

www.trafikmagasinet.com

Trafik Magasinet

April 2021

Pris 80:- | Årgång 38

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

**Full fart
i Sveriges hamnar**

Sjöräddare

Förbifart Stockholm

NU ÄR YSTAD I HAMN!

Byggnationen är avslutad och den yttre hamnen står nu färdig. Vi har bland annat flyttat 671 000 ton sten, muddrat 850 000 m³, fyllt färjeläget med ca 290 000 m³ sand och lagt 94 000 m² asfalt. Nu är allting färdigställt och den yttre hamnen

kan nu ta emot fler fartyg, större färjor, mer gods och fler passagerare. Ystad är i hamn, helt enkelt.

**YSTAD
HAMN LOGISTIK AB**
www.ystadhamn.se

LEDARE

Svensk sjöfart går som tåget

Passagerartrafiken till sjöss eliminerades nästan helt under största delen av 2020. Även under första kvartalet i år är läget i stort sett oförändrat mot hur föregående år avslutades. Men annat är det på fraktsidan, det råder nämligen full aktivitet i våra Svenska hamnar.

Många hamnar har inte bara mycket att göra, det sker även stora investeringar, väldigt stora investeringar till och med.

Karlshamns hamn investerar just nu 230 miljoner kronor i bland annat ett helt nytt tredje RoRo- läge. DFDS som har flera av sina rutter just från Karlshamn har meddelat att de minsann inte är sämre, och kommer att investera miljardbelopp under de närmaste åren.

Trafikmagasinet bevakar alla hamnar från Ystad i söder till Luleå i norr och vi har varit i kontakt med i stort sett alla under vintern och våren. I detta nummer kan du läsa om ett flertal av våra hamnar som vi intervjuat.

Även om sjöfarten ligger i fokus i detta nummer brukar vi skriva om andra transportslag, som exempelvis järnväg.

På tal om järnväg och rubriken i denna ledare! Uttrycken "går som tåget" eller "det går som på räls" är välbeprövade uttryck. Det är kanske dags för en uppdatering som: "flyter på som ett fartyg" eller "det går tryggt som i en farled". Vår ambition är som ni märker inte att vara mästare på ordspråk. Nej, målsättningen är att göra Sveriges bästa och bredaste transporttidning och bjuda på så mycket intressant läsning som möjligt, i ett snyggt fodral. Trevlig läsning önskar vi på redaktionen.



Ansvarig utgivare
Dennis Johansson

UR INNEHÅLLET



GOTLANDSFÄRJORNA
MILJÖVÄNLIGARE

10



HARGS HAMN
DUBBELT SÅ STOR

13



FOLKABUSSEN
FYLLER PENSIONÄR

26



BYGG DIN EGEN ELCYKEL

30

Intensivt 2020 för frivilliga sjöräddare



När många skulle ut på sjön blev också hjälpsatserna fler.

Året som gick blev det mest händelserika för Sjöräddningssällskapet någonsin.

Räddningstjänst uppdragen, där det är fara för liv, ökade med 29 procent jämfört med 2019. För de förebyggande utryckningarna blev ökningen ännu större, 52 procent.

– Våra frivilliga sjöräddare har gjort en otrolig samhällsinsats. Som vanligt har de gjort det på sin fritid, för att hjälpa andra, säger Cia Sjöstedt, vd på Sjöräddningssällskapet.

Förklaringen finns i många hemmasemestrade svenskar och ett ökat intresse för att komma ut i den svenska skärgården. Men den pågående pandemin har utmanat Sjöräddningssällskapet på fler sätt. Samhällets restriktioner har lett till att organisationen anpassat sina möten och övningar, för att undvika att få in smitta i besättningarna och bidra till en låg smittspridning i samhället.

– Vi har lyckats balansera detta bra. Det har krävt planering och uppoffringar från våra frivilliga sjöräddare, och det har gjort att vi klarat uppdraget, säger Lars Samuelsson, maritim ledare på Sjöräddningssällskapet.

Den enskilt vanligaste orsaken till att Sjöräddningssällskapet rycker ut är maskin-/propellerhaveri. Det gäller särskilt de förebyggande utryckningarna till medlemmar, där två av tre uppdrag handlar om problem med motor eller framdrivning.

Även sjuktransporterna har ökat för Sjöräddningssällskapet, i det fallet med 14 procent. Organisationen har infört nya rutiner för att kunna hantera patienter med eventuell Covid19-smitta ombord.

– Här har vi haft ett gott samarbete med regionerna. Detsamma gäller samarbetet med myndigheter och andra partners inom räddningstjänsten, säger Lars Samuelsson.

Sjöräddningssällskapets insatser 2020

	2020	2019	Förändring
Räddningstjänstuppdrag	1408	1094	+29%
Förebyggande utryckningar	5034	3306	+52%
Sjuktransporter	743	652	+14%
Övning	4435	3834	+16%
Övrigt	1185	1506	-21%



En av de största hamnarna i norra Skandinavien



Aurora Botnia

Hamnen i Umeå drivs av Svensk-Finsk ägda Kvarken Ports, förutom hamndriften i Umeå driver även bolaget hamnen i finska Wasa.

Det är verkligen bra snurr just nu i många svenska hamnar, Kvarken Ports har precis lagt ett rekordår bakom sig.

Investerar 1,4 miljarder kronor

Det är mycket aktivitet i hamnen just nu.

– Vi bygger om och vi bygger nytt! I stort sett är hela hamnområdet under om- och tillbyggnad. Vi muddrar farleden som kommer att få ett ramfritt djup om 12,5 meter, i etapp 1 får sig norra kajen ett omtag som blir 350 meter lång. Den nya södra kajen kommer att byggas i vinkel och mäter när den är färdig 380 meter plus 260 meter, vilket gör den totalt 640 meter lång. 5-6 hektar nya ytor kommer att anläggas och fungera för uppställning av containers intill containerkajen. Vi bygger även en helt ny färjeterminal med tillhörande färjepir. Som inte det vore nog så byggs även en ny optimerad energipir, och ett elektrifierat dubbelspår om 2x400 meter. Vår nya kombiterminal kommer att ha en yta om 80x400 meter. Investeringarna gör vi för att möta morgondagens logistikbehov, vilket bland annat innebär att vi kan ta emot större fartyg, menar Patrik Rudolfsson, Hamnkaptén på Kvarken Ports i Umeå.

Hamnen blir mer digital

För att möta morgondagens teknik genomgår nu hamnen även en digital utveckling.

– Vi har anställt Mathias Karlsson som digitaliseringsstrateg på halvtid, resterande tid doktorerar han i Maritim informatik. Hos oss driver han ett innovationsprojekt som heter I.hamn som kommer att pågå under tre år. Projektet finansieras av Trafikverkets branschprogram, ”Hållbar sjöfart” och kommer genomlysas och förbättra exempelvis godsflöden. Förhoppningen är att flera hamnar ansluter sig till samma digitala system, då kan vi lättare hitta samkörningsmöjligheter som gör det lättare för logistikköpare och klara ställda krav från lastägare, säger Patrik Rudolfsson.

Wasaline får nytt fartyg

Wasaline som trafikerar Umeå-Vasa kommer under våren att få ett helt nytt fartyg levererat till sig, namnet på färjan blir Aurora Botnia. Även nya färjan är ”framtidssuppdaterad” med bland annat framdrift av både LNG och batteri. Aurora Botnia kommer att kunna ta emot ungefär lika många passagerare som innan, cirka 800 stycken, men på fraktsidan är det betydligt större, cirka 1600 lastmeter för lastbilar och personbilar, det är ungefär dubbelt så mycket kapacitet som gamla färjan.

/DJ



Från Karlshamns hamn till Kina

Med sitt geografiskt strategiska läge ligger Karlshamns hamn helt rätt för logistiska tjänster i Skandinavien vidare ut till Östeuropa och Ryssland. Med sina djuphamnar möjliggörs anløp av de största fartygen.

Detta är något som Karlshamn utnyttjat på bästa sätt! Efter någon tur med en provsändning med ett mindre antal containers från Karlshamns hamn till Munkran Port (Sassnitz) och vidare till Kina, så finns nu en etablerad linje. Nu avgår fartyg mellan Karlshamn och Mukran varje vecka och mellan Mukran och Baltijsk fyra gånger per vecka i vardera riktningen. Fartyget från Karlshamn är i Mukran samma kväll. Två dygn senare lastas containrarna över på tåg för att slutligen nå Kina efter totalt 15-16 dagar under normala förhållanden. Sjötransporterna sker i Mukran Ports regi och tidtabellen kan justeras för att passa tågens ankomster och avgångar i Baltijsk.

När 40 olika destinationer

Beijing Trans Eurasia International Logistics Ltd (TE), i partnerskap med UTLIC och Baltic Sea Bridge, organiserar containertåg ett flertal gånger i veckan till och från Kina. I och med rutten Karlshamn-Mukran har nu Karlshamns hamn sett till att Sverige och den svenska marknaden nu är sammanlänkad hela vägen till Kina via den så kallade "Silk Road".

– Utvecklingsmöjligheterna är enorma, från Karlshamns hamn nås över 40 olika destinationer i Sverige dagligen med tåg via Green Cargos nätverk. Även Oslo. Räckvidden är bred, de största konsumtionsområdena nås med bil inom två till sex timmar, säger Ulf Sandevärn, Marknadschef på Karlshamns hamn.

Långsiktigt avtal med DFDS

DFDS A/S bedriver mer än daglig färjetrafik mellan Karlshamn och Klaipeda i Litauen. I samband med expansion av färjehamnen i Karlshamn och för att säkerställa trygga leveranser har ett tioårigt kontrakt upprättats mellan Karlshamns hamn och rederiet DFDS A/S. Karlshamns hamn investerar

Karlshamn 230 miljoner kronor, med visst support från EU, i bland annat i ett tredje nytt RoRo läge. DFDS A/S investerar i två nya RoPax-fartyg för rutten Karlshamn-Klaipeda, de största fartygen av sin typ i Östersjön.

