingen tillfällighet att ordet regionförstoring inte nämns en enda gång i den 50-sidiga rapporten.

Stora belopp ska behandlas med stor respekt. Att bygget av de nya stambanorna genomförs effektivt och med god ekonomisk kontroll blir på många sätt en utmaning för svensk förvaltning och politik. Men här har rapporten inte mycket mer att anföra än att uppgiften är svår, och att det finns infrastrukturprojekt som inte hållit budget. Det finns det – liksom det finns projekt som gått under budget.

Till kostnadsargumentet hör också den färgstarka skildringen av kommande elmotorvägar och elflyg. Banorna kanske inte ens kommer att behövas.

Men vare sig digitala motorvägar eller elflyg finns ännu i reguljär trafik. Utvecklingen och utbyggnaden av dessa kommer givetvis också att kosta mycket pengar. Rapportens tekniska tilltro gäller heller inte järnvägen.

Här nämns inte ett ord om tekniska förbättringar, vare sig när det gäller järnvägsbyggnade eller drift.

Det är tankeväckande att Stockholms Handelskammare presterat en tjock rapport om kommunikationer utan att någon gång nämna ordet export eller Sveriges samverkan och handel med övriga Europa. Det må vara oss förlåtet att avsluta detta inlägg med att berätta om Sveriges handelsrelationer med det Europa som redan byggt och använder höghastighetståg: Europa står för nästan 75 procent av vår export. Våra europeiska grannar betalar mer än 1 500 miljarder kronor för svenska varor och tjänster.

Att bygga de nya stambanorna – och därmed bidra till svensk konkurrenskraft – innebär en investering i storleksordningen 250 miljarder. Denna investering kommer att betala sig under minst 120 år.

Det är det som Stockholms Handelskammare kallar högkostnadståg.

Katarina Svärth,  
vd på Europakorridoren



## Känsligt att skriva om flygskam

Trafikmagasinet fick ett samtal från en person som ville vara anonym, (men glömde bort att det gick att googla på telefonnumret). Personen ondgjorde sig för att vi hade mage att skriva om "flygskam", då detta fick folk att må dåligt när de flyger. "Varför förta lusten att flyga med en gnagande känsla om miljökonsekvenserna?" frågade den som ringde.

Trafikmagasinet vill dock svara att fenomenet "flygskam" trots allt finns, och inte är något att blunda för. Det dök upp i Språkrådets nyordlista 2018 och har sedan dess uppmärksammats i en rad andra länder. På tyska talas det exempelvis om "flugscham", på engelska om "flight shame" (eller "airshame"), på nederländska om "vliegschaamte" och på isländska om "flugskömm". Att likt strutsen sticka ner huvudet i sanden och låtsas som ordet inte finns är inget vi journalister gillar. I detta nummer vill vi bidra med ännu ett nytt ord som dök upp i tidningen Språk, nämligen "smygflyga". Vi får se om samma person hör av sig och ondgör att vi skriver om detta. Den som smygflyger väljer att flyga – men lägger inte ut bilder från flygresan i sociala medier. Men Gud nåde om någon journalist skriver att vi inte bör flyga mer och sedan gör det. Det drabbade Aftonbladets politiske chefredaktör som efter att skrivit att vi kanske inte behöver flyga så mycket fick för sig att "smygflyga", men blev ertappad i gatan när han själv skulle bilda ett plan till sol och värme. På Facebookgruppen "Mediagranskarna" kan alla som vill läsa alla hatiska kommentarer om detta, som om denne journalist var den onde själv, som steg ombord för att åka mot varmare breddgrader.

/JR



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  
överrensommelse träffats med  
redaktionen.

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

### Redaktion

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

DENNIS JOHANSSON - Ansvarig utgivare  
Mobil 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

Omslagsfoto: Elmia

Årgång 36



## Stolt transportör av KABE husbilar och husvagnar

Vi transporterar även andra fordon, kontakta oss för offert!

KABE Transport AB, Jönköpingsvägen 21, 560 29 Tenhult, Telefon +46 (0) 70 336 8666

Vi utför järnvägskontroll enligt EU-direktiv

CSM-RA riskanalys    Oberoende tredjepartskontroll    Utbildning

SAFRA DRIFTSKOMPATIBLITET  
ANMÅLT ORGAN  
VANAHEIM  
NB 1807  
SÄKERHETS- OCH DRIFTSKOMMITTÉN  
FÖR EUROPEAS JÄRNVÄG



**vanaheim.**

+46 70 610 77 72  
info@vanaheim.se



# B

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

## PIRELLI STG:01

265/70R19.5, 143/141J



Utmärkt för timmersläp  
på svåra underlag, asfalt och  
vinterväglag.

### ERBJUDANDE

# 2450:-

vid köp av minst 8 däck.

Gäller fram till och med 30 november  
miljöavgift och moms tillkommer.

- Starkt motstånd mot skär- och slitskador
- Unik stomme, förstärkt i skuldran
- Stone ejektors motverkar punktering och stillestånd



# GRIPEN<sup>®</sup> WHEELS

036 - 30 75 00

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

[shop@gripenwheels.se](mailto:shop@gripenwheels.se)

[order@gripenwheels.se](mailto:order@gripenwheels.se)



DÄCKTEAM



Däckia



FIRSTSTOP



EUROMASTER