

www.trafikmagasinet.com

Trafik Magasinet

December 2020

Pris 80:- | Årgång 37

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

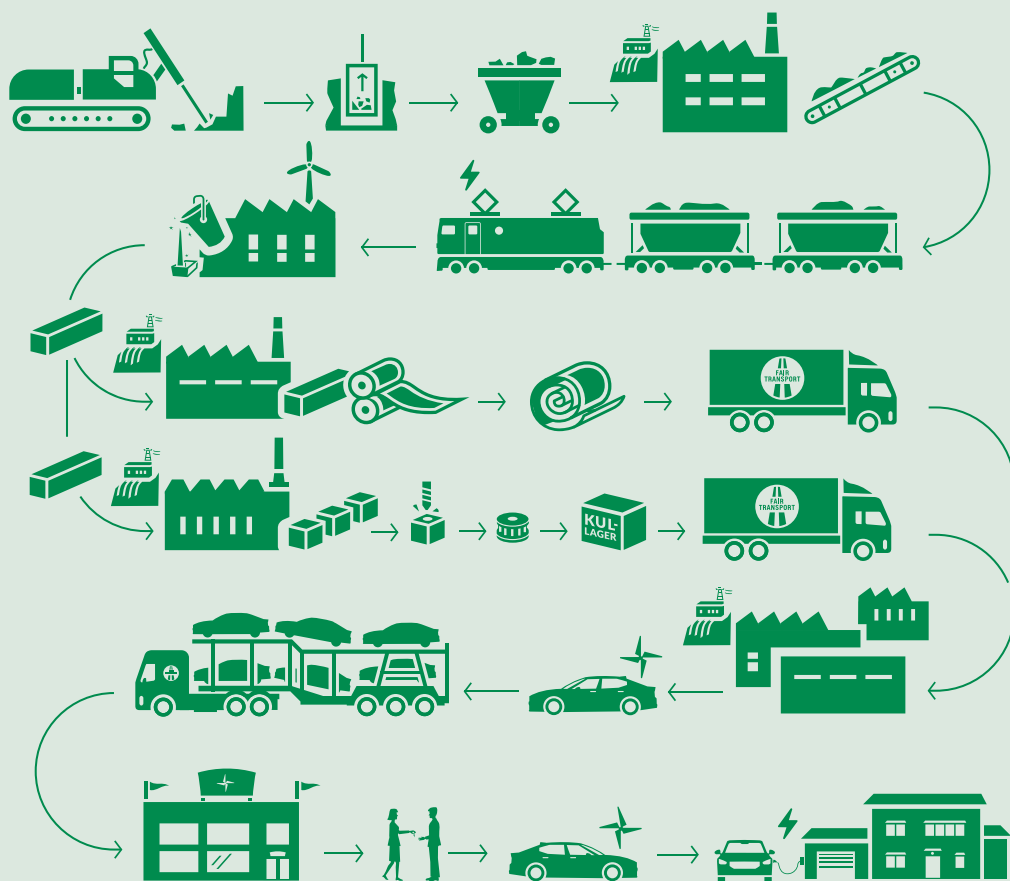
Järnväg i fokus

Estonia

DHL Express går till sjöss

Svenska Truckers

DEN HÅLLBARA RESAN FÖR GODS



De allra flesta produkter som går att finna på en lagerhylla, i en butik eller i en bilhall har haft en lång resa bakom sig. För att en vara fullt ut ska bli hållbar så måste utöver råvaran och tillverkningen även transporten vara igenomtänkt och väl utförd. Transporten står nämligen för en ansevärd del av en varus totala påverkan. För en sund konsumtionskedja så krävs alltså både vettiga råvaror, en hållbar produktion, så väl som en hållbar transport.

Ovan ser du en ganska typisk resa för en svensk industriråvaras förädling till avancerad slutprodukt. I det här fallet en hybridbils resa

från malm till ett färdigt fordon på köparens uppfart. Köparens val av en klimatsmart hybridbil, som är fallet i exemplet, är klokt. Gott så, men hur ser resan ut för råvarorna, de många tusen bildelarna och det färdiga fordonet?

80 procent av alla råvaror, bildelar och färdiga produkter fraktas i någon fas på ett lastbilsflak. Tack vare att Fair Transport bygger på sunda grunder så bidrar anslutna transportörer till en ökad hållbarhet i den långa transportkedjan. Att välja en fraktlösning från ett åkeri anslutet till Fair Transport är därför ett

klimatklokt och i en lång rad andra aspekter sunt val.

Vill du veta mer om initiativet eller letar du efter en transportör som tänker sunt och kan erbjuda dig en hållbar transport? Gör ett besök på fairtransport.se och se alla anslutna transportföretag över hela landet. Här kan du också läsa mer om idén bakom Fair Transport och vad vi långsiktigt vill åstadkomma med vår unika satsning.



En hållbar affär

LEDARE

Hög belastning på svenska järnvägen

Under 2019 ökade trafiken igen på Sveriges järnvägsnät. Längden på de trafikerade järnvägsspåren är ungefär samma som tidigare, det innebär att trafiken på spåren, per kilometer ökat. Byggs inte vår järnväg ut är risken överhängande stor att punktlighet och kvalitet försämras.

Sedan mätningarna startade på 1870-talet har aldrig järnvägen trafikerats så hårt som under 2019, trafiken uppgick då till 168 miljoner körda kilometer. Ökningen är ingen tillfällighet, under de senaste tio åren har trafiken gått upp med cirka 20 procent. Det är främst persontrafiken som står för den största ökningen. Människor bryr sig och är mer miljömedvetna, att pendla med elektrifierade tåg är idag det överlägset bästa alternativet för minskad miljöpåverkan och kommer så vara under en lång tid framöver.

Det sker en långsam förändring av järnvägsinfrastrukturen, utbyggnaden av dubbelspår och -flerspår fortsätter ungefär i samma takt som tidigare, samtidigt som den enkelspåriga banlängden minskar. Det innebär att den totala längden trafikerade spår i Sverige har legat i princip stilla sedan 2010 på cirka 15 500 kilometer järnvägsspår.

På Trafikverket menar man att det sker ett kontinuerligt underhåll av det trafikerade järnvägsnätet. Förutom underhåll som byten av räls och sliprar träsäkras även spåren med så kallade skötselgator 20 meter på var sida om spåren. Frågan är bara om underhållet också ökas i samma takt som trafiken? Annars är risken stor att vi får ett slitet järnvägsnät i Sverige, med påföljd av sänkta hastigheter och en tidtabell som mest likar en bingobricka där man endast kan förlita sig på tur att rätt siffra ska visa sig vid rätt tidpunkt.



Ansvarig utgivare
Dennis Johansson

UR INNEHÅLLET



TUNNELBANAN 70 ÅR

8

LOGISTIKPARKEN I
ESKILSTUNA VÄXER

16



UNIK VOLVO P1800

20

BLI ÄGARE TILL
EN JUMBOJET

30

Vad vet du om spårvagnsstäderna?

Spårvagnsstäderna är en samverkansorganisation vars syfte bland annat är att göra det enklare att bygga modern spårväg, genom att skapa arenor för kunskapsutbyte, uppvisa best practice och skapa synergieffekter mellan olika aktörer inom spårvägssektorn. Men föreningen är inte enbart till för nya projekt, även befintliga spårvägsstäder har stor nytta av sitt medlemskap och hittar arenor för att diskutera expansioner, underhåll och allmänna driftsfrågor

När man tänker på spårvagnar i Sverige och i vilka städer de finns i, går tankarna nog hos de flesta till Göteborg och Norrköping. Men faktum är att flera städer börjar få upp ögonen för spårväg. I Stockholm finns flera linjer, där förlängningen till T-centralen på Spårväg City öppnade senast. Den 12 december invigde Lund sin spårväg och blir därmed Sveriges nyaste spårvägsstad. Planerna för expansionerna för befintliga system är också många, och många kilometer spårväg finns i de långsiktiga planerna för alla befintliga spårvägsstäder.

– Vi ser ett växande intresse för spårvägen bland både svenska och nordiska städer. Det är givetvis miljövänligt att färdas med spårvagn, men det finns så många fler fördelar med spårväg. Man reser komfortabelt, i rymliga vagnar, enspårsväg kräver mindre utrymme än annan kapacitetsstark kollektivtrafik och kan

byggas i trånga miljöer. En spårväg är en långsiktig permanent investering i infrastrukturen och när ”lagt spår ligger” drar den till sig bostäder, butiker och andra arbetsplatser i hög utsträckning, säger Hans Cruse, kanslichef på Spårvagnsstäderna.

Stort samarbetsbehov

Spårvagnsstäderna arbetar bland annat med att det ska bli lättare att bygga spårvägar, men arbetar också med exempelvis finansieringsfrågor.

– Vår organisation bilades 2009 som ett samarbetsnätverk och bland våra medlemmar hittar vi främst kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter, men föreningen välkomnar även företag som medlemmar. Det finns ett stort behov av nätverksbyggande för att öka kunskapen inom spårvägsområdet, och då är det viktigt att alla aktörer kan mötas och lära av varandra för att projekt ska bli så bra som möjligt. Vi ser också idag att regelverken för exempelvis finansiering och planering är krångliga och finansieringsmodellerna få. Det är här vi kommer in i bilden, vi tillsammans med det nätverk vi arbetar med har kunskapen som behövs för att göra projekten så bra som möjligt. Det är också viktigt att lyfta blicken utanför Sveriges gränser, det byggs otroligt mycket spårväg framgångsrikt bland våra nordiska grannar och det är erfarenheter vi kan lära oss mycket av, menar Hans Cruse.

/ DJ



I Lund debatterades spårvägens vara eller icke vara länge. Nu är den på plats, och sträckan ser ut som på visionsbilden. Spårvägen här är inte enbart ett transportsätt, utan en nyckel till den hållbara stadsutveckling. Spårvägens ”permanens” stärker platsernas attraktionskraft, och drar i högre drag till sig investerare som vågar satsa på kollektivtrafiknära lägen. En spårväg flyttas inte bara från en dag till en annan, vilket är fullt möjligt att en busslinje gör. En spårväghållplats kommer med hög sannolikhet vara kvar även om 20 år.




I Frankrike är det populärt att bygga så barriärlöst som möjligt. I Montpellier skulle spårvägen självklart gå över det lokala torget, eftersom det var dit resenärerna ville åka. Så man byggde med en design som tydligt kommunicerar var spårvagnar går. Förvisso kör man inte fort över torget, men en avvägning gjordes mellan central angöring och hastighet, och man kom fram till att närhet fick väga tyngre just här. På torget samsas både spårvagnar, flanörer och uteserveringar utan problem.