– När utbyggnaden står klar kommer vi att ha kapacitet att ta emot två 230 meter långa fartyg samtidigt. Färjelägena kommer att utrustas med vardera 30 meter breda ramper.

Detta är bara en del av ett paket med mycket stora investeringar för att utveckla den växande transportkorridoren mellan Sverige och länderna på andra sidan Södra Östersjön. Paketet innehåller också statens byggnation av Sydostlänken (en delvis ny och delvis upprustad järnväg Karlshamn-Olofström-Älmhult) och en ny stor rangerbangård vid hamnen i Karlshamn. Planering av de senare pågår hos Trafikverk och Kommun. Karlshamns hamn är s.k. Riksinteresse med flöden av nationell betydelse.

Avtalet med DFDS A/S och alla investeringar, är ett kvitto på att Karlshamns hamn stärker sin position som ett strategiskt logistiknav i Östersjön, menar Ulf Sandevärn.

Nord Stream 2

Karlshamns hamn har även fungerat som svensk logistikhub för rörhantering på uppdrag av en Europeisk underleverantör till Nord Stream 2. Det är förmodligen det största projektet i Karlshamns hamns moderna historia med tidvis operation dygnet runt och närmare 140 extra personer anställda. Projektet avslutades i Augusti 2019 för Karlshamns hamns del.

Tack vare projektet har nu hamnen tillgång till närmare 30 ha ytor som kan användas för framtida expansion, lagring etc.

För den icke vetande är Nord Stream 2 en pipeline för gasexport från Ryssland till Europa där rören ligger på Östersjöns botten mellan Ryssland och Tyskland.

– Vi fick dubbla vår bemanning under projektet och nu när arbetet är avslutat kan vi konstatera att både vi och kunden är nöjda. Det var ett väldigt stort logistikprojekt, förmodligen det största i hamnens historia och vi har verkligen fått bekräftat att vi kan leverera när det som mest behövs, understryker Ulf Sandevärn.

/SF




HALMSTAD | MALMÖ | MARIEHAMN | OSLO
RØROS | STOCKHOLM | SUNDSVALL | VISBY | ÅBO
ÄNGELHOLM/HELSINGBORG | ÖRNSKÖLDSVIK | ØRLAND

**En weekend
att se fram emot,
mer än någonsin.**

Boka vårens flygresor på airleap.se.
Välkommen ombord när det passar dig.

Enkel resa
fr **798,-**

Ny tjänst som ökar sjösäkerheten

*– Mærsk först ut att
ansluta sig.*

**APM Terminals Gothenburg har lanserat en
ny produkt som ska underlätta vägning av
containrar och samtidigt öka sjösäkerheten.**

För att fartyg ska kunna lastas på ett sjösäkert sätt, behöver alla containrar ha en verifierad vikt. Regelverket för sjösäkerheten och containervikter styrs av International Maritime Organisation (IMO).

För att underlätta processen för sina kunder, erbjuder nu APM Terminals Gothenburg den säkra och enkla containervägningstjänsten VGM (Verified Gross Mass).

Först ut att ansluta sig till den nya tjänsten var APM Terminals största kund Mærsk.

Trots att tjänsten är ny säger APM Terminals Gothenburg att det redan finns ett intresse från marknaden. VGM-tjänsten ska innebära en ökad sjösäkerhet och bidra förenklad administration och minskad risk för oväntade merkostnader för kunderna.

Från och med den 15 mars 2021 väger APM Terminals Gothenburg alla Mærsk och Sealands exportcontainrar.



Följ oss på   

Boka på airleap.se 



Hamnen i Ystad har fått två nya färjelägen i yttre hamnen. Bygget av de nya färjelägena startade i början av 2019 och i slutet av 2020 gjordes de första provanlöpna som gick helt enligt planerna.

Flera provanlöp med olika färjor och intrimningar samt finjusteringar gjordes innan de nya färjelägena togs i bruk för daglig trafik den 24 mars i år. För att klara av ökad efterfrågan expanderas hamnområdet för att kunna ta emot större fartyg samt flera passagerare, fordon och godston. Bidrag från EU täcker 25 procent av kostnaderna för utbyggnaden.

Naturlig sjöfartssport

Som en av de största färjehamnarna är Ystad en naturlig port för sjöfarten till Bornholm, Polen och numera även Sassnitz.

– Färjetrafiken är en av hamnens viktigaste verksamhet, Ystads hamn har haft en väldigt lång relation med trafiken till

Bornholm och Polen. Förutom under pandemin ser vi en stadig tillväxt på båda rutterna. Bornholmslinjen, mer känd som Molslinjen har beställt Världens största katamaranfärja, den kommer att kunna ta 1600 passagerare och bildäcket rymmer 450 personbilar. Katamaranen ska tas i trafik under våren 2022, samtidigt har vi förlängt samarbetsavtalet med Bornholmslinjen till 2030, säger Björn Boström, vd på Ystad hamn.

Invigning av helt ny färjelinje

Under hösten invigdes nya linjen från Ystad till Sassnitz i Tyskland med katamaranfärjan, Skane Jet.

– Vi påbörjade trafiken i september förra året för att sedan göra ett planerat vinteruppehåll fram till 1 april, vilket innebär att vi öppnar upp en efterlängtat linje från Ystad till Tyskland och vidare ut till kontinenten, menar Björn Boström.

/SF



Smålandshamnar i medvind

Oskarshamn hamn och Västerviks hamn bildar tillsammans Smålandshamnar AB. Hamnarna har sedan länge haft tre ben att vila mot: sågade trävaror, färjetrafiken och terminal och logistikhantering. Tillsammans utgör detta cirka 65 procent av den totala omsättningen. Nu är förhoppningen att ett fjärde ben ska bli till, nämligen att frakta delar till vindkraftverk.

Rekordår för elproduktion från vindkraftverk

Enligt Energimyndighetens siffror var förra året ett rekordår för elproduktion från elkraftverk.

– Vi spår en fortsatt stark utveckling av vindkraften och vår målsättning är att göra Oskarshamn till en naturlig inkörsport för komponenter till vindkraftverk, som sedan ska vidare till andra delar i regionen i sydöstra Sverige. I takt med att vindkraftsverken växer och blir större blir även de enskilda komponenterna större, både tornkomponenter som rotorblad. Vi på Smålandshamnar har kompetensen och kapaciteten att hantera denna typ av gods, säger Niclas Strömqvist, vd på Smålandshamnar AB.

Gotlandstrafik både från Oskarshamn och Västervik

Förra året satte pandemin käppar i hjulet för Gotlandstrafiken mellan Visby och Västervik. Rutten Oskarshamn- Visby är igång året runt medans Västerviks turen endast normalt sett trafikeras sommartid.

– Förra året ställde Destination Gotland in turen Visby- Västervik på grund av pandemin, men i sommar återupptas rutten vilket är väldigt positivt. Globalt sett har passagerartrafiken till sjöss fått stora negativa konsekvenser på grund av rådande omständigheter. Men vi har trots läget inte drabbats jättehårt av pandemin, vilket vi är väldigt tacksamma för, menar Niclas Strömqvist.

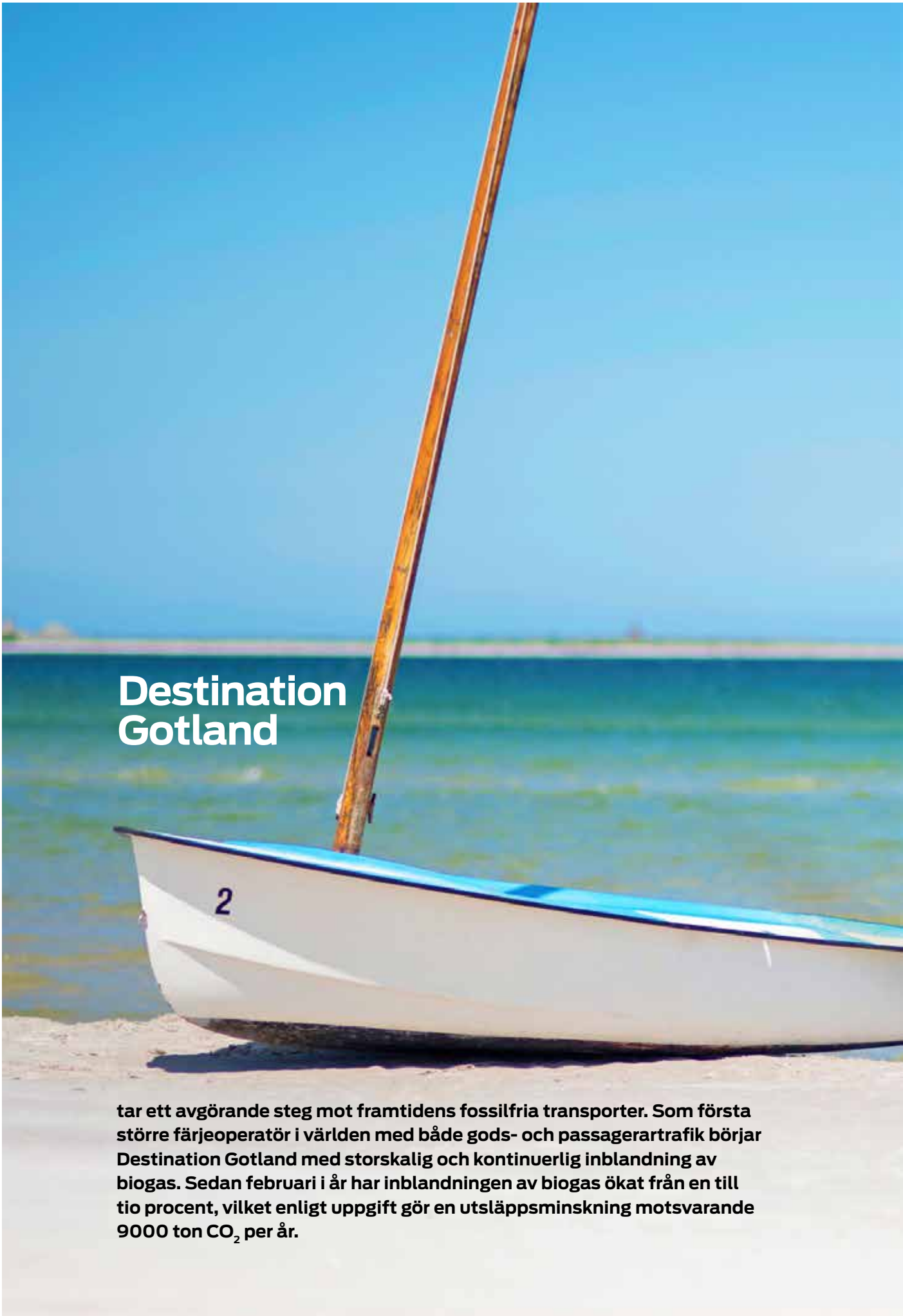
Smålandshamnar AB utökar samarbetet med Scania

Efter en längre tids diskussioner med Scania har Smålandshamnar tagit över Scantias emballagepool.

