

Trafik Magasinet

Juli 2022

Pris 80:- | Årgång 39

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg

Spårväg på nya spår

Mälartåg i ny skepnad

Mässorna i full gång igen



Res med oss i Stockholm - Mälardalen



**Mässan för
det mobila livet**

**Vi ses
på Elmia
Husvagn
Husbil!
7-11/9 2022**

Boka biljett!

På Elmia Husvagn Husbil ser du nyheterna först av alla, kan jämföra olika varumärken och köpa tillbehör. Träffa vänner, få inspiration, ny kunskap och andra trevligheter för olika åldrar. Vi ses väl 7-11 september?



@elmiahusvagnhusbil Tagga hos gärna
#elmiahusvagnhusbil #detmobilalivet

Elmia
Husvagn
Husbil

LEDARE

Swedavia tagna på sängen

När pandemin slog till gjorde den stort avtryck över nästan hela världen och flygplatser runt om tömdes på människor likt en orkan som svept över och tagit med sig det mesta i sin väg.

Självklart måste flygplatserna anpassa sin kostym efter detta och säga upp personal. Men när sedan allt börjar återgå till det mer normala verkar Swedavia blivit helt tagna på sängen då det har varit fullständig kaos på Arlanda i månader. Hade man inte räknat med att många människor som tidigare arbetat i säkerhetskontrollen gått vidare och fått nya jobb? Nej, tydligen inte. Swedavia skyller inte ifrån sig, men det har blivit väldigt tydligt utåt att det är ett annat bolag som sköter säkerhetskontrollen och har ansvaret.

Lång utbildning???

Gnisslet har varit att få tag i personal med behörighet, det vill säga att man har rätt utbildning för att kunna arbeta i en säkerhetskontroll. Varför ska det vara så svårt att få tag i personal? Är det här en utbildning som tar månader eller år att genomföra, nej det gör den inte, den tar ungefär en vecka att genomföra - EN VECKA!

Statligt och trögt

Ordet snabba puckar existerar nog inte inne på Swedavias huvudkontor om man får gissa fritt. Jag reste själv från Arlanda till Mallorca i början av juni och varit delaktig i farsen. Det tog 40 minuter att komma fram till säkerhetskontrollens grindar, efter det tog det lika lång tid innan jag kunde lägga upp min lilla väska på bandet till röntgenkamerorna. Och då verkade det som en normaldag på Arlanda, det har varit värre om man säger så. En sak som inte ingår i kursen för att bli en diplomerad säkerhetskontrollant är charmkursen. Missförstå mig inte, personalen som arbetar gör ett jätte jobb och är säkert mer stressande än småbarnsfamiljerna som står i kön som har sparat och sett fram emot sin resa i över ett år och som är rädda för att missa sitt flyg. Men lite mer servicemind vore trevligt. Hemresan från Mallorca gick betydligt smidigare, mycket människor men inga köer så långt ögat kunde nå. I kön till säkerhetskontrollen stod en kvinna med en telefon i handen och förklarade att datorer, surfplattor och telefoner ska ligga separat. Glöm inte att slänga vätska, ta av livremmen och lägg jackan i plastbacken vid rullbandet. Kön gick undan, mellan en till två minuter max.

Den här funktionen skulle minska köerna rejält på Arlanda då många resenärer behöver hjälp och "inte riktigt får till det" i säkerhetskontrollen.

Det blev mycket flyg i ledaren, men något vi har mycket i detta nummer är spårtrafik, vilket också är ett betydligt mer miljövänligt sätt att resa på dessutom.

Trevlig läsning och sommar
önskar vi på redaktionen.

Ansvarig utgivare
Dennis Johansson



UR INNEHÅLLET



BERGKVARABUSS +
STOCKHOLMS SPÅRVÄGAR

7



NORDENS LÄNGSTA
SMALSPÅR

10



INNOVATION PÅ RÄLS

11



ANVÄND RÄTT LASTSÄKRING

17

En av de ledande importhamnarna av stålråvara i Sverige!

Under 2021 ökade godsvolymerna för stålråvara över HallandsHamnar i Halmstad med så mycket som cirka 85 procent. Nu har godsflödet ökat ytterligare på grund av att TATA Steel* utökat importen via Halmstad med drygt 60 000 ton stålråvara på årsbasis. Detta trots en marknadssituation med extrema svängningar i såväl pris som tillgänglighet.



Lastning av stålråvara i HallandsHamnar

TATA Steel i Halmstad (eller som man formellt heter i Sverige; Halmstad Steel Service Centre) är ett av Nordens mest väl-etablerade stålservicecenter med ett brett produktutbud av plåt till så gott som alla industrisegment. Vid anläggningen klipps och formas plåt för att passa olika produkter inom bland annat fordonsindustrin och byggnadsindustrin. De volymer som tidigare gick via TATA Steels verksamhet i Fredriksstad i Norge till bland annat den svenska marknaden, skeppas nu från stålverk i Storbritannien och Nederländerna till Halmstad i Halland.

– När vi tar in volymen via Halmstad skapar vi en logistisk fördel och kommer närmare våra kunder. Det gör att vi kan ge en mycket bättre service och dessutom minskar vi klimatavtrycket avsevärt, säger Michael Andersson, vd på TATA Steel Distribution Scandinavia.

– Vi gläder oss över ett utökat förtroende från TATA Steel med nya godsvolymer, vilket stärker vår position som en av de ledande importhamnarna av stålråvara i Sverige, säger Emil Vranjancu, marknadschef på HallandsHamnar.

Volatil utveckling på stålmarknaden

Marknaden för stålråvara har varit minst sagt volatil med stora uppgångar och nedgångar när det gäller pris och tillgänglighet de senaste åren. Pandemin har varit en bidragande orsak, men också bristen på halvledare inom bilindustrin, som är ett av de viktigaste segmenten för stålindustrin. Ryssland är en stor stålproducent och helt klart har sanktionerna gentemot Ryssland så har tillgången på stål påverkats.

– Vi har klarat oss bra genom pandemin och har kunnat serva våra kunder till 100 procent hela tiden. För oss som är lokala producenter med stålråvara från europeiska stålverk är vi inte beroende av leveranser från den ryska marknaden, säger Michael Andersson.

/JR

*TATA Steel även känt som TISCO (TATA Iron and Steel Company Limited), är en indisk stålkoncern som grundades redan 1907. Huvudkontoret ligger i Bombay och huvudkontoret i Europa ligger i London.



Konkurrenskraft med FKG

Branschorganisationen för underleverantörerna till fordonsindustrin, och där med den självklara ambassadören för Dig.

Vi jobbar för Din och industrins konkurrenskraft genom att

- ✓ Agera språkrör gentemot industrin, myndigheter, media och politiker.
- ✓ Skapa mötesplatser för stärkta relationer och tillväxt.
- ✓ Erbjud kompetensutveckling.

I FKGs nätverk är vi idag drygt 300 medlemmar.

Välkommen att bli en i gänget!

Läs mer och gå med på FKG.se

MTR har tagit över Mälartåg

MTR satsar kontinuerligt på att hitta nya projekt. Senaste stora projekt som genomförts är att MTR sedan i december 2021 har tagit över driften och kör Mälartåg. De fem Mälartågslinjerna trafikeras av totalt 62 tåg.

Det är hårt tryck på de fem Mälardalslinjerna, cirka elva miljoner passagerare reser med Mälartåg årligen. Som av namnet att döma täcker Mälardalslinjen in Mälardalen, men sträckningen breder även ut sig från Linköping i söder till Gävle i norr.

Ombyggnationer skapar tillgänglighet

Förutom att MTR tagit över driften av Mälartåg presenteras flera nyheter. Från den tolfte juni har Upptåg blivit Mälartåg vilket innebär att utökade linjer mellan Uppsala-Gävle och Uppsala-Sala. Ombyggnationer har genomförts för att



bland annat göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att resa med tågen. Dörrar har anpassats bättre mellan perronger och tåg och inne i tågen erbjuds 10 procent större utrymmen för rörelsehindrade. En ny tågdepå har satts i drift och nya tåg har köpts in. De nya tågen är både modernare och rymligare, av de 62

tåg som trafikerar Mälardalslinjen är 45 av dessa dubbeldäckare.

Punktlighet högt i kurs

MTR eftersträvar att alltid erbjuda den bästa servicen och det bästa bemötandet. Även om detta är mycket viktiga punkter är ändå den centrala frågan bland resenärerna punktligheten.