När förlängningen av Spårväg City öppnade i Stockholm drog det många blickar till sig. Och linjen har blivit otroligt populär, och det behövs mer kapacitet för att möta efterfrågan. Kapaciteten hade inte varit möjlig att uppnå med buss på samma sätt eller låga kostnad.



Cykel och spårväg i Leipzig. Att blanda trafikslag är inga problem, så länge man planerar för det.



*Om något är viktigt kämpar man lite extra.
Logistik är viktigt för alla de människor i Eskilstuna
som planerar, tillverkar, förpackar, transporterar
och distribuerar varor. Människor som gör skillnad.*



Effektiva hållbara logistiklösningar för **e-handel** nära dina kunder

Från Eskilstuna når du 3,8 miljoner människor inom 60 minuter

En strategisk placering med bra infrastruktur gör att du enkelt och snabbt når Stockholm-Mälardalen. En expansiv region med Eskilstuna som logistiknav för den digitala handeln. Närhet till kunder, hållbara transporter och tillgång till etableringsklar mark och rätt kompetens skapar effektiva logistiklösningar för digital handel.

Vill du veta mer om möjligheterna för din logistikverksamhet i Eskilstuna?

Du hittar oss på www.eskilstunalogistik.se/kontakta-oss

**ESKILSTUNA
COMPETENCE
SERVICES**

*We co-create for
sustainable growth*

Eskilstuna
logistik

Flera hundra års erfarenhet av järnväg

Det behöver inte alltid vara det största företaget som har den längsta erfarenheten av arbete på spår. Eftersom behovet av service och underhåll på Svenska järnvägen ständigt behövs, finns det flera duktiga medelstora företag som specialiserat sig på just detta.

Ett av dem är Nya Olssons Spårservice i Ödeshög som grundades 2015. Trots företagets ringa ålder har de lyckats att samla på sig, genom sina anställda en gedigen erfarenhet av arbete på spår.

– Vi är i dagsläget knappt 30-talet anställda, alla har givetvis sin utbildning och erfarenhet av att arbeta på järnvägen vilket gör oss till en komplett samarbetspartner att lita på, menar Jari Olsson, vd på Nya Olssons Spårservice AB



Specialister på spår

Det finns en rad olika kompetensområden inom järnvägen.

– Vårt huvudfokus är service och underhåll av spår, vi sysslar inte med el- och signalarbeten. Vi utför all slags svetsning vad det innebär, som bland annat formsvetsning och pålaggs-svetsning. Vi bygger även kortare sträckor spår och byter och monterar växlar och slipers. Vi utför även ultraljudskontroll av svetsningen som utförs ute i spår, säger Jari Olsson.

Tror inte på höghastighetståg i Sverige

Det råder delade meningar om höghastighetstågens, vara eller icke vara i Sverige. SJ själva vill ha en höghastighetsjärnväg som klarar hastigheter upp till 320 kilometer i timmen, medans andra inte tror på idén.

– Personligen tycker jag Sverige är för litet, det krävs enorma investeringar för att genomföra ett sådant projekt. Det är bättre att satsa på befintlig järnväg, våra senaste tåg i Sverige, SJ 3000 har kapacitet att köra i 200 kilometer i timmen på vissa sträckor. Satsa mer på den befintliga järnvägen. Ett utökat underhåll behövs verkligen eftersom det är väldigt mycket trafik i spåren. Utöka med mötes stationer för att möjliggöra hastighetsökningar på resande tåg, påpekar, Jari Olsson.

/ DJ



Först och Störst i Världen

I början av oktober presenterade järnvägsspecialisten Railcare sin senaste innovation, Världens största batteridrivna underhållsmaskin för järnväg, MPV (Multi Purpose Vehicle).

MPV är utrustad med egendrift och funktioner som vakuumpumpar och hydraulik, vilket gör att fordonet kan nyttjas som ett komplement till Railcares övriga produkter och användas till exempelvis vakuumsugare och snösmältare. Den unika batteridrivna MPV:n kan även fungera som dragfordon under spårarbete. Batteridriften eliminerar fossila utsläpp och reducerar ljudnivån avsevärt vilket i sin tur bidrar till en mer komfortabel arbetsmiljö enligt företaget.

Invigning med pompa och ståt

Det var kändistätt i Skelleftehamn när avtäckningen av MPV:n skulle ske. Bland annat fanns Infrastrukturminister Tomas Eneroth och arbetsmarknadsminister Eva Nordmark på plats.

– Branschen befinner sig i en positiv utveckling med ökande trafikvolym och jag känner en otrolig stolthet att få vara med att lansera Världens största batteridrivna underhållsmaskin, som är fossilfri och som har samma höga prestanda som våra övriga maskiner. Det är en helt unik produkt som passar in i företagets policy att bidra till en mer hållbar framtid,

menar Daniel Öholm, CEO på Railcare Group AB.

Tomas Eneroth hade inte svårt att hålla ned Daniel Öholm i sitt tal i samband med invigningen i Skelleftehamn.

God företagskultur

Att behålla, utveckla god företagskultur och åstadkomma trivsel på jobbet är något Railcare värdesätter högt.

– Vi har tagit fasta på att det är avgörande att våra medarbetare är välmående på arbetsplatsen, det i sin tur leder till framgång och bra resultat. Vi genomförde en medarbetarundersökning bland våra anställda som gav bra resultat rakt över och vi hade också en väldigt hög svarsfrekvens, vilket visar att vi har väldigt engagerade medarbetare, framhåller Daniel Öholm.

Senaste nyheten- mångmiljonorder

Förste december presenterade Railcare att man tecknat ett 10 års kontrakt med gruvbolaget Kaunis Iron AB värt 740 miljoner kronor. Kontraktet börjar gälla från den 16 november 2021 och sträcker sig fram till 16 november 2031. Kaunis Iron AB är ingen ny kund, fram till den 30 oktober i år har Railcare genomfört 1400 transporter av järnmalm åt bolaget. Railcare kommer att köra två tågomlopp per dygn, sju dagar i veckan med en volym om cirka 2,3 miljoner ton järnmalm årligen.



WANS

Transport & Logistik AB

Express transporter i hela Europa,
SKÅNE - HALLAND - DANMARK
DAGLIGEN

Ett nummer - Alla transporter
0704-33 00 00



Utbyggnaden av tunnelbanan skapar 140 000 arbetstillfällen

Beräkningar visar att den pågående utbyggnaden kommer att generera cirka 140 000 årsarbeten, vilket motsvarar ungefär 16 miljarder kronor till staten i bara arbetsgivaravgifter.

Bakgrunden till utbyggnaden av tunnelbanan är att behovet behövs då Stockholm växer så det knakar, eller är det verkligen så? Trafikmagasinet har plockat fram den journalistiska spaden och grävt lite i ämnet.

Under 15 år har inflyttningen till vackra huvudstad varit runt 35 000 personer per år, men faktum är att sedan 2018 har flyttnettot varit negativt. 2018 minskade faktiskt Stockholm med 23 personer och under samma period 2019 minskade befolkningen med 983 personer enligt färiska siffror från SCB. Det ska dock nämnas att dessa siffror gäller för hela Stockholms län.

Finns då behovet av större tunnelbana?

Har våra politiker kallt räknat med att flyttnettot hela tiden ska öka, eller borde de dragit i nödbromsen och avvaktat utbyggnaden av cirka 3 mil tunnelbana? Det är upp till gemene man att avgöra. Det finns dock en samhällsnytta med ett större tunnelbanenät, så länge människor har behov av att resa och pendla är den elektrifierade spårtrafiken det mest miljövänliga sätt att



Kungsgatan/Hötorgets tunnelbanestation. Reklamaffischer för tuggummi och för strumpor vid perrongen. (Tunnelbanestationen hette Kungsgatan 1952-1957). 1953-1953
FOTOGRAF: Karlsson, Olle. Svenska Dagbladet
BILDNUMMER: SvD 21067. Stadsmuseet i Stockholm



Prins Bertil inviger tunnelbanesträckningen Kungsgatan/Hötorget - Vällingby vid Odenplans tunnelbanestation genom att klippa av det blågula bandet framför premiärtåget. 1952-1952
FOTOGRAF: Ryman, Sture. Svenska Dagbladet
BILDNUMMER: SvD 39158. Stadsmuseet i Stockholm

ta sig fram på idag, förutom löparskorna och cykeln förstås. Trafiken under mark är också pålitlig och inte speciellt väderberoende och kan minska kollektivtrafiken ovan mark som avger buller och avgaser.

Tunnelbanan 70 år 2020

Tunnelbanan 70 år 2020 Den förste oktober i år fyllde tunnelbanan 70 år, 1950 klipptes bandet då den linjen som är dagens gröna linje invigdes. Det var mitt under det rådande andra världskriget som Stockholms stadsfullmäktige beslutade att en tunnelbana skulle byggas. Den gröna linjen som ligger ganska nära markytan byggdes genom att gräva upp gatorna ovanifrån, denna metod skulle inte fungera idag med tanke på all trafik och att tunnelbanan byggs mycket djupare idag. Allra djupast kommer Sofia på Södermalm att vara, cirka 100 meter ner. /DJ

Åkarhjälpen

Med hjärtat på rätt ställe.
Hjälp oss att stödja utsatta barn.
BG 5266-1337, Swish 123-569 17 46

Få din tågbiljett inopererad i kroppen

Science fiction tänker du, men faktum är att flera tusen människor i Sverige går runt med ett litet microchip under huden. SJ var det första företaget som accepterar användning av chip istället för mobil eller pappersbiljett.

Tekniken i sig är inte ny, den har sedan länge används på husdjur som katter och hundar men SJ var det första företaget som först snappade upp tekniken och började att använda det.

Hur går det till rent praktiskt?

Att få in chippet i kroppen tar bara några minuter. Det sker med hjälp av en tjock nål som sticks in mellan pekfingeret och tummen, chippet i sig är cirka en centimeter långt och grovt som en tändsticka. Allt du behöver för att kommunicera med ditt chip är en Android-telefon. Vill du boka en biljett hos SJ måste man först ladda ner en app och sedan ansöka om ett prionummer hos SJ, efter det är det sedan fritt fram att börja boka sina resebiljetter.

Flera användningsområden

Vissa gymkedjor accepterar nu chip istället för plastkort och



det finns möjlighet att byta ut så kallade nyckeltagg mot chip för att komma igenom inpassering på arbetsplatser eller hemmet. Tekniken fungerar dock inte inom kommunaltrafiken och på bank- och kreditkort då dessa är krypterade. Chippen är försedda med passiva sändare, vilket innebär att det behöver inte laddas då det får ström av läsaren och av samma anledning går det ej heller att spåra ett chip.