/SF

Niclas Strömqvist, vd på Smålandshamnar AB.





Destination Gotland

tar ett avgörande steg mot framtidens fossilfria transporter. Som första större färjeoperatör i världen med både gods- och passagerartrafik börjar Destination Gotland med storskalig och kontinuerlig inblandning av biogas. Sedan februari i år har inblandningen av biogas ökat från en till tio procent, vilket enligt uppgift gör en utsläppsminskning motsvarande 9000 ton CO₂ per år.



Under 2019 och 2020 tog Destination Gotland ett första steg mot fossilfri sjöfart genom investeringen i två nya färjor som drivs med naturgas, LNG. Detta bidrog till att minska utsläppen av koldioxid med omkring 20 procent.

Senaste tekniken

Eftersom fartygens motorer är byggda för att även drivas med biogas var detta en avgörande investering för Destination Gotland för att successivt kunna öka andelen biogas i tanken. Nu har nästa steg tagits, Gotlandstrafiken har sedan i mitten av februari ökat inblandningen av biogas till tio procent. Åtgärden innebär att Destination Gotland nu ligger före sin

klimatefärdplan, där målet är att minska utsläppen av koldioxid med 70 procent till 2030, jämfört med 2010.

– Det här är ett otroligt viktigt steg för oss, och jag är stolt och glad över att vi är med och bidrar till sjöfartens utveckling mot minskade utsläpp. Vi är fast beslutna att ställa om till en klimatsmart Gotlandsresa senast 2045, men målsättningen är att Gotlandstrafiken ska vara helt fossilfri innan dess, säger Christer Bruzelius, vd Destination Gotland.

Biogas naturligt framställt

Biogasen är en förnybar energikälla som produceras från biologiskt nedbrytbart

hushållsavfall eller restprodukter från jordbruks- och livsmedelsindustrin. Biogasproduktion är ett exempel på hur man får ut så mycket som möjligt från råmaterial och främjar den cirkulära ekonomin.

Dagens nyhet om storskalig inblandning av biogas hade fram till för bara något år sedan varit en omöjlighet. Men tack vare ökad produktion av biogas och införandet av en certifierad bränsleblandning med biogas och naturgas är det nu möjligt att ta nästa stora klimatkliv.

– Priset på biogas är fortfarande betydligt högre jämfört med naturgas, och bränsleskiftet innebär en stor investering. Tillsammans med energiföretaget Gasum, som förser oss med bränsle, kommer Destination Gotland fortsätta investera i sjöfartens klimatomställning. Vinsten i form av kraftigt minskade utsläpp gör dock investeringen motiverad, understryker Christer Bruzelius, vd Destination Gotland.

Till år 2030 ska Sverige ha minskat utsläppen från inrikes transporter med 70 procent. För att ställa om sjöfarten krävs fortsatta satsningar på ett tekniskt skifte till fossilfri framdrift. Det bästa alternativet för att åstadkomma kraftigt minskade utsläpp från sjöfarten är just nu biogas.

/SF



INSÄNDARE

Var är podiet för världsutställningen?

Svenska rederier är pionjärer inom arbetet med att utveckla morgondagens mer hållbara transport-system. För att nå de ambitiösa hållbarhetsmålen och säkerställa att AB Sverige kan vidareutveckla och skapa arbetstillfällen med den starka utveckling som sker inom kunskap som finns inom branschen finns det all anledning för staten att stärka forskningsinsatserna inom det maritima området.

För även om de hållbarhetssträvande satsningarna inom sjöfarten har varit omfattande är utmaningen framåt fortsatt är stor.

Det finns många exempel där svensk sjöfart och svensk maritim industri ligger i forskningens och implementationens framkant sett ur ett globalt perspektiv. Redan 2009 konverterades ett tankfartyg till att drivas med LNG eller bio-varianten LBG som första produkttankern i världen. Erfarenheterna var goda och blev startskottet för den explosion av LNG/LBG-drivna fartyg som följt nationellt och internationellt. Den infrastruktur för gas som bland annat Sirius Shippings bunkringsfartyg utgör är i absolut framkant. År 2015 gjorde Stena Line en satsning på metanol som bränsle och blev först i världen med konverteringen för färja. Forsea utvecklade för några år sedan världens största batteridrivna färjor. Dessa fokusområden i kombination med bland annat utvecklingen av drivlina och skrov gör att de utsläppen minskar drastiskt. Till framtiden hör flera häpnadsväckande och spektakulära satsningar. Idag utvecklar Wallenius Marine ett seglande fartyg för transport av 7-8000 bilar. Stena Line satsar på batteridrivna färjor. Nyligen blev Viking Line uppmärksammat som första rederi i världen med smittskydds-



arbete verifierat av klassningssällskap. Listan kan göras mycket längre inte minst om man inkluderar de världsunika satsningar som gjorts och görs på Donsö, världens rederitätaste ö. Ett exempel är rederiet NOS som utvecklat en fender som används vid angöring mot t ex ett vindkraftverk med positiva effekter för komfort, bränslereduktion, slitage och säkerhet. Dessa exempel visar att svensk sjöfart ligger i framkant. Där ska vi stanna. Rederierna investerar stort. Ungefär 20 procent av kostnaden för ett nytt fartyg läggs för att nå bortom lagkraven och utveckla framtidens sjöfart. Men staten behöver leva upp till sina ambitioner på området.

Framstegen till trots är en hållbar sjöfart fortfarande avlägsen. Regeringens ambition om att Sverige ska utgöra en permanent världsutställning för hållbara transporter är utmärkt. Det finns idag många uppfinningar, demonstratorer och driftsatta fartyg som bör beredas plats på regeringens världsutställning. Men podiet som innovationerna ska visas upp på är inte färdigbyggt. Många andra länder gör tvärtom. Podiet är byggt och vidareutvecklas kontinuerligt, där grunden är näringspolitiskt goda villkor för branschen toppat med riktade forskningsmedel i god omfattning, och hoppas att podiet ska locka näringen att utvecklas och visa upp resultaten. Min uppmaning till staten är att skyndsamt säkerställa att de statliga medlen för sjöfartsforskning åtminstone dubblas i närtid!

Rikard Engström, vd Svensk sjöfart



Rikard Engström, vd Svensk sjöfart

Hargs Hamn expanderar till det dubbla

-Just nu genomgår Hargs Hamn ett väldigt lyft! Kapaciteten kommer att fördubblas de närmaste fem åren, säger Peeter Nömm, vd för Hargs Hamn AB

Hargs Hamn är närmaste allmänna godshamn norr om Stockholm. Den ligger i Östhammars kommun ca 10 mil från huvudstaden. Förutom bulkgoods, hanterar hamnen även en mängd andra godsslag. Hamnen utgör ett logistiskt nav, eftersom den knyter samman sjövägs-, lastbils- och järnvägstransporter. I hamnen och hamnkontoret, som sysselsätter ett 40-tal, finns ett arbetsteam, som erbjuder lossning och lastning, varje dag, dygnet runt, året om. Under 2020 anlöpte 170 fartyg Hargs Hamn och drygt 500.000 ton gods lastades av och på via hamnens kajer.

Peeter Nömm är vd för Hargs Hamn sedan tre år tillbaka. Han har länge arbetat i transportsektorn och har närmast ett förflutet inom DHL-koncernen med ansvarsområde Baltikum.

Fördjupning av inseglingssleden

Sedan i höstas pågår muddringsarbeten i farleden utanför Hargs hamn och snart kommer hamnen att kunna ta emot fartyg med dubbelt så stor last som idag.

– Vi ser mycket ljus på framtiden. Idag kan vi ta emot fartyg upp till 20 000 ton men med den fördjupade inseglingssleden hoppas vi kunna attrahera större fartyg upp

till 40 000 ton och har därför avsatt stora marktytor för hamnens vidare utbyggnad, med en ny och ökad lagerkapacitet, säger Peeter Nömm.

Även kajen kommer att byggas ut till 200 meter så man kan ta emot större fartyg. Man bygger en helt ny 200m-kaj, i tillägg till befintliga. Allt beräknas stå färdigt under våren och invigningen sker enligt planerna i maj månad. Farleden är klar till våren, nya kajen är klar runt årsskiftet 2022/23.

– Detta medför att våra kunder kan nå nya och allt längre bort liggande exportmarknader. Vi bidrar också starkt, genom detta, till stora vinster för miljön. Det är ett steg i ledet att avlasta vägnätet och förbättra kapaciteten på sjön, säger Peeter Nömm.

Djup orättvis konkurrens

Konkurrensvillkoren mellan Sjöfartsverkets avgiftsfinansiering i förhållande till Trafikverkets bidragsfinansiering är djupt orättvist.