– Att hålla tider är i vår bransch är ett måste, vi ligger på 97 procent vilket är högt jämförelsevis, men vi är inte nöjda innan vi når 100 procent punktlighet, menar Frida Ukmar, vd på MTR Mälartåg. /SF



FAKTA:

Mälardalstrafik ägs av regionerna i Stockholm, Sörmland, Västmanland, Örebro och Östergötland.

På Mälartåg arbetar 160 lokförare och 170 tågvärdar.



VEIDEC Green World är ett mer hållbart produktsortiment som utvecklats med miljö, hälsa och kvalitet i fokus.

Löser ditt företags behov av rengöring, smörjning, limning, tätning och ytbehandling på ett säkert sätt.

Bra för användaren och vår miljö.



Följ med oss på vår gröna resa!

– för vår miljö och för din hälsa

www.VEIDEC.se



Skanna QR-koden
för att läsa mer!

Bergkvarabuss köper Stockholms Spårvägar!

Den 31:e maj träffades en överenskommelse om att Bergkvarabuss AB köper Stockholms Spårvägar.

– Vi och Bergkvarabuss har sedan tidigare haft ett nära samarbete, därför känns detta som ett naturligt steg för att utveckla bolaget i rätt riktning. Vi ser synergieffekter då vi bland annat kan bättre kombinera spår och busstrafik i vår verksamhet. Med Bergkvarabuss som ägare blir vi en starkare aktör att räkna med vid framtida upphandlingar, säger Magnus Braxell, vd på Stockholms Spårvägar.

Resandet med Stockholms Spårvägar har de senaste åren utvecklats väldigt positivt. 2015 omsatte bolaget 70 miljoner kronor, 2021 var den siffran 270 miljoner kronor! En förklaring till den stora ökningen är att Stockholms Spårvägar.

2015 övertog Lidingölinjen, som i dag står för cirka halva omsättningen.

Smidigt i stadstrafiken

Det är inte bara ett bra miljöval att välja att resa med spårvagn (mycket på grund av den låga friktionen mellan stålhjul och rälsen), de är också enkla och smidiga att kliva av- och på. Spårvagnen tar heller inte upp så mycket plats på gatorna, samtidigt som en spårvagn sväljer lika många resenärer som tre vanliga bussar (jo, ni läste rätt!).

– Tyvärr tror jag miljöaspekten inte väger in så mycket när resenärerna väljer färdssätt som de borde, man tar det som står



närmast näsan helt enkelt. En av nycklarna till vår framgång de senaste åren har varit att vi har finslipat och anpassat avgångarna efter kundernas behov. Att vi är väldigt punktliga är självklart också en viktig aspekt säger, Magnus Braxell.

På Bergkvarabuss ser man förvärvet som ett led iden satsning som man gör inom kollektivtrafiken i Stockholmsregionen. Per Thorsell, vd på Bergkvarabuss säger i en kommentar att man har siktet inställt på att vinna framtida upphandlingar inom spårbusstrafik i såväl Stockholm som i övriga landet.

/DJ



FAKTA

Drygt tio miljoner resenärer reser med Citylinjerna och Lidingölinjen årligen. Stockholms Spårvägar trafikerar linjerna: Lidingöbanan trafikerar Ropsten-Gåshaga Brygga, Spårväg City trafikerar T-Centralen och Waldmarsudde. Under sommarmånaderna ser man även de gamla vackra museala vagnarna trafikera linje 7N, Djurgårdslinjen. Under ett par helger i oktober och november sätter man även in vagnar i den karaktäristiska vinröda färgen på Lidingöbanan. Stockholms spårvägar sysselsätter 260 personer varav 180 personer arbetar heltid.



Slussen 1927.

Spårvagnsstäderna förmedlar kunskap



Det ska vara lättare för städer att bygga spårvägar, det tycker organisationen Spårvagnstäderna som menar att spårvägen är ett miljövänligt, effektivt transportslag som skapar attraktivare städer.

Spårvagnstäderna som till stor del arbetar med seminarium, konferenser och studieresor har fått byta strategi och istället genomfört webinarium under pandemiåren.

– Det har fungerat bra att genomföra våra seminarier digitalt, men det känns väldigt fint att nu åter få träffas och umgås med människor under mera normala former. I september kommer vi att åka till Danmark på studieresa under tre dagar. Där kommer vi bland annat att besöka de nya spårvagnsstäderna Odense och Århus, samt även titta på depåerna där. Vi kommer även att besöka Köpenhamns spårväg som är under uppbyggnad, men också mycket annat förknippat med spårväg, säger Hans Cruse, Kanslichef på Spårvagnstäderna.

Utbyte mellan olika aktörer

Spårvagnstäderna för även dialog och utbyter erfarenheter och kunskap med liknande organisationer i andra länder.

– Vi i branschen oavsett land är intresserade och följer utvecklingen i världen tillsammans. Vi knyter ihop våra kunskaper och kan utnyttja dem på bästa sätt. I Frankrike och Storbritannien tittar man på att utveckla spårtrafiken både i städer såväl som

regionalt, det finns en hel del nedlagda spår som man med relativt enkla ingrepp kan återuppta trafiken på. I Sverige är det Uppsala som ligger i framkant och har kommit långt i sin projektering. 2029 ska Uppsala kunna stoltsera med en spårväg och därmed görs staden ännu mer attraktiv, menar Hans Cruse.

/DJ



Vad vet ni om Innofreight?

I september fyller Innofreight 20 år; en koncern som är synonymt med effektiva logistiklösningar för dagens och morgondagens godstransporter på järnväg.

Grundstenen i Innofreights så kallade modulkoncept ligger i träindustrin, men man har effektiva kundanpassade lösningar för många olika industrisektorer. Från lantbruk via byggmaterial till allt från transport av stål, energi-, kemiprodukter och vätskor. Ja, i 120 europeiska länder används numera Innofreights utrustning och rullar därmed på alla tre tillgängliga europeiska spårbredder. Från Finland till Portugal används deras modulsystem av företag av de mest skilda branscher och dessa blir hela tiden fler.

Tiden går

Det är svårt att tänka sig att Innofreight uppstod 2002 som ett tvåmannaföretag. Så här 20 år senare har man cirka 130 anställda på

en trad europeiska marknader, sisådär 20 000 containrar och 2 000 "Innowaggoner" återfinns runt om i Europa. Bertil Leijding, vd för Innofreight Scandinavia har ett flertal gånger hävdat att det krävs ny teknik för att göra godstransporter på järnväg snabbare, effektivare och ännu mer hållbara. När det gäller hållbarhet är detta något av ett nyckelord för Innofreight; något som ligger i linje med målsättningen att EU ska minska utsläppen av CO₂ till noll år 2050.

Järnväg kontra lastbil

I Sverige heter bolaget som sagt Innofreight Scandinavia, där Bertil Leijding är kontaktperson för såväl Sverige, Finland som Norge. Man ska inte sticka under stol med att

utmaningarna är många när det gäller godstransporter på järnväg. Ett hinder mot ökade godstransporter på järnväg är den saktfärdighet/tröghet som Trafikverket uppvisar när det gäller begäran om att få köra extratåg. I Danmark får man besked inom ett dygn, men i Sverige har Trafikverket enligt Järnvägslagen fem dagar på sig att ta ställning till sådana önskemål (!). Ett annat känt problem är att det saknats gemensamma standarder och verktyg för utvärdering och jämförelser när det gäller transporter av träråvara och skogsindustriprodukter med lastbil och järnväg. Transportkostnadsberäkningar är trots allt en grundläggande del av transportforskningen. Tillämpningar kan vara allt från rena investeringskalkyler till att bedöma kostnadsfördelarna med ny transportteknik. Transportsektorn är ju som bekant långt ifrån statisk. Ingen kan dock blunda för att när man ersätter lastbilar med tåg är detta mycket bra för miljön.

Samarbete

Vad finns det mer att säga om Innofreight? Jo, bland annat att man här i Sverige samarbetar med SCA Skog och dess tågoperatör Hector Rail. I ett tidigare nummer skrev Trafikmagasinet till exempel om när SCA Skog började använda en ny järnvägsvagn som lastade 25 procent mer rundvirke än tidigare. Den första serietillverkade vagnen överlämnades då av tillverkaren Innofreight till Hector Rail vid en ceremoni under mässan Transport Logistic i München. Det var startskottet till att 144 timmervagnar av den nya modellen började användas i SCA Skogs transportnät. De ska sägas att vagnarna var byggda på en standardplattform från Innofreight som kunde användas för många olika typer av vagnar. Plattformen anpassades sedan med olika slags påbygggnader. I dag kör Hector Rail alla transporter på järnväg med rundvirke till SCA:s massafabriker och sågverk längs hela Norrlandskusten. Det är ett minst sagt omfattande uppdrag som kräver drygt ett dussin lok och 166 vagnar. Europas största transportsystem för rundvirke har här blivit effektivt på grund av användningen av dubbelkopplade fyraxliga vagnar med 10,5 kvadratmeters lastprofil. Oavsett i vilken form trä måste transporteras har man utvecklat påbygggnader, som är avsedda för kundernas specifika behov och önskemål.

