

Trafik Magasinet

Juni, 2020
Pris 80:- | Årgång 37

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg



Stort åkeritema

Sjöfart i fokus

Gasdriven lastbil från Volvo

Bli ägare till ett båtmärke

Europaspåret

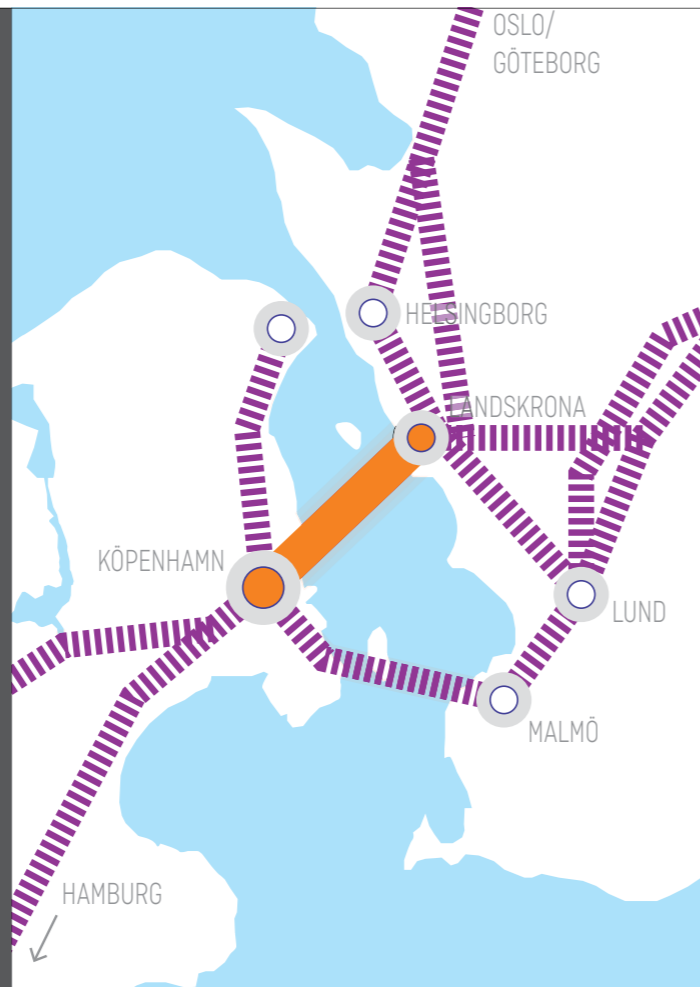
Landskrona - Köpenhamn

Europaspåret minskar utsläppen med 462 000 lastbilar per år!

En järnvägstunnel Landskrona-Köpenhamn till gods-, fjärr- och regionaltåg möjliggör att man år 2040 kan flytta 12 miljoner ton gods per år till järnvägen. Det motsvarar cirka 462 000 lastbilar!

Europaspåret är det enda förslaget på en ny Öresundsförbindelse med godstågskapacitet.

Läs mer på www.europasparet.se



LEDARE

Corona-viruset Fake News

Amerikas president Donald Trump som mer eller mindre myntade uttrycket, Fake News används allt mer flitigt i tal och skrift. Att Coronaviruset skulle vara en fejkad historia är givetvis inte sant. Men när en händelse som denna utspelar sig uppkommer flera spekulationer om vart egentligen smittan härstammar ifrån.

Det har gått flera olika rykten i sociala kanaler om hur smittan uppkommit. Ett rykte som nämns är att det skulle vara ett virusutsläpp från en kinesisk militärbas i närheten av Wuhan. Personligen tror jag mer på fladdermusen eller den ormen på marknaden, och att smittan kom därifrån. Men varför skriver en tidning som Trafikmagasinet om ett virusutbrott? Svaret är enkelt! Detta drabbar transportnäringen hårt, både på fraktsidan som affärsresenären, men även de privata semesterresenärerna har fått sig en rejäl känga, där flygplanen stått stilla på marken en längre tid nu. Post Nord har uttalat sig om att postförsändelser från Kina har minskat med drygt 30 procent sedan årsskiftet, och värre är det med frakterna. Leveranserna minskade i rask takt till under av hälften mot jämförbar tid förra året, som värst levererades cirka tio procent av normala volymer till våra svenska hamnar. Men många av våra åkerier verkar ha klarat sig ganska bra än så länge i alla fall, vi har intervjuat ett flertal olika företag inom transportsektorn i Sverige som du kan läsa om i detta nummer. Nu håller vi på att slå till för att denna pandemi försvinner lika fort som den kom, så att så många som möjligt av våra svenska företag inom transportsektorn överlever.

XXXXXXXX
Chefredaktör

UR INNEHÅLLET



HELA BROAR, TRASIGA BROAR

5



FAIR TRANSPORT

13



NY FOLKABUSS

20



TUNNEL MELLAN SVERIGE OCH DANMARK

21

Baltic Loop project in 1 minute

- 7 partners
- 4 countries
- 3 transport corridors
- East-West direction to evolve its full potential
- Overall target: Improving transport flows of people and goods in three selected corridors of Central Baltic region, at the same time reducing the CO₂ emissions
- 2 years to implement April 2019 - June 2021
- 1 983 434,75 € budget dedicated to brake the bottlenecks along the East-West transport corridors

Contact us: Project partner - Region Örebro county
Ahmed Alaeddine - ahmed.alaeddine@regionorebrolan.se

Baltic Loop Interreg Central Baltic EUROPEAN UNION European Regional Development Fund

www.balticloop.eu [@projectBALTICLOOP](https://www.facebook.com/projectBALTICLOOP)



Karlskrona hamn utvecklas

Hamnen i Karlskrona utvecklas, den tionde februari i år startade tågtransporter från Karlskrona hamn för vidare transport längs Baltic-Link. Godstransporterna som består av massaved transporteras från Karlskrona hamn och vidare norrut i Sverige.

Viktig tågtransport

I Karlskrona menar man att godstrafiken på järnvägen har flera fördelar.

Att tågtransporten från Karlskrona hamn kommit igång är otroligt viktigt, dels för miljön men också för att visa att Karlskrona hamn som nod har utmärkta förutsättningar för kombitransporter till och från kontinenten, säger Jonas Olsson, Infrastrukturstrateg på Karlskrona kommun.

Karlskrona hamn utvecklas

Samtidigt som tågtransporterna från Karlskrona hamn och vidare norrut längs Baltic-Link inleds, så utvecklas och expanderar hamnen i Karlskrona. Nyligen har cirka 100.000 kvadratmeter yta skapats genom utfyllnad av vattenområden. Ytan ska nu sättas sig ett par år och är sedan disponibelt för hamn- och logistikverksamhet. Alltefter som framförallt trafiken till och från Polen växer krävs nya ytor för hamnen.

Karlskrona hamn säger själva att de ser en enorm potential för att knyta ihop marknader i Central- och Östeuropa, Sverige och Norge.

Baltic-Link inte bara sjöväg

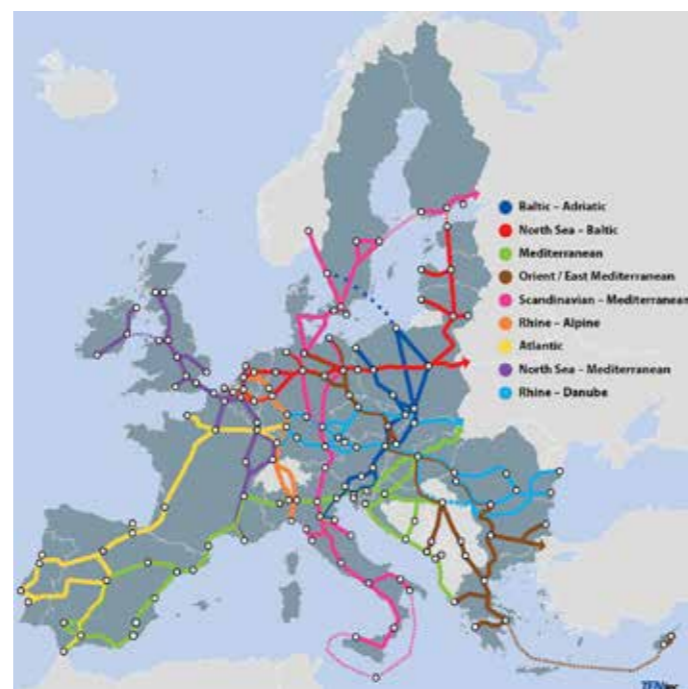
Baltic-Link och Baltic-Link Association består av Kust-till kustbanan, Riksväg 27 samt MoS-länken, Gdynia-Karlskrona som får allt större

betydelse vad gäller svensk import och export.

Nätverket Baltic-Link Association arbetar intensivt med att få svenska Regeringen att vilja inkludera Baltic-Link i TEN-T core Network genom att förlänga Baltic-Adriatic Corridor via MoS Gdynia- Karlskrona vidare till Göteborg. Idag slutar den i Gdynia.

Det skulle skapa en positiv effekt i det svenska infrastrukturensystemet för transporter till och från kontinenten genom att avlasta den idag enda befintliga korridoren, Scandinavian- Mediterranean Corridor, menar Jonas Olsson.

/SF



En guldbro kommer lastad



Så kom den då äntligen, den efterlängttade guldbron som ska pryda Slussen i Stockholm. 70 dagar har det tagit för fartyget Zhen Hua 33 att frakta den omtalade bron från Kina.

Färden har gått från Kina över världshaven längs Atlantkusten upp mot Nordsjön för att slutligen nå Östersjön. Fartyget som har en

imponerande bredd på 53 meter är det bredaste fartyget som kommit in till Stockholm, därför var det nödvändigt att fartyget fick lotshjälp sista biten in till hamn.

Hur lossar man en hel bro?

Guldbron som är 140 meter lång och 45 meter bred väger 3400 ton, gör att det krävs en hel del kunskap hantera denna typ av last. Hur gick då lossningen till? Zhen Hua 33 är försedd med stora vattentankar, dessa fylldes och fartyget sänktes ned i vattnet, samtidigt som själva bron står på pontoner får dessa flytkraft när fartyget nått en viss nivå. Pontonerna sattes sedan i rätt läge med hjälp bogserbåtar varpå pontonerna sedan vattenfylldes och kunde sjunka ned till sitt slutgiltiga läge.

Guldglimmar

Bron kommer att förses med en guldgul färg som ska spegla historiska byggnader och det glittrande vattnet runt om Slussen. Redan i höst är det tänkt att bron ska börja trafikeras, hela Slussens färdigställande tar ett tag till, det beräknas stå klart 2025 och väntas kosta drygt 12 miljarder kronor.