– Vill man se en förändring på transportsidan, där sjöfarten är det miljövänliga alternativet, måste samma villkor gälla för sjöfarten som för marktransporter. Sjöfarten måste betala sina kostnader, som farledsavgifter, lotsar och hamnavgifter medan väg och järnväg får sina kostnader subventionerade av samhället, säger Peeter Nömm

Gammal anrik malmhamn

Hargs Hamns historia går tillbaka ända till

1600-talet, då hamnen började användas som utlastningshamn för stångjärn från Hargs Bruk och för malm från Dannemora gruvor. Malmexporten pågick till 1990-talet då gruvan stängdes för att åter tas i bruk 2012 - våren 2015. För några år sedan sjönk priset på malm så mycket att gruvan var tvungen att åter stängas.

– Vi hoppas på att Dannemora gruva ska komma i gång igen. Det finns långt framskridna planer på att vi inom några år är i gång som utlastningshamn igen. Man väntar bl.a. på tillstånd att starta upp, säger Peeter Nömm

Bränsle till värmeverk

Hargs Hamns största volym utgörs av fasta bränslen, träflis, träpellets och torv. Hamnen har även kunder från andra branscher, som spannmål, jordbrukskalk och gödning. Genom hamnen exporterar flera skrothandlare metallskrot för fragmentering och sortering i främst Tyskland och Danmark. Hamnen kan också erbjuda Ro-ro tjänster via det Ro-ro läge som byggdes för Finnlinks trafik på 90-talet.

Lagring i hamnen

Hargs Hamn har stora lagerutrymmen och erbjuder säsongs- och korttidslagring, både inom- och utomhus. 12 olika sorters lager hanteras på området. Som exempel har man den största lagringskapaciteten för träpellets i Sverige, upp till mer än 75 000 ton. I hamnen har det de senaste åren byggts ytterligare lagerhallar för att förvara åt hamnens kunder.

Ljus framtid trots Coronan

– Vi har inte påverkats så mycket av pandemin. Aktiviteterna i hamnen är höga. Vi levererar ju mycket till värmeverken och efterfrågan är stor på det vi fraktar. Vi påverkas alltså mer av vädret än av Coronan. Desto kallare desto bättre säger Peeter Nömm

Företaget omsätter ca 70 miljoner om året. Framtidsutsikterna är ljusa med tanke på de planer som finns i Östhammars kommun. Kommunen väntar på besked från regeringen om slutförvar för använt kärnbränsle från Forsmark. Då finns behov av till bentolitlera i samband med förvaringen. Här står kommunens egen hamn till förfogande att betjäna projektet.

– Vi ser positivt på 2021 och ser en fortsatt positiv utveckling i efterfrågan på hamnens tjänster. Vi för dialog med flera aktörer kring nyetablering eller ökning av befintliga volymer och det kommer tydligt att framöver stärka oss i vår roll som leverantör, avslutar hamnchefen Peeter Nömm vårt samtal.

/AE





Stort Hamnprojekt i Skellefteå

Det råder nästan investeringshybris i våra svenska hamnar, Port of Skellefteå i Skelleftehamn är inget undantag.

En av anledningarna till att det sker stora investeringar i många hamnar är att fartygen bara blir större och större. Port of Skellefteå har ytterligare en anledning att utöka sina ytor, nämligen att batteritillverkaren Northvolts fabrik i Skellefteå börjar gå i drift under kvartal 4 i år.

3000 nya arbetstillfällen i Skellefteå

När Northvolts produktion är i full gång ska batterifabriken sysselsätta cirka 3000 personer, plus ytterligare människor som synergieffekten kring fabriken skapar.

– Det är givetvis glädjande när en så pass stor aktör väljer att etablera sig i här i Skellefteå som har runt 35 000 invånare. Vi har dock sedan 2012 en målsättning och plan att utöka både kajer och ytor i det direkta hamnområdet. Vår nya kaj kommer att bli 230 meter lång och 12,5 meter djup, målet med nya kajen som kommer att stå klar 2024 är att kunna erbjuda det lokala näringslivet effektiva hamn- och logistiktjänster, säger Lars Widelund, hamnchef på Port of Skellefteå.

Stabila hyresgäster och kunder

Skellefteå hamn har flera hyresgäster som hyr lokaler och lager inne på hamnområdet. Vår största hyresgäst är det Finländska recykling bolaget Kuusakoski, de hyr en yta om 60 000 kvadratmeter av oss. Övriga aktörer inne med verksamhet inne på området är Cementa, Wibax, stuveribolaget Shorelink, Skellefteå Kraft för att nämna några. Senaste nyetableringen står Swecem som i skrivande stund bygger en 46 meter hög cistern på norra hamnområdet. Detta kommer att bli ett lokalt landmärke. När norra hamnen

är fullt utbyggd kommer det att finnas mellan tolv och 25 hektar nya områden tillgängliga för logistik och lager, påpekar Lars Widelund.

Unik kran

Som i ett led av investeringen i hamnen står miljön i fokus och bland annat ska elinfrastrukturen i hamnen byggas ut, hamnen har målsättningen att bli utsläppsfri. Port of Skellefteå har beställt en ny linkran som blir unik.

– Vad jag känner till blir vi första hamnen i världen som kommer att använda en elektrisk kran på hjul-undervagn som har ett batteripack med tillräckligt med lagrad energi att kunna flytta sig inom hamnområdet, och dessutom kunna färdigställa den påbörjade lastcykeln. Om allt går som det ska, kommer vi att få kranen levererad till oss i november, det känns väldigt spännande att vi tagit detta steg och investerat för framtiden, menar Lars Widelund.

/DJ



Konverterat om flera fartyg



El & Marinteknik AB i Stockholm arbetar med allt inom elteknik på fartyg. Under senare år har företaget lockats av att göra sjöfarten mer miljövänlig, ett steg i den riktningen är eldrivna fartyg. Förra året levererade man inte mindre än tre fartyg som var konverterade från traditionella dieselmotorer till ren eldrift.

Historiskt sett släpar sjöfarten efter något vad gäller teknisk utveckling mot jämförelsevis trafik på väg.

Batterier från krockade Teslor

För att få tillfredställande prestanda och många driftstimmar utan att behöva ladda batterierna stup i kvarten krävs en kraftfull energikälla för att driva fartygen.

– Vi använder oss av batterier från Tesla bilar som vi köpt in från bildemonteringsfirmor i Norge. Batterierna är väldigt fina då de som oftast inte används mer än max ett par år. Tesla har en långt framskriden batteriteknik som lämpar sig väldigt bra även för att konvertera om fartyg. I fartyget Sylvia som vi själva äger har vi använt oss av 32 stycken batterimoduler, vilket motsvarar cirka två Tesla bilar. Tar vi Sylvia som exempel klarar man att köra båten i cirka 5 knop i 14 timmar i sträck utan laddning. Ökas hastigheten till 7-8



knop faller antal driftstimmar ner mot 6-7 timmar, förklarar Billy Moberg, vd på El & Marinteknik AB.

Lämpar sig för turbåtar

Förutom båten Sylvia har El & Marinteknik konverterat om ytterligare två båtar.

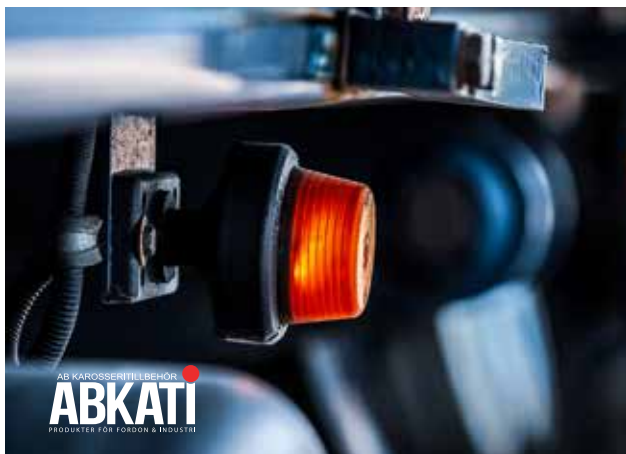
– Det ena fartyget är, Lotten som trafikerar mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Det andra fartyget är linfärjan mellan Oaxen och Mörkö, här ville beställaren ha kvar dieselmotorn som en säkerhetsmotor om någonting skulle hända. Men än så länge har alla fartyg vi konverterat om gått helt utan problem, vi har bara fått positiv respons. Förutom mindre miljöpåverkan går fartygen väldigt tyst och utan vibrationer, vilket skapar en väldigt fin komfort ombord, menar Billy Moberg.

Brett utbud av tjänster

El & Marinteknik har sedan starten 2004 utökat sitt utbud av tjänster och produkter inom fartygsel.

– Vi löser egentligen det mesta som har med el att göra på från mindre fritidsbåtar till största fartygen. Vi har bland annat specialistkompetens att utföra byten och service av marina generatoraggregat, reservkraft och sprinklersystem. Vi tar emot fartyg upp till 40 meter vid vår servicekaj på Djurgården. Vi har även ett ambulerande serviceteam som täcker hela Skandinavien vid behov.

/DJ



GYLLE MEC - EN AV NORDENS LEDANDE TILLVERKARE AV POSITIONS- OCH SIDOMARKERINGSLJUS

Utforska alla nyheter från Gylle på abkati.se/gylle



AB KÄRROSSEITILLBEHÖR
PRODUKTER FÖR FORDON & INDUSTRI

”Nordens modernaste hamn”

Helsingborgs Hamn är Sveriges största frukthamn och en containerspecialist med bred kompetens inom hela logistikflödet. Men siktet är högre än så: – År 2030 är vi Sveriges mest effektiva och lönsamma hamn med branschens nöjdaste kunder och medarbetare. Det kallar vi för ”Nordens modernaste hamn”, vilket även är vår vision, säger Nicklas Romell, Chief Commercial Officer i Helsingborgs Hamn.

Nicklas Romell är helsingborgare och har arbetat i Helsingborgs Hamn i ett 15-tal år. Tillsammans med många av hamnens medarbetare har han en lång historia i företaget och engagemanget för dess framtid går inte att ta miste på.