/JR



"Full bunt i ett nyp"

Nordens längsta smalspår

Sträckningen av Smalspåret mellan Västervik och Hultsfred mäter 71 kilometer och är den längsta i Norden. Man väljer inte rälsbussen om man har bråttom, cirka 1 timme och 50 minuter får man räkna med att resan tar. Men det här är inte heller frågan om något pendeltåg.

Tjustbygdens järnvägsförening som sköter trafiken på Smalspåret öppnar upp trafiken precis innan midsommar och kör fram till slutet av september. Att resa på Smalspåret har blivit en omtyckt turistattraktion, både för närboende som inresta.

Stannar vid varje mjölkpall

Stoppen längs resan är lika många som vackra. Första stoppet med start från Västervik är Fårhult, precis intill spåret ligger världshuset "Den Gröna Tuppen", restaurangen är inrymd i Fårhults gamla stationshus. Här kan man avnjuta en middag i lugn och ro och hoppa på tåget igen när det vänt i Hultsfred. Andra stoppen sker i den gamla bruksorten Ankarsrum, här tillverkades de gamla Ankarsrumsspisarna i gjutjärn, men här tillverkas fortfarande Ankarsrum assisten. Det går även bra att köpa fika och hoppa i plurret intill Långsjöns café. Väl framme i Hultsfred kan den inte fått nog av rälsen trampa dressin på den nedlagda järnvägen mellan Hultsfred och Målilla.

Hyr ett eget tåg

Föreningen erbjuder även uthyrning av tåg. Ett annorlunda alternativ för den som önskar. Tjustbygdens järnvägsförening som bildades 1979 förfogar över inte mindre än 92 stycken fordon, främst smalspåriga men även några normalspåriga. Renoveringen av de olika fordonen pågår mest hela tiden.

Sedan 2017 är föreningen Sveriges största ägare av smalspåriga rälsbussar.

/DJ

FAKTA OM BANAN

Spårvidd: 891 mm (tre svenska fot)
Längd: 71 km varav 4 km treskenspår mellan Jenny och Västervik
Högsta punkt: 126 meter över havet vid Tuna
Lägst punkt: 4 meter över havet vid Verkeback
Rälsvikt i huvudspår: 27 kg/m
Största lutning i huvudspår: 16,67 promille
Minsta kurvradie: 240 meter
Högsta tillåtna hastighet (historiskt): 85 km/h
Högsta tillåtna hastighet (idag): 70 km/h



SWELASH™

★ Välkomna att besöka
Swelash webbhandel
 Vi har det mesta inom lastsäkring-
 & lyftutrustning



www.swelash.se Telefon 042-29 03 10



Spårvagn i mindre kostym

Att bygga spårväg är tidsödande, kostsamt och kräver oftast större ingrepp på infrastrukturen. Kan nya generationens spårfordon, VRL (Very light rail) vara lösningen för att öka förnyelsetakten av spårväg?



Det tror i alla fall det engelska bolaget TDI (transport design international) som utvecklar och tillverkar fordonen.

Lättare än traditionella fordon

Som av namnet att döma är VRL mycket lättare än ett vanligt spårfordon. Inget lämnas åt slumpen, allt som går att göra lättare har gjorts, bland annat används enkelaxlade hjulupphängningar istället för boggie upphängning. Enligt uppgift från tillverkaren sliter inte den enaxliga upphängningen inte lika hårt på rälsen som den dubbla upphängningen gör. Underredet är i lättviktsmaterial och kupén är tillverkad i komposit, även inredningen är i material som väger mindre.

Kräver inte lika mycket

En traditionell spårvagn, eller ett tåg väger väldigt mycket och det krävs kraftiga bär-lager, vilket i sin tur innebär mycket grävning och noggrant förarbete för att skapa en stabil räls. TDI håller på att utveckla ett vad de själva kallar ett "lågprisspårssystem", just avsedda för VRL fordon. Själva läggningen av rälsen kommer att vara enklare då många rörsystem och ledningar i backen kan ligga kvar, åverkan på gator och i andra miljöer blir mindre samt att

arbetet går snabbare. Alla dessa parametrar tillsammans bidrar givetvis också till en lägre investeringskostnad. Detta i sin tur gör att detta alternativ kan vara attraktivt för städer i mellanstorlek, anser man på TDI. /DJ



Stort projekt i Coventry England

TDI anlitas för att designa, utveckla och bygga ett innovativt kollektivtrafiksystem för Coventry. En helt ny lättviktsspårvagn i mindre storlek togs fram för att kunna klara av de smala och kringliga vägarna i de gamla delarna av Coventry. Den nya spårvagnen som bara mäter elva meter lång kan faktiskt svälja 70 passagerare, varav 20 sittande och 50 stående. Spårvagnen som har en topphastighet på 70 kilometer i timmen drivs av el och batterier och kan med enkla medel göras om och fungera helt utan förare.



INSÄNDARE

SVENSK SJÖFART:

“Sjöfartsverkets förslag till höjning av lotsavgifterna är orimligt”

Att lotsa fartyg är en viktig uppgift där lotsningen ser till att fartyg kommer fram tryggt och säkert när exempelvis fartygets besättning själva inte har kunskap om den specifika lotsleden in till hamn.

Varje år genomförs ungefär 35 000 lotsningar till svenska hamnar. Lotsavgifterna betalas av handelssjöfarten. Nu föreslår Sjöfartsverket återigen en omfattande höjning av avgifterna med så mycket som 10 procent från och med den 1 januari 2023. Detta trots att verket gjort motsvarande höjningar flera gånger tidigare, och att VTI för flera år sedan konstaterade att avgifterna från handelssjöfarten täcker Sjöfartsverkets kostnader för lots. I sitt förslag anger Sjöfartsverket att man vill höja på grund av att coronapandemin medfört färre antal lotsningar och därmed lägre intäkter.

– Att verket år efter år höjer avgifterna på detta sätt finner vi mycket märkligt. Speciellt då man för länge sedan borde ha nått full kostnadstäckning för lotsavgifterna. Dessutom har verket under föregående år erhållit medel för att hantera effekterna av pandemin och för kommande år dessutom erhållit medel av regeringen för att sänka farledsavgifterna. Att då istället höja lotsavgifterna kraftigt gör att den effekt av stärkt konkurrenskraft för sjöfarten och svensk industri som regeringen avsåg inte kommer att uppfyllas. Även om vi sett en tillfällig nedgång under pandemin - så är det inte rimligt att avgiftsuttaget ökas för att hantera en tillfällig effekt som denna - särskilt inte när stora delar av sjöfarten precis är på väg ut ur så omfattande kris som pandemin inneburit. Vi ser dessutom nu en stark återhämtning inom vissa segment som gör att antalet lotsningar kommer att öka. Sjöfartsverket förefaller inte tagit höjd för detta i sin analys. Kon-



Anders Hermansson, VD Svensk Sjöfart.

sekvensanalysen är dessutom bristfällig då den varken redovisar graden av kostnadstäckning och hur utvecklingen av avgifterna inkl. höjningar sett ut historiskt. Vi förutsätter att Sjöfartsverket tänker om och arbetar om förslaget om höjda lotsavgifter, säger Anders Hermansson, VD Svensk Sjöfart.

Kritiska till höjningar av farledsavgifterna

Farledsavgifterna är en mycket viktig fråga för handelssjöfarten och svensk industri. Avgifterna påverka såväl sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag, dessutom den svenska exportens konkurrenskraft. En höjning av avgifterna bidrar också till ökade kostnader för import och insatsvaror. Under flera år har stora höjningar skett, något som fått branschorganisationen Svensk Sjöfart att flera gånger larma om dess påverkan på Sverige. Svensk Sjöfart är därför positiva till att regeringen aviserat om införande av en så kallad klimatkompensation för sjöfarten och för detta föreslagit 300 miljoner kronor per år för 2023 och 2024.