/DJ

40 år sedan Tjörnbron rasade



I år är det 40 år sedan Tjörnbron kollapsade. Åtta människor omkom denna dimmiga januari natt efter att sex personbilar och en lastbil störtat över brokanten.

Vi olyckstillfället var det mycket dålig sikt på grund av tät dimma vid Almöbron (som Tjörnbron tidigare hette). Olyckan orsakades av att bulkfartyget Star Clipper rammade ena brofästet, sekunder senare var katastrofen ett faktum.

Oklar orsak till olyckan

Haverikommissionen fastställde aldrig någon riktig orsak till olyckan, både lots och kaptenen på Star Clipper friades. Men enligt uppgift tros olyckan inträffat av ett par olika bidragande faktorer. Det var mörkt denna natt och dimman låg tät samtidigt som den smala

passagen var täckt av is, detta kan ha gjort fartyget väldigt svårt att manövrera.

Svåra förhållanden

Flera dykare arbetade under hårda förhållanden, vattnet var iskallt och strömmarna var starka i sundet. Arbetet komplicerades ytterligare av att fordonen låg på mellan 30-40 meters djup. Olyckan berörde hela landet och dagen efter var dåvarande Kommunikationsminister Ulf Adelsohn (M) på olycksplatsen och informerade svenska folket om den stora tragedi som nyligen inträffat.

/DJ



Trasig bro.

Matric Terminal satsar på tågtransporter

I februari tidigare i år startade Matric Terminals med utskeppning av massaved till fartyg som trafikerar Norrlandskusten. För att nå inlandet norr om Mälardalen kompletteras sjötransporterna med transporter på järnväg. Det är till en början ett testprojekt som ska pågå under sex månader.

Med kombinationen, sjö och järnväg kan Matric Terminals erbjuda effektiva transporter från sydöstra Sverige mot både Göteborg och Mälardalen. På Matric Terminals menar man att detta projekt är väldigt viktigt och det finns en stor potential som bådär gott för framtiden. För att klara den ökande efterfrågan har hamnen investerat två stycken vikarskranar.

Matric Terminals bedriver sin verksamhet i Karlskrona Hamn. För landtransporter till och från hamnen finns i dag inga flaskhalsar eller andra störningar. Företaget hjälper sina kunder med kostnadseffektiva och tillförlitliga transporter. Utskeppningen av massaved som pågått under drygt ett år nu är ett komplement till flis och bulkflöden. Det är full fart i verksamheten och för att få väderskydd bygger man ut med tält.

Mervärde mellan land- och sjötransport

Matric Terminals företags- och affärsidé är att leverera logistiklösningar som skapar mervärde för produkten mellan land- och sjötransport. Hela företagets nätverk tillsammans



med kombitransporter och effektiva IT-lösningar skapar detta mervärde. Ledig kapacitet kan nyttjas för att sänka kostnadseffektivitet och miljömässiga fördelar.

Affärsområden

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

Upptagningsområde

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

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

/SF

Giti | 

Region Örebro län utvecklar transportnätverken i Östersjön



Projektledaren Ahmed Allaeddine. Foto: Emma Alenbrand

Region Örebro län arbetar med att föra samman länderna kring Östersjön genom att förbättra transportförbindelserna. Målet är att förbättra regionens globala konkurrenskraft och samtidigt minska koldioxidutsläppen. Det EU-finansierade projektet Baltic Loop är plattformen för samarbetet.

Östersjöregionen är en av Europas snabbast växande ekonomier med en marknad på cirka 100 miljoner konsumenter. Ifjol exporterade Sverige varor för 635 miljarder kronor till länder kring Östersjön inklusive Norge. Detta motsvarar 42% av den totala svenska exporten.

- Transportinfrastruktur är en grundläggande förutsättning för att bedriva handel. Handeln med länder inom



vårt närområde har en stor betydelse för Sveriges och Mälardalens tillväxt och ekonomi. Men Östersjöområdet har stora utmaningar med en ökad godstrafik, en gles befolkning och långa avstånd till varandras marknader, säger projektledaren Ahmed Allaeddine.

Projektet Baltic Loop fokuserar på att förbättra transportflöden för människor och gods i väst-östlig riktning (Oslo-St. Petersburg).

Syftet är att lyfta den handelspotential som finns i och mellan i länderna kring Östersjön och därigenom påskynda satsningar i infrastruktur som i förlängningen kan bidra till minskad miljöpåverkan.

- Vi har påbörjat arbetet med att identifiera existerande flaskhalsar och kartlägga framtida transportbehov i transportkorridoren mellan Oslo-St. Petersburg. Resultaten från projektet kommer lyftas till beslutsfattare på såväl nationell som EU-nivå.

- Vi vill att länderna i området för en tätare dialog med varandra så att gränsöverskridande infrastruktursatsningar kan påskyndas.

Region Örebro län leder arbetsgruppen för icke-tekniska lösningar inom projektet. Den handlar till stor del om att optimera befintlig infrastruktur och påverka behovet av transportlösningar, till exempel att öka resandandelen på järnväg. Ofta är detta kostnadseffektiva åtgärder som samtidigt gör att påverkan på miljön blir mindre och man får en fortsatt positiv inverkan på etableringen av nya företag längs med transportkorridoren.

- Idag tenderar man att vilja bygga nytt eller bygga om infrastrukturen för att lösa kapacitetsproblem som finns i vår infrastruktur. Det finns icke-tekniska åtgärder som är mer kostnadseffektiva och som man inte använder sig av i lika stor utsträckning. Dessa åtgärder kan vara till exempel optimering av tidtabeller inom järnvägen, säger Ahmed Allaeddine.

Bra flyt för hamnen i Halmstad

Det kommunala bolaget Hallands Hamnar som driver hamnen i Halmstad uppvisar ett starkt resultat, plus 10 miljoner kronor för verksamhetsåret 2019. Men resultatet har inte alltid varit på plus sidan.

2012 hamnade det kommunala bolaget i rejäl motvind, under detta år försvann många stora kunder.

– Pilkington lade ner sin verksamhet och Stora Enso i Hyltebruk stängde två pappersmaskiner, samtidigt brann Hanson & Möhring ner. I ett ryck förlorade vi 43 procent av all vår godshantering. Detta år landade resultatet på minus 15 miljoner kronor, men med envis och kompetent personal lyckades vi vända skutan under en ganska kort period och är sedan flera år lönsamma, säger Emil Vranjancu, marknadschef på Hallands Hamnar.

Stora investeringar gjorda

Hallands Hamnar har investerat kraftigt, runt 170 miljoner kronor i den nya färjeterminalen. Investeringarna har gjorts efter kundernas önskemål.

– Det är viktigt att vara lyhörd, vi skriver även långa avtal som innebär att investeringarna ger oss pengarna tillbaka. Vi har investerat i nya på- och avkörningsramper, passagerartorn, klaffar och kontorsbyggnader, vi har dessutom anställt sex personer som hanterar mottagning och avgångar, vilket är väldigt positivt, menar Emil Vranjancu.

Halmstadsborna gick man ur huse

Den 1 februari i år öppnade Stena Line färjelinjen Halmstad-Grenå med pompa och ståt! Över 8000 personer lockades till invigningen, och i vimlet syntes Landshövdingen



Lena Sommestad, Infrastrukturminister Tomas Eneroth och Danska Transportminister Benny Engelbrecht. Starten började minst sagt bra, bokningarna ökade mellan 20 till 50 procent jämfört med föregående år innan Covid-19 pandemin slog till.

Mer danskar i Halmstad?

Covid-19 viruset har ställt till det kraftigt för turistnäringen och så även för rutten Halmstad-Grenå. Bokningarna för passagerartrafiken ökade 20 procent mot föregående år. Än bättre var det från Danmark, där det är 50 procent mer danska bokningar i år mot föregående år. Dock måste dessa revideras då Danmark hade gränsen stängd till den tionde maj, Stena Nautica som trafikerar linjen seglar under ändrad turlista mellan den 23 mars till den 21 juni.

Julia Kronberg, Travel Commercial Manager på Stena Line säger i ett uttalande att Danskarna har upptäckt den nya linjen och destinationen Halmstad. Både på Stena Line och Hallands Hamnar räknar man längre fram även med en ökning av godstrafiken i samband med nya linjen.

/SF

FAKTARUTA HALLANDS HAMNAR:

- Hallands Hamnar är Sveriges fjärde största containerhamn och hit kommer bland annat:
- Samtliga bilar till den svenska marknaden som: BMW, Audi Volkswagen med mera.
- Skrot i alla dess former exporteras som metall, plast och elektronik efter behandling hos Stena Recycling.

FRI FRAKT

SNABB LEVERANS

WIPERS.se
DIN TORKARBLADSLEVERANTÖR PÅ NÄTET

Rester från svensk massaindustri ska göra sjöfarten fossilfri

En storskalig demonstrationsanläggning i Örnsköldsvik blir först i världen med att producera biobaserad råolja av rester från pappers- och massa industrin, för att ge biodrivmedel till sjöfarten. Anläggningen byggs av det svenska kemi- och cleantechföretaget Sekab tillsammans med det holländska kemiföretaget Vertoro.

– Vi behöver bryta beroendet av fossil olja och med vår teknologi kan vi använda förnybara råvaror för att ersätta fossila oljeprodukter. Det här europeiska samarbetet är ett viktigt steg i utvecklingen mot ett fossilfritt samhälle, säger Tomas Nilsson, vd på Sekab.

Sekab och Vertoro har påbörjat bygget av en demonstrationsanläggning i Örnsköldsvik. I anläggningen kommer restprodukter från skogs-, pappers- och massaindustrin omvandlas till biobaserad råolja, vilket är unikt i världen. Teknologin bakom heter Goldilocks och är utvecklad av Vertoro. I existerande anläggningar kan bara en typ av biodrivmedel produceras, medan biobaserad råolja kan raffinerats till en rad olika biodrivmedel.

Produktionen kommer att starta om cirka ett år och i ett första skede leverera biodrivmedel till sjöfarten.

– Sjöfarten förbrukar i dag över 300 miljoner ton fossila bräns-

len med höga svavelhalter årligen, som ger stora klimatpåverkande utsläpp. Därför börjar vi med sjöfarten, men samma teknik kan användas för att producera biodrivmedel för såväl flyg och bilar som biobaserade kemikalier, säger Adnan Cavka, teknik- och utvecklingschef på Sekab.