– Vårt kundfokus har alltid varit stort. Vi prioriterar samarbetet och närheten till våra kunder som blir allt fler. Det resulterar i ett allt större förtroende och en ännu starkare relation där vi tillsammans finner flexibla lösningar. Och vi är inne i en spännande tid där vi har betydande förändringar på gång i hela organisationen, säger Nicklas Romell.

Stora framtidsplaner

Till de stora satsningarna hör bygget av den nya fossilfria containerterminalen som ska skapas från grunden efter dagens kunskaper kring hamninfrastruktur- och transportlogik. Bygget inleds förhoppningsvis 2026 och driftsättning beräknas till 2028.

– Ett viktigt led i att flytta containerterminalen är investeringen i ett nytt TOS, eller Terminal Operation System. Det innebär förenklat att ett helt nytt digitalt operationssystem kommer att installeras för att effektivt kunna övervaka flödet av gods in, ut och runt terminalen. Även detta är en del av vår satsning på hållbarhet och miljö, säger Nicklas Romell.

Terminalen har en utvecklingspotential på 40 år för att kunna hantera ökade containervolymer om 2-4 procents tillväxt årligen. Ett stort plus för den nya platsen är att uppförandet kommer kunna fortgå parallellt med att den operationella verksamheten hålls intakt. Kajen, som blir runt 750 meter lång, med ett stort vattendjup och kommer exempelvis kunna bereda plats för tre 225 meters fartyg samtidigt.

Helt fossilfritt

Till den nya containerterminalen hör även en ny kombiterminal och järnvägsanslutning. Helsingborgs Hamn vill se snabbare och effektivare sjöledes transporter och en ökad intermodal trafik där rätt transportsätt kan nyttjas vid rätt tillfälle. Ett av målen är att mer gods ska omlastas till och från järnväg eftersom transporter av gods på fartyg och järnväg oftast innebär en betydligt mindre miljöbelastning.

– Satsningen inom hållbarhet fortsätter och under 2020 har

flera viktiga steg tagits. Bland annat byttes 92 % av hamnens personbilar ut till elbilar och sedan hösten används HVO100, d.v.s. fossilfri diesel, för drift av dragbilar och lasttruckar, vilket medfört att koldioxidutsläppen minskat drastiskt, säger Nicklas Romell.

Pandemins påverkan

Antalet rederier och antalet containeranlöp till Helsingborgs Hamn var under 2020 i nivå med 2019. Resultatet förbättrades till 67 mnkr 2020 jämfört med 61 mnkr året före, trots att intäkterna sjunkit i färjetrafiken med 14 mnkr.

– På grund av pandemin har vi haft en given nedgång i färjetrafiken eftersom passagerarna inte fått resa mellan Sverige och Danmark, men den övriga verksamheten har gått bra, efterfrågan har varit stabil och siffrorna visar att vi har hållit ställningarna, säger Nicklas Romell.

De flesta av oss har stått och blickat ut över relingen från färjorna mellan Helsingborg och Helsingör, som varje (normalt) år transporterar drygt 7 miljoner passagerare och nära 2 miljoner fordon över sundet. Siffrorna gör sundet till ett av världens mest trafikerade och hamnen som ligger centralt i staden utgör själva navet i ”Sundets pärla” som Helsingborg också kallas.

Anders Ekstedt

Helsingborgs Hamn

Helsingborgs Hamn AB ägs av Helsingborgs Stad och är en av Sveriges största färjehamnar. Som en knutpunkt för Sveriges näringsliv erbjuder de alla aktörer i logistikbranschen en attraktiv infrastruktur med effektiva tåg-, väg- och sjöförbindelser. Hamnområdet på 818 000 m², motsvarar 115 fotbollsplaner och den sammanlagda längden på kajerna ligger på 3 430 meter. Hamnen är Sveriges sjätte största hamn baserat på godsmängd och den näst största containerhamnen. Bolaget hanterar årligen cirka 275 000 TEU via sjö och cirka 75 000 TEU via landtransporter.

/AE

Nicklas Romell



Karlskrona Baltic Port digitaliseras

De verkar inte finnas någon hejd på de digitala utvecklingsmöjligheterna i vårt samhälle. Karlskrona Baltic Port har tillsammans med ett antal andra hamnar inlett ett digitalt utvecklingsprojekt tillsammans med BTH, Blekinge Tekniska Högskola.

Projektet är delfinansierat av EU och går under förkortningen C2SP, som står för Connect2SmallPorts. Projektet är uppdelat i olika delar, grundidén är att flera hamnar ska kunna ansluta sig till samma plattform för att hitta smidigare och nya sätt att samarbeta på.

– Vi är ett tiotal hamnar som är engagerade i projektet, men även andra operatörer som exempelvis transportköpare och transportsäljare ska kunna använda systemet för att få en optimerad transportinfrastruktur. Berörda myndigheter som exempelvis tullverket kommer också att kunna koppla upp sig och nyttja systemet. Plattformen kommer också att vara till för att utbyta erfarenheter och lära av varandras styrkor och utveckla en starkare klusterstrategi, säger Ola Gren, hamnchef på Karlskrona hamn.

Från Suezkanalen till Karlskrona

Med kortare transportvägar så blir även frakterna mer kostnadseffektiva och miljövänligare. Karlskrona ligger som bekant i vårt lands sydöstra del vilket gör anslutningen till Sverige från sydligare breddgrader den kortaste möjliga via Baltic-Adriatic Corridor. Karlskrona Baltic Port utgör ett nav för både passage-rare som godstrafik inom Skandinavien, för såväl Central- och Östeuropa. Järnvägen norrifrån till Karlskrona ingår i EU-initiativet "Motorways of the Sea". Investeringen av järnvägen har gett en rejäl modernisering av Kust till kust-banans södra del, som förbinder Karlskrona direkt med Göteborg. Järnvägen har även fått en rejäl översyn och är elektrifierad över hela hamnområdet i Karlskrona och kan hantera och ta emot godståg upp till 600 meter i hamnen, vilket ger miljövänligare godstransporter till och från hamnen.

Hamnen växer

Nyligen har cirka 100.000 kvadratmeter ny yta skapats genom utfyllnad av vattenområden. Enligt visionen ska nu antalet kajmeter utökas och fler färjelägen byggas. Här ska också hamnområdet förses med flera nya byggnader för hamn- och logistikverksamhet och en ny större kombiterminal byggas.

/SF



Visionsbild Verkö.



Förbifart Stockholm skymtar ljus i tunneln

täckning och utrymningsvägar ska finnas tydligt skyltat med 100 meters mellanrum. Tunnlarna kommer även ha ett stort antal digitala skyltar som snabbt kan meddela senaste informationen.

En av världens längsta motorvägstunnel

E4 Förbifart Stockholm blir faktiskt en av världens längsta motorvägstunnel. Världens längsta tunnel är Gotthard Base tunneln i Schweiz som mäter 57 072 meter. Den mest kända vägstunneln är förmodligen Eurotunneln som förbinder England och Frankrike och går till största delen under Engelska kanalen. Eurotunneln som stod klar 1994 mäter 50 450 meter.

Förbifart Stockholm klar om nio år

Trots att bygget av tunneln fortlöper i stort sett enligt plan är det långt kvar, bland annat på grund av förseningar. I ett fall hade ett Italiensk entreprenadföretag som ansvarade för delprojektet Lövv fått arbetsmiljöproblem och kunde inte uppfylla alla krav enligt Trafikverket. Just nu pågår en tvist i Solna tingsrätt, parterna i mellan. 2030 ska E4 Förbifart Stockholm öppnas upp för trafik.

/DJ



I skrivande stund har omkring 72 procent av den totala bergstunneln sprängts ut, viket är i runda slängar 4 800 000 kubikmeter berg som i sin tur motsvarar 8 stycken Globen.

Det är ungefär 4,2 mil av totalt nästan sex mil bergstunnel som är färdigsprängt, just nu sprängs det knappt 900 meter tunnel i månaden.

När E4 Förbifart Stockholm står klar kommer trafikanterna att kunna färdas under jord hela vägen från Kungens kurva

i söder till Häggvik i norr. Restiden beräknas att ta endast 15 minuter.

Färdas säkert i tunneln

Den nya sträckningen av E4:an blir 21 kilometer lång, varav 18 kilometer består av tunnel. Det krävs givetvis stora investeringar av säkerheten i tunnlar, E4 Förbifart Stockholm byggs med två parallella tunnelrör, vilket innebär att det inte kommer att bli någon mötande trafik. Tunnlarna kommer att förses med hjälptelefoner, övervaknings- och trafikstyrningssystem, nödbelysning, brandlarm och släckningssystem. Mobiltelefoner kommer att ha full



Smålands- hamnar AB

Smålandshamn AB, Norra Strandgatan 50, 572 32 Oskarshamn
Växel 0491-872 00 www.smalandshamn.com

Emtunga Transport AB fyller 40

Christina och Bengt Abrahamsson startade Emtunga Transport AB 1981 med en lastbil. Än idag är paret lika engagerade i företagets dagliga verksamhet som från starten för fyra decennier sedan.

Mycket hinner att hända på 40 år, men Emtunga är fortfarande ett familjeföretag och förfogar nu över elva egna och ett 30-tal externa fordonssektorer och omsätter en bit över 120 miljoner kronor.

30 år i skrotens tjänst

Under företagets tio första år var huvudsysslan godstransporter till och från Norge för uppdragsgivaren LBC i Vara. Men sedan 1991 har bolaget valt att fokusera verksamheten på lastväxlartransporter och på senare år pressning av bilar och metallskrot.

– Vi sköter återvinningstransporter åt de flesta aktörerna i Branschen. Det innebär att vi måste arbeta över stora områden då verksamheter ligger utspridda över hela landet, vi erbjuder även Bildemonterare och Skrotföretag pressning av Skrotbilar och Skrot från Skåne i söder till Nordnorge i norr, säger Bengt Abrahamsson, vd på EmtungaTransport AB.