- Vi välkomnar även Sjöfartsverkets beslut att tillskottet används till en sänkning av farledsavgifterna med motsvarande cirka 23 procent samtidigt som miljöincitamentet i farledsavgifts-

modellen utökas. De samtidiga höjningar som Sjöfartsverket nu föreslår med 4,5 procent från och med den 1 januari 2023 är dock något vi starkt ifrågasätter och vi är mycket kritiska till förslaget om höjda farledsavgifter och menar att Sjöfartsverket bör avstå höjningen och istället fokusera på genomförande av klimatkompensationen, säger Anders Hermansson, VD Svensk Sjöfart.

Under 2022 fick Sjöfartsverket också ett tillskott från regeringen om sammanlagt 220 miljoner för att täcka kostnader för sådana uppgifter som staten egentligen ansvarar för, men som över tid inte fått medel från staten för att genomföras och därför finansierats med direkta avgifter från handelssjöfarten.

Resandet med bantrafiken under 2021 minskade

På grund av restriktioner till följd av pandemin var resandet fortsatt lägre än innan pandemin. Antal genomförda resor under året var i nivå med 2020, men jämfört med 2019 minskade resorna med 37 procent, enligt statistik från Trafikanalys.



Under året genomfördes 508 miljoner resor med järnväg, spårväg och tunnelbana, vilket låg i linje med föregående år. Den sammanlagda reslängden för alla resenärer uppgick till 9,6 miljarder personkilometer. I genomsnitt reste varje invånare i Sverige 920 kilometer järnväg, spårväg och tunnelbana under 2021 fördelat på i genomsnitt 49 resor per person. 2019 var den siffran 1677 kilometer fördelat på 78 resor.

Ökning av godstransporter

Godstransporterna har inte lidit alls under pandemin, tvärtom. Under 2021 transporterades cirka 72,5 miljoner ton gods på järnväg, en ökning med fyra procent jämfört med 2020 och med sex procent 2019.

Men resenärerna återvänder i snabb takt

I samband med att pandemirestriktionerna hävdes i februari ökade tågresandet kraftigt då resenärerna återvände till kollektivtrafiken. Fritidsresandet har återhämtat sig snabbare än förväntat.

- Det är tydligt att det finns en stor efterfrågan på bekväma och klimatsmarta resor. SJs återhämtning efter pandemin går snabbare än vad vi vågat hoppas på och det är roligt att notera att det är studenter, ungdomar och pensionärer som stått för den snabbaste ökningen, säger SJs vd och koncernchef Monica Lingegård.

Starkare siffror

Sammantaget har resultatet för årets första kvartal förbättrats kraftigt jämfört med motsvarande period året innan. Järnvägsinfrastrukturens eftersläpande underhåll har blivit väldigt kännbar under kvartalet, med stora brister och flera akuta banarbeten där Trafikverket haft svårt att klara av att planera och kommunicera på ett godtagbart sätt menar man på SJ. Det går ut över resenärerna och medför extra kostnader för tågbolagen.



Göteborg-Oslo på en timme



Exempelbild ur Skanskas rapport Nya Stambanor

Långt framskridna planer finns för att bygga en höghastighetsbana mellan Göteborg och Oslo. Resandet ska ske med höghastighetståg 7-20 meter över marken via Skagerrakbanan.

Den planerade men inte beslutade höghastighetsbanan ska börja byggas redan 2024 om allt går som det ska. Bakom utvecklingsarbetet står flera bohuslänska och norska kommuner, målsättningen är att höghastighetsbanan ska stå klar 2028.

Dubbelspår

Den dubbelspåriga Skagerrakbanan kommer att bli 256 kilometer lång och byggs från Göteborg till Oslo på betongpelare och genom tunnlar. Det finns drygt tio planerade stationer och tanken är att tågen ska stanna minst två gånger i timmen vid varje station. Ambitionen är att det ska ge ökad flexibilitet att bo på en plats och arbeta på en annan samt att utvecklingen av näringsliv och besöksnäring ska dra nytta av höghastighetsbanan.

Natur och djurliv störs inte

Skagerrakbanan byggs på betongpelare, på så sätt undviks barriärer i landskapet kring höghastighetsbanan och djur och naturliv bevaras. Byggtiden på betongpelare går mycket snabbare att bygga än en konventionell järnväg, den blir också billigare att bygga.

Det kommer att gå undan

Det är väldigt säkert att resa med ett höghastighetståg, på Skagerrakbanan kommer det ges möjlighet att färdas i 400 kilometer i timmen. Arbetet med projektet drivs av ett konsortium med kommuner från både Sverige och Norge och ambitionen är att påbörja byggandet 2024. Skagerrakbanan beräknas att finansieras privat och återbetalas på liknande sätt som Öresundsbron, det vill säga med biljettintäkter.

/DJ



Ett transport- och logistiknav med absolut toppläge

**HALLANDS
HAMNAR**
PORT OF HALLAND

TRB är en del av Trafikverkets aktionsplan säker vägtrafik 2022-2025

Vad har aktörer som Sveriges åkeriföretag, Polismyndigheten, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Bil Sweden, Arbetsmiljöverket och Sveriges motorcyklister gemensamt?

Jo, under Trafikverkets ledning har hela 33 myndigheter och aktörer angett vad de själva avser att göra under de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik.* En av dessa 33 är TRB Sverige AB, som är ett branschföretag inom transportnäringen som ägs av elva större transport- och logistikföretag runt om i Sverige. Tillsammans omsätter TRB:s delägarföretag drygt 15 miljarder kronor och förfogar över cirka 6 500 fordon och arbetsmaskiner.

Aktionsplan för säker vägtrafik innehåller sammanlagt 250 åtgärder! Det som då bland annat är i fokus är rätt hastighet, nykter trafik, säker gångtrafik, insatser mot självmord i vägtransportsystemet och ledarskap i vägtrafiksystemet.

TRB deltar i aktionsplanen med 3 åtgärder:

1. TRB planerar att på en av sina konferenser under perioden bjuda in SÅ för att tillsammans med en eller flera delägare fördjupa kunskapen i Fair Transport hos övriga delägare.
2. TRB kommer verka för att organisera en gemensam säkerhetsdag per år för delägarna. Säkerhetsdagen kommer att vara inriktad mot trafiksäkerhet på väg med fokus på bl.a. hastighetsefterlevnad, nykter trafik och en säker arbetsmiljö.
3. TRB verkar för att våra medlemmar ska kunna redovisa hastighetsefterlevnad i utförda transporter, genom att bidra till ökad kunskap såsom Isa-system och sprida goda exempel

Planen är ett viktigt skyltfönster för det svenska trafiksäkerhetsarbetet och den möjliggör för olika aktörer att hitta kopplingar mellan sin egen verksamhet och andras. Aktionsplanen är den andra i sitt slag sedan regeringen år 2016 beslutade om "Nystart för Nollvisionen" och då gav Trafikverket i uppdrag att leda samverkan av trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafiken.

/JR

**Arbetsmiljöverket, Bil Sweden, Boverket, Cycleurope, Cykelfrämjandet, Dalatrafik, Folkhälsomyndigheten, Folksam, Fotgängarnas förening (FOT), Göteborgs stad, Håll Nollan, IF försäkring, Länsförsäkringar, Malmö stad, Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF), Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Nordic Micromobility Association (NMA), Polismyndigheten, SAFER, Sveriges bussföretag, Sveriges kommuner och regioner (SKR), Sveriges motorcyklister (SMC), Sveriges trafikutbildares riksförbund (STR), Sveriges åkeriföretag, Stockholms stad, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, TRB Sverige, Umeå kommun, Uppsala kommun, Västra Götalandsregionen*



Fredrik Landegren
och Petra Brinkhoff.

Kraftfull extraljusramp med varningsljus.

VEGA LJUSRAMP VIT/GUL

Vega Ljusramp Vit/Gul är bestyckad med inbyggda kraftfulla extraljusramp framåt och bakåt. Det gula varningsljuset har 360 graders godkännande och klarar kraven för varningsljus på ett fordon. Det vita arbetsljuset lyser kring hela fordonet och ger en säker och trygg arbetsmiljö.

www.standbygroup.se



STANDBY
When attention matters.

Mot en grönare värld

Veidec AB har varit lite av pionjärer inom den kemtekniska branschen när det gäller att utveckla produkter med mindre miljöpåverkan och som värnar om en säker arbetsmiljö. Produktkonceptet Green World, innebär att eliminera så många farosymboler som möjligt i sortimentet och möjliggöra för användaren att kunna arbeta utan specifik skyddsutrustning, utan att behöva kompromissa med kvaliteten.