Globalt sett står sjöfarten för 2–3 procent av de totala växthusgasutsläppen. Om de utsläppen fortsätter i samma takt kommer det att uppgå till 15 procent av globala utsläpp år 2050. Sjöfarten har identifierats av FN som en av de branscher där det är svårast att minska utsläppen. Cirka 90 procent av svensk import och export går i dag via sjöfart.

– Globala utmaningar kräver globala lösningar. I det här samarbetet är vi två europeiska bolag som tillsammans verkar för att driva på en grön revolution i världen genom att ta fram kostnadseffektiva och hållbara alternativ till fossila bränslen, säger Michael Boot, vd på Vertoro.

/DJ

Michael Boot, vd Vertoro och Monica Normark, chef Sekab E-Technology Foto: Sekab



Den enda leverantör du behöver

Bellmans

Tel: 08-15 00 90
bellmans.se
En del av Bellman Group

Bli ägare till ett båtmärke

För den som känner sig manad att bygga båtar finns nu ett ypperligt tillfälle. Det är varumärket Örnvik som ligger ute till försäljning hos företagsmäklaren, Exitpartner.

Örnvik är ett stycke svensk historia som har levt sedan 1960. Det var bröderna Börjesson från Bjästa som grundade det klassiska båtmärket. Bröderna Torsten och Fridolf sysselsättning var egentligen att förvalta och driva det bolag som deras far grundat, Börjessons handskar.

Olika säsonger

Handskfabriken var 1960 Sveriges största i sitt slag, men säljer handskar gör man i



plastbåtar, Botnia plast fick i uppdrag av bröderna att ta fram ett öppet plastskrov på 4 meter. Modellen fick namnet Örnvik 410, och samarbetet mellan företagen varade i 22 år och skulle göra bröderna mer kända som båttillverkare än handsktillverkare.

Olika ägare

Under årens lopp har Örnvik haft flera olika ägare, bland annat Pelle Pettersson. 1991 gick företaget som då ägde Örnvik i konkurs. Men nu finns alltså chansen att ta över detta klassiska svenska varumärke.

stort sett bara på vintern! Idén att börja tillverka båtar var för att inte vara så säsongberoende av kalla vintrar, de första båtarna som tillverkades var gjorda i trä. Men redan efter ett par år byttes spår till

Örnvik haft flera olika ägare, bland annat Pelle Pettersson. 1991 gick företaget som då ägde Örnvik i konkurs. Men nu finns alltså chansen att ta över detta klassiska svenska varumärke.

/DJ



Det fossilfria alternativet som jobbar med hållbar livsmedelslogistik

Vi har sedan 2018 varit fossilfria till våra kunder och ser framtiden an med nya utmaningar.

Vi skall vara den partner som bäst tillgodoser kundernas behov och önskemål inom segmentet livsmedelslogistik samt lagerhållning. Distribution och Fjärrkörning av färdigproducerade produkter.

Vi utför, utvecklar och säljer hållbar livsmedelslogistik med huvudinriktning på:

- Tidsburna livsmedelstransporter
- Samordnad effektiv intern/extern logistik
- Lagerhållning kylt, fryst och torrt i fina lokaler

Vi är certifierade inom följande

- ISO 90001 • ISO 14001 • ISO 39001
- AFS 2001:1 (Systematiskt miljöarbete)
- Fair Transport (sunda transporter)

Vi är en attraktiv och innovativ samarbetspartner i utvecklingsprojekt och i daglig verksamhet med fokus på hållbarhet i alla led.

GLIMÅKRA
ÅKERI AB

Billesholmsvägen 4, 267 40 Bjuv
Jour: 044-422 56 • Växel: 044-438 70
www.glimakraakeri.se

Sjöfartsverkets helikopterbas blir kvar i Kristianstad



Sjöfartsverkets sydsvenska helikopterbas blir kvar vid Kristianstad Österlen Airport utanför Kristianstad. Det sen tidigare tillfälliga kontraktet med flygplatsen ersätts nu med ett nytt, som sträcker sig över de närmaste 20 åren.

– Vi ser mycket positivt på dagens beslut. Vi har under de senaste två åren haft ett gott samarbete med flygplatsen, som dessutom är placerad med ett bra läge på sydkusten. Tillsammans med våra helikopterbaser i Visby och Göteborg täcker vi hela södra Sverige, säger Mattias Hyllert, direktör för sjö- och flygräddningsavdelningen vid Sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets helikopterbas blir kvar vid Kristianstad Österlen Airport utanför Kristianstad. Sedan mitten av 2018 har Sjöfartsverket tillfälligt huserat i flygplatsens lokaler, efter

den tidigare flytten från Ronneby. Beslutet innebär samtidigt att Kristianstad flygplats nu påbörjar ett arbete med att bygga ut helt nya lokaler för Sjöfartsverkets verksamhet.

– Detta känns helt underbart, och vi ser fram emot att fortsätta vårt goda samarbete tillsammans med Sjöfartsverket. Vikten av Kristianstad flygplats blir extra tydlig en dag som denna. Nu går vi vidare och påbörjar ett arbete med att bygga ut flygplatsen med helt nya lokaler för personalen på basen. Det blir ett rejält lyft både för flygplatsen men också för Sjöfartsverkets personal, säger Jonas Haak, VD vid Kristianstad Österlen Airport.

Totalt har Sjöfartsverket fem olika helikopterbaser runt om i Sverige, vilka utöver Kristianstad också innefattar Göteborg, Visby, Norrtälje samt Umeå. De statliga räddningshelikoptrarna utför uppdrag både till land och sjöss, och utgör en viktig resurs inom den nationella sjö- och flygräddningen. /DJ

Använder du ViVa till sjöss?

ViVa (vind och vatteninformation) är Sjöfartsverkets väder- app som ger information om väder, vind och vattentemperaturer.

Appen i sig är inte någon nyhet, den har funnits tillgänglig i cirka tio år och har i dag närmare 60.000 användare. En nyhet är dock den nya uppdateringen som gjorts, nu kan användaren se både sjövädersprognoser och sjövädersvarningar för de närmaste 24 timmarna. Informationen hämtas och sammanställs från SMHI:s sjörapport.

Bred användargrupp

Enligt Sjöfartsverket är användarna allt i från surfare till fritidsbåtsägare som vill få en överblick över det aktuella vind, vatten- och väderläge ute till havs. Även personer som exempelvis är intresserade av aktuella badtemperaturer använder appen. Väder appen sammanställer information från drygt 140 olika väderstationer runt hela Sveriges kust. Appen är ett komplement till båtens övriga navigationsutrustning, men Sjöfartsverket ansvarar inte för att alla uppgifter är korrekta. Det är den som för fram båten som själv ansvarar för att göra en bedömning av rådande väder. /DJ



INSÄNDARE

Covid-19 slår väldigt olika inom flyget

LFV får inte lov att permittera utan måste varsla sina anställda. Swedavia får lov att permittera, vilket de också gjort. För våra regionala flygplatser finns inga klara regler för permitteringar. Coronaviruset slår hårt men också helt olika inom flyget.

LFV har tvingats varsla 500 personer vilket är nästan halva personalstyrkan. LFV är ett statligt affärsverk och även om man bedriver affärsverksamhet, så sorterar man under infrastrukturdepartementet och får därmed inte tillämpa den nya lagen om korttidspermitteringar.

Kan man inte använda korttidspermitteringar finns egentligen bara det betydligt skarpare vapnet, varsel kvar. Ett varsel om uppsägning innebär att personalen är utpekad och kommer att sägas upp. Har man väl genomfört uppsägningar blir det sedan svårt för arbetsgivaren att återfå den förlorade kompetensen. För den uppsagde blir det en personlig påfrestning då man måste söka ett nytt arbete.

Coronan tar inte hänsyn till bolagsform LFV bedriver den offentliga delen av landets flygtrafikledning. Swedavia bedriver den offentliga delen av flygplatshållningen i statens regi. Swedavia bedriver också affärsverksamhet men är ett statligt aktiebolag. De går också med vinst och får inga skattemedel. Det gör också att de omfattas av den nya lagen om korttidspermitteringar. Swedavia har mycket riktigt korttidspermitterat 1900 personer även om man också varslat 800 personer. Sveriges regionala flygplatser bedriver den offentliga delen av flygplatshållningen, oftast i kommunal regi. Även dessa flygplatser bedriver affärsverksamhet, nästan alltid i bolagsform. Men vad som gäller för just denna konstellation är inte angiven i



Foto: Mats Burman, Ateljé Uggle

den nya lagen för korttidspermitteringar.

Vi har under hela krisen försökt få klarhet och vädjat till regeringen att klargöra definitionen om alla våra flygplatser verkligen omfattas av den nya lagen, men utan framgång. Nu har enskilda regionala flygplatser sökt och också fått beviljat korttidspermitteringar, vilket förstås är glädjande. Ovissheten har dock medfört att det kostat flygplatserna helt onödiga pengar i denna utdragna process. Blir krisen långvarig riskerar fördröjningen även att våra flygplatser tvingas till varsel och uppsägningar.

Sårbar flyginfrastruktur

I den nu uppkomna krisen måste dessa omständigheter hanteras på bästa möjliga sätt. Men dessa exempel måste mana till eftertanke. Det kan inte vara meningen att allas vår gemensamma flyginfrastruktur för landet blir så sårbar och får så olika konsekvenser, bara för man valt olika organisationsformer.

Det vore förödande om LFV:s varsel utsätter dem för så stora neddragningar att de får svårt att utföra sitt oerhört viktiga

uppdrag för vårt gemensamma luftrum. Likaså om några av våra kommunalt ägda flygplatser inte klarar situationen till följd av otydligheter i lagtexter medan de statligt ägda flygplatserna klarar sig undan, trots att de har samma utsatthet. Flera av dessa problem är kända för regering och riksdag. Längre har flygbranschen drivit på för att få fram en tydlig flygpolitik. När Sverige till slut fick en Flygstrategi 2017, innehöll den inte någon egentligen vilja för flyget utan pekade istället på ett antal områden som behövde utredas vidare. Satsningar för att klara av Arlandas stora betydelse var en sådan fråga. Att tydliggöra statens roll för våra regionala flygplatser var en annan sådan fråga.

Utredningar som aldrig blir färdiga

Utredningar sattes igång men har sedan inte slutförts. Beslut utlovades 2018 men fortfarande, snart två år senare, har inga besked kommit. I stället kom den akuta Coronakrisen och har på ett brutalt sätt tydliggjort flera av obalanserna och oklarheterna för flygets inriktning i Sverige. För våra flygplatser finns det flera andra frågor som hade behövt besvarats. Som varför inte driftstödet har justerats i takt med flygplatsernas verkliga kostnader. Eller möjligheten för flygplatser att själva få handla upp flygtrafik. Eller att få ersättning för alla de samhällsnyttiga flygningar som flygplatserna säkerställer såsom ambulansflygningar, brandspaning eller sjöräddning.

