

www.trafikmagasinet.com

Trafik Magasinet

December 2023

Pris 80:- | Årgång 40

Trafik på väg, Järnväg, Sjöfart & Flyg



Ystad-Borholm på 80 minuter

SERMI Certifierade fordonsverkstäder




Stor utbyggnad av laddinfrastrukturen



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

LEDARE

Transportbranschen i ständig förändring

Sällan har det hänt så mycket som det gör just nu i transportbranschen. Tunga fordon elektrifieras, och med det följer en hel svans av olika infrastrukturfrågor. För att ladda tunga fordon vill man ha mycket effekt i eluttaget-väldigt mycket också.

Dagens elnät tillåter inte att förse alla ladduttag med de 300-400 kilowatt som behövs för att ladda till exempel en tung lastbil. Laddar två fordon samtidigt får dessa dela på effekten, det vill säga, man får bara ut 150-200 kilowatt var. Men det som är så fascinerande är att en helt ny typ av laddare har sett dagens ljus, de är försedda med stora batterilager som delar ut effekten vid behov och laddar upp sina batterier när elnätet tillåter. Denna typ av laddare är helt ny och har under senhösten lanserats för både personbilar som tunga fordon. Sjöfarten har även hängt på elbilstrenden och nu kan man ladda sin bil på färjan mellan Helsingborg-Helsingör.

Åkerierna är mer miljömedvetna, sedan flera år tillbaka har många åkerier gått över till HVO. Västbo Transport AB i Smålandsstenar har tagit ett rejält omtag och investerat och monterat över 700 stycken solcellspaneler på taket vid sin anläggning. Men det stannar inte där, de samlar även upp regnvattnet som används till deras lastbilsvätt som även är utrustat med ett återvinningssystem.

Det är full fart i många av Sveriges hamnar. Ystad hamn är inblandad i maritimt projekt, ett EU initiativ som investerar nästan 700 miljoner Euro i projektet. Även HallandsHamnar AB som driver hamnarna i Varberg och i Halmstad investerar stort. Varbergs hamn utökas med 90 000 kvadratmeter och i Halmstad projekt, Södra infarten ska det investeras i nya vägar och stora rondeller som ska skilja tung trafik från persontrafiken. HallandsHamnar som firar tio år kunde välkomna världens första metanoldrivna containerfartyg, Laura Maersk till hamnen i Halmstad tidigare i höstas. Om allt detta och lite till kan du läsa i detta nummer av Trafikmagasinet.



Dennis Johansson
Ansvarig utgivare

UR INNEHÅLLET



DELTA TERMINAL

5



KVALITET PÅ UTBILDNING HÖJS

13



ÅKERI SÄTTER MILJÖN I FOKUS

14



VAD VET DU OM MOTOROLJA?

25

Hamnen skapar ett bättre företagsklimat



Ystad Hamn som drivs av Ystad Hamn Logistik AB är inte bara en viktig del för transportindustrin som levererar gods till och från det svenska näringslivet.

Med sitt strategiska läge är också Ystad Hamn en naturlig port för turismen, till och från Bornholm, Tyskland och Polen. Ett smidigt sätt att ta sig mellan Ystad och Rønne på Bornholm är den nya snabbfärjan, Express 5 som är världens största i sitt slag. Färjan har två bildäck som slukar 450 bilar och 1600 personer. Överfarten mellan städerna avverkas på modesta 80 minuter.

Ökning av bulkgods

För Ystad Hamn som är Sveriges tredje största hamn för färjepassagerare och en stor knutpunkt för godstrafik pekar siffrorna nu lite olika

– Till en följd av rådande lågkonjunktur ser vi att siffrorna för godstrafiken på lastbil mattats av något emedan passage-
rartrafiken fortsatt ökar. På bulksidan gläds vi av en markant ökning speciellt av flis, pellets och andra skogsvaror, säger Björn Boström, vd på Ystad Hamn Logistik AB.

Två nya färjelägen

Ystad Hamn står mitt i en utbyggnad av hamnverksamheten, lösningen är två helt nya färjelägen med fartygslängder upp till 250 meter (de allra längsta förekommande fartygen. Reds anm.) som stod klara våren 2021. Detta är en del av det maritima projektet mellan Swinoujscie – Ystad. Det är ett EU-initiativ som syftar att investera nästan 700 miljoner Euro som ska leda till en hållbar och innovativ transportnäring.

– För vår del innebär det två helt nya färjelägen som kan ta emot de riktigt stora fartygen, inklusive ro-ro ramper. Förutom att vi har möjligheten att ta emot stora fartyg, inte minst kryssningsfartyg, kommer vi även att få betydligt större kapacitet och ett större hamnområde vid hamnen. De nya färjelägena kommer att öppna upp för ett smidigare och bredare samarbete med hela central Europa, menar Björn Boström.

Fakta Ystad hamn 2022

Godston	3 110 815
Antal lastfordon	239 642
Antal Personbilar	782 344
Antal Anlöp	4 074



Björn Boström

Alla transportslag inom en radie av tre kilometer

Delta Terminal som ligger i Timrå kommun har ett förspänt läge, med E4:an och flygplatsen runt knuten. Terminalen har dessutom ett dubbelspår för järnväg som sträcker sig ända fram till kajen.

Delta Terminal är en av få privatägda intermodala hamnar i Sverige. Terminalen ägs av Sundfraktgruppen, vilka i sin tur äger alla fastigheter på området och sköter det mesta av transport- och logistiktjänsterna i hamnen.

Jätteetablering

– Vårt läge är bra och det har förstärkts ytterligare i och med industrietableringar i Torsboda som ligger precis i närheten. En av aktörerna som ska etablera sig är greentech- bolaget PTL som är en av Northvolts viktigaste underleverantörer. De räknar med att anställa cirka 1900 personer till sin fabrik i Torsboda. För vår del i hamnen betyder det ett ökat godsflöde och vi håller just nu på att projektera ett större muddringsarbete i hamnen för att kunna ta emot större fartyg. Djupet idag är 5,7 meter, men vi siktar på fartygsdjup på sju meter när det är klart. Idag har vi årligen 57 anlöp och en godsvolym på 268 000 årston, säger Johan Stenström, affärschef på Delta Terminal.

Järnväg inomhus

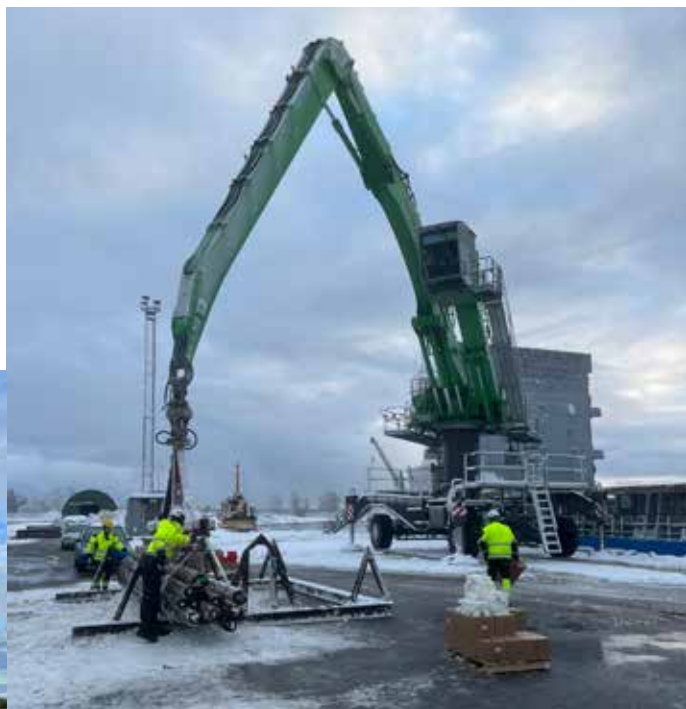
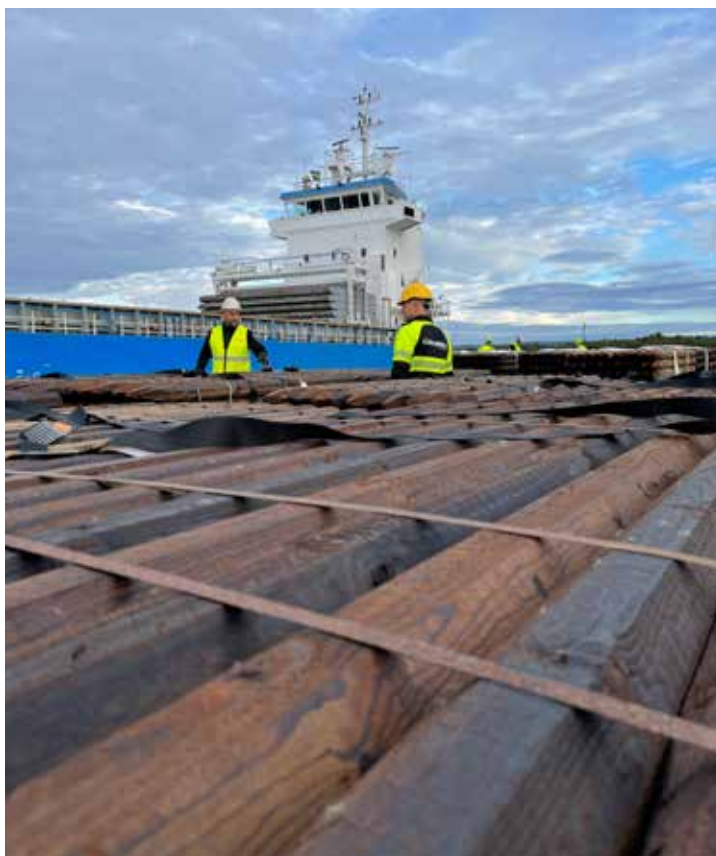
2019 förvärvade Delta Terminal industrispåret som ansluter Söråkers hamn med Ådalsbanan.