/DJ

Hög säkerhet på spåren

Nästan allt arbete på järnvägsspår är förenat med stora risker. Går någonting fel kan det få ödesdigra konsekvenser förenat med fara för livet. Men hur står det då till med säkerheten på våra svenska spår?

Företaget RTcon AB har en lång erfarenhet av att säkra det mesta av allt arbete som sker på spår och är specialiserade på säkerhet i och nära SLs spår som tunnelbana, lokalbanor och järnvägar.

- Vi har ett brett utbud av tjänster kopplat till säkerhet i och nära spår exempelvis Skydds- och säkerhetsplanering samt tillsyn och elsäkerhetsledning, och arbetar med såväl nybyggnation, ombyggnation som underhåll. Inget arbete är det andra likt och det krävs olika certifieringar och utbildningar beroende på vad kunder beställt och vad regelverken säger. Det krävs exempelvis olika certifieringar för olika säkerhetstjänster om man arbetar i tunnelbanan, tvärbanan eller på vanliga järnvägsspåret, berättar Henrik Normark, vd på RTcon AB.



SL största uppdragsgivaren

Just nu pågår stora ny och- ombyggnationer i Stockholmsregionen, det är nog ingen som missat byggnationen av Förbifart Stockholm och Nya tunnelbanan. Men det byggs även mycket på andra håll som Roslagsbanan och Tvärbana Norr Kistagrenen.

- Vår är en oberoende aktör där vår största slutkund är trafikförvaltningen i Region Stockholm/SL och vi är inblandade i stort antal projekt just nu samt den löpande driften. Vi stödjer större aktörer som Strukton, Omexom, InfraNord att utföra sina underhållsuppdrag effektivt och säkert, vi hjälper större byggbolag som exempelvis NCC och vi har en bred kundbas med uppdrag åt exempelvis WSP, Sweco, Ansvarsbesiktning, Nitro, MTR, Alstom och många fler. Vår styrka är vår breda kompetens och långa erfarenhet, vi är totalt 23 personer på företaget, alla är unika och många av oss har olika certifieringar och erfarenheter vilket skapar bredden. Tillsammans har vi flera hundra års erfarenhet av detta, det gör att vi kan hjälpa våra kunder på ett helt unikt sätt, säger RTcon ABS vd Henrik Normark.

Säkrar även sprängningar

RTcon utför även skydd och säkerhetsplaneringar samt även kontroller och inspektioner inom spår. Ett av RTcon's uppdrag är att säkra sprängningar ovan mark och i tunnlar.

- Vi kopplas in när sprängningar närmar sig civilisationen som exempelvis i närheten av perronger eller bostäder. Delar av vårt arbete är att säkerställa att alla tillstånd finns och att rätt antal sprängvakter står rätt placerade. Det känns väldigt stimulerande att vi får vara en del av ett långsiktigt arbete med bygga Sveriges infrastruktur. Men det mest betydelsefulla är givetvis människan, vårt absolut viktigaste uppdrag är att se till att alla som arbetar kring spåren kommer hem till sina nära och kära efter arbetspassets slut, menar Henrik Normark.

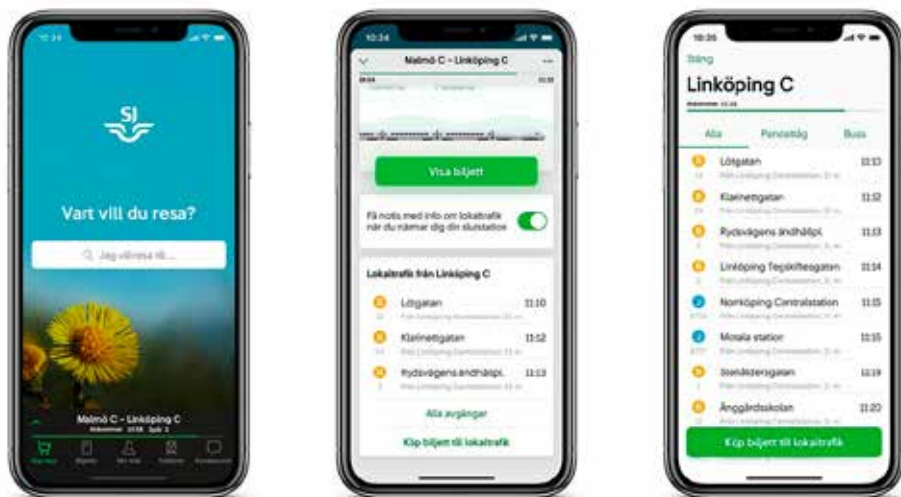
SJ vill inte sälja konkurrenters biljetter

Än en gång har Konkursverket haft frågan uppe på sitt bort om inte SJ måste sälja konkurrerande tågoperatörers biljetter. Senaste gången var 2014 och då avvisades ärendet.

Det handlar om att flera tågoperatörer vill sälja sina tågbiljetter online via sj.se. Två tågoperatörer, MTR Express (MTRX) och Saga Rail, har tidigare vänt sig till Konkursverket och klagat på att de inte har möjlighet att sälja sina tågbiljetter via SJs onlinekanaler. När frågan prövades 2014 ville kinesiska MTR (MTRX) att SJ skulle sälja deras biljetter i SJ:s kanaler. Konkursverket avvisade då ärendet.

2-0 till SJ

Konkursverket har nu åter igen prövat om SJ måste ge sina konkurrenter tillgång till SJ:s säljkanal online. Myndigheten har prövat frågan en andra gång, men åter igen beslutades det att avskryva ärendet. SJ själva har idag största delen av sin försäljning av resor via online försäljning.



Självklart beslut tycker SJ

SJ menar att en rimlig ordning är att alla operatörer själv tar ansvar för sin egen försäljning och marknadsföring och att man själv måste ta egna investeringar i biljettbokningssystem. Konkurrensen är fri i Sverige och vill man åka med ett specifikt bolag så är det bara att gå in på deras hemsida och beställa sina biljetter där, tycker man på SJ.

Crister Fritzon, vd på SJ har i ett tidi-

gare uttalande sagt att SJ:s ambition är att erbjuda kompletterande utbud förutom egen trafik till kunder, men varför skulle vi tillhandahålla och marknadsföra direkta konkurrerande operatörer i vår säljkanal? I vilka branscher sker det? Säkert skulle en reglering som gör det gratis för operatörer att marknadsföras och säljas förenkla inträde på marknaden. Sådan konkurrens är emellertid inte sund, småskjuts är inte en långsiktigt god drivkraft.



Statistik över Sveriges järnvägsspår

Trafikerad bana (spårkilometer)	14 180 km
Enkelspår (spårkilometer)	7 777 km
Dubbelspår och flerspår (spårkilometer)	4 098 km
Dubbelspår och flerspår (bankilometer)	1 968 km
Elektrifierade spår (spårkilometer)	11 939 km
Helsvetsade spår (spårkilometer)	12 072 km
Räl typ UIC 60 (spårkilometer)	5 553 km
Betongsliprar (spårkilometer)	10 002 km
ATC (spårkilometer)	10 554 km
System H (spårkilometer)	11 525 km
System M (spårkilometer)	1 570 km
System E2 (spårkilometer)	549 km
System E3 (spårkilometer)	132 km
Spårväxlar	10 606 st
Spårväxlar med eluppvärmning	7243 st
Högsta punkt: Riksgränsen intill Storlien	592m över havet
Lägsta punkt: Stockholms city i Stockholm	-36m under havet

Statistik över järnvägsbroar

Järnvägsbroar	3 870 st
Längsta bron: Igelstaviken i Södertälje	2038 m
Högsta bron: Igelstaviken i Södertälje	48 m

Statistik över järnvägstunnelar

Antal tunnelar	179 st
Tunnellängd totalt	139 km
Längsta tunneln, Hallandsåstunneln	8733 m

Lilla företaget med de stora resurserna

Storlek på företag behöver nödvändigtvis inte spegla vilka kompetenser och resurser som erbjuds.

Det Uppsalabaserade företaget, Railbros AB som grundades våren 2018 har idag fyra anställda. trots sin ringa ålder finns det gott om erfarenhet inom företaget.

– Jag och min bror har arbetat ett flertal år som anställda av ett bolag som sysslar med reparation och underhåll inom järnvägsbranschen. Det var här som idén föddes om att starta ett eget företag, vi såg att vi kunde göra saker bättre, alla fall i vårt tycke. Sedan ska man inte sticka under stolen med att vi var väldigt sugna på att driva något eget också, menar Emil Eriksson, vd på Railbros AB.

Flera olika kompetensområden

Railbros AB måtto är att kunna vara en komplett underleverantör med ett brett utbud av tjänster.

– I dagsläget fungerar vi enbart som en underleverantör, vår målsättning på sikt är att själva vara med och lämna anbud och vara en huvudentreprenör. Men som det är nu har vi fullt upp, och är så här långt nöjda med utvecklingen, vi strävar alltid att kunden ska vara väldigt nöjd när vi utfört vårt uppdrag och lämnat arbetsplatsen. Vi har flera kompetenser som Thermitsvets och banteknik som bland annat innefattar svetsning, heta arbeten, rälsbyten och växelbyggnad, säger Emil Eriksson.

Ganska vanligt med olyckor

Förutom Svetsning och underhåll arbetar företaget även med arbetsledning, säkerhet och olycksplatsansvarig.

– Just som olycksplatsansvarig ansvar vi samordningen av arbetet på olycksplatsen, det kan röra sig om vilka beslut som måste fattas, exempelvis i vilken omfattning trafik kan passera en olycksplats och liknande saker. I vårt arbetsområde runt norra Stockholm inträffar det nästa någon incident varje vecka, oftast rör det sig inte om några allvarligare skador som tur är men behovet av vår kompetens behövs därute, berättar Emil Eriksson. /DJ



ÅNGELHOLM
SKOOGS
ÅKERI & LOGISTIK
0431-443800 skoogsakeri.se

*Levererar med kvalitet.
På rätt sätt, i rätt tid.*

Telefon 0431-44 38 00 • skoogsakeri.se

INSÄNDARE

Kraftigt minskad passagerartrafik i svenska hamnar under andra kvartalet 2020

Under andra kvartalet var det totala antalet passagerare i svenska hamnar 2,2 miljoner, vilket är en kraftig minskning, motsvarande 74 procent jämfört med samma kvartal 2019. Den totala godshanteringen i svenska hamnar var 43 miljoner ton, vilket motsvarar en minskning på en procent jämfört med samma period föregående år. Det visar ny preliminär officiell statistik från Trafikanalys.