Vi fortsätter vädja till regering och riksdag att nu omedelbart hantera dessa frågor i den akuta krisen men också att staten efter krisen en gång för alla, verkligen bestämmer sig för en långsiktig och förutsägbar flygpolitik. Dessa frågor berör långt fler än de nu berörda flygledarna och flygplatsanställda.

Peter Larsson
VD Svenska regionala flygplatser

Fair Transport fokus är kundnytta istället för prispress

Det är ingen nyhet att åkeribranschen länge dragits med låga marginaler. Nu är en punkt nådd där alla, kunder som åkerier måste fokusera mer på kvalitet och smarta lösningar som kunderna också vill betala för.

Detta menar i alla fall åkerier anslutna till Fair Transport!

Åkerinäringen är stor och bidrar i allra högsta grad till att landets infrastruktur fungerar som den ska, cirka 80 procent av allt gods som fraktas i Sverige transporteras med lastbil.

Kriterier för Fair Transport

Det ställs en hel del krav för att kunna blir godkänd och få synliggöra sitt åkeriföretag med Fair Transport. Grundtanken sedan start har varit att göra branschen mer rättvis och sund. Alla i Fair Transport har gjort åtaganden som innebär att man ansvarar för att redovisa och löpande följa upp sitt arbete inom ansvarsfullt företagande inom områden, goda arbetsvillkor, klimat/ miljö och trafiksäkerhet.



Thomas Eneroth, Infrastrukturminister. Fotograf: Ryno Quantz.

Fram för seriösa åkare

Fair Transport ska stärka seriösa åkerier och transportföretag i en hård konkurrens och göra det lättare för transportköpare att välja rätt. Den som köper en Fair Transport köper inte bara en transport från ett åkeri som lever upp till alla lagenliga krav

som ställs i branschen. Den köper också en transport från ett åkeri som mäter och öppet redovisar sitt ansvar och åtaganden för en ständig förbättring. Tillsammans ska vi bygga en sund och hållbar transportaffär, säger Ulric Långberg, Branschchef på Sveriges Åkeriföretag.

Hållbara Transporter sedan 2012

Fair Transport grundades 2012 på initiativ av åkerier och transportföretag. Sedan 2019 har satsningen varit en sund och hållbar transportkedja som stärkts och förädlats ytterligare. På Fair Transports hemsida visas vilka transportföretag som kan erbjuda hållbara frakter i enlighet med Fair Transports uppställda krav.

/SF



Rickard Gekö, vd Sveriges Åkeriföretag. Fotograf: Ryno Quantz.



Volvo Lastvagnar trycker på (gas)en

Volvo Lastvagnars ingenjörer hade en tuff utmaning när den gasdrivna motorn till lastbilar skulle tas fram. Kraven var att bibehålla samma höga prestanda som en dieselmotor, för att klara projektet fick de tänka om helt.

Det finns en stor oro kring den globala uppvärmningen och många städer har som mål att förbjuda dieseldrivna fordon, och det kan ske redan om några år. Då gäller det att stå väl förberedd för att klara omställningen, på Volvo Lastvagnar har man en klar bild av hur man ska anta den utmaningen.

Är gasdrift ett bra alternativ?

Volvo Lastvagnar, med Volvo FH och Volvo FM är först ut på marknaden för lastbilar som drivs med gas, som erbjuder tillräckligt med effekt för att klara tunga regionala- och fjärrtransporter. Volvo har utvecklat en gasdriven lastbil som är försedd med en helt ny drivlina, som även den ser till att minska koldioxidutsläppen.

– Vilken bränslekälla kan minska koldioxidutsläppen, leverera en tillfredställande effekt och prestanda och samtidigt vara enkel och kommersiellt gångbar för vanliga transportbolag. Vi på Volvo Lastvagnar anser att svaret, eller en del av svaret är gas. Vi ser en stor potential att ta större marknadsandelar och ligger långt fram i utvecklingen, och kan leverera fordon som klarar både satta miljökrav och transportbolagens krav på prestanda och bränsleförbrukning, säger Stefan Strand, vd på Volvo Lastvagnar Sverige.

Olika sorters gas

Volvos gasdrivna lastbilar kan tankas med både LNG (liquid natural gas) och LNG-bio. Vad är då skillnaden? LNG är naturgas som omvandlas i flytande form. LNG-bio består av främst metan som framställs av avloppsslam och växter samt av matavfall, gödsel och organiska restprodukter. Vanlig LNG minskar koldioxidutsläppen med cirka 20 procent medan LNG-bio släpper ut obefintligt med koldioxid. En gasdriven Volvo lastbil kan rulla upp till 100 mil på en tank.



Bra tillgång på gas

Till skillnad på osäkerheten kring tillgång på HVO är tillgången på gas väldigt god. Dock finns i skrivande endast 19 tankställen för LNG och LGB i Sverige, men det Finska bolaget Gasum är i full gång och håller just nu på att bygga 50 tankanläggningar i Norden.

Även eldrift av lastbilar

Volvo erbjuder även två lastbilar, en större tre axlad modell med en totalvikt upp till 27 ton samt en något mindre modell med en totalvikt strax under 17 ton. Dessa fordon är främst till för att verka i städerna, inte bara därför att de klarar upp till 300 kilometer på en laddning, de går också nämligen väldigt rent och tyst. De eldrivna lastbilarna avger cirka 10 decibel mindre än en vanlig lastbil, vilket det mänskliga örat uppfattar som halva ljudstyrkan. Även som chaufför har det en positiv inverkan på arbetsplatsen, såväl inne i hytten som utanför. Vibrationerna inne i hytten är betydligt mindre och utanför är det en bättre miljö, inte bara för chauffören, även för förbipasserande.

Vi på Trafikmagasinet ger Volvo Lastvagnar en eloge som har behållit i stort sett all tillverkning i Sverige. Monteringen och största delen av tillverkningen sker i Göteborg, men några komponenter tillverkas i andra städer, som exempelvis lastbilshytterna som tillverkas i Umeå och motorerna i Skövde.

Bara en mindre del av tillverkningen sker i Gent i Belgien.

/SF/DJ

Transportbolag vinner stor upphandling



Turebergs Transport AB är ett relativt ungt bolag. Företaget grundades 2006 och omsätter redan dryga 500 miljoner kronor. Bolaget ingår i Turebergskoncernen och den totala omsättningen uppgår till en bit över 600 miljoner kronor. Nyligen vann företaget en stor upphandling, den största i bolagets historia.

Turebergskoncernen erbjuder en rad olika tjänster, förutom transporter av olika slag finns erbjuds även markentreprenad, underhåll av fordon och maskiner, samt avfallshantering och maskinförmedling.

Stora uppdragsgivare

Som så många andra transportföretag återfinns stora som små kunder.

– Alla kunder är viktiga och man måste vara lika ödmjuk mot de mindre som de större för att lyckas. Vi har ramavtal med

de största byggbolagen som Skanska, NCC och PEAB för att nämna några. Nyligen vann vi vår största upphandling någonsin, ett kontrakt värt 120 miljoner kronor, uppdragsgivaren är Stockholm Vatten och avfall. Via våra 18 fordon kommer vi serva och reparera vattenläckage i vattennätet i Stockholmsområdet. Vi ser med spänning fram emot uppdraget, och vi kommer att finnas tillgängliga dygnet runt för att förhindra och stoppa uppkomna läckage så fort som bara går, säger Ralf Billefält, vd på Turebergs Transport AB

Gedigen och uppdaterad fordonspark

Turebergs Transport AB har cirka ett 100-tal egna fordon, utöver detta har man ungefär 200 fordon som fungerar som underleverantörer åt bolaget.

– Det gäller att ha ordning och reda på sina grejor, i vår maskinpark är alla fordon av senare årsmodeller och därmed försedda med Euro 6 motorer. Jag är personligen väldigt intresserad av miljöarbete och hur vi kan hela tiden bli bättre på det vi gör. Många menar att det är förkastligt att byta in en lastbil som är fyra till fem år gammal och kanske bara rullat en tredjedel av sin fulla kapacitet. Min åsikt är om det nya fordonet bättre miljömässigt och bidrar till att minska miljöpåverkan, så tycker jag istället att det är väldigt positivt att förnya sina fordonsflotta, menar Ralf Billefält.

/DJ



Däck som rullat färdigt har mycket kvar att ge

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

Mer info om materialet och trygg användning för hälsa, och miljö finns på www.sdab.se

SDAB
SVENSK DÄCKÅTERVINNING AB



Bellmans - ett av Sveriges största transportföretag

Det finns en rad stora åkerier i vårt avlånga land, ett av de allra största är Bellmans Åkeri & Entreprenad AB i Stockholm. Bolaget sysselsätter idag drygt 500 fordon och omsätter närmare 700 miljoner kronor, själva kallar man sig det lilla jättestora företaget.

Mycket har hänt sedan Ulf Bellman grundade företaget 1972. I dag har bolaget flera verksamhetsgrenar som bland annat, schakt och transport, entreprenadmaskiner, men även kranbilar och ett flertal Teleskoptruckar.

– En av våra styrkor är vårt breda utbud av tjänster, det gör oss till en komplett aktör på marknaden. Vi har ramavtal med alla de stora byggbolagen som Skanska, NCC och PEAB för att nämna några. Vårt största affärsområde är schakt & transporter, men alla verksamhetsområden är lika viktiga då exempelvis våra entreprenadmaskiner är beroende av fraktfordon och tvärtom, menar Dick Örn, vd och ägare av Bellmans Åkeri & Transport AB.

Ordning och reda

För att attrahera arbetssökanden till företaget tror sig Bellmans Åkeri & Entreprenad hittat en del av lösningen.

– Vår uppfattning är att den yngre generationen födda på 90-talet och i början på 2000-talet har ett måttligt intresse av att utbildas till exempelvis lastbilschaufförer, de verkar vara mera intresserade av andra yrken. Vi har alltid varit ett företag med ordning och reda, detta genomsyrar hela bolaget. Vi har ordning på allt i från alla papper, rena och fräscha fordon, uppdaterad vagnspark till snygga och funktionella arbetskläder. Vi månar om vår personal och genomför löpande utbildningar, trivs personalen gör de ett bättre jobb och stannar längre hos oss, säger Dick Örn.

Säljer fordon med få mil på mätaren

För att möta upp dagens högt ställda krav måste åkeribranschen hela tiden förnya sin fordonsflotta.