– Vi har daglig järnvägstrafik, väl framme hos oss kan tågen åka in i vår stora lagerbyggnad och lastas om inomhus. Järnvägen är en viktig del för att skapa trygga och kundanpassade lösningar med fokus på hållbarhet, förklarar Johan Stenström.

Tredjepartslager

Delta Terminal har fler byggnader än vad verksamheten kräver.

– Våra terminaler ligger strategiskt med närhet till både Sundsvall och handelsområdet i Birsta, vilket lämpar sig väl för lager- och distribution. Förutom tredjepartslager har vi stora lagringsutrymmen, både kalla och varma för uthyrning. Vi erbjuder även tjänster som stuveriarbeten inklusive alla maskiner som krävs för det, bland annat truckar och lastmaskiner. Vi har även ett kontorshotell där vi hyr ut kontorsrum, berättar Johan Stenström.



Det sjuder av aktivitet i hamnarna

HallandsHamnar AB som driver hamnverksamheterna i både Varberg och Halmstad sitter minsann inte still i båten.



Byggnationen av nya Farehamnen i Varberg löper på enligt den uppsatta tidsplanen. För cirka två år sedan sattes det första spadtaget i backen och nu kan man skymta mållinjen.

– Arbetet i hamnen flyter på väldigt bra och som det ser ut nu ska den nya hamndelen stå klar i juni 2024, vilket är enligt plan. Hamnen kommer därefter att besiktas innan den får tas i bruk av oss, vi beräknar att vi startar vår verksamhet någon gång under oktober 2024, berättar Katrin Lemming, kommunikationschef på HallandsHamnar AB.

Skogshamn

Nya Farehamnen kommer att ta hand om alla slags skogsprodukter.

– Vi har haft väldigt hög målsättning och jobbat framåt lutat med den nya hamnen. Med en omfattande satsning på elektrifiering, digitalisering och automation har vi som ambition att bli Europas modernaste skogshamn. Tre järnvägsspår ökar järnvägskapaciteten till hamnen och

en direktanslutning till Trafikverkets nya fullängdsbangård möjliggör fler fullängdståg till hamnen utan växling och omlastning. Den nya hamnen ger en yta om 90 000 kvadratmeter plus befintlig hamnyta på 160 000 kvadratmeter. Med nya Farehamnen får vi ett stärkt erbjudande avseende lagerytor för hamnens kunder. Både i form av transitlager och mer stadigvarande lager, säger Katrin Lemming.

HallandsHamnar investerar även i ett digitalt incheckningssystem för att underlätta och effektivisera för hamnens kunder. Kunder checkar in sitt gods till hamnen i förväg och kan planera in sin ankomst till hamnen vid en tidpunkt med mindre trafik. Det skapar också förutsättningar för en bättre resurssättning i hamnen. Hamnen planerar också för en digitalisering av lagerytorna i syfte att effektivisera flöden och nå en högre omsättningshastighet.

Export och miljö

I Varberg är det skogsprodukterna sågade trävaror och pappersmassa som går på

export framför allt till USA och Canada. I samband med byggnationen av nya Farehamnen investeras det i flera miljöprojekt som exempelvis laddinfrastruktur för hamnens egna fordon och dess kunder. Det planeras även för smarta sensorer som bland annat mäter vind, vattennivå och temperatur och som även kan styra belysningen på hamnområdet. Ytterligare ett steg som HallandsHamnar tagit i deras miljöarbete är att alla fordon och maskiner i hamnarna drivs av HVO, vilket enligt beräkningar sänkt koldioxidutsläppen med 80 procent. Hallandshamnarna har idag cirka 1200 anlöp.

Stora investeringar görs även i Halmstad

Stor del av infrastrukturen i hamnen och dess närområde ska byggas om.

– I kommunens projekt Södra infarten skiljs tung trafik från persontrafiken. Nya rondeller kommer att anpassas åt tunga fordon med lång och skrymmande last. I Oceanhamnen etableras en ny kaj som mäter 200 meter och en djuphamn med ett ökat djupgående på tolv meter, vilket kommer att öka kapaciteten. Vi ser en ökad efterfrågan generellt, nyligen har vi kunnat välkomna två nya containerrederier. Tidigare i höstas anlöpte världens första metanoldrivna containerfartyg, Laura Maersk. Fartyget kommer att vara återkommande varje vecka. Vi investerar även i mjuka värden, i höstas hade vi 10 års jubileum och öppnade upp hamnarna för allmänheten under en dag. Detta var ett uppskattat evenemang, över 2000 nyfikna personer kom och besökte oss vilket känns väldigt roligt, menar Katrin Lemming.

M/S Birka Gotland - Östersjöns senaste tillskott

Tidigare i höstas presenterade Viking Line och Destination Gotland sin gemensamma satsning på kryssningstrafik mellan Stockholm, Mariehamn och Visby. Nu är namnet klart på fartyget som kommer att heta Birka Gotland. Premiärkryssningen är planerad till påsken 2024, till en början trafikeras sträckorna Stockholm-Mariehamn. Rederiet öppnar upp trafiken till Visby under våren och kommer att pågå till tidig höst.

På sikt planerar rederiet flera nya destinationer som, Härnösand, Ystad, Bornholm och Riga. Birka Gotland säger i ett pressmeddelande att de trafikerar de vackraste öarna i Östersjön som omsveps av hav, skärgård och unik närmiljö. Självklart finns flera restauranger, shopping, underhållning och spa ombord på färjan. Biljettsläpp sker under januari månad via egna webbsidan men även från Viking Lines och Destination Gotlands kanaler.





Ladda elbilen på färjan

En världsnöhet tar plats på sundet mellan Helsingborg och Helsingör! Nu erbjuds elbilsägare möjligheten att ladda sin bil med helt grön el på batterifärjan under överfarten. Under resan över Öresund är det nu möjligt för totalt 260 000 elbilsägare årligen, att koppla sin elbil till en högeffektiv laddare.

På ØRESUNDSLINJEN mellan Helsingborg och Helsingör kan elbilsägare nu parkera sin elbil på färjan – och samtidigt helt släppa sin räckviddsångest. Som första färjorna i världen kan nu ØRESUNDSLINJENS färjor erbjuda snabbbladdning. Under den korta resan över sundet kan bilen laddas med upp till 250 extra kilometer.

Fyra laddare med plats för åtta bilar vid varje avgång är installerade på de båda elfärjorna, Aurora och Tycho Brahe. Det innebär att upp till 260 000 elbilar kan laddas årligen på den täta sträckan över Öresund. Spänningen är så stark att hybridbilar inte kan använda de nya snabbbladdarna.

Att boka plats för elbil på de två färjorna kostar inget extra utöver en biljett – resenärerna betalar endast för elförbrukningen under överfarten.

Dagsböter för utsläpp av palmolja

Under en rutinflygning av Kustbevakningen havsövervakningsflyg i slutet av november upptäcktes ett kemutsläpp på cirka åtta kvadratkilometer.

Det motsvarar 1200 fotbollsplaner, nyligen kom domen mot befälhavaren som fick 50 dagsböter, motsvarande 37 500 kronor.

Utsläppet skedde i Natura 2000-område* på svenskt territorialvatten utanför Skanör-Falsterbo.

Kustbevakningen kunde direkt härleda utsläppet till ett tankfartyg, flaggat i Bangladesh som rengjorde sina tankar. Flyget släppte ner en provtagnings boj som efter analysen visade att det var palmolja som fartyget dunstat. Resultatet matchades mot en referensprovtagning som gjordes när fartyget nådde Göteborg och då bordades av Kustbevakningen.

Rengöring av tankar mellan laster

Utsläppet av palmolja ska ha skett i samband med tankrengöring, detta är tillåtet om alla kriterier efterföljs som, avstånd till land, fartygets fart och att det skett under vattenytan. Tankrengöringen görs mellan laster för att inte olika ämnen som transporteras i tankarna ska reagera med varandra. Befälhavaren på fartyget bröt mot samtliga av dessa kriterier. Utsläppet gick enligt Kustbevakningen ej att bekämpa.