Det var antal passagerare i utrikes trafik som minskade mest, 75 procent, från 7,2 miljoner passagerare andra kvartalet 2019 till 1,8 miljoner samma kvartal i år. Antal passagerare som avreste eller ankom till svenska hamnar med inrikes trafik minskade med 62 procent, från en miljon

passagerare andra kvartalet förra året till 0,4 miljoner i år.

Trots den pågående pandemin var godsvolymererna i svenska hamnar relativt opåverkade jämfört med kvartal 2, 2019, totalt sett. Ser vi på inrikes och utrikes trafik tillsammans minskade godsvikten knappt, med en procent till 43 miljoner ton.

Lastade varor minskade med 8 procent mätt i vikt medan lossade varor ökade med 5 procent. Godshanteringen med lasttypen flytande bulk ökade med 14 procent, till 16 miljoner ton, medan godsvikten med övriga lasttyper minskade i olika utsträckning.

Hanterad godsmängd i utrikes trafik minskade med 1,9 procent medan godsmängden i inrikes trafik till och med ökade med 3,9 procent. Utrikes lastat och lossat gods i svenska hamnar var 36,1 miljoner jämfört med 36,8 miljoner ton andra kvartalet 2019. I inrikes trafik var den

lossade och lastade godsmängden totalt 6,6 miljoner jämfört med 6,4 miljoner ton andra kvartalet 2019.

Den officiella statistiken över sjötrafik bygger på uppgifter från samtliga svenska hamnar om havsgående fartyg med en bruttodräktighet om 20 och däröver som angör svenska hamnar i kommersiell trafik, alltså för att lasta eller lossa gods, eller för att lämna eller hämta passagerare. Statistiken beskriver nuläget och utvecklingen av fartygs-, varu- och passagerartrafiken i svenska hamnar andra kvartalet 2020. Rapport för det tredje kvartalet släpps den 16 december.

Trafikanalys

Elnätet måste förstärkas

Sverige har totalt sett ingen elbrist. Vi producerar mer el än vi förbrukar. Än så länge. Men vi har elbrist i söder och överskott i norr. Det beror på att vårt elnät inte klarar att överföra överskottet från norr till söder.

Inte bara själva nätet måste utökas. Det måste också förstärkas för att klara högre spänning och effekt än nuvarande 400 kV (kilovolt = tusental volt). Sedan riksdagsbeslut 1979 gäller den gränsen som skydd mot påstådd överkänslighet hos människor och djur. Meninga vetenskapliga studier har kunnat styrka någon överkänslighet. Bara oron som sådan har föranlett gränsen 400 kV.

Många andra länder har 800 och även 1.200 kV spänning i sina nät. När nu Sverige måste bygga ut och förstärka sitt elnät, är det hög tid att också gå över till minst 800 kV (dubbel effekt) för att öka nätets kapacitet. Det vore också klokt att hejda överproduktionen från vindkraft i norr och satsa på mer elproduktion i söder. Med energislag som ger el hela tiden, inte bara när det blåser lagom eller är tillräckligt med solsken.

Bo Hedberg, f. d. teknisk attaché i Washington

Tege Tornvall, nätverket Klimatsans



Insatser för bättre uppkoppling på tåg välkomnas

Regeringen presenterade i slutet av november beslutet om att ge Post- och Telestyrelsen (PTS) i uppdrag att redovisa insatser för att förbättra mobila uppkopplingar på fjärrtåg. Ett beslut som välkomnas av branschorganisationerna IT&Telekomföretagen och Tågföretagen.

Medlemsföretag inom IT&Telekomföretagen och Tågföretagen ingick i våras en branschöverenskommelse för att gemensamt jobba för en bättre uppkoppling ombord på tåg. Det konkreta arbetet med överenskommelsen inleddes i somras under ledning av de två branschförbunden och med deltagande från Trafikverket och inkluderar bland annat att utvärdera var det finns kapacitetsbrister och att testa nya



Åsa Zetterberg, förbundsdirektör, IT&Telekomföretagen. Foto: Daniel Roos.

teknologier. Sedan tidigare har regeringen presenterat att de avsätter 50 miljoner kronor under de kommande två åren för ändamålet.

– Vi välkomnar regeringens initiativ

och att resurser avsätts för att förbättra uppkopplingen på tåg. Vi vill gärna bidra i PTS arbete så att de erfarenheter vi dragit i arbetet med branschöverenskommelsen tas till vara i det fortsatta arbetet, säger Åsa Zetterberg, förbundsdirektör för IT&Telekomföretagen.

Även Almega Tågföretagen välkomnar regeringens initiativ där de meddelar att de ser möjligheten att fortsatt säkra att de tester och utveckling som behövs som kan generera en levande järnväg och ge resenärer en miljö där resandetiden kan nyttjas på ett optimalt sätt.

I uppdraget ska PTS prioritera insatser som ger effekt på högtrafikerade järnvägsstråk med stor andel passagerartrafik i alla landsdelar. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet senast den 19 februari 2021.

/DJ

Flytande bulk i fokus

Att transportera flytande bulk i form av petroleum, flytande gas och kemikalier kräver givetvis utbildning, erfarenhet och ett rigoröst säkerhetstänk.

Kiitosimeon gruppen har ungefär 500 anställda utspridda i Sverige, Finland och i alla Baltiska länder. I Sverige används företagsnamnet Simeon och precis som rubriken antyder fraktar bolaget endast flytande bulk.



Säkerheten först

Åkerinäringen har ett väldigt brett spektrum med olika former av gods som fraktas. Det var som en åkare sa en gång "Allt man ser har ju fraktas på något sätt, till och med pennorna på kontoret". Det är givet att det krävs mer erfarenhet och utbildning än de flesta andra åkerier när man har flera tusen liter drivmedel i lasten.

– Vi har ett enormt säkerhetstänk hos oss, säkerheten sätts alltid i första rummet. För att få köra hos oss krävs minst ett års erfarenhet av chaufförsyrket och innan man ens får börja köra måste man åka med en utbildad chaufför under 3 tre veckor och gå våra internutbildningar med en så kallad, Master Driver. Det räcker heller inte med att bara gå utbildningarna, man måste även få godkänt på dem för att få börja köra. Väl ute på fältet, följer vi upp och gör slumpmässiga kontroller, det gäller alla, även på våra erfarna chaufförer, säger Andreas Andersson Maltsén, Sverigechef på Simeon.

Långa avtal men stora aktörer

Simeon sköter drivmedelsdistributionen på flera ställen runt om i Sverige åt flera av de stora oljebolagen, som Preem och OKQ8 och Shell Aviation Simeon ombesörjer även gasleveranser i Finland och Balticum åt bland annat Linde och Gasum.

– Vi har stora investeringar vilket gör att vi måste ha framförhållning på våra kontrakt och vi skriver oftast 5 åriga avtal med våra kunder. Vi har ett ganska jämt flöde från år till år, ibland förlängs inte kontraktet men då vi är väldigt aktiva med upphandlingar förnyas kontrakt med jämna mellanrum, samtidigt som vi skapar helt nya kundrelationer. Dock har vi märkt av Corona pandemin negativt, vi ser att färre åker bil nu mot tidigare då det tankas mindre. Men vi ser ljus på framtiden och välkomnar nya alternativa drivmedel, vi vill givetvis vara med och frakta även de, menar Andreas Andersson Maltsén.

/DJ



E-handeln lyfter åkeriernas omsättning

Som vi skrev i vårt förra nummer påverkas vi nästan alla av rådande pandemi, de flesta negativt dessvärre. Men det finns ljusglimtar! Flera åkerier vi varit i kontakt med under hösten har sett en ökande volymhantering.

Det är främst E-handeln som står för ökningen, någon som märkt av denna positiva trend är Esperssons Åkeri AB i Hörby.

– Ja, vi kör E-handelsgoods åt Postnord och vi har sett en tydlig ökning av våra volymer nu under hösten. Jag antar att flera väljer att shoppa online nu istället för att vistas ute på stan och handla i fysiska butiker, tror Stefan Espersson, vd på Esperssons Åkeri AB.

Risk att värdefull transport inte når fram

I senaste numret av Trafikmagasinet skrev vi om företagets humanitära insatser med Julklapps bilen. Genom startandet av organisationen, Åkerhjälpen

– Vi engagerar skolorna i Hörby att alla elever som vill och kan skänker en julklapp med en hälsning till cancersjuka barn i Litauen, där vi står för transporten. I år har vi hamnat i ett läge där vi inte vet om vi kommer att kunna genomföra transporten på grund av pandemin. Det vi vet är att skolornas och vårt engagemang är väldigt uppskattat, så vi hoppas verkligen på att allt går vägen. Vi jobbar för fullt på att vi ska komma iväg även i år, precis som gjort varje år sedan 2007, det tror och hoppas Stefan Espersson.

Tekniken gör transportererna dyrare

Det kommer ny teknik hela tiden, åkeribranschen är inget undantag. Volvo Lastvagnar har lanserat sin gasdrivna bil och Mercedes har kommit väldigt långt med sin eldrivna lastbil för att nämna några saker.

– Vi följer noga utvecklingen men givetvis kostar ny teknik

stora ekonomiska insatser, men det är nästan ingen som pratar om. Det är viktigt för alla transportkunder att förstå, när vi Svenska åkerier investerar i framtiden, för att vara på topp, måste kunden vara beredda att betala mer, avslutar, Stefan Espersson.

/SF



Fair Transport växer så det knakar

Intresset för att ansluta sig till Fair Transport är stort, i skrivande stund finns över 300 anslutna företag, och faktum är att det är dubbelt så många som just nu håller på med sin ansökan.

Det kommer dagligen in nya ansökningar till Fair Transport vilket är otroligt glädjande.

– Fair Transport stärker företagens egna varumärke och är ett sätt för åkeriföretagen att synliggöra att de tar ansvar för företag och personal, arbetar för ökad trafiksäkerhet samt tar ett ökat ansvar för klimat- och miljöåtgärder. För oss har det varit viktigt att ompositionera bilden av branschen. Vi vill synliggöra den seriösa, ansvarstagande framtidsbransch som våra medlemmar representerar, menar Rickard



Gegö, vd Sveriges Åkeriföretag.

Det som är viktigt framöver är att jobba för att hela transportkedjan representeras av Fair Transport – till sista mil fram till slutleverans.

– Kraven på hållbarhet ökar i alla led

och samarbetet mellan säljare och köpare av transporter blir allt viktigare. Med Fair Transport vill vi skapa förståelse för att en hållbar transport måste värderas mer än bara pris, fortsätter Rickard Gegö.

/SF

Svenska Truckers - en framgångssaga



Sveriges Åkeriföretags realityserie, Svenska Truckers fick motta det ärofyllda priset Kristallen för Årets Realityprogram 2020.