Green World vilar på tre grundpelare, nämligen, hälsa och miljö, kunskap samt kvalitet. Härvid är den ”gröna verkstaden”, en arbetsplats där de som jobbar där ska kunna arbeta utan risk för sin hälsa och utan att ha någon negativ inverkan på miljön inga tomma ord. Härvid finns det många exempel. Som i ett led i företagets förbättrings- och miljöarbete har man till exempel utvecklat sina förpackningar och bland annat bytt ut traditionella hårdplastförpackningar mot ett bag-in-box system. Konkret innebär detta att plaståtgången minskar med cirka 80 procent och volymen av förpackningen vid återvinning sjunker markant. I kvalitetsarbetet arbetar man med att fylla aerosolflaskor med hög andel smörjmedel, och därmed skapa en produkt som håller längre och som i sin tur minskar behovet av transporter och inköp av förpackningar.

Grön industri och verkstad

Joakim Adgård, vd på Veidec säger att fortfarande så använder sig tyvärr många verkstäder och industrier av kemtekniska produkter som är ohälsosamma. Veidec kan här erbjuda sin kunskap och hjälp för den som vill förbättra miljön på arbetsplatsen.

– Vi har en tjänst som heter Kemikalieväxling, vilket innebär precis som det låter. Vi guidar företagen genom processen att byta ut gamla kemikalieprodukter mot alternativa, som dels ger lägre påverkan på miljön, och dels utgör ett mer säkert val för

användaren av produkten. Många av våra produkter är anpassade att klara flera användningsområden, vilket innebär att färre produkter kan komma att behövas på hyllan, säger Joakim Adgård.

Många är vinnare när det gäller att tänka grönt. Förutom medarbetarnas hälsa och den yttre miljön så kan även Veidecs kunder ofta minska sina kostnader, bland annat till följd av lägre behov av skyddsutrustning och att använda sig av en mer effektiv kemikaliehantering. En produkt i Green World-sortimentet kan i vissa fall ersätta tre traditionella kemprodukter. Resultatet är förenklad kemikaliehantering och sänkta kostnader.

Sponsrar motorsport

Till slut bör nämnas att Veidec och motorsport går hand i hand. Sedan starten 1993 har VEIDEC synts och verkat inom motorsporten för att förändra den i en grönare och mer miljövänlig riktning. I STCC (Scandinavian Touringcar Championship), introducerade man etanol, alkylatbensin och biogas som drivmedel. Motorsporten ser man som sitt högteknologiska laboratorium; ja, som en testbänk för att utveckla produkter under extrema förhållanden.

/JR



Kemikalieväxling.

Vad vet ni om Swelash?

På en lastbil ska all last säkras på ett sådant sätt att godset inte kan välta, börja rulla eller glida. Med rätt lastsäkring kan man dock förhindra att godset förskjuts och skadas i samband med transporter. Den krassa sanningen är dock att det ofta slarvas med lastsäkringen; något som kan ha att göra med låga böter. Ja, det är faktiskt ganska sällsynt att lastsäkringen är tipptopp inom yrkestrafiken. Ofta handlar det om små justeringar när polisen gör kontroller, men ibland vet man inte om man ska skrattna eller gråta.*

Ett företag som förser branschen med adekvat utrusning inom lastsäkringens område är Swelash Helsingborg AB. Trafikmagasinet utsände träffar Tony Ekstrand som tillsammans med Robert Blomqvist är bakom företaget.

– Vi kan erbjuda allt från stöttor, kättingsurrningar till lastsäkringstillbehör. Volymprodukten är spännband, och vi säljer spännbandstyper till många olika skåp och påbyggnader såsom Ekeri, Krone med mera, säger Tony Ekstrand.

Listan kan göras lång på produkter inom området lastsäkring och lyftutrustning; där det kan handla om sådant som spännband, rundsling, lyftkätting, och godsstöttor. Terminologin kan för en oinvigd vara lite knepig, då det är en salig blandning av produkter som efterfrågas. Vad sägs om en ”snurrebuss” (dvs en bandupprullare), rundslingspaket, stakstötta eller brunnringslyftare? Tony Ekstrand sticker inte under stol med det delikata problemet (något man inte är ensam om) att en utmaning under Corona varit att få hem vissa specifika produkter som efterfrågats. Ökad efterfrågan i kombinationen med utmaningar rent logistiskt har helt enkelt orsakat bristsituationer, men också prisökningar.

– Ja, vi har faktiskt en pallgaffel till en kranbil där kunden tråkigt nog fått vänta alldeles för lång tid, säger Tony Ekstrand, som minns en tid då fenomenet just-in-time-lösningar fungerade på ett utmärkt sätt.

Vad finns det då mer att säga om Swelash? Jo, att man samarbetar med aktörer inom utbildningsområdet (som Triosafe AB och



Swelash två delägare Tony Ekstrand och Robert Blomqvist.

MariTerm AB) och att man verkligen är duktiga inom lastsäkringens område. Då man alltid kan bli bättre har man nyligen satsat på utökad säljkraft. När det gäller spännband understryker Tony Ekstrand att det är etiketten som gäller när man räknar ut vilka och hur många spännband som ska användas.

– Detta är något långt ifrån alla åkare känner till. Enklast använder man då TYA:s lathund, säger Tony Ekstrand.

/JR

**För några år sedan skrev Trafikmagasinet om Polisen i Stockholm som stoppade ett fordon som hade en last med 25 ton betong. Dessa var förankrade med endast 6 (!) spännband som klarade drygt 3 600 kilo.*



Dålig lastsäkring (med ett spännband).



Spännband från Swelash.



JÄMSTÄLLDHET

– nyckeln för att nå ett hållbart transportsystem och för att ställa om fordonsindustrin

Ovanstående rubrik är hämtad från en presentation som Gabriella Virdarson, projektledare för Kvinnan i Leverantörsindustrin höll för vår infrastrukturminister Tomas Eneroth i slutet av maj på Regeringskansliet i Stockholm.

Tillsammans med Fordonsdalen, Nätverket för kvinnor inom drivmedels- och fordonsbranschen, Nätverket jämställdhet i transportsektorn lyfte Gabriella Virdarson fram jämställdhetsfrågan inom industrin. Om vi här backar bandet en smula så var det 2015 som FKG (Fordonskomponentgruppen AB) startade nätverket Kvinnan i Leverantörsindustrin för att skapa en mötesplats för kvinnor i ledande positioner inom fordonsindustrin. Ett av målen var att få fler kvinnor intresserade av fordonsindustrin, få yngre tjejer att intressera sig för branschen och synliggöra kvinnor i ledande positioner. Nätverket har i dag över 200 medlemmar och intresset är stort.

Konkreta åtgärder

Det finns en hel del studier som påvisar att bolag med jämställda styrelser presterar bättre och är mer lönsamma. Detta beror på att män och kvinnor generellt sett har olika egenskaper som kan komplettera varandra mycket bra och generera bättre resultat. Företagsklimatet på arbetsplatsen, bredare lösningsspektrum, annorlunda typer av input är sådant som kan lyftas fram, och i

grund och botten handlar det om att riva barriärer. Den krassa sanningen är ju att fortfarande år 2022 så finns det en toppstyrning av män inom industrin, där lönesättningen mellan män och kvinnor är minst sagt skrev. Vad vill då nätverket Kvinnan i Leverantörsindustrin ska ske? Jo, man föreslår olika konkreta insatser där man vill ha hjälp från regeringen för att kunna arbeta mer ”hands on” och sätta upp konkreta mål som hela industrin (och hela Sverige) kan jobba för - med uppföljning. Området jämställdhet tycker man har kommit lite i skymundan den senaste tiden och menar att det är dags att lyfta fram frågan igen.

Kvinnligt nätverk på Underhållsmässan

På Underhållsmässan i Göteborg (som arrangören benämner ”Europas ledande mötesplats inom Smart Maintenance”) kunde gemene man och kvinna bekanta sig med nätverket Kvinnan i Leverantörsindustrin. Då bjöds på spännande föredrag och efterföljande mingel. Även en resume av Gabriella Virdarsons möte med Tomas Eneroth togs upp. Den sistnämnde är ju trots allt en viktig länk när regeringen vill åstadkomma ett jämställt samhälle och ett hållbart transportsystem och jämställdhetsintegrering är ju sedan 1994 regeringens huvudsakliga strategi för att uppnå de jämställdhetspolitiska målen. Många vackra ord sägs här. De nätverk som vuxit fram vill dock se mer konkreta åtgärder i termer av jämställdhet.

/JR

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

Upptäck Smalspårsjärnvägen!