Tydlig trend

Transporterna av olika ämnen som används i framför allt i nya bränslen ökar och därmed även utsläppen.



Palmolja används både till livsmedel och biobränsle och är en relativt flyktig produkt, som både bryts ner i vattnet och dunstar i luften. Även tillåtna utsläpp kopplade till tankrengöring kan påverka havsmiljön och det marina livet, den blir kladdiga som andra oljor och kan därmed skada sjöfågel som vilken annan olja som helst.

* Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU. Här finns korkekslundar i Spanien, öde hedder i England, blommande alpängar i Österrike, täta bokskogar, hav och forsande älvar i Sverige.

Sveriges största branschförening för verkstäder

Svenska Fordonsbranschen är en branschförening som verkar för att samtliga fordonsverkstäder, bildelsgrossister och fordonshandlare i Sverige ska följa Fordonsbranschens reparationsvillkor, i enlighet med svensk lag.

Föreningen som är en sammanslagning av de två organisationerna Sveriges Fordonsverkstäders Förening (SFVF) och Sveriges Bildelsgrossisters förening (SBF) har nästan 2000 medlemmar.

– Vi lägger all kraft på att säkerställa att alla inom vår bransch ska kunna bedriva sin verksamhet på ett rättvist sätt och på lika villkor. Vi vill gärna se flera medlemmar, ju fler vi är, ju lättare har vi att få vår röst hörd genom bruset. De branscher vi välkomnar till vår förening är företag inom fordonsservice, bildelar, däck, plåt, lack, glas, rekond och försäljning av personbilar och tunga fordon. Tillsammans kan vi göra varje enskilt företag starkare och lyfta fram deras budskap, till exempelvis myndigheter eller andra organisationer, säger Michael Bergwall, Servicemarknadsansvarig på Svenska Fordonsbranschen.

Medlemsförmåner

Som medlem i Svenska Fordonsbranschen får man ta del av flera olika förmånserbjudanden som billigare drivmedel, förmånliga försäkrings- och samköpsrabatter.

– En viktig del i vårt förmånspaket är vår juridiska rådgivning. Som medlem hos oss får man marknadens bästa och mest kompletta stöd i juridiska frågor inom verkstadsjuridik. Detta innefattar bland annat klagomål från kunder, reklamationer, frågor som försäkringar och ansvarsfördelning,

men även bolagsfrågor och andra arbetsplatsfrågor. Vi erbjuder också flera olika utbildningar, både fysiska som webbkurser via våra samarbetspartners. Jag har även själv arbetat väldigt mycket med SERMI och är väl insatt hur processen fungerar och kan stötta våra medlemmar i dessa frågor. Tidigare i december hade vi ett seminarium om SERMI för våra medlemmar där vi gästades av Jan Willem Van Der Linden som är specialist på data och digitalisering på den nederländska branschorganisationen Bovag, som har cirka 9000 medlemmar inom Automotive branschen, berättar Michael Bergwall.

Arrangerar stor mässa

Svenska Fordonsbranschen är medarrangör av Automässan som äger rum i Göteborg vart tredje år.

– Mässan är verkligen populär och uppskattas av både besökare som utställare. Mässan som ägde rum tidigare i år lockade över 19 000 besökare under de fyra dagar den pågick. Den är faktiskt så populär att nästa mässa som äger rum i januari 2026 nästa är helt fullbokad, vilket känns helt fantastiskt. Jag tror vår styrka är vår bredd, vi har utställare som är tillverkare, grossister, arbetar med tillbehör och verkstadsutrustning samt dem som presenterar det senaste inom bland annat reservdelar och digitalisering, menar Michael Bergwall.



SERMI- Ny certifiering från första oktober

För att få utföra reparationer, service och underhåll av fordonets säkerhetssystem, som lås och larm måste verkstäderna nu bli certifierade. Detta gäller i stort sett för alla fordon som rullar på vägen.

Detta är inget svenskt påhitt utan en EU förordning som klubbats igenom tidigare. SERMI står för Security-Related Vehicle Repair and Maintenance.

– Den nya certifieringen har tagits fram för att skapa en gemensam standard i Europa där alla certifierade företag ska ha lika tillgång till fordonsteknisk säkerhetsinformation. Vi i Sverige är faktiskt först ut i Europa och har i skrivande stund fem stycken kontrollorgan som har ackrediterats av oss på SWEDAC. Verkstäderna får ansöka om att bli certifierade hos kontrollorganen som vi har ackrediterat, men även en personlig certifiering för varje biltekniker kommer att behövas för att bli godkänd. Bland annat görs ett utdrag ur polisregistret för varje tekniker, allt för att förhindra att känslig säkerhetsinformation om fordonet läcker ut. SERMI certifiering är ett sätt för den icke märkesbundna verkstaden att få tillgång till säkerhetsrelaterad reparations- och serviceinformation från fordonstillverkare, säger Bertil Nilsson Bedömningsledare på SWEDAC.



Bertil Nilsson Bedömningsledare på SWEDAC.

Med en jeepdunk flygbränsle kan MAF:s hjälpflyg vara i luften i 20 minuter!

Swisha din gåva på 9008913
eller ge via bankgiro 900-8913
märk: jeepdunk

250:-

swish®

MAF
Flying for Life

[svmb.com]



Först ut i Europa

I skrivande stund finns det fem stycken bolag i Sverige som är ackrediterade av SWEDAC för att få utföra licenser åt SERMI.

Treffco AB är en av dessa, och de var även de som blev godkända först i hela Europa med att få utfärda licenser åt verkstäder.

Mer om vad SERMI innebär och vad det står för hittar ni i texten om SWEDAC på sidan 9.

Även om lagstiftningen trädde i kraft 1 oktober i år så skaffade sig Treffco AB sin ackreditering redan den 31 maj, och var därmed det bolag som var först i Europa att få utfärda licenser.

Kort handläggningstid

För att få licensen måste de sökande uppfylla olika kriterier.

– Handläggningstiden hos oss går ganska snabbt, just nu ligger vi på två arbetsdagar. Men det kan ta lite tid att fylla i sin ansökan. Man måste exempelvis beställa och skicka med ett utdrag ur belastningsregistret, bolagshandlingar och tillhörande underlag. När vi ingått avtal med en kund och väl fått alla dokument går vi igenom dessa, hittar vi några brister har kunden 15 dagar på sig att inkomma med en komplettering. När allt är klart och godkänt, meddelar vi Trust Centret i Holland, vilket är det företag som skapar de digitala certifikaten för alla EU länders godkända servicetekniker, säger Johan Nilsson, vd på Treffco AB.

Vad kostar det att ansöka

I stort sett alla ackrediterade bolag har olika upplägg och prismodeller.

– Vi har en abonnemangslösning, våra kunder betalar 349 kronor i månaden. Då ingår bedömning av verkstaden samt en servicetekniker. Varje ytterligare servicetekniker betalar man 59 kronor i månaden för. Avtalet och certifikaten gäller i fem år och alla kostnader som oannonserade verkstadsbesök, som måste göras under perioden, och allt annat ingår i priset, berättar Johan Nilsson.



Johan Nilsson, vd på Treffco AB

Jordklotet behöver förbränningsmotorer

De flesta av oss idag har ett intresse för miljön som, elbilar, grönt stål och gud vet allt som hör klimatpolitik till. Problemet är att allt som sagts utgår från att människan är ansvarig för klimatet. Man verkar dessutom tro att människan täcker varje kvadratmeter av jordens yta. Sanningen är att de flesta människor kryper in i tätort eller mångmiljonstäder. Det finns mindre och mindre folk ute på vischan.

Klimatpratarna, i de flesta fall icke naturvetare, glömmer att de står på en magmakula i ständig rörelse. Där du står rör sig manteln två gånger per dygn minst 10 cm upp och ner. I andra delar av världen uppåt en halvmeter i tidjordsvägen. Tidjorden du vet! Bara den friktionsvärme som uppstår när hela manteln masseras måste strålas ut för att vi inte skall kokas. Det gör den genom att planeten är fritt exponerad mot rymdens termiska nollpunkt, -273 grader C. Det enda som hindrar är tidvis hög vattentäthet, moln, i atmosfären som egentligen skall stavas interstellärt skalskydd för att förstås. Att vi inte steks av inkommande strålning beror på att atmosfären är ett interstellärt skalskydd som avvisar strålning. Tänk Ozon men glöm inte alla de andra, koldioxid etc. De gör samma som ozon. Avvisar oönskad strålning. Dessutom är halva klotet alltid avskärmat från solen och det är endast några få timmar då vi har solen som högst, det vill säga i värsta energieffektiva läge. Även den oinvidge vet dessutom helt säkert att kall atmosfär på -50 grader C inte värmer en planet plus 6000 grader varm i centrum och förhoppningsvis runt + 15 där du står.