Mobila skrotpressar

Vi erbjuder kunder att pressa materialet på plats med våra mobila skrotpressar. Vi har haft en positiv utveckling av vår pressverksamhet och var därför i behov att öka från en press till två pressar för några år sedan.

Våra kunder är bildemonterare och andra skrotföretag, vi pressar

både bilar och annat skrot. Vi kan även ombesörja bortforsling av det pressade skrotet med våra lastväxlarekipage utrustade med kran.

För att klara efterfrågan av pressning av bilar har Emtunga Transport valt att investera i en ytterligare ny skrotpress. Efter sommaren har företaget tre pressar och en kapacitet på 150 000 ton per år för att möta kundbehovet

– Vi har byggt upp ett transportsystem så att vår transportledare kan sköta logistiken på ett effektivt sätt. Alla ordrar som bokas läggs in i ett datasystem där transportledning har fullständig överblick och lägger ut transportuppdrag via en app till chaufförerna som återkopplar när uppdraget är utfört och fakturering kan ske, vilket gör det smidigt och kostnadseffektivt, berättar Bengt Abrahamsson.

Snart dags att flytta

EmtungaTransport har storslagna planer och planerar att bygga nya lokaler i Vårgårda på omkring 1500 kvadratmeter som ska inrymma kontor, verkstad och en tvätthall och däckverkstad som kommer att vara tillgänglig även för externa åkerier.

Byggplanerna ligger på ritbordet och spadens kommer att sättas i backen nästa vår.

– Från 1 Maj har vi anställt en ny medarbetare som kommer att arbeta som säljare mot befintliga som nya kunder för att hålla en bra kundrelation och utveckla mera samarbeten. Det gör att vi kommer att kunna hålla en högre servicegrad och utvecklas och höja kompetensen inom företaget, säger en optimistisk Bengt Abrahamsson.

/SF



Bilparken växer snabbare än befolkningen

2020 ökade antalet bilar i trafik i Sverige med 56 000 bilar till totalt 4 944 067 stycken. En ökning med 1,1 procent. Bilparken fortsätter alltså den långa trenden att växa snabbare än befolkningen.

Det motsvarar 476 bilar per 1000 invånare, en ökning från 474 året innan. Högst bilinnehav finns i Älvdalen med 695 och lägst i Sundbyberg med 308.

Alla fordonsslag utom bussar ökade i antal. Lätta lastbilar med 1,8 procent, tunga lastbilar med 0,2 procent och mopeder med 12,2 procent för att ta några exempel.

Andelen fossildrivna bilar minskade från 91 till 89 procent. Andelen laddbara bilar ökade från 2 till 3 procent av det totala beståndet. I stort sett alla större biltillverkare erbjuder nu bilar med batteridrift. Laddbara bilar är nu hög bland nyregistreringarna vilket gör att denna andel tenderar att växa markant framöver.

Hur ser då bilparken ut i våra grannländer? Både Finland och Norge har flera bilar än Sverige, 752 stycken, respektive 515 stycken per 1000 invånare. Danmark däremot har något färre, 438 stycken. En av de länder som har flest bilar är Monaco, med omkring 900 stycken. Mindre trångt på vägarna är det i Tanzania, där finns det sju bilar per 1000 invånare.



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

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

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

For more information visit www.karlshamnshamn.se



Karlshamn's Hamn
Port of Karlshamn – for tomorrow's business

Flygbolaget som trotsar krisen



I skrivande stund är det inte speciellt trångt i det Svenska luftrummet av förklarliga skäl. De flesta flygbolag har ställt stora delar av sin flygplansflotta på marken. Vi har pratat med ett flygbolag som gör precis tvärt om, och har istället utökat sina turer under rådande pandemi.

Air Leap har ambitionen att vara Nordens flygbolag och menar själva att det ska vara det naturliga valet av flygbolag för att förflytta sig inom- och mellan de Nordiska länderna.

– Det stämmer! Vårt fokus är Norden, vi har trafik mellan Sverige, Norge och Finland samt inrikestrafik i dessa länder. Danmark håller vi på paus tillvidare då det inte är någon större inrikestrafik där att tala om, menar Jon Melkersson, vd på Air Leap

Bromma viktig hub

Bromma flygplats existens är minst sagt osäker, men både flygbolag och människor som utgår till och från Bromma vill se en fortsatt verksamhet.

– Ett av argumenten att lägga ner Bromma är att flygplatsen enligt rapporter visar minusresultat. Det är väldigt märkligt att politikerna lutar sig mot en rapport som presenteras mitt

under rådande pandemi. Hur många flygplatser visar upp ett positivt resultat i dessa tider?

Vi trafikerar även Arlanda men Bromma är väldigt viktig, inte bara för oss utan för hela Sverige. Det är flera politiker ute i Europeiska huvudstäder som ser med avund att Sveriges huvudstad även har en cityflygplats. Vi har gjort stora satsningar och har under 2020 etablerat inte mindre än sex olika destinationer från Bromma, vilka är Visby, Ängelholm, Halmstad, Malmö, Göteborg och Malmö.

Med Brommas geografiska läge när man Stockholms södra och västra delar väldigt snabbt. Det finns många fördelar med Bromma flygplats. Transfertiden är betydligt kortare än Arlanda, reser man med handbagage är genomströmningstiden för att sitta i bussen eller i taxin bara fem minuter. Parkeringen ligger precis intill med gångavstånd till flygplatsen. Nu kan även resenärer ta tvärbanan till och från Bromma station som ligger i anslutning till flygplatsen, vilket också är ett miljövänligare alternativ, påpekar Jon Melkersson.

Gott hopp om framtiden

Air Leap ser med med ödmjukhet positivt på framtiden.

– Vi vet givetvis inte mer än någon annan om hur närmaste framtiden ser ut, just nu är det som att befinna sig i en mörk box. Men vår starkaste tro är att locket öppnas snart och ljuset flödar in, vilket ger framtidshopp. Vaccineringen är i full gång i Sverige och i resten av Världen, alla länder är måna om att göra vaccinationen till en skyndsam process för att livet ska kunna återgå till det mer eller mindre normala. När allt släpper är vi redo att satsa ännu hårdare, vi har en flygplansflotta i toppskick, starka och positiva ägare och vi har den bästa personalen man kan tänka sig, säger Jon Melkersson.



Kan en laddstolpe vara vacker?

Laddstolpar till bilar blir fler och fler, både bland publika som på privata parkeringsplatser. De står där och fyller sin funktion, de är varken fula eller snygga! Men nu har det kommit en laddstolpe som sticker ut i mängden, och visst är den vacker.

De som står bakom både design och tillverkning är det Svenska företaget JOM (järn i offentlig miljö). Laddstolpen är tillverkad i gjutjärn där 80 procent består av återvunnet järnskrot.

– Vår laddstolpe gjuts här i Sverige och vi har tagit fram en laddstolpe i gjutjärn som vi vill ska smälta in i miljöer, där kanske en mer traditionell laddstolpe inte passar så bra. Vi har en röd tråd genom alla våra produkter, vi vill vara med att stötta framtidens teknik och samtidigt bevara och värna om klassiska miljöer, säger Maria Silverschiöld, vd på JOM.



Tåligt material

Gjutjärn kräver lite underhåll är ett ickekorrosivt material, det rostar alltså inte.

– Laddstolpen har en lång livslängd och kräver väldigt lite underhåll. Gjutjärnet ger också en stabil konstruktion, vilket medför att risken för vandaler ska förstöra den måste anses som mycket liten. Hela laddstolpen är gjord i gjutjärn förutom en sidolucka som är tillverkad i plast, detta för att den digitala kommunikationen mellan användare och laddenhet ska fungera, förklarar Maria Silverschiöld.

Få din egen logo

Önskar du en personligare prägel kan logotyper och stadsvapen inkorperas i gjutningen samt målas i valfri RAL-färg. Förutom Laddstolpar tillverkar JOM allt ifrån brunnslock och parksoffor, till stilfulla lyktstolpar, allt i gjutjärn såklart.

/DJ

El & Marinteknik

Stockholm

Yrkessjöfart och industri

Heltäckande kompetens inom allt från löpande service och underhåll till större ombyggnader, elektrifieringar och livstidsförlängningar.

I hela Skandinavien

Med vår ambulerande avdelning når vi snabbt ett stort område.

Fartyg upp till 40 meter vid egen servicekaj

Vid vår servicekaj på Djurgården i Stockholm utför vi större planerade arbeten.

El & Marinteknik AB, Beckholmsvägen 4, 115 21 Stockholm, Tel 08-410 777 90, info@elmarin.se, www.elmarin.se

Stabiliseringsnät effektiviserar markarbete

För att säkerställa en stabil grund behövs det som oftast schaktas bort befintlig massa för att sedan lägga på fyllnadsmaterial. Det är heller inte ovanligt att schaktmassorna transporteras långa sträckor.

Faktum är att byggbranschen står för en tredjedel av världens CO₂-utsläpp. Företaget GeoSkills AB är auktoriserad distributör av Tensars stabiliseringsprodukter och menar att deras produkter kan minska klimatpåverkan.

Tid är som bekant pengar

– Användande av stabiliseringsnät kan spara mycket tid och pengar. Våra mätningar och beräkningar visar att det går att reducera omkring en tredjedel av materialåtgången vid till exempel ett vägbygge. Minskas materialåtgången minskar även transportererna av massa och därmed CO₂-utsläppen, menar Tomas Törnkvist, delägare av GeoSkills AB.

Helt ny konstruktion av Geonät

Stabiliseringsnät, så kallade geonät har använts sedan tidigare och är egentligen ingen nyhet. Stabiliseringsnät fungerar vid många olika byggnationer, som exempelvis vägar, vindkraftsparker eller på den privat garageuppfarten.