– I vår bransch visar man upp företagets yttre med fordonen som trafikerar vägarna, och givetvis vill vi att det ska se så bra ut som möjligt. Men är det verkligen rimligt att sälja en fem år gammal lastbil som rullat 40.000 mil som kan gå ytterligare 100.000 mil utan problem bara för att det hela tiden införs nya regelverk? Det innebär egentligen att en lastbilstillverkare måste tillverka ytterligare en ny lastbil, det är absolut inget fel att skapa arbetstillfällen, men vad kostar det miljön att tillverka en helt nytt fordon kan man undra, fastslår Dick Örn.

/DJ



ANNONS ?

ANNONS ?



Framflyttad Lastbilmässa

Elmia AB beslutade i slutet av mars flytta fram årets Lastbilmässa till 2021. Mässan som skulle genomföras mellan den 19-22 augusti i år flyttas alltså fram till nästa år.

Det är givetvis Coronaviruset som ställer till det för mässan, och det var en enhälligt beslut som togs av arrangörerna Elmia AB,

Sveriges Åkeriföretag och Albinsson & Sjöberg att skjuta fram mässan till nästa år.

Elmia meddelar att mässan kommer att äga rum den 2-5 juni 2021

Elmia Lastbil är en internationell mässa för åkeri- och transportbranschen. Mässan hölls för första gången 1983 och arrangeras för tjugonde gången 2021. Mässan lockar cirka 35.000 besökare under fyra dagar och har drygt 400 utställare.

Inte framflyttad mässa

Än så länge ser det ljusst ut för Logistik och Transportmässan i Göteborg senare i höst.

På sin hemsida skriver Svenska mässan Gothia Towers att man noggrant följer händelseutvecklingen med anledning av Covid-19. Som det ser ut i skrivande stund planerar man att genomföra mässan den 3-4 november i år. Temat för årets mässa är: Hållbarhet, energieffektivitet och smart logistik.



Framflyttad Husvagn och husbilmässa

Arrangören Elmia har efter övervägande med Husvagnsbranschens Riksförbund tillsammans med partnern Caravan of Sweden och utställare valt att även flytta mässan till nästa år.

Beslutet att flytta mässan togs den 3 juni, nytt datum för mässan är 8-12 september, 2021. Husvagn och Husbilmässan är populär och lockar allt ifrån barnfamiljer och äldre par. För att attrahera besökarna finns det många saker att göra och titta på. Förutom allt som man kan tänkas behöva inom det mobila livet finns aktiviteter för barn och exempelvis danskvällar för de som vill "röra på påkarna". Men allt detta får man alltså vänta på till den 8 september nästa år.



Gedigen historia men framtiden i fokus

Ett företag som startade i början av 60-talet har givetvis en lång historia bakom sig och fortfarande är delar av familjen involverad i bolaget.

Tommy Nordbergh startade Tommy Nordbergh Åkeri AB 1963, idag är Tommys son, Stefan Nordbergh är fortfarande en del av företaget i ledande position. Bolaget har haft en imponerande utveckling, och har med framgång drivits vidare med en delvis ny ledning, tillsammans med en engagerad, viljestark, kompetent och ofta handplockad personal med vinnarmentalitet, utan alla dessa duktiga medarbetare hade det inte varit möjligt. Själva kallar man sig Team Nordbergh.

Alltid strategiska satsningar

Den första personen anställdes 1965 och sedan dess har bolaget utvecklats i sund takt. I dag har Tommy Nordbergh Åkeri AB ungefär 200 fordonskipage, antalet anställda har passerat 400 stycken och omsättningen är dryga 850 miljoner kronor.

– Av våra chaufförer är cirka 10 procent kvinnor, procent-satsen är väldigt hög för branschen, kanske den högsta, och vi ser gärna att ännu flera kvinnor söker sig till oss, säger Jonas Råstedt, vd på Tommy Nordbergh Åkeri AB.

Specialister på obrutna kylkedjor

– Vi var det första bolaget i Tempcon Group koncernen, där bland annat Stefan Nordbergh och Jag numera är delägare. Här har vi sedan 2016 gjort kloka och genomtänkta bolagsförvärv för att stärka koncernen ytterligare.

I skrivande stund är vi 11 bolag som ingår i koncernen, alla med inriktning på tempererad logistik, det vill säga transporter, crossdocking och 3 PL. Vi har positionerat oss väldigt väl på marknaden och vi står på en stabil grund där Miljö och hållbarhet står högt på listan, poängterar Jonas Råstedt.

El-Gas-HVO

När det kommer till miljöfrågor investeras det målmedvetet i fossilfria fordon där möjlighet ges.

– Vi följer och leder (ibland) utvecklingen av alternativa drivmedel kontinuerligt tillsammans med några kända tillverkare och vår senaste investering är nio gasdrivna lastbilar (LBG), övriga flottan kör mest på HVO. Det är en ren självklarhet att köra så miljövänligt som möjligt, och vi har alltid en uppdaterad vagnpark som snittar på mellan två och tre år. Det är viktigt att



ha alternativa val av drivmedel, då det finns en stor osäkerhet kring tillgången på HVO 100, vi tror att alternativa drivmedel kommer att utvecklas väldigt snabbt nu, som exempelvis vätgas och el, menar Jonas Råstedt.

Klarat sig väl under rådande omständigheter

Som många andra har även Tommy Nordberghs åkeri märkt av den pågående pandemin.

– Vårt huvudfokus är tempererade transporter och här har vi faktiskt haft en ökning totalt sett. Men det finns utmaningar då det är stora svängningar i transportvolymerna på dagnivå som inte lirar med varandra alla gånger. Vi har kunder både i Horeca (hotell och restaurang, reds anm.) som har minskat på grund av Covid-19 och dagligvaruhandeln som har ökat. Regeringens krispaket är väl inte riktigt anpassat till oss. Vi har inte kunnat permittera och ta del av krispaketen då vi har behövt all personal. Utöver över det har vi stora kostnader grundat i svängningarna hos våra kunder, som har fått ändrade volymförhållanden, rutiner och öppettider som ibland ställer till det för oss, det tar ut varandra. Vi påverkas eftersom vi kör 24 timmar om dygnet 7 dagar i veckan avslutar, Jonas Råstedt.

Medlemmar i Fair Transport

Jonas Råstedt berättar att de ser en stor fördel med att vara anslutna till Fair Transport. Med sina dryga 200 medlemmar finns det krafter att göra villkoren i branschen rättvisare med bland annat hållbara transporter schyssta villkor, avtalsenliga löner.

Mer om just Fair Transport kan ni läsa om på sidan 13 i detta nummer. /SF

ANNONS ?

Köp en eldriven Folkabuss



Volkswagen Transportbilar lanserar tillsammans sin partner, eClassics, e-BULLI. Det är projekt-namnet på den ikoniska Folkabussen. Scenen för världspremiären skulle ha varit på Techno Classica 2020. Men på grund av rådande omständigheter ställdes mässan in och Volkswagen valde att presentera fordonet via ett pressutskick istället.

Den läckra Folkabussen är ingen nyproduktion, det är det tyska bolaget eClassics som totalrenoverar och förser bilar med en elmotor och ny drivlina.

Bättre egenskaper än originalet

Jämfört med ursprungsmodellen är mycket förändrat, men man har valt att behålla den exteriöra och interiöra känslan så mycket som bara är möjligt. Elmotorn och växellådan sitter precis som innan bakom bakaxeln och ger stabila 83 hästkrafter. Föregång-

ren hade en fyrcylindrig boxermotor på lite mer blygsamma, 44 hästkrafter. Även vridmomentet är mer än så dubbelt så högt som innan och ligger nu på maximalt 212 Newtonmeter, hastigheten är elektronisk begränsad till 130 kilometer i timmen. För att öka komforten har karossen förstärkts, och multilänkaxlar fram och bak med justerbara stötdämpare har monterats. För säkerheten sitter även ventilerade bromsskivor på plats runt om för att stanna "Folkabussen" på kortast möjligaste tid.

Så mycket som möjligt har behållits

Instrumenteringen har moderniserats, den nya hastighetsmätaren är baserad på originalet men en liten display som visar kvarvarande batteristyrka har tillkommit. Växelspaken som sitter monterad mellan de främre sätena har en helt ny utformning, men designerna har verkligen gjort ett gediget arbete med att behålla de karakteristiska tvåtonfärgade sätena och den övriga inredningen. En liten rolig detalj är att bilens ladduttag sitter gömd bakom den bakre nummerplåten. Det finns ingen riktigt prisinformation om bussen, men vi har fått en indikation på att priset startar på 64 900 euro. Men vad som ingår låter vi vara osagt. För att vara på säkra sidan hänvisar svenska Volkswagen att kontakta eClassics i Tyskland för att vara på säkra sidan. /DJ



Stor regional systemanalys för Stockholm - Mälardalenregionen

Under ledning av Mälarrådet har en systemanalys för transporter genomförts. Bland annat har ett stort arbete lagts ned på strategier för att möjliggöra för att fler ska nyttja kollektivtrafiken med tåg, eftersom det är svårt att bygga ut infrastrukturen i den takt som krävs.

Systemanalysen innehåller också för de sju regionerna gemensam en prioritering av de behov i infrastrukturen som är viktigast att lösa de kommande åren. Inblandade regioner i projektet är Stockholm, Uppsala lä, Västmanland, Örebro län, Södermanland, Östergötland och Gotland.

Godsstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen

Inblandade regioner har tagit fram en storregional godstrategi för Stockholm-Mälardalenregionen. 2018 presenterades en delrapport som tog upp nuläge och utmaningar för godstransportsystemet i regionerna. Nästa steg har nu tagits i samarbetet och ett förslag för gemensamma strategier finns nu färdigt för beslut.

– Godsstrategin innebär att ambitionerna har ökat väsentligt vad gäller regionernas arbete med godsfrågor. Det har visats sig finnas ett stort behov av ett gemensamt arbete och samordning inom regionen, säger Fredrik Idevall, Enhetschef Samhällsplanering och infrastruktur på region Örebro län.

Center for Sustainable Business med logistikforskning

Så är namnet på det center som bildats på Örebro universitet som förkortas kort och gott, CSB. Syftet är att bedriva forskningen och utveckling inom områdena cirkulär ekonomi, företagsetik, hållbarhetsredovisning och -kommunikation, samt inom logistik och hållbara värdekedjor. CSB:s vision är en hållbar ekonomi som stödjer utvecklingen mot ett fossilfritt hållbart samhälle utan att riskera välfärd, ekonomi, natur och livskvalitet för kommande generationer som såväl för vår egen. I CSB samarbetar tvärvetenskapliga team av forskare med ledare från näringslivet. Center for Sustainable Business leds av professor Frans Prenkert som är vetenskapligt ansvarig forskare. /SF

Ny förbindelse över Öresund

Det sägs att dagens Öresundsförbindelse har gott om kapacitet för framtida trafik. Sanningen är att det redan nu är kapacitetsproblem. En lösning som kan öka både regiontrafiken, fjärrtrafiken och godstrafiken över Öresundsbron de kommande åren är en järnvägstunnel mellan Landskrona och Köpenhamn kallad Europaspåret.