När media skriver positivt om elbilar, så är detta kanske korrekt för tät innerstad, i övrigt direkt naturvidrigt. Fordon med förbränningsmotorer är i dag den nästan sista svavelkällan för servering av

metabolt svavel till nytt liv. Svavel är en av fem absolut nödvändiga kemikalier, men tyvärr ett bristämne i naturen utom i skogsbrandsområden. När vi tar bort förbränningsmotorn kommer vi att ha ont om metabolt svavel i naturen under de 1 – 2 månader då vi i årstidsberoende del av världen måste försöka skapa årets årliga produktion. Insekts- och småfågelpopulationen är redan hårt åtgången och den är basen i många näringskedjor. Gärna elbil, men inte till priset av raserad biodiversitet. Problemet är att alla klimatpratare inte är naturvetare och de är så låsta i växthuseffekten och människans inbillade roll att vi inte klarar vettiga beslut.

Inte ens akademierna vågar tala sanning. 60 akademier har på direkt fråga vägrat svara professionellt. Sveriges satsning på grönt stål är till exempel ren kapitalförstöring. Det finns inget kunskapsunderlag. Elenergin som behövs finns inte ens inom synhåll. Vindkraften är i kraft av vibrationsfält helt otänkbar på vår bergskedja. Man bör inte aktivera gamla förkastningar som kanske kastar av oss vattenkraftsdammar. Nu lägger vi vibrationsmattor runt Sydsverige, där

problemet redan är att landet sjunker och eftersom vattenkraften eliminerat tillförseln av sediment till Östersjön och Västkusten etcetera, så försvinner sydkusten allt snabbare. Adjöss Ystad. Danmark gör betong av sedimenten som skulle bygga land..

Det finns inget som kallas växthusgas om du inte skriver om termodynamikens regelverk och det kommer ingen att göra. Det finns inte heller någon med namn att försvara som kommer att säga sig vilja försäkra planetens interstellära skalskydd för att säkert bränna upp all elektronik.

Jag kommer antagligen inte att få svar från någon på politisk nivå, eftersom man där skapat en klimatpolitik sedan 40 år byggd på motsatsen till kunskap. EU:s folk skall ju egentligen försvara objektivitet och bara arbeta på objektiv grund men vem vågar säga att allt man gjort och sagt är fel, med ett undantag. Emissioner måste man kontrollera i tät stadsmiljö med trånga gator mellan hundra meter höga hus. Men det har inte ett dugg med större delen av Sverige att göra. Inställningen blir riktigt obegriplig. Samma folk som jagar emissioner utomhus skapar i Sverige återluftshus med sannolikt DNA-spjälkande emissioner inomhus. När behövde du skrapa en vindruta sist på grund av insektsoppa? Det var "sommarnöje" fram till 90-talet.

Sture från Veberöd



Höjd kvalitet på transportutbildning

Mycket händer inom transportbranschen och med det måste även utbildningarna hålla jämna steg. Nu har fack och arbetsgivare tagit fram en gemensam certifiering för transportutbildningen.

Målet med certifieringen är att säkerställa att fler elever efter avslutad utbildning ska vara trygga, säkra och anställningsbara förare.

Duktigare chaufförer

Den nya certifieringen CGT, står för Certifierad Gymnasial Transportutbildning.

– Vi är övertygade om att ett fördjupat samarbete mellan skola och bransch resulterar i en mer attraktiv utbildning. För att skolorna ska kunna erhålla certifikatet måste de uppfylla 27 kriterier inom tre olika områden. Genom långsiktighet och kontinuitet kommer utbildarens mål fokus att göra skillnad och leverera duktigare chaufförer på sikt, säger Lena Törnstrand, projektledare på TYA och även kansliansvarig för CGT.

Snabb utveckling

Utvecklingen inom transportbranschen har gått fort.

– Vi ser att certifieringen av utbildningen ytterligare kommer öka samverkan mellan oss inom branschen och skolorna. CGTs kansli, en del av TYA, kommer att genomföra revisionerna men det finns också en organisation som står för stöd och kompetens. Med branschens kunskaper kommer skolan få mer kompetens i hur utbildningen bör utvecklas för att följa branschens kunskapsbehov. Exempelvis elektrifieras fler tunga fordon och nya tekniska hjälpmedel lanseras löpande. Den första januari öppnar ansökningen för skolorna och vi kommer att informera om CGT och dess fördelar för alla transportskolor under 2024, berättar Lena Törnstrand.

Initiativtagare till CGT är Transportföretagen och Svenska Transportarbetarförbundet. Enligt TYA's trendindikator som släpptes i augusti framgår det bland annat att 5055 stycken chaufförer behöver anställas under nästkommande år.



Klimatsmart åkeri

Förutom att ha en uppdaterad fordonsflotta och köra med biogas -och elfordon kan våra åkerier runt om i landet faktiskt göra mer för miljön. Det är precis vad Västbo Transport AB i Smålandsstenar har gjort.

Västbo Transport arbetar kontinuerligt med miljöfrågor och som kvitto på detta tilldelades de tidigare i höstas med Schenkers hållbarhetspris för 2023.

Västbo Transport som bildades 1965 har anor redan från 1920-talet. Lite skämtsamt kan man säga transportererna redan då hade minimal miljöpåverkan, då all åkeriverksamhet skedde med häst och vagn. Första lastbilen införskaffades 1930.

Solceller, massor med solceller

Västbo Transports anläggning i Smålandsstenar som är nästan 10 000 kvadratmeter är sedan 2021 utrustad med drygt 700 solpaneler på taket.

– Solcellerna producerar årligen cirka 370 000 kilowatt timmar vilket vi är väldigt nöjda med, det känns väldigt bra att kunna producera sin egen el. Vi har ett stort miljötank, när hela anläggningen stod klar 2013 hade vi valt att uppvärmningen skulle ske via bergvärme, det fungerar väldigt bra då vi även kan använda samma aggregat för kyla lokaler-



na på sommaren. Vidare så är givetvis är all belysning LED drivna, många utrymmen är dessutom närvarostyrda. Vi har en ganska unik lastbilstvätt, den är kopplad till en stor tank på 20 kubikmeter som är fylld med regnvatten som vi ser till att ta hand om. Återvinningsgraden av tvättvatten är också väldigt hög, säger företagets vd, Jacob Axelsson.

Flera familjeföretag

Västbo Transport AB är resultat av en fusion mellan sju familjeföretag. Från att sysslat med allt ifrån Renhållning, vägarbete och djurtransporter är idag Västbo Transport näst intill en renodlad transportör år Schenker.

– Det passar oss utmärkt, vi trafikerar stora delar av södra Sverige och nästan all personal utgår från vår stora bas i industritåta Gnosjöregionen, men vi har även personal från Malmö i söder till Stockholm i norr. Vi är idag 180 anställda och jag vill passa på att lyfta fram våra erfarna medarbetare som alla gör att vi håller väldigt god service och hög punktlighetsgrad på våra transporter. Vi har 110 fordon och många av dessa rullar nästa dygnet runt. Våra lastbilar avverkar cirka 800 000 mil om året, det motsvarar 200 varv runt jorden. Sammanslagningen mellan de olika familjeföretagen ger oss en trygghet för framtida generationsväxlingar, avslutar Jacob Axelsson



Luftbron för de utsatta kvinnorna i Kongo

Dr Denis Mukwege har genom åren hjälpt tusentals kvinnor.



Luftbron är ett samarbete mellan MAF och Panzisjukhuset där vi använder våra flygplan för att rädda kvinnor utsatta för sexuellt våld i den kongolesiska djungeln. MAF flyger mobila medicinska team in i bushen och allvarligt skadade kvinnor tillbaka till Panzisjukhuset för operation och behandling, berättar MAF:s direktor Bertil Nilsson.

En av alla de tusentals kvinnor som fått hjälp genom åren är Justine. Idag arbetandes som lokalvårdare på sjukhuset är hon dessutom ett stöd till de nyanlända på Panzisjukhuset. Och tragiskt nog är denna vidriga strategi med att våldta kvinnor

fortfarande en del i rebellgruppernas vardag i de avlägsna byarna i Kivu-provinsen. Även om det gått en tid sedan det hände är det fortfarande smärtsamt att prata om när hon som var höggravid inte kunde fly in i bushen lika snabbt som de övriga på åkern intill byn.

– En soldat tryckte ner mig till marken och våldtog mig. Min räddning några veckor senare var ett sjukvårdsteam som med flyg kom till byn. De sa till mig att utan operation skulle jag aldrig återhämta mig och förmodligen dö. När de erbjöd mig att komma med till dr Mukwege och Panzisjukhuset tvekade jag inte en sekund, understryker Justine.



Bertil Nilsson direktor för MAF Sweden

**Återanvändning av begagnade bildelar.
För ett hållbart  och cirkulärt  samhälle.**



Hitta dina begagnade bildelar hos våra medlemmar som alla är miljö – och kvalitetscertifierade!