– Vårt stabiliseringsnät Tensar är uppbyggt på ett helt nytt sätt, vilket ger en mycket bättre styvhet. Traditionella geonät har samma dragstyrka i två riktningar, vårt geonät har samma dragstyrka i tre axelriktningar vilket ger en överlägsen stabiliseringseffekt. Vi utför även geologiska tester och geoteknisk rådgivning inom riskbedömning och priskalkylering. I våra beräkningar använder vi oss av kommersiella beräkningsprogram, men vi har även tagit fram ett egenutvecklat program för optimering av uppdrag, understryker Tommy Edeskär, delägare i GeoSkills AB.

/DJ



Nordens modernaste hamn

Vi bygger nytt. Vi bygger hållbart. Siktet är inställt på att vara Sveriges mest hållbara hamn 2022 och vi är redan på god väg att driva vår verksamhet fossilfritt!

Vi är containerspecialisten med bred kompetens inom hela logistikflödet. Med vår unika placering i expansiva Öresundsregionen med väl fungerande järnvägsnät och i skärningspunkt mellan två Europavägar ger vi dig flyt i flödena.

Surfa in på www.port.helsingborg.se och se hur vi kan ge just dig flyt i flödet.

Brett produktutbud till tunga sidan



Abkati har sedan 1929 försett lastbilar och maskiner inom entreprenad, jordbruk, skog samt lätta lastbilar med komponenter i alla dess slag.

Abkati är en del av Axel Johnsson International och omsätter cirka 300 miljoner kronor. Bolaget är en så kallad exklusiv distributör åt flera välkända varumärken i transportbranschen och riktar sig främst till återförsäljare, men även till verkstäder och påbyggare.

Kunderna kräver snabbhet

Som i de flesta branscher uppskattar kunden snabba leveranser, i transportbranschen är det extra viktigt.

– Våra kunder kan förlora stora pengar om ett fordon blir stilla-

stående. Vi har satsat på ett väl fungerande kundcenter, där vi är med kunden från början till slut. Vi har en tät kundkontakt vilket innebär att vi har stort fokus på produktkännedom och våra medarbetare i vårt kundcenter har ett stort tekniskt kunnande.

Samma gäller i vårt lager, vi arbetar med ständigt förbättring och effektivisering av packningsprocessen, både för smidigare flöde och bättre fyllnadsgrad i bilarna så antalet transporter på sikt kan minskas. Våra lagervaror levereras oftast samma dag och när kunden dagen efter beställning, säger Johan Johnsson, vd på Abkati.

Belysningen allt större del

Det har skett stor utveckling av ljuskällor under senare år, LED tekniken ger både ett kraftfullt sken samtidigt som den är väldigt energisnål. LED belysningen är heller inte lika skrymmande som tidigare halogenlampor, vilket gjort det möjligt att utveckla exempelvis mindre ljusrampor som ger ett väldigt kraftigt sken.

– Vi har ett varierande utbud av olika artiklar i vårt sortiment, men det är fordonsbelysningen som är störst. Nu i mars tecknade vi ett samarbetsavtal med Gylle Mec som är en svensk tillverkare av fordonsbelysning i världsklass, vilket känns väldigt bra. Jag vill poängtera att vi på Abkati endast jobbar med premiumprodukter. Går det bra för våra kunder, går det bra för oss, menar Johan Johnsson.

/DJ



HARGS HAMN



Vi finns nära tillväxtregionerna Stockholm och Uppsala med en unik marktillgång för vidare expansion och utveckling. Med kommande farledsfördjupning och ny kaj anpassad till större fartyg, hjälper vi våra kunder etablera miljövänliga och effektiva logistikkedjor med närhet till sina kunder och leverantörer.

www.hargshamn.se



Milstolpe för regionala eltransporter på väg

För första gången i historien kommer åkerier och transportörer över hela Europa det här året kunna beställa helelektriska versioner av tunga lastbilar, som bemästrar både distribution i städerna och längre regionala transporter. Det är en historisk milstolpe i sig och det är Volvo Lastvagnar i Sverige AB som är först ut att leverera!

- Enligt i linje med vår planer är serieproduktionen sedan i mars i full gång av Volvos nya tunga modellprogram. Sedan lanseringen för ett år sedan har det bara på ett år kommit in 12 000 beställningar, säger Stefan Strand, vd på Volvo Lastvagnar AB i Sverige. Vi har dessutom serieproduktion av våra helelektriska medeltunga lastbilar Volvo FL Electric och Volvo FE Electric sedan 2019.

Underlättar att byta ut sin gamla lastbilspark

Volvo har kommunicerat att senare under 2021 kommer försäljningen att starta för även det tunga el-segmentet. Med en räckvidd på upp till 300 kilometer för transporter i stads- miljöer och regionala transporter kommer de nya eldrivna lastbilarna att vara något att räkna med på allvar. Det är stor skillnad mot Volvos föregångare som såg dagsljuset 2019 och är framför allt inriktad för stadsdistribution. Det kommer att underlätta för åkerier och andra transportföretag att snabbare nå sina hållbarhetsmål.

Mer ljus och sikt från hytten

Tack vare en intelligent lösning av hytten med upprätta A-stolpar samt en välplacerad dödvinkel-kamera har säkerheten för chaufförerna ökat med Volvos nya generation av lastbilar. Med upprätta A-stolpar har det gett hytten en luftigare och en större arbetsplats, ergonomiska och arbetsmässiga finesser och förbättrad isolering av hytten ger en komfortablare körning. Den dynamiska instrumentbrädan anpassad för röstkommando kommer vara en tidsbesparande åtgärd för chaufförerna. För att underlätta val av fordon är chassierna konstruerade för att användas med alla typer av drivlinor. Det blir alltså smidigt att välja lastbil av samma modell med, el, gas- eller dieseldrift.

Utmaningar

Storsatsning på tunga elektriska fordon förutsätter förändringar i infrastrukturen.

– Om Sverige ska gå i bräschen krävs förändringar, det måste finnas en stark laddningsstruktur för tunga fordon över hela landet, menar Stefan Strand.

Fruktbart samarbete

För att påskynda övergången till fossilfria fjärrtransporter har man ingått partnerskap med DHL Freight. Samarbetet handlar om ett första pilottest av en eldriven Volvo FH med totalvikt på upp till 60 ton. Redan idag rullar en sådan mellan Göteborg-Jönköping och samlar in viktig information under de dagliga godstransporterna. Men för att prova prestandan har tunga, eldrivna lastbilar testats även i svåra gruvmiljöer såsom Malmberget och arktiska miljöer, säger Stefan Strand.





65 år sedan den första folkabussen byggdes i Hannover

Efter bara ett års byggande, i mars 1956, startade produktionen av "folkabussen" i den då helt nya produktionsanläggningen i Hannover. Fram till dagens datum har över 10,3 miljoner bilar byggts där, varav 9,2 miljoner varit skåpbilar, minibussar, pickuper, campingbilar och andra derivat av den klassiska Transporter som idag tillverkas i sin generation 6.1.

Samtidigt som "Love me tender" med Elvis Presley är en stor hit över hela världen, pågår en stark ekonomisk utveckling. Inte minst i Tyskland där bilen blir en symbol för återhämtningen i ekonomin. "Bubblan" är den mest sålda bilen i Tyskland 1955 och kommer att passera en miljon tillverkade under detta år. Produk-

tionskapaciteten i Wolfsburg, som också byggt Folkabussen sedan 1950, är långt ifrån tillräcklig för att möta den stora efterfrågan när hjulen snurrar för fullt i Tyskland. Bröd, öl och hamburgare måste transporteras ut till folket. Även nymodigheter som TV-apparater och kylskåp behöver kunna levereras nu när hushållens ekonomi förbättras. För att möta denna efterfrågan så behöver försäljare och hantverkare den pålitliga folkabussen.

Ny produktionsanläggning byggs

Byggnationen startar med 372 anställda under en vinter med mycket snö. Vid slutet av mars 1955 är arbetsstyrkan uppe i 1.000 personer. En mindre provisorisk stad växer upp på fabriksområdet med kontor, bostäder, matsalar och försäljare. Efter bara tolv veckor är väggarna redan fyra meter höga. 28 stora kranar och 22 stora cementblandare går på högvarv. 5.000 kubikmeter med cement produceras varje dag. 1.750.000 kubikmeter av jord flyttas, motsvarande 256.000 lastbilsflak vid denna tid.

Och det går fort

Från maj 1955 är personalstyrkan i bygget uppe i 2.000 samtidigt som man börjar träna upp den personal som ska arbeta i produktionen. Varje morgon klockan 04.10 går ett specialchartrat tåg till Wolfsburg där man får träna på att bygga folkabussen. 3.000 anställda är den tänkta personalstyrkan som ska säkerställa att produktionen kommer igång smärtfritt. Det tar bara några veckor att få igång karosseriet och i februari 1956 har man kopplat ihop det nya 10 km långa dubbelspåret till fabriken till det ordinarie spårnätverket. Den 8 mars 1956 startar serieproduktionen av den eftersökta folkabussen i Hannover-anläggningen. Fram till 1967, när produktionen av generation 1 upphör, har 1,8 miljoner bussar hunnit producerats. Fram till dagens datum har över 10 miljoner fordon byggts.

/DJ



Sveriges bästa bilar

Legendariska Volvo Amazon är nummer 1 i svensk bilhistoria. På andra plats kommer Helgonets Volvo P1800 och därefter familjebilen Volvo V70. Det visar en färsk Sifo-undersökning.

Klassisk elegans med sirliga kromdetaljer eller strömlinjeformat med frustande motor? Sverige har en lång och stolt bilhistoria, men vilken av alla ikoniska modeller slår våra hjärtan hårdast för?

Enligt en Sifo-undersökning är Volvo Amazon svenskar-
nas favorit genom alla tider. Volvo Amazon tillverkades i cirka 667 000 exemplar åren 1956-1970 och var Volvos första riktiga exportframgång. Tvåa på listan är Volvo P1800, tillverkad i cirka 47 000 exemplar åren 1961-1973 och blev berömd världen över genom tv-serien Helgonet (som vi för övrigt skrev om i vårt förra nummer, reds anm.). På tredje plats återfinns Volvo V70. Bilen som har fått stå som symbol för svensk familjebil och som fortfarande toppar försäljningen på andrahandsmarknaden. Volvo V70 tillverkades i cirka 1 250 000 exemplar åren 1996-2016.