Det är många parametrar som ska klaffa för att ett program ska sändas. Sveriges Åkeriföretag träffade flera produktionsbolag och diskuterade flera olika idéer innan valet till slut landade i en realityserie.

– Vi hade väntat länge på att rätt tillfälle skulle dyka upp för att visa upp åkerinäringen och föraryrket. När möjligheten kom att få göra en egen realityserie tvekade vi inte. Vi vet att åkerinäringen är en spännande, utmanande och en mångfacetterad bransch, bevisligen lyckades vi förmedla detta till allmänheten på ett både utbildande och underhållande sätt, säger Rickard Gegö.

En av branschens utmaningar är kompetensförsörjningen. Det behövs 50 000 nya förare under de närmsta 10 åren.

– Vi vet att realityserier är populära bland ungdomar och det gäller att synas där de är. Serien visar att yrket passar alla – man, kvinna, ung, erfaren. Den ger oss även möjlighet att visa upp bredden i yrket, allt från specialtransporter, farligt gods, fjärr och distribution. Nu ser vi fram emot nästa säsong som redan har börjat att sändas, avslutar Rickard Gegö.

/SF



Rickard Gegö,

Eskilstuna Logistikpark

- ett framgångskoncept

Logistikparken utanför Eskilstuna växer ständigt vidare. Nu har ytterligare två företagsjättar etablerat sig i den 420 ha (4,2 miljoner m²) stora logistikparken. Det är det amerikanska näthandelsföretaget Amazon och det välkända livsmedelsföretaget Coop.



Eskilstuna växer! Överallt i staden ser man att nybyggnation av både bostäder och företagsbyggnader pågår. En ny stadsprofil är Mälardalens Högskola som ligger vackert belägen vid Eskilstunaån som flyter fram genom staden. Med 16 000 studenter är högskolan en av Sveriges största högskolor och kännetecknas av nära samarbete med företag och offentlig sektor i regionen.

Växer gör också kommunens satsning utanför staden.

Logistikparken

– I Logistikparken, med 420 hektar näringslivsmark, och som ligger en mil österut efter E20 har sedan starten ca 17 företag etablerat sig. E-handel, datacenter, logistik/lager eller industri är exempel på kunder som byggt nytt i parken, säger Mikael Jonsson, Etableringschef Eskilstuna Logistik och Etablering AB

En strategisk plats mitt i logistikflödet i expansiva Mälardalen med cirka 3,8



Manuel Brändeborn, Marknadschef för Eskilstuna Logistik och Etablering AB.

miljoner människor inom 60 minuters avstånd. Här finns tillgång till ett väl utbyggt väg- och järnvägsnät samt närhet till hamnar och flygplatser, bland annat genom kommunens kombiterminal.

– Eskilstuna som är en del av Stockholmsregionen, är en av de bästa lokaliseringar med tanke på tillgång till grön, förnyelsebar energi. Inom många områden är regionen världsledande säger Manuel Brändeborn, Marknadschef för Eskilstuna Logistik och Etablering AB.

Coop storsatsar i Eskilstuna

– Coops nya varuterminäl blir en av Sveriges största och kommer leverera livsmedel till Coops samtliga 800 butiker i landet. Etableringen innebär 400 - 500 nya arbetstillfällen när terminalen är i full drift under andra halvåret 2024, säger Mikael Jonsson.

Företaget tar nu ytterligare ett steg och bygger en ny varuterminäl i Eskilstuna logistikpark. Terminalen blir helautomati-



serad där alla processer från varumottagning till plock på pall sker automatiserat dygnet runt.

Redan idag körs cirka 35 % av Coops transporter på tåg. På tomten kommer Coop att bygga två egna tågspår på 1 km, där Coops 600 meter långa tåg kan lasta och lossa flera gånger per dag. Detta medför att andelen transporter på tåg kommer att utökas vilket gynnar miljön.

Tomten för terminalen är 276 000 m² stor, vilket motsvarar 51 fotbollsplaner. Terminalbyggnaden kommer att ha en grundyta på 77 000 m² (14 fotbollsplaner), och en totalyta på 109 000 m² eftersom anläggningen byggs i tre olika höjder; 15, 26 och 36 meter hög

– Vi är självklart glada att Eskilstuna ytterligare stärker sin logistiska position säger Manuel Brändeborn.

Den nya terminalen kommer att ersätta de nuvarande terminalerna i Bro och Västerås. Coops fryslager i Enköping berörs dock inte av beslutet.

Amazon väljer Kuehne+Nagel

När det amerikanska e-handelsföretaget Amazon etablerar sin svenska sajt kommer paket att levereras från lagret i Eskilstuna Logistikpark.

– Man har valt Eskilstuna eftersom det ligger centralt i Sverige, nära Stockholm. Även detta kommer att ge en betydande mängd nya jobb till Eskilstuna, säger Mikael Jonsson.

Kuehne+Nagel ska sköta Amazons logistik från Logicens nybyggda lager på 15 000 kvadratmeter i Logistikparken.

Kuehne+Nagel har redan börjat med sin verksamhet och levererar nu paket åt Amazon från Eskilstuna.

Man har fler intressanta nyetableringar på gång i Eskilstuna och man ser ljus på framtiden i Logistikparken. Ambition är att förvärva ännu mer mark i området och expandera ytterligare.

Utöver den bebyggda ytan på 36 000 kvadratmeter, där även DHL hyr, kommer Logicens att bygga ut med ytterligare 15 000 kvadratmeter som då får en total lageryta på 51 000 kvadratmeter. Dessutom finns möjlighet till ytterligare expansion på drygt 40 000 kvadratmeter.



Mikael Jonsson, Etableringschef Eskilstuna Logistik och Etablering AB

– Vi gläder oss åt att Logicens fortsätter sin offensiva expansion i Eskilstuna. Det bekräftar Eskilstunas position som ett av landets mest expansiva logistikområden. Detta är något som bidrar till många nya arbetstillfällen i Eskilstuna, säger David Hofmann, VD, Eskilstuna Logistik och Etablering.

Kombiterminalen

– Vi är Stockholm/Mälardalsregionens största och en av landets ledande kombiterminaler. Vi är helt elektrifierade vilket gör det möjligt att använda miljövänliga ellok, säger Mikael Jonsson.

Den datoriserade gaten ger rätt information till rätt bil i rätt tid. Terminalen trafikeras av ett flertal operatörer och har dagliga tågpendlar till hamnar i Göteborg, Malmö och Trelleborg.

Anläggningen har två anslutningsväxlar med direkt tillgång till järnvägsnätet och nära anslutning till E20. Från Eskilstuna kombiterminal når man södra, västra och norra stambanan. Det betyder att man alltid har alternativa vägar in eller ut om det skulle bli ett stopp i järnvägstrafiken.

– Vi välkomnar fler företag att bli en del av vår dynamiska region. I Eskilstuna samverkar företagare, utbildare och medarbetare inom offentlig och privat sektor för att gemensamt bidra till ett gott samhälle, avslutar Mikael Jonsson vår intervju.

/ AE



Med flytande gas och el för hållbara transporter

Alternativa bränslen spelar en avgörande roll i Volvo Lastvagnars strategi för att skapa hållbara transporter. Enligt företaget finns det inte en enda lösning som kommer att vara den allenaordande i framtiden, utan många lösningar kommer att finnas över tid.

Volvos gasdrivna lastbilar passar för tyngre uppdrag och längre sträckor medan de elektriska lastbilarna passar bra för städer och stadsnära områden. Redan i dag finns alternativet med gasdrivna Volvo FH och Volvo FM för de kunder som vill sänka sin klimatpåverkan här och nu. Volvo Lastvagnar anser att gasdrivna lastbilar är det bästa hållbara alternativet i dag för krävande regionala transporter och tunga fjärrtransporter. Många åkerier och transportföretag kommer under en övergångsperiod att ha en blandad vagnpark med lastbilar som drivs med olika bränslen, både gasdrivna och elektriska fordon.

Kan beställas

– Vi tillverkar och säljer sedan 2019 helt eldrivna lastbilar för bland annat leveranser till butiker i städer och sophantering. I november släppte vi nyheten att alla åkerier beställa helelektriska versioner av Volvos tunga lastbilar nästa år. Det betyder Volvo Lastvagnar från och med 2021 kommer att erbjuda ett komplett

program av batteri-elektriska lastbilar för distribution, sophämtning, regionala transporter och anläggningstransporter i stadsmiljöer, menar Stefan Strand, VD Volvo Lastvagnar Sverige AB.

Stora miljövinster

Volvo Lastvagnar genomför nu kundtester av eldrivna, tunga lastbilar av modellerna Volvo FH, Volvo FM och Volvo FMX.

– Dessa lastbilar har tågvikter upp till 44 ton. Lastbilarna har, beroende på batterikonfiguration, räckvidder upp till 300 km. Ett exempel på pågående kundtest är anläggningsföretaget Swerock som nu kör två tunga eldrivna lastbilar i sin verksamhet i Göteborg.

Ett annat exempel är företag som satsar på hållbara transporter, ICA är ett av dem. ICAs mål är att koncernens svenska bolag ska ha helt fossilfria vägtransporter senast 2030. Därför har ICA och Volvo Lastvagnar nyligen ingått ett samarbete för att minska miljöpåverkan från transporter och identifiera vilka transportflöden som kan elektrifieras. På sikt kommer samarbetet att utvidgas till fler områden som kan bidra till minskad miljöpåverkan från transporter. Redan i dag har ICA nio Volvo-lastbilar som går på flytande biogas där även släpets kylaggregat drivs av lastbilen, det vill säga helt fossilfritt, säger Stefan Strand.

/SF



Swerocks två tunga lastbilar, Volvo FM och Volvo FMX, som är fulllektriska.



En av ICAs lastbilar, Volvo FH, som går på flytande gas.

Uppsving trots rådande läge



Flera företag inom transportsektorn, inte minst flyget har sett sin omsättning sjunka som en sten sedan pandemin startade. Men det finns faktiskt företag som aldrig haft som ruljans som nu.

Ett företag som har sett en ökande omsättning under både första och andra halvåret under 2020 är Skoogs Åkeri och Logistik AB i Ängelholm.

– Vi arbetar hårt och målmedvetet, men givetvis beror det mycket på vad man har för kunder och vad de sysslar med. Vi har haft turen av att flera av våra kunder ökat sin försäljning under pandemin, vilket i sin tur givit oss en extra skjuts. Vi har flera branschkollegor som är väldigt seriösa och duktiga, men som går på knäna på grund av att deras kunder drabbats väldigt hårt. Ett exempel är kollegor som sköter frakter inom fordonsindustrin, den branschen stod mer eller mindre helt stilla under en period, säger Ingrid Skoog, vd på Skoogs Åkeri och Logistik AB.