Air Canada etablerar sig på Arlanda

Kanadas största flygbolag, Air Canada, etablerar sig på Stockholm Arlanda Airport i juni nästa år. Air Canada kommer att flyga till Toronto och Montreal fem gånger i veckan. Air Canada, som är det största bolaget för reguljär flygtrafik på den inhemska och internationella marknaden till och från Kanada, kommer att etablera sig på Stockholm Arlanda Airport med två direktlinjer från och med den 12 juni nästa år. Air Canada är en av grundarna av Star Alliance och deras omfattande nätverk av linjer bidrar till att underlätta för såväl handel som turism.

Från och med den 12 juni 2024 kommer Air Canada att trafikera linjen Stockholm Arlanda Airport (ARN) – Toronto (YYZ) två gånger i veckan, på torsdagar och söndagar, fram till slutet av sommarschemat. Linjen Stockholm Arlanda Airport (ARN) – Montreal (YUL) kommer att trafikeras tre gånger i veckan, på måndagar, onsdagar och lördagar, fram till slutet av sommarschemat.

Båda linjerna kommer att trafikeras av en Boeing 787-8 Dreamliner, med plats för 255 passagerare med tre kabiner för kunderna att välja mellan, inklusive Signature Class med liggande säten, Premium Economy och Economy Class.



Flygledartornet i Norrköping 30 år

Den 4 november 1993 invigdes det nuvarande flygledartornet av Luftfartsverkets dåvarande generaldirektör Ingemar Skogö. Det gör att tornet i år firar 30-årsjubileum.

Det gamla tornet på flygplatsen byggdes 1947, men var för lågt och dessutom väntat fel håll för att flygledarna skulle kunna se flygplanen bra. Dagens tornbyggnad har en höjd på 21 meter och totalt 1200 kvm lokalyta i hela tornbyggnaden. Tornet är faktiskt dessutom byggt för att kunna göras om till restaurang. Nästa år 2024 firar hela flygplatsen 90 år och då kommer allmänheten bjudas in till festligheter, meddelar man på Norrköpings flygplats.

Liten ökning av flygresor

På Swedavias flygplatser reste närmare 2,4 miljoner människor under november, vilket är en ökning med en procent jämfört med samma månad föregående år. Inrikesflyget fortsätter att streta emot och låg på cirka 65 procent av mot vad det gjorde före pandemin. Svagare konjunktur och att flera väljer digitala möten istället för fysiska tros vara några av orsakerna till avmattningen. Swedavia höjer varningens finger och meddelar, om utvecklingen av inrikestrafiken består riskerar detta att leda till ett minskat destinationsutbud.

Av de 2,4 miljonerna resenärerna var 1,7 miljoner utrikesresenärer, vilket är en ökning med fem procent jämfört med samma månad föregående år. Förra året var ökningen åtta procent i november mot året innan. Sveriges största flygplats, Arlanda hade följande antal resenärer: 1 607 941 stycken, Landvetter 360 972 stycken, Bromma 96 748 stycken.



Circle K går med strömmen

Circle K har fått nya stöd från Energimyndigheten för att bygga laddstationer för tunga fordon.

Circle K är idag ledande vad gäller ultrasnabbladdning för tunga fordon med sina 52 laddplatser i runt om i landet. Circle K öppnar under 2024 ytterligare 40 laddplatser från Energimyndighetens första omgång med stöd för elektrifieringspiloter och nu har de i Energimyndighetens andra omgång av stöd för elektrifieringspiloter fått mer stöd för utbyggnad av laddning för tung trafik.

Täcker en stor del

Det nya bidraget täcker cirka 70 procent av kostnaden för att bygga laddstationerna.

– Resterande del står vi själva för.

Uppkomna kostnader som eventuella markköp och liknande investeringar får vi även bekosta själva. Idag finns närmare 450 registrerade eldrivna lastbilar och denna siffra ökar hela tiden, det är därför vi gör den här satsningen. Just nu har vi 17 stycken ansökningar ute för att få bygga nya laddstationer, 13 av dessa har vi fått ok



på. Vi hoppas dock med att de resterande fyra ansökningarna också kommer att falla väl ut, menar Lennart Olsson, ansvarig för elektrifiering av tunga fordon på Circle K.

Bekvämt för chaufförerna

De nya laddarna som kommer att byggas levererar minst 350 kilowatt.

– De flesta laddare vi kommer att

bygga kommer dock att ha en effekt på 400 kilowatt, vilket är den högsta effekten på marknaden just nu. Vi räknar med att hälften av de nya laddarna kommer att vara i drift under 2024, resterande under 2025. Varje laddare är försedd med två laddpunkter vilket gör det möjligt att två lastbilar kan ladda samtidigt. Precis som på andra laddstationer delar man på effekten. Om två fordon laddar samtidigt innebär det att man har 200 kilowatt var. Laddning tar längre tid och behöver också ha en hög tillgänglighet, därför är det viktigt att vi driver på utbyggnaden av laddinfrastrukturen för att skapa ett jämt flöde vid laddstationerna. Vi ser även till att bygga de flesta laddare vid våra fullserviceanläggningar där chaufförerna kan passa på att äta, gå på toaletten och kanske ta en dusch under tiden lastbilen laddas, säger Lennart Olsson.

Circle K har cirka 760 drivmedelstationer, varav nästan 300 av dessa är fullservicestationer.

Smart energilösning

Laddbara bilar blir allt vanligare och behovet av laddplatser ökar. Problemet är att vårt svenska elnät just nu inte är dimensionerat för hur många laddstationer som helst. Företaget LexEnergy tror sig ha knäckt koden.

Vanliga elbilsladdare tar strömmen direkt från elnätets matning. LexEnergy's laddare, eller energilösning LexHub, som de själva säger fungerar på ett lite annorlunda sätt.

Kombidrift

-Vi har utvecklat en snabbladdare som fungerar på ställen där elnätet redan är utnyttjat till bristningsgränsen. Omställningen till elektrifieringen kräver nya grepp, det är inte bara på personbilssidan som eldrift ökar. Det sker stor utveckling även på transportsidan och inom industrin. Visst kan elnätet anpassas efter kommande behov, men det är en väldigt långsam process. Vår lösning LexHub är försedd med

ett eget energilager och på så sätt anpassas hubbarna efter hur ansträngt elnätet är, säger Robin Andersson, grundare och vd på LexEnergy.

Innovativ design

Energihubbarna liknar mer designad möbel än en klassisk billaddare.

– Det är faktiskt jag själv som designat dem och det finns en grundläggande tanke bakom, nämligen skalbarhet. Våra LexHubar är påbyggnadsbara vilket det gör det möjligt för våra kunder att bygga ut laddplatsen om efterfrågan ökar. Vår tanke med placeringen av LexHubarna är där det finns ett naturligt flöde av fordon vid parkeringsplatser, ett exempel är vid en matbutik. Energihubbarna kan leverera upp till 360 Kilowatt, är du inne i butiken och handlar i 20 minuter har du i stort sett

en fulladdad bil när du kommer ut på parkeringen igen, menar Robin Andersson.

Ska vara lätt att betala

Laddarna är försedda med ett betalsystem, Autocharge som ska göra det smidigt för kunden att betala. Första gången man ska ladda måste man registrera sig, denna process går enligt uppgift på under två minuter.

Första LexHub invigdes i Hovås utanför Göteborg i oktober tidigare i år.



Motorvärmare och elbilsladdare i samma enhet

Varför inte kombinera så ett traditionellt 220 voltsuttag som används till motorvärmare även kan användas till en elbilsladdare? På Zpark Energy Systems AB kom man på att varför inte utveckla denna produkt. Det är här i sig inget nytt påfund med dubbla uttag, men det som är den stora skillnaden är att man kan styra motorvärmaruttaget med samma app som billaddaren.

Fördelen med att integrera elbilsladdaren i samma enhet som ett motorvärmaruttag är att den kan installeras i befintlig infrastruktur.

– Denna produkt, Zpark Duo blir på så sätt väldigt smidig och kostnadseffektiv att installera. Våra montörer plockar helt enkelt ut innanmätet i den befintliga motorvärmaren och ersätter med vår produkt som har både elbilsuttag och ett 220 voltsuttag. Till duon installerar vi sedan vår egenutvecklade lastbalanserare som ser till att utnyttja elen på bästa sätt utan att överskrida kapaciteten som finns i elnätet. Laddarna kopplas sedan upp mot anläggningsägarens system genom vår plattform – Smart Zpark. Vi har även laddare monterad i en egen kapsling, vilket gör det möjligt att installera den på platser som inte redan har motorvärmare, eller där 220 voltsuttaget har annan användning såsom laddning av micro-mobilitet och exempelvis campingplatser, säger Jimmy Abrahamsson, medgrundare och VD på Zpark.



Bygger allt själva från grunden

Tillskillnad från de allra flesta leverantörer av elbilsladdare så utvecklar och tillverkar Zpark i stort sett allting själva till sina laddenheter.