Europaspåret är Landskrona stads förslag till en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark. SJ vill idag köra sju tåg till Köpenhamn från Stockholm och Göteborg, men har bara beviljats fem tåg om dagen till följd av kapacitetsproblem. Runt 2025 vill SJ köra uppemot 30 tåg per dag från Göteborg och Stockholm till Köpenhamn. Den ekvationen går givetvis inte ihop som det ser ut idag.

Ökning i region- och godstrafiken

Den regionala trafiken kommer också att öka de kommande åren. Region Skåne har investerat i 18 nya högkapacitetståg som i första hand ska trafikera sträckningen Helsingborg-Landskrona-Kävlinge-Lund-Burlöv-Malmö- Köpenhamns flygplats, Kastrup.

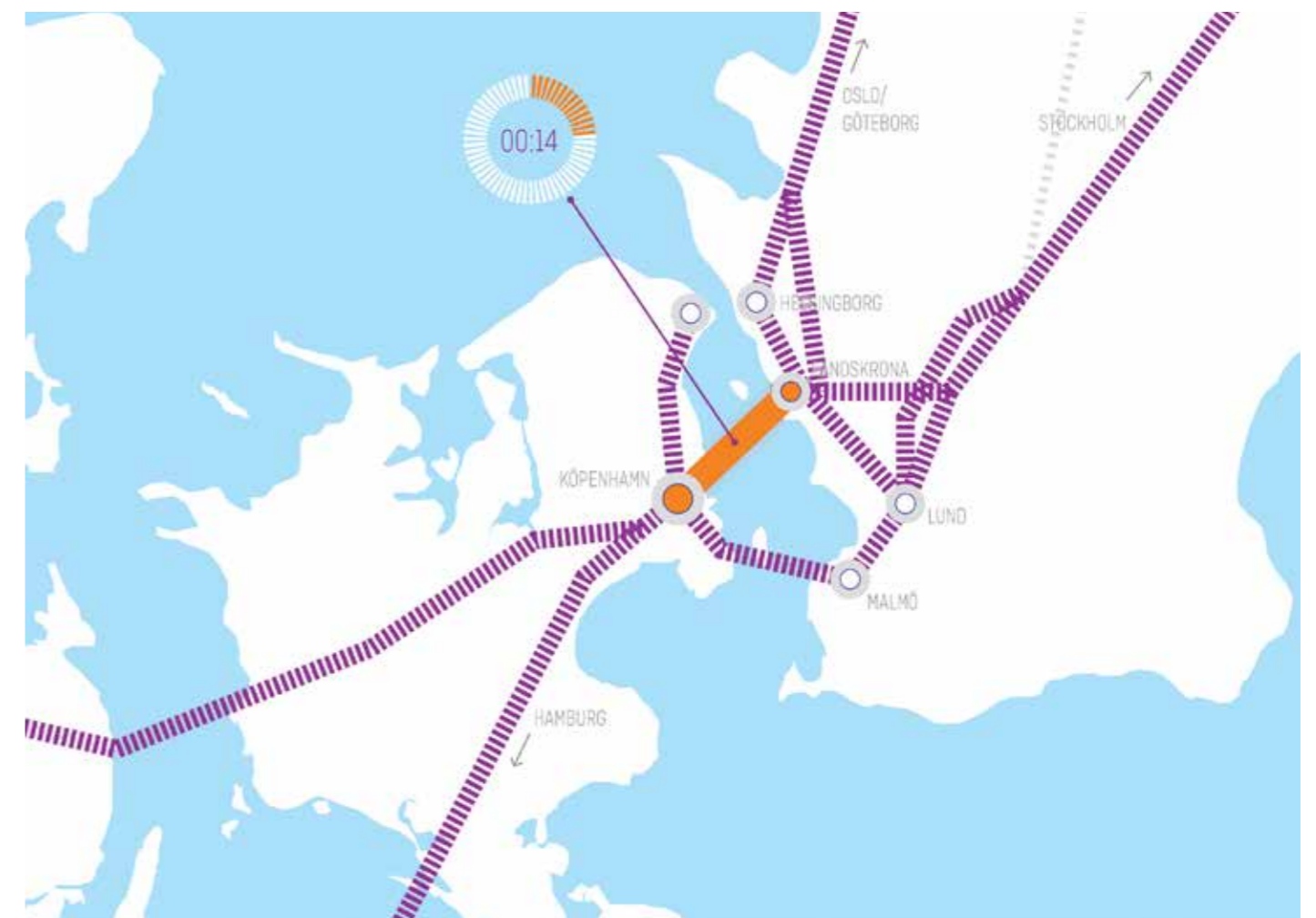
– 2029 öppnar Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland som skapar ett nytt godsstråk. Enligt prognoser förväntas godstågstrafiken att fördubblas från dagens cirka 35 tåg per dag till cirka 70 tåg per dag. Öresundsbron är redan i dag en flaskhals och det behövs ny kapacitet, säger Lennart Serder, projektledare för Europaspåret.

19 kilometer lång tunnel

Europaspåret är det enda förslaget på en ny Öresundsförbindelse som kan hantera både gods-, fjärr- och regionaltåg. Detta eftersom havsbotten mellan Landskrona och Köpenhamn är relativt grunt och en sänktunneln kommer att ha relativt jämna lutningar. Tunneln ska komma upp till markytan på en konstgjord ö strax söder om Gräen och ansluta Landskrona via en lågbro. På danska sidan kommer persontågen upp till ytan vid Köpenhamn H:s bangårdsområde och därefter vidare till Köpenhamns centralstation. Godstågstunneln kommer först upp till ytan söder om centrala Köpenhamn.

Stora miljövinster

Med Europaspåret ökas person- och godstågskapaciteten över Öresund med 100%. Från 2020 innebär det att det går att flytta tolv miljoner gods per år till järnvägen, vilket i sin tur motsvarar 462 000 lastbilar och 0,46 miljoner ton CO₂ per år. CO₂ utsläppen kan minskas med uppemot 96 procent på sträckan Stockholm- Hamburg via Europaspåret och Fehmarn Bält. Enligt beräkningar skulle Europaspåret spara 28 miljoner ton CO₂ per år. Kostnaden för Europaspåret är beräknad till 48 miljarder svenska kronor, varav cirka 40 procent av den totala summan ska kunna finansieras av EU-bidrag. /SF





Flera hundratusen flygtimmar utan haveri

1996, för snart 25 år sedan togs det första Gripen-planet, JAS 39, officiellt i drift av det svenska flygvapnet. Stridsflygplanet var till stor del ett resultat av svensk ingenjörskonst: SAAB utvecklade flygplanskroppen och Volvo Aero, nuvarande GKN Aerospace, stod för planets motor – RM12. Över 300 000 flygtimmar senare har Gripen fortfarande inte haft ett enda motorrelaterat haveri.

I början av 1980-talet beslutade Sveriges riksdag att Viggensystemet skulle ersättas med en ny generations stridsflygplan som kom att kallas JAS 39 Gripen. Beteckningen JAS står för Jakt, Attack och Spaning och innebär att flygplanet kan utföra samtliga uppdragstyper. Men samtidigt som planet skulle vara mångsidigt ställdes det krav på att kostnaderna skulle hållas nere och vikten reduceras jämfört med tidigare flygplanssystem. Volvo Aero fick uppdraget att tillverka motorn, resultatet blev RM12 (Reaktionsmotor 12).

– Enmotoriga flygplan ställer väldigt höga krav på motorns säkerhet. F404 genomgick därför en betydande omkonstruktion för att göra den mer tillförlitlig och öka effekten. Det blev väldigt lyckat. Idag har RM12 flugit i hundratals tusen timmar utan att haverera en enda gång, det är helt unikt och en stor fjäder i hatten för Volvo Aero, säger Robert Johannesson, Commercial Manager på GKN Aerospace med ett förflutet inom försvarsmakten.

Exporterats utomlands

Sedan introduktionen i Sverige i slutet av 90-talet har motorn exporterats till flygvapnet i fyra andra länder – Ungern, Tjeckien, Thailand och Sydafrika. Eftersom Volvo Aero, som nu heter GKN Aerospace, innehar typcertifikatet för RM12 och ansvarar för produktstödet under hela motorns livslängd. Motorn är uppbyggd i sju moduler för att underlätta underhåll. Eftersom motorn är så välfungerande är det dyrt att anskaffa nödvändig utrustning och bibehålla servicepersonalens kompetens för de få gånger behov av modulbyte uppstår. Alla länder förutom Sydafrika väljer därför att skicka hela motorn till Trollhättan för service.

– Vi har en väldigt noggrann underhållsverkstad och det är en annan anledning till att RM12 aldrig har havererat. När den kommer in för service undersöker vi inte bara den specifika modulen som krånglar, utan vi kontrollerar hela motorn. Det gör att vi fångar eventuella fel som ännu inte har upptäckts av kunden, säger Robert Johannesson.

Ny motor

2011 levererades det sista Gripen-planet med RM12-motor till Sydafrika, men motorerna kommer att återkomma till fabriken i Trollhättan för service under lång tid framöver. Planet ska användas av svenska flygvapnet till åtminstone 2035, och Thailand avser nyttja Gripen till 2040. Samtidigt förbereder svensk flygindustri nästa generations stridsflygplan som kommer att vara utrustade med RM12-motorns efterföljare – RM16. /DJ

Specialister på tempererade Transporter

Esperssons Åkeri AB i Hörby är ett åkeri med hjärtat på rätt ställe. Förutom att dagligen serva sina kunder med tempererade transporter ligger företaget även bakom en hjälporganisation för cancersjuka barn i Polen och Litauen.

Espersson Åkeri AB har hunnit fylla 51 år och har varit i familjens ägo sedan starten, 1969. Kjell Espersson som grundade företaget började att köra runt med sin nyinköpta lastbil och hämta mjölk hos lantbrukarna i Hörbyområdet. Just transporter av mejerivaror är något som Esperssons Åkeri i allra högsta fortfarande är inblandat i.