Engagerad sedan länge i Sveriges Åkeriföretag

Många åkerier drivs som familjeföretag i generationer, Skoogs Åkeri och Logistik AB är inget undantag. Ingrid Skoog tillsammans med sin bror Stefan Skoog är andra generationens förvaltare av företaget och Ingrid själv har suttit på vd posten sedan 2002.

– Mycket har hänt i branschen under min tid som vd, vi är medlemmar i Fair Transport och jag har sedan en längre tid tillbaka varit engagerad i Sveriges Åkeriföretag. Som i de flesta branscher har digitaliseringen betytt mycket, liksom miljöfrågorna. Jag har hela tiden tyckt det har varit viktigt att göra skillnad och göra branschen bättre. Vi tycker bland annat att vi kan se en ljusning bland utländska åkare som i större utsträckning har bättre fordon, men det finns dock mer att önska. Det är inte

roligt att se vissa dem slå läger på grusplaner i vårt närområde under helgerna, där det varken finns toaletter eller duschar. Det är inte ovanligt att de anordnar grillfester med andra åkare, för att sedan ge sig av utan att städa efter sig. Jag vill vara med i den mån jag kan och påverka att hela tiden göra branschen bättre, det ska finnas en yrkesstolthet i chaufförsyrket, och det ska vara dåligt att tacka ja till en dålig affär, menar Ingrid Skoog.

Trucktjänster och Tredjepartslogistik

Skoogs Åkeri och Transport har ett affärsområde till, nämligen trucktjänster och tredjepartslogistik.

– Vi erbjuder lagerhantering av varmt, kallt och fryst gods i vår 20 000 kvadratmeter stora anläggning här i Ängelholm. Vi ombesörjer mottagning, förvaring och utskick av gods till slutkund, och vi har även plocklagertjänster där vi sköter om hela transportkedjan åt våra kunder, berättar Ingrid Skoog. /DJ



Däck som rullat färdigt har mycket kvar att ge

Däckgummi är ett högteknologiskt material som har mycket kvar att tillföra vårt samhälle efter arbetet som hjul på olika transportfordon. Materialet isolerar, är mycket lätt och elastiskt, stöt- och bullerdämpande samt 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 rad olika användningsområden. Mer info om materialet och trygg användning för hälsa och miljö finns på www.sdab.se.



**SVENSK
DÄCKÅTERVINNING**



Volvo P1800 i lyxförpackning

Cyan racing har nyligen presenterat sin tolkning av Volvos ikoniska sportbil från 60- talet. Både kupén och utsidan har hög igenkänningsfaktor, men det är förstas inte mycket under skalet som härstammar från originalversionen.

Bilen som byggts om från grunden är en Volvo P1800 från 1964. Bilen har förstärkts med bland annat kolfiber, vilket kan tänkas behövas då det under huven sitter en två-liters turboladdad motor på 420 hästkrafter. Cyan racing har utgått från sin motor som sitter i den högt världsrankade Volvo S60 TC1 från racingvärlden.

Imponerande vikt

Eftersom mer eller mindre allting bytts ut mot modernare komponenter som används i dagens racingbilar har bilen blivit betydligt stadigare och lättare. En rolig detalj är att man behållit de klassiska runda mätarna framför ratten men flyttat rödmarkeringen på varvräknaren från 6500 varv per minut till 7700 varv per minut. Cyan racing har inte släppt någon siffra för acceleration och toppfart, men med en vikt på bara 990 kilo tillsammans

med en racingmotor på 420 hästkrafter hamnar förmodligen de flesta i backspeglarna när man trycker på gasen.

Går att beställa

Känner man sig sugen på att köpa en modifierad Volvo P1800 är detta fullt möjligt. Bilen serietillverkas dock inte utan tillverkas bara på beställning och levereras bara i den cyanblå färgen. Största haken för de flesta lär bli prislappen, enligt uppgift ska bilen kosta drygt fyra miljoner svenska kronor, men då måste du själv stå för en så kallad donator bil också. /DJ



Kuriosa Volvo P1800

Ikon från Svensk bilindustri, så kan man kort sammanfatta Volvo P1800. Volvos sportbil tillverkades mellan 1961-1973 och designades av Pelle Pettersson och Pietro Frua.

Även att Volvo vid den tiden var helt Svenskt tillverkades faktiskt de första bilarna i England. Och från England kom ju även Roger Moore och hans karaktär, Simon Templar som rattade och gjorde Volvo P1800 världskänd genom tv-serien Helgonet. Bilen uppgraderades genom åren, bland annat från Volvos B18 motor till B20 motorn med direktinsprutning som gav på den tiden smått imponerande 135 hästkrafter. Volvo P1800 var en av de första serietillverkade bilar som sedermera fick skivbromsar fram som standard.

Irv Gordon från USA köpte sin Volvo P1800, 1966 för att han behövde en pålitlig bil att pendla till jobbet med, han visste

nog inte hur rätt han skulle få. Fram till 40 000 mil hade bilen bara servats på vanligt vis, när han passerat en miljon miles, cirka 160 000 mil började han få uppmärksamhet. Vid 1,69 miljoner miles kom han med i Guinness rekordbok 2002 hade han passerat två miljoner miles, cirka 322 000 mil. 2009 var det dock dags att byta ut motorn då den fått dålig kompression.

När Irv Gordon gick bort 2018 hade hans Volvo P1800 hunnit med att rulla helt otroliga 515 000 mil. Irv Gordon blev flera gånger uppmärksammad av Volvo som skänkte honom ett par bilar genom åren, bland annat en Volvo 780 Bertone, men den körde han bara 30 000 mil med innan han sålde den. /DJ





Gynnsam utveckling för Skånebaserat åkeri

Wans Logistik & Transport AB i Mörrarp har sedan starten 2012 haft en positiv utvecklingstrend. Trots att företaget i sig inte är lastgammalt finns en erfarenhet i transportbranschen som sträcker sig flera årtionden bakåt i tiden.

Stefan Sandin och Sammy Ahlfors som äger bolaget har arbetat tillsammans länge och skaffat sig en gedigen erfarenhet av branschen.

Organisk tillväxt

Det är ganska vanligt i åkeribranschen att man köper upp företag för att bli större, den här ägarduon har valt att växa organsikt. Man säger själva att man växt i lagom takt.

– Min kollega Sammy Ahlfors och jag har arbetat tillsammans länge, våra vägar korsades redan 1987 då vi var anställda på ett åkeri här i Skåne. När vi grundade vårt nuvarande

företag 2012 hade vi två bilar, idag har vi 14 stycken, vi har en bra mix av fordon som är väl anpassade till vår verksamhet. En av vår specialitet är expresstransporter över hela Europa. Tillsammans med vår samarbetspartner i Danmark täcker vi hela Danmark varje dag, vi löser även transporter till Holland och Tyskland dagligen, säger Stefan Sandin, vd på Wans Logistik & Transport AB.

Trivs med nuvarande situation, men det finns irritationsmoment

Wans Logistik & Transport har genom åren skaffat sig en stabil grund att stå på. Genom kontinuerlig personalvård är

personalomsättningen näst intill obefintlig. Som så många andra åkerier upplevs ibland en oseriös konkurrens, skräckexemplen är utländska åkare som debiterar under 40 kronor milen. Det är priser som härstammar från sent 80- tal.

Rullar sju dagar i veckan

På Wans Logistik & Transport AB rullar bilarna varje dag året om, eller nästan i alla fall.

– De enda dagarna vi inte är på vägarna är på julafton, nyårsafton och midsommarafton, annars rullar vi varje dag hela året från i stort sett klockan fem på morgonen till elva på kvällen. Vi har många olika leveranser, de som ska ske snabbt och på kort tid, och vanligt avtalad linjetrafik.

Vi har även tempererade transporter, Och bland annat färdiglagad mat till äldreboenden i Mörrarp & Ödåkra två gånger dagligen. Jag vill passa på ge kommunen här en eloge till hur man sköter maten till de äldre. I stället för stora centralkök görs maten i minde kök och de har anställt duktiga kockar från restaurangbranschen som tillagar all mat från grunden vilket i sin tur ger vällagad mat. Vi förser även Lidl med färskvaror dagligen via vår linjetrafik till deras huvudlager i Halmstad, tillägger Stefan Sandin.

/DJ



Järnvägsövergångar - Rangerlok

GOODRAIL®

keeps you on track >

Vi representerar STRAIL i Sverige och Norge.



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

Karakteristik reklampelare återvänder



GoodYear och Zeppelin har haft ett sekellångt förhållande. GoodYear Blimp har alltid flugit flitigt över NASCAR-lopp i USA, men efter 35 år återvänder "Blimpen" till den här sidan av Atlanten.

Många Formel 1 och Le Mans-fans från 70- och 80-talet minns säkert GoodYear Zeppelinaren som alltid svävade över alla tävlingar. Omkring efter cirka 35 års frånvaro från det Europeiska luftrummet kommer vi alltså kunna återse GoodYear Blimp över några av de mest prestigefyllda motorsportsevenemangen här i Europa, bland annat Le Mans 24-timmars och Nürburgring vid WTCR-FIA World Touring Car Cup.

Större än vad man kan tro

Zeppelinaren som GoodYear använder sig av är i dag det största halvstela luftskeppet i världen och mäter 75 meter på längden och är 19,5 meter brett samt 17,4 meter högt, vilket gör den längre än en Boeng 747 som är 70,6 meter långt. Zeppelinaren är faktiskt bara inte en reklampelare, under tävlingarna där den befinner sig över racingbanorna filmas även loppet för att ge tv tittarna och publik på plats vyer ovanifrån.

Gammal uppfinning

Ferdinand Von Zeppelin började redan runt 1890 att ägnas sig åt byggande av styrbara luftskepp. 1906 hade han lyckats att få till ett fungerande styrbart luftskepp som sedan kom att kallas för, just, Zeppelinare. /DJ



Ariane 6 till rymden

I somras acceptanstestades den helt nya V2.1-motorn som ska ta Ariane 6 till rymden. Bäraraketen är den senaste generationen i det långvariga Arianeprogrammet och precis som till dess föregångare har GKN Aerospace bidragit med nyckelkomponenter.

Den 21 juli genomfördes acceptanstestet för den nya V2.1-motorn till Ariane 6-raketen. Testet genomfördes i franska Vernon där motorn hängdes upp i en rigg och testkördes under 280 sekunder. Resultaten utvärderas fortfarande, men det har redan konstaterats att motorn är flygduglig och kommer att ta Ariane 6 till rymden någon gång under 2021.