Volvodominsansen fortsätter på platserna 4-7 med Volvo V90, Volvo PV 444, Volvo XC90 och Volvo Duett. Först på åttonde plats kommer ett nytt märke in och det är Saab med Saab 9-5. Precis utanför topp 10 återfinns även Saabs bästsäljare Saab 900, tillverkad i cirka 908 000 exemplar åren 1979-1993.

Superbils tillverkaren Koenigsegg når ingen topp 10-placering. Populärast bland Koenigseggs bilar är Koenigsegg CC, märkets första serietillverkade bil, och det nya fartmonstret Koenigsegg Jesko. Koenigsegg CC och Koenigsegg Jesko intar platserna 12 respektive 13.

Det finns många svenska bilar som blivit ordentliga säljsuccéer, men få har uppnått Volvo Amazons skyhöga kultstatus. Det var den första Volvon med design ambitioner och det är lätt att bli förälskad i detaljrikedomen och de välvda men ändå smidiga formerna, både interiört som exteriört.

I undersökningen syns stor skillnad mellan olika åldersgrupper. Medan 35-55 och 56-79-åringarna favoriserar vad som i dag är veteranbilar – och allra mest Volvo Amazon – röstar 18-34-åringarna för nyare modeller, med Volvo V90 i topp och Koenigsegg CC på en framskjuten femte plats. /DJ

Så rankar svenska folket svenska bilmodeller genom tiderna

1. Volvo Amazon
2. Volvo P1800
3. Volvo V70
4. Volvo V90
5. Volvo PV 444
6. Volvo XC90
7. Volvo Duett
8. Saab 9-5
9. Volvo 240/260
10. Volvo 740/760
11. Saab 900
12. Koenigsegg CC
13. Koenigsegg Jesko
14. Saab 96
15. Saab 9-3



Volvo PV 544 1958



Volvo Amazon P120 1958



SAAB 900 Turbo 1980



Koenigsegg Jesko Absolut 2020

Hitta parkeringsplats snabbare

Det kan vara krångligt och tidsödande att hitta en parkeringsplats.

I Stockholm har det visat sig att bilister i snitt letar efter en parkering i åtta minuter och kör under den tiden upp till fyra kilometer. Företaget ApParkingSpot AB tror sig har funnit ett koncept för att lösa delar av det problemet.

ApParkingSpot AB erbjuder helt enkelt privatpersoner och företag att hyra ut sina parkeringsplatser när de inte används.

Hur fungerar tjänsten?

Det finns väldigt många förhyrda parkeringsplatser som inte nyttjas stora delar av dygnet, det vill ApParkingSpot AB ändra på.

– Vi har utvecklat en applikation till mobilen som visar i realtid vart det finns en ledig parkeringsplats och vad den kostar, appen i sig är gratis att använda och

det är bara parkeringen man betalar för. Många parkeringsplatser nyttjas exempelvis bara kontorstider, vi tycker att det är resursslöseri, varför inte hyra ut den då den inte används och tjäna pengar. Samtidigt som innehavaren av parkeringsplatsen får en inkomstkälla bidrar man även



till minskad miljöpåverkan då antalet bilar på gatorna som snurrar runt och letar efter en parkeringsplats minskar, menar Sasa Farkas, vd på ApParkSpot AB.

Målsättningen- större städer

Just nu finns bara möjlighet att använda sig av appen i Stockholm, men målet är att finnas i minst ett par städer till innan årets slut.

– Utvecklingen av vår tjänst har skett i Stockholm vilket gjort det helt naturligt för oss att påbörja lanseringen här. Vi för dialoger just nu med ett antal aktörer i ett flertal större städer, och hoppas att vi kommer att öppna upp tjänsten på några ställen till innan halvårsskiftet. Vi har även flera hotell som är intresserade av att hyra ut sina parkeringsplatser nu när besättningsgraden hos hotellen för tillfället är lägre än normalt, säger Sasa Farkas.

/DJ

Karlskrona Baltic Port digitaliseras



KARLSKRONA PORT AUTHORITY

Östra Hamngatan 7 B, SE-371 83 Karlskrona

Hamnchef Ola Gren, tel. +46 (0)455-30 32 95, port@karlskrona.se, www.karlskrona.se/hamn



DEBATT

Var tionde lastbil kan ersättas med sjöfart

Varje år skulle 165 000 lastbilar kunna ersättas med sjöfart. En sådan överflyttning från väg till sjö beräknas halvera koldioxidutsläppen för samma mängd gods, vilket är en stor klimatvinst. Det visar Sjöfartsverkets rapport "Överflyttningsanalys – väg till sjö".

Det blir stadigt allt trängre på vägarna samtidigt som det finns gott om plats på sjön och i Sveriges hamnar. Att sjöinfrastrukturen dessutom är betydligt billigare att underhålla än vägar och järnvägar gör det naturligt att arbeta för att mer gods bör gå på sjön.

– Vi räknar med att var tionde lastbil som kör långväga godstransporter har en potential att flyttas över till sjötransporter. Det är närmare 3,6 miljoner ton gods varje år som skulle kunna ersätta 165 000 lastbilar på våra vägar, säger Katarina Norén, generaldirektör för Sjöfartsverket.

Sjöfartsbranschen arbetar tillsammans, både näringsliv och offentliga aktörer, för att undanröja hinder för en snabbare överflyttning av gods till sjön. Nya inlandsterminaler byggs i hamnar, ny linjesjöfart planeras utmed kusten och på Mälaren och Sjöfartsverket jobbar med nya och djupare farleder.

– En snabb vinst vore att utnyttja tomtransporterna bättre, alltså att fartygen lastas åt båda håll. Bland varuägarna saknas också en del kunskap om vad sjöfarten kan erbjuda, säger Katarina Norén.



Katarina Nordén. Generaldirektör på Sjöfartsverket.





Gör om din vanliga cykel till en elcykel - helt själv

Står du i valet och kvalet att köpa en elcykel men tvekar av olika anledningar? Då kan en påhängsmotor som du enkelt monterar själv på din befintliga cykel vara ett alternativ.

En fiffig liten svensk uppfinning från företaget Zipforce gör det enkelt och smidigt att välja cykeln framför bilen i många fall. En elcykel är en kostsam investering, någonstans mellan 10 000 kronor till 30 000 kronor kostar en bra elcykel. En påhängsmotor kostar 6500 kronor och Zipforce har även tagit fram familjelösningar som gör det billigare att utrusta hela familjens cyklar med elektroniskt framdrivning.

Bra räckvidd

Enligt uppgift ska batteriet räcka i cirka 30 kilometer vid normal cykling men kan räcka uppemot 50 kilometer om man är villigt att hjälpa till lite själv längs vägen. Motorn är utrustad med regenerativ bromsning som ger en lätt motorbroms, men som samtidigt laddar batterierna. Det tar cirka fyra timmar att ladda batterierna i vägguttaget med batteriladdaren som medföljer motorn. Enligt lag får inte elcyklar gå snabbare än 25 kilometer i timmen, men man kan cykla fortare än så, men motorn slår ifrån och slutar driva.

Gasa med mobilen

Till motorn medföljer ett specialanpassat fäste som ska passa de allra flesta cykelmodeller. Motorn som väger 2,7 kilo monteras och tas bort enkelt via ett snabbfäste, vilket minimerar risken för stölder. Förutom att motorn är försedd med ett reglage för att ändra bland annat hastigheten, kan den även styras via en mobilapp. Enligt företagets tester ska motorn även klara regn och rusk.



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 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

ELICIA NEUMEISTER
Mobil 0760-18 84 84
ellneu@icloud.com

MATS WENGELIN
redaktionen@trafikmagasinet.nu



SKROTPRESS MED STOR KAPACITET

Emtunga Transport AB har tre mobila pressar för att erbjuda bildemonterare och skrotföretag pressning av bilar och övrigt skrot. Vi kan även erbjuda borttransport av det pressade materialet med lastväxlarekipage med kran.

En positiv utveckling av verksamheten innebär att vi investerat ytterligare med en ny mobilpress. Genom denna har vi nu en kapacitet på 150 000 årston.

Idag utför vi uppdrag från Skåne i söder till Nordnorge i norr och kunderna är allt från små bildemonterare till stora skrotföretag som Stena, Kuusakoski och Skrotfrag m. fl. För att kunna göra ett bra utfört arbete har vi fem maskinförare som har många års erfarenhet och den största kunskapen i branschen.

Kranarna är utrustade med en elektronisk fransk kranvåg av märket Steelyard. De används mycket i Frankrike för att väga avfallscontainrar hos privatpersoner och har därför en mycket stor exakthet. Det är viktigt för oss att vägningarna ska vara så exakta som möjligt eftersom vi fakturerar på vägd vikt.

Anlitar ni Emtunga Transport för pressning kan ni sälja och leverera bilpaketen till alla uppköpare på marknaden.

När våra nya färjor M/S Visborg och M/S Gotland sattes in i trafiken var det startskottet för ett mindre klimatavtryck när du reser över havet till och från Gotland. Fartygen drivs med flytande naturgas – även kallat LNG – vilket minskar koldioxidutsläppen med 20 procent och utsläppen av svavel med 99 procent. Nu har vi tagit nästa steg och blandar in **10 procent biogas** som drivmedel för att ytterligare minska klimatavtrycket.

Vi vill vidareutveckla Gotlandstrafiken – förenligt med de krav och förväntningar som ställs på miljö, restid och kapacitet – och har tagit fram en klimafärdplan för att bli klimatneutrala senast 2045.

Välkommen ombord!



Nu blir våra nya gasfärjor till Gotland ännu klimatsmartare

DESTINATION  GOTLAND



Kvalitets- och miljöledningscertifierade enligt
ISO 9001 och ISO 14001 sedan 2003.