– Vi köper förstås in material, komponenter, och olika delar av montage från externa leverantörer, men vi vill ha full koll på våra produkter. Vi har en verkstad i Haparanda, Lasercom AB, utrustad för plåtbearbetning med bockmaskiner och laserskärning för tillverkning av skalet till laddarna. Ett annat av våra koncernbolag, Grepit AB utvecklar den hårdvara och mjukvara som behövs. Vi har till och med egen hosting med egna servrar (eget webbhotell reds anm.) för vår applösning till laddarna. Vi har idag sålt över 15 000 laddpunkter och gemensamt för våra kunder är att de har behov av infrastruktur för laddning, företag som bland annat LKAB och många bostadsrättsföreningar, berättar Jimmy Abrahamsson.

Laddare för tunga fordon

I november invigdes en helt ny laddare för tunga fordon.

– Jag vill säga att det här är ett banbrytande projekt. Vi har tillsammans med Skoogs Bränsle AB byggt Norrbottens snabbaste laddstation för tunga fordon, den har en kapacitet på 400 kilowatt. Laddenheten är försedd med ett eget energilager och kan därför användas även om det är hög belastning på elnätet. Systemet är egenutvecklat, till och med batteristyrningen, och har tillverkats i vår verkstad.

Vi ligger strategiskt med våra verksamheter, exempelvis i Haparanda där det finns ett brett teknikkunnande genom den gränsöverskridande arbetskraften vi har tillgång till. På andra sidan gränsen i Finland finns det bra universitet, bred industri, och en tech-hub i Oulu. För att vara uppdaterad på den senaste tekniken har vi ett dotterbolag i Kalifornien där jag även bor stora delar om året. Vår teknik har först introducerats i Sverige men har utvecklats för de krav och förväntningar som ställs här i USA, menar Jimmy Abrahamsson.





Invigning av den nya laddstationen. Foto: Mats Engfors

Norrbottens snabbaste laddstation

Det kryllar inte med eldrivna lastbilar i övre Norrland. Men Skoogs Bränsle AB som står bakom den nya laddstationen vill inte bara sitta still och följa utvecklingen. De har inga problem att gå i bränschen och leda den.

Skoogs Bränsle AB som firar 60 år i år är Norrlands största aktör av försäljning av drivmedel, bolaget har cirka 200 drivmedelsstationer utplacerade från Sundsvall i söder till Jukkasjärvi i norr. Men hur kommer det sig att man tar fram en teknisk avancerad laddstation för tunga fordon i norra Norrland när det knappt finns några eldrivna tunga fordon i området?

– Det kan tyckas vara en helt galen idé, men jag är helt övertygad om att vi inom kort kommer att få se ett antal eldrivna tunga fordon på våra gator i Piteå där laddstationen är placerad. Vi ser på saken lite som hönan och ägget, utan en vettig laddinfrastruktur här uppe i norr kommer inga åkerier att investera i några eldrivna tunga fordon till sin flotta. Finns det däremot möjlighet till laddning är vi övertygade om att kunna se att fler åkerier vågar satsa på eldrift, på ganska kort sikt. Vår laddstation går ju även att nyttja för privatpersoner som kör vanliga eldrivna personbilar, säger Roland Skoog, ägare av Skoogs Bränsle AB.

Mest kraftfulla laddaren

Laddstationen har tagits fram i samarbete med ett annat norrländskt bolag, Zpark AB. Laddaren som har en kapacitet på 400 kilowatt

kräver inte lika mycket energi på en gång som man kan tro.

– Laddaren innehåller ett stort energilager av batterier på som laddas vartefter de töms. Därför behöver vi inte heller ha en matning in på 400 kilowatt, det räcker med en mindre. Betalningen görs enkelt med betalkort eller våra egna drivmedelskort, det är mellan 60 000-70 000 personer som använder våra tankkort, berättar Roland Skoog.

Vätgasanläggning

Men Skoogs Bränsle nöjer sig inte bara med det. I skivande stund håller man som bäst på att bygga två egna Vätgasanläggningar.

– Vi investerar 80 miljoner kronor i anläggningarna och har erhållit hälften i form av EU bidrag. Av förklarliga skäl är batteridrift inte alltid optimalt i vårt klimat här uppe i norr, vi tror att alternativ behövs. Det är därför vi nu gör den här satsningen som vi tror kommer att vara ett bra komplement till batteridriften. Vi har ett stor hjärta för norra regionen och vill se en fungerande landsbygd, det är därför vi satsar stort. De stora drivmedelsaktörerna vi bara etablera sig på orter där de vet att macken bär sig. Vi brukar lite skämtsamt säga att vi etablerar oss där ingen annan vill vara. Visst har vi några mackar som kanske inte bär sig fullt ut, med det värmer i hjärtat att vara en del av utvecklingen i norr, poängterar Roland Skoog.

Regummerade däck ett bra miljöval

På personbilssidan har utbudet av regummerade däck minskat rejält och marknaden idag är näst intill uttraderad. Skillnad är det på tunga sidan, här kan man fortfarande köpa ett regummerat kvalitetsdäck till ett betydligt lägre pris än en nytt av samma kvalitet.



Vianors regumeringsfabrik i Vara.

En annan aspekt att väga in förutom priset är förstås att ett regummerat däck är betydligt bättre för miljön.

Mindre materialåtgång

– Tillverkning av ett regummerat däck genererar 75 procent mindre koldioxid mot ett jämförbart nytt däck. Det är framför allt materialet, det behövs betydligt mindre gummi till ett regummerat däck än att tillverka ett helt nytt. Dessutom steg priserna på nya däck förra året med drygt 20 procent, vilket gör ett regummerat däck väldigt attraktivt för plånboken. Det går åt cirka ett helt fat olja, det vill säga 160 liter för att tillverka ett enda framdäck till en tung lastbil, man sparar mycket på miljön genom att köpa regummerat, menar Ulf Neckmar, produktchef på Vianor.

Samma egenskaper som ett nytt

Kvalitetsmässigt ligger regummerade däck väldigt bra till, men precis som vanliga däck finns det vissa som är bättre än andra.

– Idag finns det en hel uppsjö av däckfabrikanter, jag gissar på att det finns cirka 150 olika däcktillverkare i världen och många av dessa tillverkar däck till tunga fordon. Vi på Vianor har fem regummeringsfabriker, en i Sverige samt två fabriker vardera i Finland och i Norge. När vi köper in stommar till vår fabrik i Vara har Vianor delat in dem i ett antal olika prisklasser. Om en kund lämnar in sin egen stomme så utför vi regummering på de flesta fabrikat.

Vi köper regummeringsmaterial från Nokians fabrik, Noktop. Det innebär att när vi tillverkar ett regummerat däck på en Nokianstomme blir dessa kopior av ett nytt Nokiadäck, både gummiblandningen och mönstren är identiska. Dessa däck har precis samma egenskaper som ett helt nytt däck gällande slitstyrka och grepp. En kvalitets stomme kan hålla minst

60 000 mil om man ger däck rätt förutsättningar. En fjärrbil rullar cirka 15 000 mil/år innan det är dags att plocka av originaldäcken för regummering. Vi märker stommen varje gång den regummeras för att vi skall ha koll på antal gånger stommen har regummerats, förklarar Ulf Neckmar.

Lag på däcktrycksövervakning TPMS

Det har under ganska många år varit lag på att personbilar ska vara utrustade med ett system som övervakar däcktrycket. Men på den tunga sidan har det lyst med sin frånvaro.

– Från den första juli 2024 kommer en lag på att alla lastbilar, bussar släp och trailers ska vara utrustade med TPMS. Det är en bra lag tycker vi på Vianor, vi vet att det slarvas oerhört mycket med att kontrollera däcktrycket där ute. Många åkare arbetar under tidspress och att kontrollera däcken på en lastbil och ett släp tar tid. Jag är övertygad om vi kommer att få se mycket mindre ”sprängda däck” ute på vägarna framöver. Rätt tryck i däcken innebär också mindre bränsleförbrukning och längre livslängd på däcken, säger Ulf Neckmar.



Det rullar på för First Stop

Däckkedjan First Stop har haft en hektisk höst med rekordmånga ny signerade avtal med verkstäder som anslutit sig till deras nätverk.

I skrivande stund har First Stop närmare 80 däckverkstäder i Sverige som nu bär deras varumärke.

– Vi har haft en väldigt fin utveckling under senare tid, vi slog rekord i oktober då vi kunde välkomna fem nya medlemmar till oss. Det är viktigt att växa, det ger oss möjlighet att köpa in större volymer och pressa priserna mot våra leverantörer och vara en konkurrenskraftig aktör på marknaden, vilket i sin tur gynnar slutkonsumenterna. Vårt mål är att växa i Sverige ytterligare, finns det en vit fläck på kartan som uppfyller våra kriterier vill vi gärna hitta rätt serviceverkstad som vill ingå avtal med oss, och sätta upp vår skylt på sin fasad. Till Europa sett är vi en av de största på marknaden med våra 2500 servicecenter utspridda i 25 länder, menar Jörgen Svarén, marknadschef på First Stop.

Starka ägare i ryggen

Att växa kan, och är ofta förknippat med kostnader. En stark finansiell ägare kan underlätta en tillväxtresa, det är precis vad First Stop har, de ägs nämligen av en av världens största däcktillverkare, Bridgestone.