Långvarigt svenskt bidrag

Egentligen skulle Ariane 6 ha nått rymden redan i år, men på grund av Coronapandemin har uppskjutningen försenats. När raketerna lämnar atmosfären kommer det att vara drygt 40 år efter att den första Arianeraketen sköts upp 1979. Arianeprogrammet hade instiftats sex år tidigare med uppdraget att säkra europeisk oberoende tillgång till rymden. Redan då producerades kritiska motordelar i Sverige; dåvarande Saab, som idag heter Ruag, tog fram omborddatorn och Volvo Aero, nuvarande GKN, fick förtroendet att tillverka munstycken och brännkammare. Sedan dess har Volvo Aero bidragit med komponenter till varje ny generation raketerna inom Arianeprogrammet och har under åren fått en alltmer central roll i utvecklingen av nya motorer.

– Det är alltid lite nervöst inför ett acceptanstest, särskilt när det gäller en helt ny motor, men allt gick bra och våra produkter klarade testet felfritt. Att företag från Sverige har bidragit med nyckelkomponenter till alla Ariane-raketer genom åren är ett fint bevis på svensk ingenjörskonst, säger Carolina Kalliokorpi, Program Manager Space Serial Program på GKN Aerospace.

Ska ta andelar på den kommersiella marknaden

Ariane 6 är den hittills största raketerna inom Arianeprogrammet



och har ett antal nya egenskaper som kommer att bidra till dess konkurrenskraft på den kommersiella marknaden. Medan Ariane 5 endast kunde bära högst två större satelliter och placera dem på ett ställe i rymden kan Ariane 6 transportera tiotals mindre och placera ut dem på flera olika platser. Detta tack vare den nyutvecklade överstegsmotorn som till skillnad från dess föregångare kan stängas av och sättas på efter behov.

– Den kommersiella marknaden är betydligt mer konkurrensutsatt efter att Elon Musks Space X har tagit enormt mycket marknadsandelar under de senaste åren och har satt ribban för prisbilden. Med Ariane 6 kommer vi inte bara att garantera fortsatt europeiskt oberoende tillträde till rymden, utan förhoppningsvis även att placera ut fler satelliter åt privata aktörer och ta kommersiella marknadsandelar, avslutar Carolina Kalliokorpi.

/DJ

Trafikmagasinet – för säkerhets skull

Glöm inte att prenumerera på Trafikmagasinet! 4 nummer kostar endast 300 kronor. Maila till: redaktionen@trafikmagasinet.nu eller 070-74 71 497.

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



Över ett år med klimat-kompenserad flygfrakt

Det är drygt ett år sedan Scanlog började att erbjuda sina kunder klimatkompenserad flygfrakt, utan extra kostnad. Och flera andra aktörer verkar följa efter.

Det sägs att det finns fler flygbolag, flygplanstyper och lastbärarmöjligheter (ULD:s) än vad fraktköpare vill veta. Det är vanligt att logistikföretag talar om hur många ton de skeppar eller hur stora flygplan de använder. De globala transporterna ökar och så gör också avtrycket på miljön.

Fortfarande stora utsläpp

Enligt rapporter från oberoende källor släpper vi fortfarande ut för mycket växthusgaser och tar mer resurser än vad jorden har kapacitet att generera. Global Footprint Network har de senaste årtiondena tillsammans med WWF räknat fram Earth Overshoot Day, den dag på året då jordens årliga produktion av naturresurser är förbrukad. Den första Earth Overshoot Day inträffade 19 december 1987. 2018 inföll dagen den 1 augusti. Enligt denna rapport hade vi alltså redan i början av augusti 2018 förbrukat jordens resurser för hela året. Det motsvarar 1,7 jordklot av jordens förnybara resurser för helåret. Undersökningar visar att fler och fler konsumenter och företag runt om i världen föredrar att köpa sina produkter och tjänster från företag som tar ansvar för att minska sin klimatpåverkan.

/DJ



Vill ni använda Fair Transporter?

Vi utför transporter i moderna fordon med erfaren personal.

Vi kör tempererade livsmedel, styckegods både lånväga och distribution.

När ni bestämt var och när ni vill ha en transport gjord, då finns vi.

Ett av Sveriges bästa åkerier!

www.esperssons.se

0415-311 751





Flygskam

- snart ett minne blott

© AIRBUS 2020 - All rights reserved - IIVS

Det råder delade meningar om ordet, flygskam. Många anser att flyget idag är det enda sätt att ta sig fram långväga inom rimlig tidsram. Andra menar att flyget släpper ut alldeles förfärligt med gifter i luften och bör bara användas i nödfall. Men inom överskådlig tid kan förmodligen båda dessa läger lägga ner sina stridsyxor.

2035 kanske vi får se världens första kommersiella fossilfria flygplan ta sig upp i det blå. För att förverkliga denna vision utforskar Airbus konceptflygplan, ZEROe - drivna av väte, med potential att minska flygplanens koldioxidutsläpp med upp till 50%.

Konceptflygplan

Vid första anblicken av de tre nyligen avtäckta Airbus-konceptflygplanen är det bara ett av dem tre som sticker ut. De ser ut som klassiska kommersiella flygplan, utom med längre, mer flexibla vingar. Propellerplanet drivs av åtta-bladiga propellrar, men det tredje planet har en helt ny konstruktion, BWB (Blended- Wing Body) på svenska kallas

det för "blandad ving kropp". Den största förändringen är förstas framdrivning som sker med hjälp av vätegas.

Inte ens på kartan

"Så sent som för fem år sedan var väteframdrivning inte ens på vår radar som en livskraftig utsläppsreducerande teknikväg", har Glenn Llewellyn, Airbus Vice President, Zero-Emission Aircraft sagt. Airbus meddelade nyligen sin ambition att utveckla världens första kommersiella flygplan utan utsläpp 2035. Väte som drivmedel för flygplan sticker verkligen ut och har inte funnits på kartan hos flygplansingenjörerna förens nyligen. Enligt interna beräkningar uppskattar Airbus att väte har potential att minska flygets koldioxidutsläpp med upp till 50%.

Forskning kvarstår

Vätegas har en annan volymenergitätet än flygbränsle.

– Vi måste studera andra lagringsalternativ och flygarkitekturer än befintliga, detta innebär att det visuella utseendet på framtida nollutsläppsflygplan kommer att förändras, förklarar, Jean-Brice Dumont, Airbus Executive Vice President, Engineering. Om utvecklingen av väte teknologin fortskrider med den förväntade hastigheten förväntas Airbus lansera det första planet för kommersiellt bruk 2035. /DJ



DHL Express går till sjöss



En DHL-båt på floden Themsen ersätter lastbilstransporter och levererar små paket in till Londons stadskärna.

DHL Express har lanserat Londons första flodbåt för paketleveranser, för att minska trängsel och erbjuda ett pålitligt och effektivt sätt att transportera försändelser genom Storbritanniens huvudstad.

Stora investeringar

– I år kommer vi att investera cirka en miljard euro i vår infrastruktur för att utöka vårt globala nätverk och därmed förbättra kvaliteten på vår service till våra kunder, säger John Pearson, vd DHL Express. Förutom förnyelsen av vår flygplansflotta och

utbyggnaden av våra faciliteter letar vi ständigt efter innovativa lösningar som hjälper oss att förvandla vår vision om att 'föreina människor, förbättra liv' till verklighet. Detta innefattar också nya transportsätt, där vi tar fram alternativ för att minska vägtrafiken, koldioxidutsläpp och förbättra luftkvaliteten. Flodbåten är ett snabbt, effektivt och pålitligt sätt att använda en för närvarande outnyttjad förbindelse in till London och är ett av flera initiativ vi investerar i, i vår väg mot nollutsläpp 2050.

Trafikerar Themsen dagligen

Flodbåtservicen, som drivs av Thames Clippers Logistics, kommer att transportera paket till London dagligen. Försändelserna kommer att lastas från elfordon till flodbåten vid Wandsworth Riverside Quarter Pier innan de transporteras i hög hastighet längs Themsen till centrala London och dockar vid Bankside Pier för att levereras den sista biten på DHL-kurircyklar.

Det är egentligen ingen nyhet att DHL kombinerar land och vattenvägar, de har sedan tidigare etablerade kanalleveransnätverk i Amsterdam och Venedig, men tjänsten i London representerar dess första höghastighetstjänst.

Miljövänligare

– Trafik och dålig luftkvalitet är ett ökande problem i stadsområden som London och vi är engagerade i att hitta en bättre blandning av transportsätt. Denna nya och unika tjänst som kombinerar elbilar, flodbåtar och cyklar skapar en snabb och effektiv åtkomst till vår huvudstad, säger Ian Wilson, vd på DHL Express i Storbritannien och Irland. /DJ

En fena på att surfa

Tidigare har det bara varit möjligt att surfa på ganska rejäla vågor, och dessa hittar man som oftast utanför våra landsgränser. Men nu har flera tillverkare släppt nya surfbrädor som drivs med kraftiga batterier, vilket gör det möjligt att surfa i princip vart som helst.



Kan detta vara nästa fluga? Det ser onekligen väldigt roligt ut och det Svenska innovationsföretaget Radinn AB har tagit fram en rad olika modeller i olika utföranden och prisklasser.

Hyfsad batterikapacitet

Det finns flera olika batterialternativ som ger olika hastigheter och driftstider. Det enklaste batteriet ska enligt uppgift hålla brädan igång i cirka 25 minuter med en topphastighet på cirka 40 kilometer i timmen. Vårstingvarianten kommer upp i över 50 kilometer i timmen och har en räckvidd på cirka 45 minuter. Enligt tillverkaren spelar luft- och vattentemperatur in på hur länge batteriet håller sin laddning.

Smakar det så kostar det

Gratis är det inte, priset för en surfbräda börjar på cirka 80 000 kronor, och kan fortsätta till en bra bit över 100 000 kronor beroende på modell och batterikapacitet. Omräknat till sjömil skulle det betyda att man kan surfa oavbrutet i drygt 20 distansminuter. I praktiken skulle det innebära att du skulle kunna surfa från Vaxholm till Sandhamn på exempelvis en lunch. Fast då skulle det behöva bli en långlunch, då batterierna tar 2,5 timmar att ladda, med snabbaddaren dessutom.

/DJ



Arbete på spårområdet



Transporter & uthyrning



Trumreoveringar



Lok- & vagnsverkstad

railcare

www.railcare.se

Vi är specialister på flytande bulk



Petroleum transporter

Petroleum transporter är en av de viktigaste funktionerna i transport och logistik. De transporterar råolja och rågas till raffinaderier och vidare till kunder som bilbränsle och industri. De transporterar också andra typer av råolja och rågas till kunder som bilbränsle och industri.