Varma och kylda transporter

Vi har ett långt förflutet inom tempererade transporter, sedan 1974 har vi distribuerat mjölk, nu transporterar vi de flesta mejerivaror som färska juicer och yoghurt för att nämna några. Vi utför även transporter med varm färdlagad mat till skolor och äldreboenden i Hörby kommun. En av våra större kunder är Dagab som ingår i Axfood koncernen, som i sin tur äger bland annat Willys och Hemköp. Vi har avtal med Postnord och detta innebär att vi har fordon igång i stort sett dygnet runt, säger Stefan Espersson, vd Esperssons åkeri AB.

En hjälpsam hand

Stefan Espersson har sedan länge varit engagerad i olika samhällsfrågor, både lokalt men även utanför landets gränser.

2007 startade jag tillsammans med en vän, Julklapps bilen. Vi engagerade alla skolor i Hörby att alla elever som vill, får skänka en julklapp med en julhälsning. Vi fraktar sedan dessa julklappar till cancersjuka barn i Litauen och Polen.

2013 startade jag tillsammans med Svensk Åkeritidning, Åkarhjälp. Syftet med Åkarhjälp är att samla in pengar till ett behjärtansvärt ändamål, där fokus ska vara nytta, varje krona ska komma fram, och inte försvinna till en massa administrativa omkostnader. Alla pengar går oavkortat till barn som inte alltid har det så lätt. Vi vill utmana alla i åkerinäringen att bidra, varje krona är viktig och det är inte beloppet som är det viktiga, det primära är att vara med och skänka något, menar Stefan Espersson. Vi på Trafikmagasinet kan inte annat än att ge Stefan en stor eloge för detta fina arbete.

Tidigt miljötänk

Espersson Åkeri AB berättar att man följer utvecklingen noga, redan 2003 köptes den första gasdrivna bilen in. Största delen av de 60-talet fordon företaget idag äger drivs av HVO100 drivmedel. Alla fordon är givetvis försedda med senaste Euro 6 motorerna.

/SF

ANNONS ?



VÄLKOMMEN TILL OSS!

SERVICE | TVÄTT & REKOND | DÄCK & FÄLG | PLÅT & LACK



Bilservice 20% på arbets-
kostnaden gäller till och
med 31/12, 2017

Recond från 1995:-
Biltvätt från 300:-

SERVICECENTER ÖSTERMÅLM

Banérgatan 30, p-garaget Garnisonen, Stockholm, 08-783 20 90 el. 08-564 111 11





Växa in i framtiden

När vi på Trafikmagasinet brukar fråga företag vi intervjuar vad det viktigaste är på företaget, är svaret nästan alltid utslutande, personalen! Men när vi frågar vad man gör för att stimulera sin personal blir svaren väldigt olika. På Glimåkra Åkeri AB är svaret på den frågan glasklar. Att ha kul på jobbet är det absolut viktigaste på en arbetsplats!

Vi har ett ledord vi alltid eftersträvar, vilket är "Grymt bra service". Har man kul på jobbet spiller det över på andra kollegor och fyller arbetsplatsen med hög motivation och ett stort engagemang. När man har roligt på en arbetsplats höjer man kreativiteten och prestationen och en positiv attityd stärker servicenivån, det är grunden i all vår verksamhet, säger Christian Bilde, vd på Glimåkra Åkeri AB.



Eget logistikcenter

2017 lade Findus ner all sin verksamhet i Bjuv och 650 personer miste sina jobb, inget ont som har något gott med sig, brukar man säga. I detta fall innebär det att starka vindar blåste i Bjuv för att åter skapa liv och rörelse i Findus gamla, men väldigt ändamålsenliga lokaler. Foodhills grundades med visionen att bli ledande i Europa för cirkulär livsmedelsproduktion och samtidigt hyra ut ytor till företag inom livsmedelsbranschen. Foodhills övertog lokalerna i mars 2018.

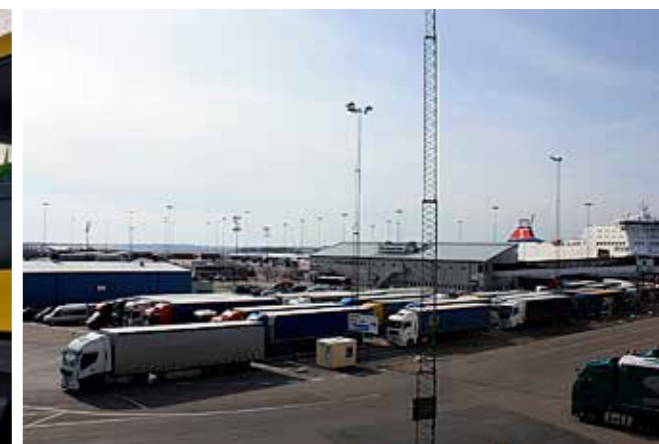
Vi var den första hyresgästen i lokalerna! Jag ringde upp Foodhills och förklarade att vi stod för en expansion och behövde större lokaler. Eftersom lokalerna mer eller mindre var anpassade efter vår verksamhet med färdiga kyl- och frysrum och perfekta in och urlastningsmöjligheter var valet enkelt. I dag har vi kontor och uppställningsplatser, terminal och torra och tempererade lager på samma ställe, vi har även möjlighet att växa i befintliga lokaler och erbjuda extern lagerhållning, berättar Christian Bilde.

Hållbart

Glimåkra Åkeri AB har 100 personer anställda, 70 fordonsekipage och filialer i Malmö och Kristianstad. Med så många fordon finns givetvis en miljöpolicy hos företaget.

Vi har alla certifikat man kan ha inom kvalitet, miljö, trafiksäkerhet och arbetsmiljö, vi är även medlemmar i Fair Transport. För att optimera våra transporter på bästa sätt, både för miljö och ekonomi är våra mjölkbilar strategiskt utplacerade i närheten där vi har våra kunder, vi hämtar upp mjölk hos bönder i hela södra Sverige. På fjärrsidan blir det många mil, cirka 27 000 mil per år och fordonsekipage. Alla fordon är försedda med senaste Euro 6 motorer och vi tankar uteslutande med HVO och RME.

Tyvärr har jag haft lite dåliga erfarenheter av att tanka med rapsolja (RME) tidigare, men senare år har det fungerat väldigt bra, kvaliteten har blivit mycket bättre. Jag vill även berömma Circle K som lyssnat på våra önskemål om vart tankstationerna ska vara placerade för att förenkla transporter. Detta har varit väldigt positivt för oss, och även för andra åkerier, understryker Christian Bilde.



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

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

- TERMINAL**
- Våra terminaltjänster innefattar lagerhantering, ompackning eller kontroll av gods. Vi erbjuder godshanteringslösningar som ger ett mervärde till produkten eller något av affärsenhetens affärsområden eller vår affärsidé. Terminaltjänsterna ska i första hand utvecklas gemensamt med den lokala åkerinäringsen.
 - Vi kan även utföra logistiklösningar som skapar mervärde i enlighet med vår affärsidé och våra affärsområden.
- RORO OCH BULK KAJ**
- Som kopplas ihop med upptagningsområde genom väg och järnväg.



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



BESÖKSADRESS
Verkövägen 101
371 65 Lyckeby

POSTADRESS
BOX 6047
371 06 Karlskrona

KONTAKT
www.matricterminals.com

Järnvägsövergångar - Rangerlok



www.goodrail.com • tommy.lillgvist@goodrail.com • tel 08-58012974

Vi representerar STRAIL i Sverige och Norge.





**VI ÄR NAVET
VID HAVET!**

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

Välkommen till HallandsHamnar i Halmstad och Varberg.

**HALLANDS
HAMNAR**

PORT OF HALLAND

www.hallandshamn.se

Nyhet!

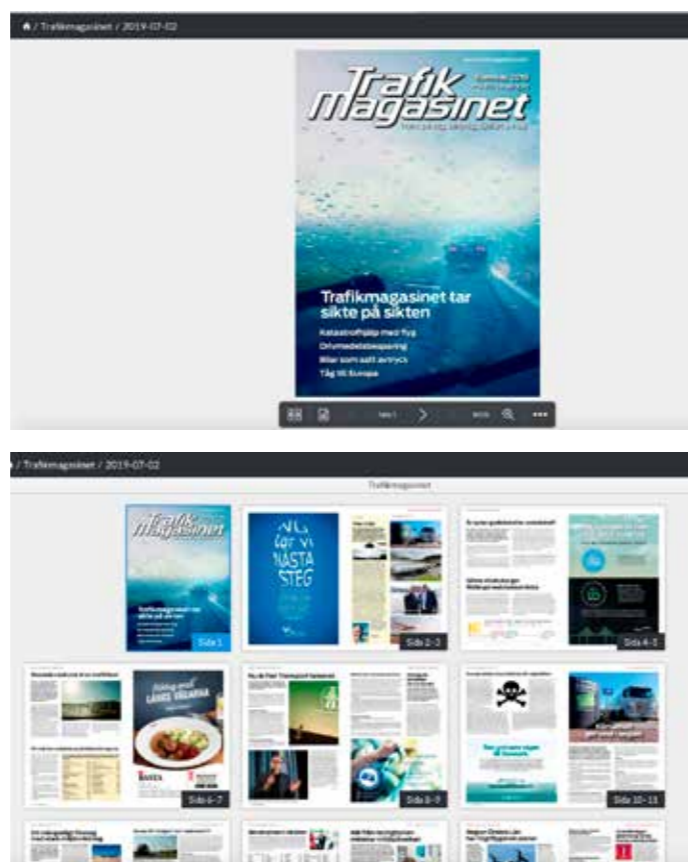
Trafikmagasinet som digital tidning

Nu kan ni även läsa denna eminenta tidskrift digitalt. Ni hittar den på vår hemsida under fliken, läs vår E-tidning. Här är det fritt fram att botanisera bland både nya och gamla upplagor.

Som i ett led att följa utvecklingen har vi under en tid tillsammans med vår digitala samarbetspartner tagit fram vad vi tycker är den optimala lösningen för en digital tidning.

Flera smarta funktioner

Väl inne i vår digitala tidning finns en rad bekväma funktioner. Det kan ibland vara väldigt svårt att läsa en digital tidning på grund av små texter som är svåra att justera till "rätt" storlek. I vår digitala tidning har vi ett speciellt läsläge, det är bara att klicka på texten så visas den i ett väldigt lättläst visningsläge. Det finns även en funktion som visar alla sidor på en gång, väldigt smidigt om man exempelvis söker efter ett speciellt reportage eller annons. För att skapa ett mervärde för oss själva och våra annonsörer kommer E-tidningen till en början att var tillgänglig för alla. Vi önskar er en trevlig läsning, kanske i sommarstugan eller i båten nu när sommaren äntligen anlänt.