– Vi är fyra personer i Sverige som bland annat arbetar med tillväxt. Det är givetvis en fördel med starka ägare i ryggen men jag vill ändå understryka att vi har en mycket kompetent sammansättning av människor i organisationen som arbetar intensivt med tillväxten. Även om vi ägs av Bridgestone så säljer vi en rad olika andra kvalitetsdäck också. Förutom endast däck erbjuder vi kompletta hjul med däck och fälg, vi har ett samarbete med tre olika fälgföretag i Sverige. Försäljningsmässigt ligger vi på cirka 50/50, personbil kontra tunga sidan, menar Jörgen Svarén.

Mer än bara däckverkstad

Även om man förknippar First Stop med däck och fälg finns ofta en bilverkstad kopplad till verksamheten.

– Många av våra serviceverkstäder har även en tillhörande bilverkstad, vi ser det som positivt att flera tjänster kan utföras på ett och samma ställe. En trend vi ser hos oss är att fler och fler väljer att lämna in sina däck på däckhotell, vi tror att det beror på att däcken på våra bilar blir allt större och tyngre och i vissa bilar får helt enkelt inte däcken plats, säger Jörgen Svarén.



SERMI
www.treffco.se/sermi

349 kr/mån



Treffco
Er säkerhet. Vårt uppdrag.

Förmedlar kunskap om däck

Visst är det så att vi svenskar har stenkoll på våra däck och vad som gäller för sommar- och vinterdäck? Det korta svaret på den frågan är nej.

Varje år när däcken ska skiftas inför säsongen blir väldigt många osäkra på vad som gäller. Därför bestämde vi oss på redaktionen att ringa Däckbranschens informationsråd.

Skillnad mellan säker färd eller olycka

Det är få som har koll på när däcken börjar bli slitna.

På sommaren är minsta tillåtna mönsterdjup på personbilar 1,6 mm. På vintern krävs ett större minsta mönsterdjup, då är den lagliga gränsen 3 mm.

– Man behöver titta till sina däck så och då. Både när det gäller mönsterdjupet lufttrycket i däcken, säger Pontus Grönvall på Däckbranschens informationsråd.

Många har för lite lufttryck i däcken. För lite luft i däcken orsakar både högre slitage och bränsleförbrukning. Vad som är rätt tryck brukar anges på en etikett, som ofta sitter på stolpen bakom förarsätet. Uppgifter om rätt lufttryck finns också i bilens instruktionsbok.

Modernare fordon är utrustade med däcktrycksensorer, men det är fortfarande viktigt att kontrollera lufttrycket i däcken regelbundet. Även en liten lufttrycksförlust i däcken kan påverka köregenskaperna, miljön och ekonomin negativt.

– Vårt råd är att själv kontrollera trycket



i däcken åtminstone en gång i månaden, säger Pontus Grönvall på Däckbranschens informationsråd.

Däckrazzia

I höstas genomfördes däckrazzior över stora delar av landet.

– Syftet med dessa kontroller är att skapa ökad kunskap och samtidigt påminna bilisterna att det är deras ansvar att ha koll på sina däck. Vid däckrazziorna gör polisen en vanlig trafikkontroll, därefter erbjuds bilisten att få bilens däck undersökta, denna kontroll är frivillig. På så sätt samlas statistik in och föraren får även råd att köra mer trafiksäkert och hållbart. Däckrazzia är en samverkan mellan Energimyndigheten, VTI, NTF, Bilprovningen och Däckbranschen, förklarar Pontus Grönvall.

Tider för sommar- och vinterdäck

Det här med vilka datum som gäller för däck är alltid en het potatis när de aktuella datumen på våren och hösten närmar sig. Från den 1 december till den 30 mars är det krav på vinterdäck när det är vinterväglag. Dubbdäck får inte användas om det inte är vinterväglag eller risk för vinterväglag under perioden 16 april till 30 september.

– Det är bra att det är krav på vinterdäck på vintern, vilket infördes för över 20 år sedan. Enligt en utvärdering som gjordes några år efter att lagen infördes sparades fem till sju liv om året tack vare vinterdäckslagen. Sen finns det en del att tycka om den numera korta tiden för skifte till sommar-däck för de som har dubbdäck på bara två veckor på våren. Det blir varken bra för bilisterna eller för arbetsmiljön i däckfackhandeln, säger Pontus Grönvall.

Andelen som kör på dubbfria vinterdäck på vintern har under en lång rad ökat i södra delarna av landet. I norr, där det är mycket vinterväglag, kör nästan alla med dubbdäck.

– Många som kör på dubbfria vinterdäck på vintern väljer att ha kvar dessa på bilen även på sommaren. Vid förra årets Däckrazzia i Göteborg hade till exempel 15 procent av de kontrollerade bilarna vinterdäck på sommaren. Men dubbfria vinterdäck har gummiblandning och mönster som är anpassat för att fungera när det är kallt och vinterväglag. Enligt en undersökning som VTI genomfört hade dubbfria vinterdäck betydligt sämre grepp på sommaren jämfört med motsvarande sommardäck, säger Pontus Grönvall.



Däckbranschens informationsråd är en del av Däckbranschen Sverige och ger branschneutral information om däck från Däckspecialisternas Riksförbund (DRF), Däck-, fälg- och tillbehörlieferantörernas Förening (DFTF), Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) samt Scandinavian Tire and Rim Organization (STRO).

Sveriges största gruppresearrangör

Göteborgsbaserade Rolfs flyg och buss AB har sedan 1975 arrangerat gruppresor till en rad olika destinationer, både inom Sverige, men främst utanför landets gränser.

Mycket har hänt sedan grundaren av bolaget, Rolf Karlsson startade sin lilla verksamhet och till största del själv agerade både reseledare och busschaufför.

Gruppresor är populärt

Gruppresor med buss har vanligtvis förknippats med en grupp glada pensionärer som vill umgås och ut och se världen.

– Vår stora målgrupp är förvisso människor som passerat 55 år, bussresorna inom Sverige lockar fortfarande till största del personer över 65 år. Men vi ser en högre efterfrågan på flera av våra flygdestinationer av de som är något yngre, och det är roligt med en mix. Ett populärt resmål är julmarknaderna runt om i Tyskland, i år hade vi 130 stycken inbokade resor till dessa marknader. Ett annat resmål som är värt att lyfta fram är våra resor till Afrika, det är en kontinent som erbjuder alltifrån kritvita stränder i Zanzibar till spännande safariresor i Kenya, säger Emanuel Karlsson, vd på Rolfs flyg och buss AB

Över 450 resmål

Idag har Rolfs flyg och buss AB över 450 resmål världen över och ett resmål som sticker ut lite extra är Italien.

– Vi märker att vi svenskar tycker väldigt mycket om Italien. I år arrangerar vi inte mindre än 550 stycken resor dit. Det är inte svårt att förstå då Italien erbjuder en rad olika upplevelser som, storslagna vyer, trevliga människor och inte en allt för lång flygresa. Vi svenskar är även väldigt förtjusta i det Italienska köket, menar Emanuel Karlsson.

Många resor tillkommer, men få plockas bort

Rolfs flyg och buss AB har haft en stabil tillväxt under alla år förutom under pandemin av förklarliga skäl.

– Pandemin var en pärs, inte bara för oss, hela branschen led något oerhört, bara under några få dagar hade vi fått in avbokningar på omkring fem miljoner kronor. Vi lyckades att permittera nästan all personal omgående vilket gjorde att vi kunde klara ganska bra. Kontrasterna blev väldigt stora, 2019 omsatte vi 725 miljoner kronor till att jag under nästan hela 2020 satt stort sett helt ensam på kontoret. Det var en stor lättnad när restriktionerna släpptes den 9 februari 2022 och vi kunde återgå till det mer normala. Vi adderar cirka 60 nya resor varje år, men plockar bort väldigt få. Vi ser väldigt ljusst på branschen och framtiden, i år går vi mot ett rekordår och spås omsätta cirka 950 miljoner kronor, avslutat Emanuel Karlsson.



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

Telefon 0431-44 38 00 • skoogsakeri.se

Det är dags för landbroar

Vi kan äntligen med glädje se rörelse i den hittills så låsta finanspolitiken. Det alltför rigida överskottsmålet kan i stället stöpas om till ett balansmål, som frigör tiotals miljarder i reformutrymme.

Just dessa miljarder lämpar sig särskilt väl för infrastrukturinvesteringar för ett starkare samhälle med ökad konkurrenskraft. Även tanken om alternativ finansiering rör på sig, senast kopplat till ett inspel från Skanska och Alstom om att bygga de tänkta bandelarna i stråket Stockholm-Oslo på landbroar.

Det politiska trycket om att bygga mer och snabbare har ökat. Svenskt Näringslivs ordförande Jacob Wallenberg efterlyste i juni att staten tänker nytt och tillåter privat kapital att komma in med finansiering. Och på M-stämman öppnades det upp för mer alternativ finansiering av infrastruktur.