Upplev en tågresan från förr! Res med rälsbuss från 1950-talet på den unika och natursköna järnvägen mellan Hultsfred och Västervik. Den sju mil långa banan är förklarad som byggnadsminne.

Tidtabell 2022 – högtrafik

Dagligen 11 juli – 7 augusti

Västervik-Hultsfred

Från Västervik	08:12	12:12	16:12
Från Tjustskolan	08:13p	12:13p	16:13p
Från Jenny	08:17	12:17	16:17
Till Verkeback	08:27	12:27	16:27
Från Verkeback	08:28	12:28	16:28
Från Valstad	08:31	12:31	16:31
Från Fårhult	08:38	12:38	16:38
Från Tjursbo	08:41	12:41	16:41
Till Ankarsrum	08:48	12:48	16:48
Från Ankarsrum	08:50	12:50	16:50
Från Långsjön	08:53	12:53	16:53
Från Fagersand	08:54	12:54	16:54
Från Hjorted	08:59	12:59	16:59
Till Totebo	09:10	13:10	17:10
Från Totebo	09:11	13:11	17:11
Från Blågåda	09:16	13:16	17:16
Från Spångenäs	09:18	13:18	17:18
Till Tuna	09:23	13:23	17:23
Från Tuna	09:24	13:24	17:24
Från Väderum	09:30	13:30	17:30
Från Vena	09:39	13:39	17:39
Från Gnötneln	09:48	13:48	17:48
Från Kr-badet	09:49	13:49	17:49
Från Kloster	09:51	13:51	17:51
Till Hemb-parken	09:52a	13:52a	17:52a
Till Hultsfred	09:57	13:57	17:57

Hultsfred-Västervik

Från Hultsfred	10:10	14:10	18:10
Från Hemb-parken	10:12p	14:12p	18:12p
Från Kloster	10:13	14:13	18:13
Från Kr-badet	10:14	14:14	18:14
Från Gnötneln	10:15	14:15	18:15
Från Vena	10:24	14:24	18:24
Från Väderum	10:32	14:32	18:32
Till Tuna	10:41	14:41	18:41
Från Tuna	10:43	14:43	18:43
Från Spångenäs	10:47	14:47	18:47
Från Blågåda	10:49	14:49	18:49
Till Totebo	10:55	14:55	18:55
Från Totebo	10:56	14:56	18:56
Från Hjorted	11:02	15:02	19:02
Från Fagersand	11:09	15:09	19:09
Från Långsjön	11:10	15:10	19:10
Till Ankarsrum	11:16	15:16	19:16
Från Ankarsrum	11:19	15:19	19:19
Från Tjursbo	11:24	15:24	19:24
Från Fårhult	11:30	15:30	19:30
Från Valstad	11:33	15:33	19:33
Till Verkeback	11:40	15:40	19:40
Från Verkeback	11:42	15:42	19:42
Från Jenny	11:52	15:52	19:52
Till Tjustskolan	11:55a	15:55a	19:55a
Till Västervik	11:57	15:57	19:57

Biljettförsäljning: Biljetter kan du köpa i förväg på internet genom de kanaler som säljer Resplusbiljetter, t.ex. kopbiljett.resrobot.se, snalltaget.se och sj.se. Du kan också köpa din biljett ombord på tåget.

Om du vill stiga på tåget på någon av våra mindre hållplatser ber vi dig att vrida om "plåtstinsen" så att lokföraren ser dig i god tid! Cykel medtages på tåget i mån av plats. Föranmäl gärna på telefon 0490-230 10 senast dagen före.

Extratåg: I samband med olika evenemang körs extratåg. Tidtabeller och trafikinformation annonseras löpande på hemsidan, www.smalsparet.se.

Lågtrafik: Under perioderna 22 juni – 11 juli och 9 augusti – 25 september körs tågen enligt lågtrafiktidtabellen.

Tjustbygdens Järnvägsförening

www.smalsparet.se – www.facebook.com/smalsparet – 0490-230 10 (trafikdagar)

Handen på hjärtat: Vad vet ni om Standby?



Ljus, ljud och styrsystem är sådant som är förknippat med Standby Group, som har cirka 200 anställda i Sverige, Tyskland, Frankrike, Storbritannien och Finland. * I det här numret har Trafikmagasinet valt att fokusera på det förstnämnda, nämligen belysning.

Om vi börjar från början (som Sven Ingvars sjöng) så grundades Standby 1978 av två ingenjörer i Trollhättan. De hade nämligen en idé om att utveckla och erbjuda en serie produkter som skulle uppfylla de höga krav som ställs på produkter för utryckningsfordon. Än i dag är man stora inom blåljussegmentet, och en fjäder i hatten är onekligen det faktum att man har svenska polisen som kund. I slutet av april i år stod det nämligen klart att man är fortsatt leverantör till VW och polisen. Det som då är i fokus är fordonsdatorer, styrenheter och ljus till Volkswagen T6, samt Touareg. Utöver detta har man även levererat en ny och förbättrad sirenförstärkare (MS350). Förutom leverans till samtliga svenska polisbilar, levererar man även till övriga specialfordon som entreprenad, last- eller arbetsfordon. Det ska här sägas att Standby erbjuder ljusramper

som är bestyckade enligt kundens önskemål och det är alltifrån enklare lösningar med gult eller blått ljus, upptill skräddarsydda lösningar med extra arbets-, broms-, positionsljus, eller exempelvis blinkers i ljusrampen. Det bör här sägas att man hela tiden försöker anpassa sig till de specifika (och ofta tuffa) kundkrav som ställs. Ja, produktutveckling är en röd tråd i kärnverksamheten. Det är ingen överdrift att konstatera att man är en komplett leverantör av varningsutrustning för specialfordon, men så har man ju också 44 års erfarenhet i branschen.

Säkerhet på väg

Om vi tar fasta på lösningar inom Standbys ljussegment handlar det om sådant som ljusramper, rotorljus, varningsljus, integrerat ljus, arbetsljus samt interiörbelysning. Standbys

devis lyder "Leading the way in road safety", men det är tyvärr ganska sällan det skrivs om vikten av adekvat belysning på våra vägar. Om man här gör en passus kan berättas att Trafikmagasinet ganska ofta får frågor om det verkligen är ok att vissa lastbilar framförs som rullande tivolin. "Är det inte uppåt väggarna att ha på tok för många färgglada ljuspunkter framåt på en lastbil, även om ljusstyrkan är svag" var en fråga vi nyligen fick. Utan att gå in i detalj när det gäller färger kan generellt sägas att fordon bara får visa vitt eller gult ljus framåt, orange blinkande varningsljus får användas i samband med vägarbete och bärgning och transport av det bärgade fordonet. Inom blåljussegmentet får endast blått ljus användas av utryckningsfordon. Här berättar Daniel Tibell, tillika marknadschef på Standby, att när det gäller ljusramper finns det en rad alternativ. I tidens tecken erbjuder man till exempel en robust integrerad belyst skylt fram och bak där man t ex kan placera sin logotyp. I dagens värld gäller ju ofta "syns man inte så finns man inte". När det gäller att synas på väg, så är det viktigt att man syns tydligt 360 grader runt fordonet. Ljuset skall vara godkänt enligt ECER65 klass 1 eller 2, vilket innebär hur mycket ljus (Candela) som kommer ut. Standby utvecklar och gör många kvalificerade tester för att uppnå rätt nivåer och prestanda där de flesta ljusramperna byggs ihop i Trollhättan.

/JR

**Standby Group består av Standby AB, Standby GmbH, Standby Mercura SAS, Standby RSG Ltd och Standby Oy Ab.*



Intressanta mässor under 2022

Pandemin är nästan helt uttraderad och äntligen har mässorna kommit tillbaka. Vi har listat de mässor vi följer och bevakar.

Elmia Lastbil 24-27 augusti, Jönköping.

Lastbils-mässan fyller upp såväl sina inomhus som utomhusytor.

Load Up North 25-27 augusti, Boden.

Den kompletta mässan för entreprenadmaskiner, transport och rekrytering.

Elmia husbil husvagn 7-11 september, Jönköping

Här samlas alla som har något intresse av det mobila livet.

Persontrafik 25-27 oktober, Göteborg

Fackmässa för kollektivtrafiken

Logistik & Transport 9-10 november, Göteborg

Nordens ledande mässa och konferens för dig som arbetar med godsflöde



Vi är specialister på flytande bulk



Petroleum transporter

Petroleum transporter är en av de viktigaste i transport och logistik. De transporterar olja, gas och andra vätskor. De är utrustade med stora tankar och kan transportera stora mängder varor.