Kemikalietransporter

De viktigaste flytande kemikalerna är råolja, rågas och rågas. Dessa transporterar kemikalier till kunder som bilbränsle och industri. De transporterar också andra typer av kemikalier till kunder som bilbränsle och industri.



Gastransporter

Gastransporter är de viktigaste flytande gaserna som rågas och rågas. Dessa transporterar gas till kunder som bilbränsle och industri. De transporterar också andra typer av gas till kunder som bilbränsle och industri.



Petroleum Logistic i Mittskandinavien AB • tel. 0722- 490 001
Skönviksvägen 2, 131 49 Nacka • www.simeon.se

Uber avger löfte om att bli en helt eldriven plattform 2040

Uber har tillkännagett ett löfte om att senast 2040 bli en helt eldriven plattform. Det innebär att alla resor som förmedlas via Uber ska ske med eldrivna fordon, kollektivtrafik eller mikromobilitet, så som elsparkcyklar*. I Sverige tog man nyligen det första steget med lanseringen av elbilstjänsten Uber Green**, och nu avsätts 800 miljoner dollar för att hjälpa hundratusentals förare i Europa, USA och Kanada med omställningen.

En effekt av att det urbana resandet minskat som följd av coronarestriktioner är en tillfällig nedgång av koldioxidutsläpp. I takt med att restriktioner runt social distansering lättas har Uber nu beslutat sig för att göra ett åtagande för att alla resor som förmedlas via deras plattform ska

vara helt eldrivna år 2040, istället för att återgå till det normala. Det första delmålet är 2025, då 50 procent av alla kilometer som körs i London, Paris, Berlin, Madrid, Amsterdam, Lissabon och Bryssel ska vara med elbilar.

För att Uber ska lyckas uppnå löftet om att bli en eldriven plattform har över 800 miljoner dollar satts av till insatser för att finansiellt stötta till hundratusentals förare globalt med omställningen. Som följd kommer tjänsten Uber Green – som lanserades i Sverige i juli 2020 – att ha expanderat från 37 europeiska städer till 60 städer i slutet av 2021. Det innebär att resenärer kommer ha möjligheten att välja en resa med elbil i 80 procent av alla europeiska städer där Uber finns tillgängligt redan vid nästa årsskifte.

*Uber lanserade Lime elsparkcyklar på sin plattform i Sverige i juli 2019.

**Uber Green lanserades i Sverige den 15 juli 2020, och innebär inledningsvis att resenärer i Stockholm och Göteborg kan välja att resa med



elbil mot en mindre extra kostnad, som är till för att gynna förare som kör med elbil. Tjänsten lanserades tillsammans med OKQ8 som erbjuder rabatterad utrustning till Uber Green-förare i form av laddboxar och laddstolpar.

NOSS AB
Spårarbeten
070-618 74 90

**SPÅRARBETEN &
JÄRNVÄGSUNDERHÅLL**

Nya Olsson Spår Service AB i Ödeshög arbetar med järnvägsunderhåll och banarbeten.

Vi är ett företag med lång erfarenhet som verkar för bra och säkra järnvägar.

Våra medarbetare har alla många års erfarenhet av spårarbeten och underhållsarbeten vid järnväg och spåraneläggningar.



Vi utför:

- Termitsvetsning
- Formsvetsning
- Växelbyggnation
- Pålåggningssvetsning
- Spårbyggnation
- Snöröjning
- Spårbesiktning

Nya Olsson Spår Service AB
Tingshusgatan 4
599 31 Ödeshög

Jari Olsson: 0706-18 74 90

DEBATT

Många frågetecken kring Estonia

Estoniagruppen (E-gruppen) vid Sveriges Riksdag bildades högst informellt och ideellt år 2000 av ett antal dåvarande ledamöter som - upplysta av utomstående experter och sakkunniga - inte ansåg att den officiella haverikommissionens (JAIC, Joint Accident Investigation Commission) slutsatser rörande orsaken till fartygets hastiga sjunkförlopp var nöjaktigt förklarad.

Till gruppen anslöt sig efterhand olika företrädare för anhöriga, andra berörda engagerade och intresserade personer. E-gruppen har under åren i stället för att odla diverse konspirationsteorier konsekvent ägnat sig åt att söka identifiera, formulera och begära svar på utestående frågor kring förlisningen och det juridiskt-administrativa sätt på vilket haveriet hanterats av statsmakterna och berörda myndigheter.

Gruppen består idag av ett drygt trettiotal personer med olika kompetens, däribland några nuvarande och f d ledamöter, och möts 4-6 ggr per år då vanligen någon utomstående gäst bjudits in för att, om möjligt, belysa en eller annan utestående fråga som pochar på ett svar eller en förklaring.

Det finns enligt E-gruppen t ex många frågor av karaktären "varför" som omger M/S Estonia - en civil passagerarfärja i reguljär trafik under fredstid mellan Sverige och Estland. Här ett axplock:

VARFÖR:

- Avstod en rättsstat från att tekniskt fullt möjligt bärga fartyget (på blott 80-90 meters djup), ta hand om sina omkomna medborgare och "gå till botten" med att sakligt, öppet och opartiskt fastställa den hastiga förlisningsorsaken?
- Tillsattes en handplockad parts- och intresse-sammansatt haverikommission (JAIC) från de närmast berörda tre länderna i stället för en öppen oberoende och opartisk internationell haveriutredning med experter från andra länder? (JAIC är i vissa stycken hårt kritiserad).
- Har en del dokumentära videoband från dykningar på Estonia (enligt Sjöfartsverket) bara förkommit?

- Har en okänd tredje part berett sig tillträde till lastdäcket - i sökande efter vad? - veckorna efter förlisningen? (Svenska Försvarsmakten och en finsk utredare de enda som då kände till förlisningsplatsen och ansvarade för bevakningen).
- Utformades Johan Hirschfeldts utredningsuppdrag så att frågan om M/S Estonia hade en militär last ombord under olycksnatten undveks? (Ett ögonvittne såg ett par militärfordon sist av alla köra ombord på fartyget på kvällen den 27/9 -94)
- Förstörde Hirschfeldt på eget initiativ underlaget till sin utredning (ovanlig åtgärd som inte ingick i uppdraget)?
- Är ett civilt fartyg som M/S Estonia omgärdat av mycken sekretess t ex hos Säpo, Must, KSI och UD?
- Verkar en civil passagerarfärja i reguljär trafik under fredstid förknippas med försvarshemligheter?

- Vacklar den svenska regeringen inför en grundligare haveriutredning kring Estonias förlisning medan Estland mer än Finland tvärtom driver på för en sådan efter att det "nya" hålet nyligen upptäckts på fartygets styrbordssida?
- Skulle fartyget övertäckas med betong? "Endast" av risk för plundring...?
- Stiftades en ovanlig lag om gravfrid/dykförbud för svensk del på ett fartyg som ligger på internationellt farvatten medan själva gravfridsavtalet - som, bland andra nationer, Estland och Finland undertecknat - inte specifikt förbjuder dykningar i sig?

- Får man intrycket att det finns något att dölja när man inventerar de många obesvarade frågor som kringgärdar M/S Estonias förlisning?

Sedan den norska dokumentärserien "Estonia - fyndet som ändrar allt" (kan ses på Dplay) nu bland annat avslöjat ett ca 4x1m stort hål på M/S Estonias styrbordssida finns egentligen bara en anständig åtgärd att vidta: tillsätt en öppen, oberoende, opartisk, kompetent, internationell kommission bestående av - från Sverige, Estland och Finland - utomstående haveriexperter med uppgift att grundligt bland annat:

- Exteriört granska hela fartygskroppen + bogvisiret + göra metallurgiska prover/analyser
- Granska varvets ritningar/konstruktion, senare modifieringar och hur de dokumenterats, t ex installationen av stabilisatorerna
- Granska/recensera JAICs rapport
- Systematiskt förhöra/intervjua samtliga överlevande som kan förhöras/intervjuas beskriva orsakerna till fartygets ovanligt hastiga sjunkförlopp utreda den militära lasten förlisningsnatten - ansvar, vad visste MUST, KSI, den svenska regeringen uträna om det kan finnas något samband mellan den militära lasten ombord och det som kan ha bidragit till förlisningen

Äkta rättsstater är skyldiga de omkomna men också de efterlevande anhöriga och överlevande att bringa slutlig klarhet i dessa spörsmål.



Henrik S Järrel, f d riksdagsledamot (M), ordf. E-gruppen



Köp en jumbojet!

Just nu finns tillfälle att förvärva ett stycket jumbojet. Har du inget flygcertifikat är det inga problem, flygmaskinen är nämligen inte flygdugligt och fungerar idag som hotell.

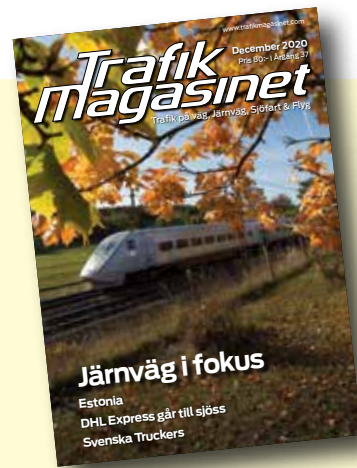
Har du flugit från Arlanda någon gång de senaste tio åren har du garanterat inte missat att det står en jumbojet parkerad innan man når terminalerna.

Många rum

Flygplanet är en uttjänt jumbojet 747-200 från 1976 och har totalrenoverats och anpassats för hotellverksamhet. Hotellet har funnits sedan 2009 men nu har ägaren alltså bestämt sig för att sälja. Ombord finns det totalt 76 bäddar fördelade på 33 rum, och gissa vart sviten är placerad? Cockpit såklart! Det finns även enkelrum i hjullusen och inredda rum i maskinrummen, dessa rum nås via trappstegar på utsidan.

Inte bara hotellverksamhet

Inne i flygplanet finns receptionen och ett café som vem som helst kan besöka, inte bara de som bor på planet. Enligt annonsen finns även ett inrett konferensrum uppe i business class, och en uteservering vars placering är på ena vingen.



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

Annonser dennis@trafikmagasinet.nu

Grafisk produktion
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 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
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: Stefan Nilsson /SJ AB
Årgång 37



FRAMTIDEN ÄR ELEKTRISK

Vi fortsätter att driva utvecklingen mot en hållbar framtid. Redan nästa år lanserar vi ett komplett program med elektriska drivlinor och tar ännu ett avgörande kliv på vägen mot fossilfria transporter.

Läs mer på volvotrucks.se/electric

VOLVO ELECTRIC

Volvo Trucks. Driving Progress



TOTALENTREPRENÖR

Till Coops terminal

En av Europas största helautomatiserade terminaler för livsmedel i Eskilstuna logistikpark



tabbyggproduktion.se