Utvecklingen av transportsystemet kan

i väl valda delar ske med stöd av alternativ finansiering. Men det är staten som bör ansvara för de stora investeringarna i transportinfrastruktur, gärna med stöd av upplåning som kan möjliggöras med ett friare finanspolitiskt ramverk.

Ekots granskning av Trafikverkets efterläpande renovering av växlar har erinrat allmänheten om de brutala effekterna av en ökande underhållsskuld. Det korta svaret ”att det handlar om prioriteringar” hjälper föga. Trafikverket levererar i januari 2024 två regeringsuppdrag, dels inriktningsunderlag inför nationell plan 2026–2037, dels hur ett effektivare underhåll ska bli verklighet. Ramverket för att få ordning på underhållsskulden hör hemma i dessa rapporter och i implementeringen av deras slutsatser.

Vi har särskild gränspolis av en anledning. Onsdagen den 6 december deltog Tågföretagen i ett riksdagsseminarium om Lagförslag om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige. Lagförslaget innehåller en hel del otidigheter

som ska preciseras när det blir aktuellt att tillämpa lagen men det duger inte. Tågoperatörerna rör endast över sina tåg. De förfogar inte över vare sig perronger eller stationshus där kontrollerna skulle behöva genomföras. Regeringen säger att lagen kommer träda i kraft vid ett allvarligt säkerhetsläge. Särskild gränspolis och gränskontroll finns av en anledning. Deras uppgift är inte enkel, och för att den ska utföras rättssäkert bör inte transportörer och deras medarbetare ansvara för den.

Ny gemensam branschstandard för tågtekniker

Järnvägsscollege har inlett ett förarbete för att tillsammans med branschen och utbildningsanordnare skapa en gemensam standard för tågteknikerutbildningen. Den 26 januari kommer det att vara ett samrådsmöte för branschen.

/ Tågföretagen



Vad vet du om motorolja?

Det går trender inom det mesta, motorolja är inget undantag. Förr bestod utbudet av några olika fabrikat och det gick att välja mellan endast ett fåtal oljor med olika flödesmotstånd, det vill säga viskositet.

Med utveckling av nya motorer följer även andra komponenter med, motorolja är en av dem- och det finns idag väldigt många oljor att välja på.

Lägre bränsleförbrukning

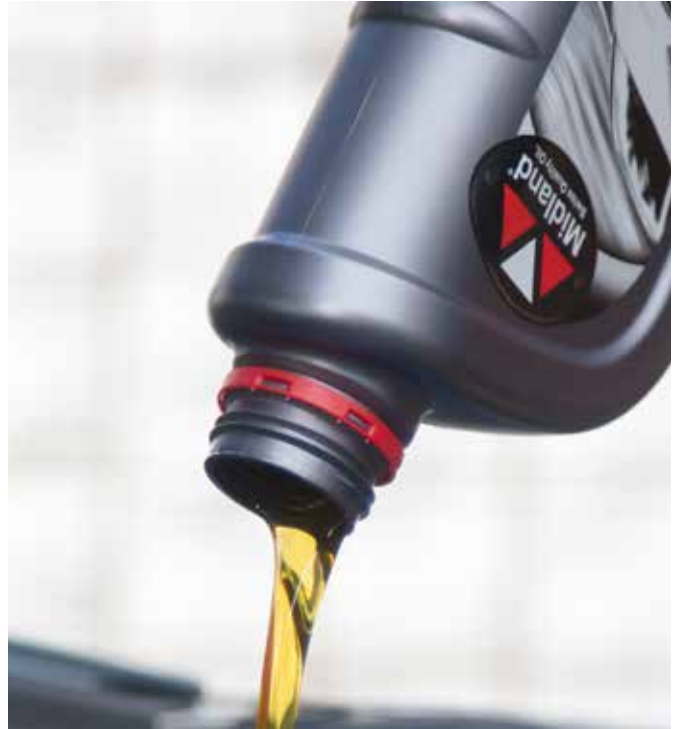
Varje fordonstillverkare gör allt för att minska bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid farliga avgaser. (Ev lägga till: då detta är politiskt drivet av EU). Luftmotstånd och däck är några exempel, men även fordonets motorolja har betydelse.

– På nyare bilar används idag uteslutande ofta oljor med viskositet 0W-20 eller 0W-16 och t.o.m. 0W-8. Det är en olja med ett mycket lägre flödesmotstånd (alt: friktion) än de oljor som var vanliga för bara några år sedan. Den låga viskositeten gör att motorn helt enkelt går runt lättare, sänker bränsleförbrukningen med lägre avgasemissioner som följd (förslag annan meningsbyggnad). Rent tekniskt sett kan även bilar som har 10-15 på nacken gå ner på en lägre viskositet, men det kan vara förknippat med risker. En motor som har gått långt och där servicen har varit lite si och så, bör man avstå att byta viskositet. En olja med viskositet 0W-20 kommer åt och rengör motorn på ett helt annat sätt och har inte motorn servats korrekt kan flagor (alt: avlagringar) i motorn lossna och orsaka stora skador eller så kan en sliten motor få förhöjd oljeförbrukning med en lågviskös olja, säger Jonas Udd, vd på Midland AB.

Samarbete med verkstäder

Midland AB har nära samarbeten med många olika verkstäder, via sin tjänst Midman.

– Midman är en kundhanteringstjänst för verkstäder och bilhandlare. Det är ett it- system som hjälper verkstäderna på bästa sätt att bland annat fånga upp nya kunder. Det finns även ett flertal andra smarta funktioner i systemet som gör det enklare för verkstäderna att skapa helt nya affärer. En ny affär är elbilar. Våra verkstäder ser en allt större efterfrågan på reparationer och service av eldrivna fordon. I vissa verkstäder står elbilarna för cirka



15-20 procent av omsättningen. En stor trygghet och mervärde för både våra serviceverkstäder och slutkunder är vår garanti. Om kundens fordon skulle få motorstopp ingår fri bärgning om det servats med Midlands olja, berättar Jonas Udd. Föreslår att vi tar bort stycket om Midland garanti då den lirar dåligt med elbilar då vi kräver oljebyte på verkstad...OK?

Utveckling av den digitala affären

Midland AB har varit i stort sett alltid varit en ren återförsäljare på företagssidan. Men sedan ett halvår tillbaka är privatkunder välkomna i större utsträckning.

– Vi lanserade då vår E-handels butik som är öppen för alla, vi ser en tendens att fler människor väljer att vara ”gör det självare” söker kvalitet. Vi har tidigare haft privatkunder men då främst inom husbilar och inom Endurosporten. Båda kategorier har en gemensam nämnare, de är väldigt intresserade av sina fordon och lever efter devisen, endast det bästa är gott nog, menar Jonas Udd.



Här gick det inte så bra

Pumpa däck med brandsläckare är inget vi på redaktionen rekommenderar.



Lastsäkring i all ära



Vad är värst här?

Själva olyckan, mannens hållning eller att frun fortfarande är kvar i bilen? En sak är säker, handväskan är i alla fall räddad.



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

Annonser dennis@trafikmagasinet.nu

Prenumerationsavgift
4 nr 400 kr exkl. 6 % moms
Bankgiro 450-2704

Tidningen ansvarar ej för insänt, ej beställt material. Eftertryck av text och bild är förbjudet, om inte särskild överrensommelse träffats med redaktionen. Vi tar gärna emot insändare.

Ansvarig utgivare:
Dennis Johansson

Omslagsbild: Molslinjen



Årgång 40

Till glädje för kunder med fokus på effektiva transporter, snabb transittid och miljö.



Tåg – en smart lösning för en bättre framtid!

Ett direkttåg mellan Cremona i Italien och Falköping i Sverige

Från vecka fyra ökar vi antalet avgångar till två gånger per vecka i vardera riktning. Ett transportalternativ med endast två dagars transittid. För kunder med fokus på ledtid & miljö.

Falköping

Cremona

89%
MINDRE CO₂e

0,33
Tonnes

2,99
Tonnes

*Visas som motsvarande ton per CO₂. Bilden visar skillnaden att transportera 1 FTL å 25 ton på väg kontra tåg.



www.collicare.se

ColliCare
Logistics



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

GOTT OM PLATS FÖR FRAMTIDEN

Vi på Ystad Hamn vägrar låta storleken begränsa ambitionerna. Omsluten av Sydsveriges fridfulla kustlandskap står vår hamn som en möjligheternas fyr i upprätthållandet av transportindustrin.

Vår hamn är anpassad för att rymma gods av alla storlekar; från det minsta av paket till de mäktigaste av färjor.

Detta är en hamn där till och med transporten av ett vindkraftverk är en följsam operation.

Här omdefinierar vi logistikens gränser och lämnar plats för en transformativ resa som väntar på att utforskas. Välkommen!



Port of Ystad

Vår hamn är navet i din logistikkedja. En plats där turism, kulturer, varor, tjänster, arbetstillfällen och utveckling möts. En region att inspireras av, en stad att satsa på och en trygg hamn att komma hem till.