Kemikalietransporter

De viktigaste kemikalietransporterna är de som transporterar industriella kemikalier. Dessa transporter är utrustade med stora tankar och kan transportera stora mängder varor.



Gastransporter

Gastransporter är de transporter som transporterar gas. De är utrustade med stora tankar och kan transportera stora mängder varor.



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

Varannan svensk kan tänka sig en husbils- eller husvagnssemester

Mer än varannan svensk kan tänka sig att semestra med husbil eller husvagn och störst är intresset bland unga. Det som lockar är frihetsupplevelsen, visar en Sifo-undersökning som gjordes i maj 2022.

Sommaren 2020 var inte som andra. Inställda flygresor och restriktioner efter pandemins utbrott gjorde att vi i Sverige, som i snitt gör två utlandssemestrar per år, började intressera oss för camping och svenska resmål. I en Sifo-undersökning (initierad av Forsbergs Fritidscenter) uppger mer än varannan (55 procent) att de kan tänka sig resa med husbil- eller husvagn. För fyra av tio (39 procent) vore det en helt ny upplevelse.

– Allt fler förklarar sin kärlek till det mobila semesterlivet. Sverige är ett fantastiskt land med massvis av fina platser att besöka och upptäcka, säger Jonas Karlsson, vd på Forsbergs Fritidscenter.

Friheten lockar

Störst intresse för att åka på husbils- eller husvagnssemester hittar man (lite överraskande för många) hos 18–34 åringarna (60 procent) medan det är lite lägre i den äldsta åldersgruppen, 56–79 år (49 procent).

– Det är lite förvånande eftersom den genomsnittlige husbils- eller husvagnsköparen har passerat 50-strecket, men det är så klart jätteroligt och visar att campingbranschen går en ljus framtid till mötes. Att det ser ut så här tror jag beror på vanlife- och fricampingtrends som fått stor spridning hos den yngre generationen, säger Jonas Karlsson.

Åtta av tio (80 procent) är överens om att det är friheten som lockar mest med en husbils- eller husvagnssemester, därefter kommer möjligheten till att göra olika aktiviteter (44 procent)

och att det är ett prisvärt alternativ (31 procent).

– Jag kan bara hålla med. Frihetskänslan och äventyret man får när man semestrar på fyra hjul går inte att få någon annanstans. Det är oslagbart, säger Jonas Karlsson.

Forsbergs Fritidscenters fem tips för en lyckad husbils- och husvagnssemester:

1. Planera din resa: Att åka med husvagn eller husbil utan en tydlig rutt kan göra resan mindre trevlig. Bestäm vilka destinationer ni helst vill åka till, men lämna utrymme för spontana utflykter som ligger i närområdet till de platser ni besöker.

2. Packa smart: Se till att packa kläder anpassade för regn och rusk ifall ni har otur med vädergudarna. Vädret ska inte behöva begränsa er upplevelse och era valmöjligheter under semestern.

3. Ta reda på övernattningsmöjligheter: Trots att allemansrätten ger möjligheter till övernattningsplatser på flera platser sätter terrängskörningslagen stopp för en del alternativ. Ta reda på vilka regler och förbud som gäller för din tänkta sovplats. Ett tips är att åka till ett av Trafikverkets övernattningsplatser – de är lättillgängliga och finns längs alla större vägar.

4. Boka ställplats i förväg: Flera campingar erbjuder drop-in vilket ger utrymme för spontanitet under semestern. Däremot kan platsen du får ligga långt ifrån badplatsen eller serviceutbudet. Dessutom brukar de mest populära campingplatserna bli fulla. Se därför till att boka dina ställplatser i förväg så att du inte får oönskade överraskningar vid ankomst.

5. Gör en checklista: Det är en hel del som du bör hålla reda på när du åker med en husbil eller husvagn. Kontrollera mängden gas, vatten och elektricitet med jämna mellanrum. Se även till att du har koll på var det finns sanitära servicepunkter ifall det skulle bli brist på dessa förnödenheter.

/JR



Seglingssemester i Kroatien!

Vart styr man färden om man vill segla någonstans utanför Sveriges gränser? Ett förslag är Kroatien!

Segling med inhyrd skeppare visade sig fungera alldeles utmärkt för undertecknad med familj (fru och två vuxna barn). Seglingsresor med all inclusive såsom besättning ombord, där mat serverades i parti och minut och att segla med främmande människor var inget för oss. Vi lagade all mat själva och var vår egen besättning. Ja, faktum var att ingen tidigare seglingserfarenhet behövdes för att mönstra på. Incheckning skedde i Trogir (inte långt från den större hamnstaden Split), där vårt äventyr dock kunde ha börjat bättre. Det var nämligen strul med bokningssystemet denna dag så det tog minst sagt lång tid att checka in.

När vi bunkrat mat mötte skepparen upp oss, som visade sig vara en solbränd yngling som nyss fyllt 23 år. Min fru och jag tittade skeptiskt på varandra då vi tänkte samma tanke: kan en sådan ung man verkligen vara kapten ombord på vår nästan 14 meter långa segelbåt (45 fot) – en Sun Odyssey 449? Det visade sig att så verkligen var fallet. Otroligt kunnig och social där en styrka var att han kunde det inhemska tungomålet kroatiska, vilket var perfekt när han till exempel bokade restauranger på en ö eller när vi ville få hjälp med tappar och trossar vid ankring i en hamn.

Vindarna viskade våra namn

Det fina i kråksången med denna seglingsresa var att vi i samråd med vår skeppare bestämde vart vi skulle segla. För oss blev det frågan om ganska korta dagsetapper, där vi gjorde strandhugg på öarna Hvar och Brac. Att segla i Kroatien var en fröjd. Jämna fina vågor och ljumma vindar gjorde oss sällskap under en vecka. Då familjen gillar musik spelade vi ständigt musik ombord.

Skepparen insisterade på sina favoriter Vuco och Goran Karan, men en dag när vi slöseglade mellan två naturhamnar frågade vår kapten oss om vi inte kunde spela något från Sverige. Helst då något med en svensk artist som sjöng med kraftig stämma. Vi val-



de då Roger Pontare och sången ”När vindarna viskar mitt namn”. Vår skeppare blev alldeles lyrisk då han verkligen gillade denna låt, som han ville höra om och om igen när vi seglade på Adriatiska havet. Han försökte sjunga med när Roger Pontare sjöng med sin kraftiga röst:

”Jag flydde till bergen när gryningen kom och plötsligt, jag hörde en röst: Vindarna viskar. Jag hör hur de kallar mitt namn”

Gott om plats

Farhågorna att det skulle vara svårt att ta sig iland från segelbåten när vi besökte olika öar blev inte besannad. Det visade sig nämligen att alla stora segelbåtar backar in med aktern när de anlöper en kaj, och sedan lägger man på en landgång och simsalabim så är man iland. Ibland använde vi den lilla gummibåten med snurr som vi hade med oss på resan. Det var gott om plats ombord: fyra hytter, två toaletter och ett generöst kök. Ett elektriskt ankarspel i fören gjorde det möjligt att ankra i mysiga vikar, där vi tog svalkande dopp i det blå havet.

”Ja, denna resa var verkligen svalkande för själen”

/JR

FAKTA

Båtcharterföretag: Dream Yacht Charter

Pris för vårt seglingsäventyr: (ej inräknat flyg) för fyra personer under en vecka var cirka 40 000 kronor.

Flyg: Vi reste med SAS dit och Norwegian hem. Flygtid från Köpenhamn till Split var 2 timmar och 25 minuter.

Att ha med: solglasögon, solhatt/keps och sololja. Vi fick för oss att köpa kroatiskt kaffe inför resan, men här är nog smaken som baken. Tacka vet jag svenskt kaffe som Gevalia eller Zoegas.”



DEBATT

Sänk skatten på biodrivmedel!

För oss som arbetar med transporter blir det väldigt svårt att hänga med när priset på drivmedel skenar, speciellt om man som vi på NTEX jobbar för att minska vårt klimatavtryck genom att bland annat tanka med HVO.

När detta biodrivmedel, som sänker CO₂-utsläppen med upp till 90 procent, är flera kronor dyrare än vanlig diesel blir det en konstig signal. Varför inte låta alla näringsidkare - som bedriver verksamhet som är beroende av drivmedel – få en kraftig skattereduktion för alla hållbara biodrivmedel?

Jag är inte ensam om att tycka detta. För inte så länge sedan uppvaktade representanter från branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik och Sveriges Bussföretag tillsammans med ett 30-tal andra aktörer inom transportnäring, drivmedelsbransch, fordonstillverkare, jordbruk, miljöorganisationer med flera EU:s konkurrenskommissionär Margrethe Vestager.