DEBATT

Höj trängselskatten för bättre kollektivtrafik i Göteborg

Bilresorna minskar inte tillräckligt i Göteborg visar en färsk rapport. Samtidigt saknas det 18 miljarder i investeringar för kollektivtrafiken enligt en ny handlingsplan. Därför är det nödvändigt att höja trängselskatten och förändra utformningen. Det skriver ledande politiker från Miljöpartiet på kommunal, regional och nationell nivå.

-Det är dags att höja trängselskatten och låta pengarna gå till bättre utbyggd kollektivtrafik för alla. Vinsterna är stora för alla människor när kollektivtrafiken fungerar väl och vi får en minskad trängsel, bättre miljö och minskad klimatpåverkan. Det säger Karin Pleijel (MP) kommunalråd i opposition i Göteborg och 2:e vice ordförande i trafiknämnden.

Stockholm höjde trängselskatten i år och har nu betydligt högre belopp än Göteborg. För att trängselskatten ska bli mer effektiv och flexibel ska det också göras en översyn av på en rad områden i Göteborg.

-Miljöpartiet i regionen kommer agera för ett lokalt beslutsmandat av trängselskatten. Vi kan inte passivt rulla tummarna och hoppas på manna från himlen i form av 18 miljarder kronor. Vi behöver tänka brett, konstruktivt, realistiskt och prestigelöst kring hur kollektivtrafiken kan finansieras. Ett första steg är att snabbt höja beloppen i trängselskatten och därefter utreda alla övriga förändringar av skatten som vi anser behövs. Det säger Ulrika Frick, ordförande i kollektivtrafiknämnden i Västra Götalandsregionen.

Miljöpartiet vill se över trängselskattens tider, belopp,



miljödifferentiering så att fordon som släpper ut mest betalar mer, se över antalet betalstationer och införa en högre skatt under högsäsong.

-Det är hög tid att hantera de två elefanterna i rummet, den bristande finansieringen av kollektivtrafiken och privatbilismen som hindrar både kollektivtrafik och nyttotrafik från att komma fram. Bättre kollektivtrafik med lägre priser gör Göteborg mer rättvist och minskar klyftorna, säger Karin Pleijel.

Trängselskatt under pandemi?

Sverige valde att inte pausa trängselskatten i Göteborg och Stockholm under Covid-19. Var det med facit i hand rätt beslut av våra politiker?

Sverige är det land med överlägset flest dödsfall i nordn, att slopa trängselskatten hade kanske kunnat rädda flera liv, men det kommer vi förmodligen aldrig att få reda på?

Förre S ministern Leif Pagrotsky sa i ett uttalande till Expressen i våras:

”Stå inte packad som en sill i kollektivtrafiken. En person per plåtlåda är slösaktigt, men ensam i bilen smittar man ingen och

riskerar inte att själv bli smittad och föra smittan vidare. Ta bort trängselskatten tills kampen mot corona är vunnit”

En sak som är säker är att trängselskatten drar in väldigt mycket pengar till stadskassan. Bara i Stockholm tickar det in runt 100 miljoner kronor per månad, i Göteborg är siffran cirka 80 miljoner kronor per månad.

/DJ



Semestra i Sverige i sommar



Fiskaretorget, Västervik.

Reseguiden har listat sina sommarfavoriter för sommaren 2020. I dessa tider kan en semester i Sverige vara ett alternativ för många. Nedan följer ett antal städer som är väl värda ett sommarbesök.

1.Västervik. Som i år blev utnämnd till årets sommarstad 2020. Västervik erbjuder en unik skärgård med 5000 öar, kobbar och skär. Staden stoltserar även med en pittoresk stadskärna, Visfestivalen, Fiskaretorget och Björn Ulveaus hotell och restaurang, Slottsholmen som delvis har en flytande boende del.

2.Kalmar. Kalmar som många år har vunnit priset Årets sommarstad, lockar med kullerstengator, mysiga torg och det närliggande havet. Staden ligger vackert på Sveriges östkust vilket ger staden besökare många möjligheter till ett dopp.

3.Ystad. Småstaden Ystad ligger vid det vackra Österlen på Skånes sydostkust. I staden möts nytt och gammalt, de äldsta stadsdelarna är från 1200-talet. Kusten från Ystad sträcker sig fyra mil utmed Östersjön med många vackra stränder. Den populäraste stranden är Sandhammaren, en 12 kilometer lång sandstrand några mil öster om staden.

4.Halmstad. Med Sveriges kändaste strand. Gyllene Tidens hemstad Halmstad är äkta sommar med gemytlig stadskärna och trevliga uteserveringar. Inte nog att staden är omgiven av 56 olika naturreservat, här finns oändligt med fina badmöjligheter. Kusten är lång med många vackra sandstränder, som Tönnersa i söder, Vilshärad, Haverdal och Steninge i norr. Men mest känd av dem alla är heta Tylösand, en sju kilometer lång sandstrand.

5.Piteå. Evenemangsstaden Piteå och Norrbottens mest populära sommarstad, lockar med bland annat Nordenriviera. Där Piteälvens söta och Bottenvikens salta vatten möts, ligger Pite havsbad med sin kilometerlånga sandstrand. Den vackra stranden som gjort badet känt i hela Sverige.



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

Annonser dennis@trafikmagasinet.nu

Grafisk produktion
Niklas Wrångberg, Lenanders Grafiska

Tryck Lenanders Grafiska, Kalmar

Omslag S WFC gloss 150gr.
Inlaga MWC standard gloss 90gr.

Prenumerationsavgift
4 nr 300 kr inkl. moms
Bankgiro 450-2704

Tidningen ansvarar ej för insänt, ej beställt material. Eftertryck av text och bild är förbjudet, om inte särskild överenskommelse träffats med redaktionen.

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

Redaktion
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

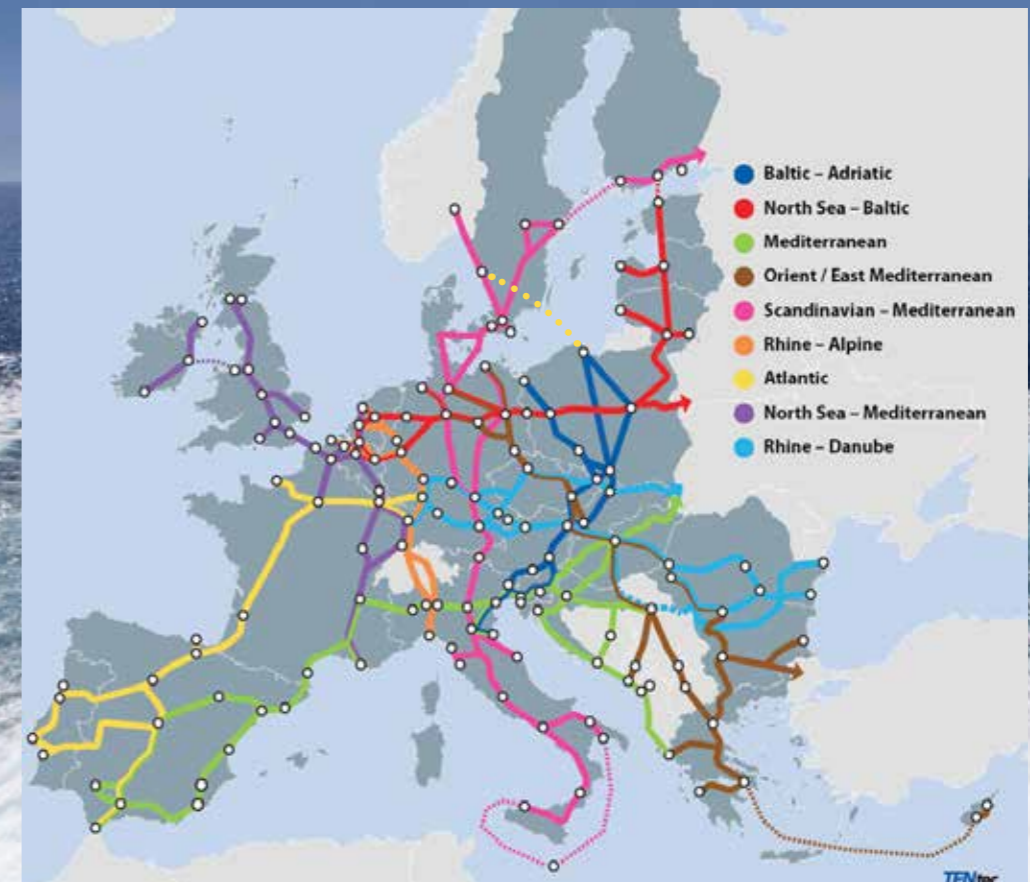
MATS WENGELIN
redaktionen@trafikmagasinet.nu

Omslagsfoto: Tommy Nordbergh Transport AB
Årgång 37

The smart way

Baltic-Link

The extension of the Baltic-Adriatic Corridor to Scandinavia



Baltic-Link Association

Elektroskandia om hållbara transporter:

”ATT VÅRA TRANSPORTÖRER ÄR ANSLUTNA TILL FAIR TRANSPORT KOMMER ATT VARA EN FÖRUTSÄTTNING FÖR ETT UTVECKLANDE SAMARBETE.”



Elektroskandia har sedan många år ett gott samarbete med Närkefrakt.

David Hjälmarlycka, som är ansvarig för inköp av transporter på Elektroskandia, säger: "I vårt hållbarhetsarbete fokuserar vi på de



David Hjälmarlycka,
Transportchef,
Elektroskandia
Sverige AB.

tre områden där vår verksamhet påverkar som mest. Det handlar om vår energiförbrukning, våra transporter och vårt avfall." Han fortsätter: "Närkefrakt i Örebro-regionen har

tagit positionen som den transportör som driver hållbarhetsarbetet framåt" och lägger till: "Med deras engagemang i Fair Transport, känns det naturligt för oss att fortsatt utveckla vårt samarbete".

På Närkefrakt är man både stolta och nöjda med det goda samarbetet. Fredrik Öjdemark, VD på Närkefrakt säger: "Vi visar att vi menar allvar med hållbara transporter genom vårt aktiva förändringsarbete och på så sätt nå våra egna och våra kunders gemensamma hållbarhetsmål". Fredrik fortsätter:

"Att vara en del av Fair Transport är för oss en självklarhet. Vårt hållbara transporterbjudande har en allt mer framskjuten position i dialogen med våra kunder, vilket möter både positiv respons och väcker nyfikenhet."

Är du intresserad att veta mer om Fair Transport? Läs mer om initiativet på fairtransport.se.



En hållbar affär