Deras krav är till och med en långsiktig skattebefrielse för alla hållbara biodrivmedel. De menar att detta är en förutsättning för att transportsektorn i Sverige ska kunna nå sina högt uppsatta klimatmål. Jag kan inte annat än att hålla med.

I sin uppvakning framhåller man att en ökad elektrifiering är en viktig del av lösningen, men att mycket mer måste till. ”I hela EU svarar el idag endast för 0,01 procent av den energi som används för vägtransporter medan hållbara biodrivmedel står för 5,6 procent och fossila drivmedel för 94,4 procent.”



Thomas Ström, vd, NTEX



De högre priserna på HVO stimulerar inte direkt till att köra på hållbara biodrivmedel. Man behöver inte vara ett geni för att räkna ut att i sin strävan att överleva är risken stor att allt fler företag kommer låta sina lastbilar och bussar återgå till att köra på diesel.

Men det är inte bara vi inom transportsektorn som är beroende av skattebefrielser på biodrivmedel. Jag tycker även att andra näringsidkare som är beroende av drivmedel bör inkluderas.

Ta till exempel den bonden, som jag nyligen såg i en film på Youtube, och som de senaste åren gjort allt hon kan för att driva sin verksamhet så hållbart som möjligt. Hon hade övergått till HVO i allt men eftersom priserna skenat tvingas hon nu återgå till diesel för att verksamheten inte ska gå under.

Vem kan klandra henne?

Fortsatt kamp mot orättvis beskattning – Husbilskampen höjer temperaturen i valrörelsen

Beskattningen av husbilar fortsätter att vara ett problem. Fritidsfordon som rullar ett begränsat antal dagar och mil per år har fått en beskattning långt värre än tungt lastade och ständigt rullande timmerbilar.

– Vi fortsätter att driva på politikerna i den här frågan eftersom vi vet att vi har rätt, säger Jörgen Nyström, kanslichef på Husvagnsbranschens riks-förbund, HRF.

Det var 2018 allt förändrades. Skatten, som tidigare låg på den rimliga nivån 5 000 kronor per år, landade efter att nya skatte-regler genomförts, CO₂-beskattning enligt körcykeln WLTP, på betydligt högre belopp.

– Plötsligt kunde det handla om upp mot 30 000 kronor per

år, summor som är helt otänkbara för många vanliga Svens-sons, säger Jörgen Nyström.

Förändringen gjorde att försäljningen av de populära fordonen gick ner kraftigt, vilket även fick andra följdverkningar som att tillverkare fick säga upp folk. En decennielång tillväxtkurva bröts abrupt av ogenomtänkta politiska beslut.

– Husbilarna är dessutom en viktig del av den svenska besöksnäringen. En bransch som sysselsätter runt 125 000 människor och som även genererar viktiga instegsjobb för unga. Inte minst genom campingnäringen i glesbygden, där husbilen utgör ryggraden i besöksnäringen, säger Jörgen Nyström.

Den orättvisa beskattningen väckte upprörda känslor, och i början av 2019 startades kampanjorganisationen Husbils-kampen av HRF och samarbete med Svensk Camping och Caravan Club. Idén var att trumma ihop branschmänniskor, husbilsklubbar med flera för att med relevanta fakta sätta press på politikerna och att skapa debatt. Ett arbete som haft god effekt, enligt Jörgen Nyström.

– En majoritet av politikerna höll med oss, säger han.

En av dem var dåvarande finansministern Magdalena Andersson. I november 2019 gick hon ut offentligt och med-gav att kritiken var relevant. Skatteverket fick i uppdrag att se över regelverket och en förändring skedde. Bestämmelserna kring att ställa av och på husbilarna förenklades, vilket gjorde att skatten blev betydligt lägre. Alla var glada över denna uni-ka händelse för svensk fordonsbeskattning ... ett tag.

– Men sedan dess har den effekten ätits upp av miljö-styrningssystemet bonus malus, säger Jörgen Nyström som menar att husbilarna måste undantas från både körcykeln WLTP och bonus-malus-reglerna.

Även ur ett internationellt perspektiv framstår den svenska husbilsbeskattningen som smått galen, enligt Jörgen Nyström utmärker sig Sverige inom EU.

– Vi är det enda EU-landet som inte tar hänsyn till husbi-lens särart. Folk använder dem mer som flyttbara sommarstu-gor, det är inte ett fordon som du kör extremt mycket. I snitt kördes varje fordon i landets husbilsflotta 350 mil i fjol.

Nu – valåret 2022 – vrider kampanjorganisationen Hus-bilskampen upp intensiteten.

– Vi har genomfört ett flertal träffar ute i landet, där vi bjudit in politiker, och de allra flesta håller med oss. Vi flyttar även fram våra positioner i maktens korridorer. Skatten är helt missriktad och djupt orättvis, det är svårt att säga emot oss, säger Jörgen Nyström och tillägger att han inte skulle bli det minsta förvånad om något eller några riksdagspartier tog upp den på debattandens övre del i sommar.



TRB

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

Alltank/Sundfrakt - Sundsvall

tel: 060-180180 epost: alltank@alltank.se

Alltransport - Norrköping

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

Alwex - Vaxjö

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

Centralen - Vänersborg

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

Hansa - Helsingborg

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

FORIA- Södertälje

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

GLC - Göteborg

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

LBC-Frakt - Värmland

tel: 054-10 01 40 epost: susanne.falkmar@lbcfrakt.com

MaserFrakt - Borlänge

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

MLT - Uppsala

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

BDX

tel: 0920-26 26 00 epost: catrin.ingvarsson@bdx.se

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

I augusti rullar de nya spårvagnarna i Lund

Snart levereras Lunds tre sista spårvagnar till Skånetrafiken, efter att Skånetrafiken har nått en överenskommelse med leverantören. De tre vagnarna är ett välkommet tillskott när resandet ökar i Lunds stadstrafik.

– Vi har jobbat hårt för att säkerställa att spårvagnarna ska ha en god teknisk kvalitet och nu har vi hittat en lösning. De nya vagnarna kommer att vara redo att tas i bruk omedelbart, säger Saman Tondnevis, Affärsområdeschef Buss på Skånetrafiken.

Inte överens

Skånetrafiken och leverantören CAF har tidigare inte varit överens om tolkningen av kontraktets innehåll, det vill säga spårvagnarnas tekniska specifikationer. Den ursprungliga orsaken var problemen med så kallade hjulplattor som under våren 2021 var akuta. Den fortsatta orsaken har varit ett antal uteblivna tekniska leveranser som Skånetrafiken har fokuserat på för att göra ett fullständigt övertagande.

– I vår överenskommelse med leverantören har vi nu fått detaljerade åtaganden som är kopplade till viten. Detta ger oss trygghet i att de redan fina och fungerande vagnarna snart till fullo uppnår den tekniska status som vi förväntar oss, menar Saman Tondnevis.

Tack vare övertagandet får Skånetrafiken omedelbar tillgång till ytterligare tre vagnar att använda, vilket ger en stabil drift av spårvagnstrafiken samt möjligheter att möta en ökad efterfrågan på fler turer.

– Vi är väldigt glada över att Lundaborna nu får sina tre nya spårvagnar. Detta innebär att vi i augusti kan köra tätare turer i rusningstrafik med en vagn var tionde minut under rusningstid, påpekar Saman Tondnevis.

/DJ

Fakta

- Varje dag reser 40 000 människor till och från Lund. Många av dessa ska till sjukhuset, universitetet, Ideonområdet eller forskningsanläggningarna där hälften av alla arbetsplatserna i Lund finns. Varje spårvagn, som rymmer cirka 200 personer, kan ta sig från Lund C till ESS på mindre än 15 minuter.

- Utöver garantiåtaganden ansvarar leverantören CAF, genom dotterbolaget Euromaint, för tio års fordonsunderhåll, med ersättning baserat på det antal kilometer fordonen rullar.



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

Annonser dennis@trafikmagasinet.nu

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

JOHAN RIETZ
Mobil 070-575 72 60
vikenpress@gmail.com

ANDERS EKSTEDT
Mobil 0704-93 18 08
anders@ekstedts.com

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

Omslagsbild: Spårvägsstäderna

Årgång 39



FLEET COORDINATOR (M/F/D)

Heltid I Centrala Sverige

Sök nu!

www.innofreight.com/sv



Verkstadsgatan 26,
Herrljunga,
tel 0513-78 50 20
www.emtungatransport.se

