

” JOCKE GUDMUNDSEN,  
BRÄNSLESÄRARE:

Ett bra resultat  
kräver att alla är  
med”

# Godset

EN TIDNING FRÅN TRAFIKVERKET OM GODS OCH AFFÄRER • NR 5.2013

UMEÅ SATSAR  
INTERMODALT

MER PÅ TÅG BRA  
FÖR AFFÄRERNA

## ITS AVSLÖJAR FUSK MED FRAKT

*Forskare visar vägen med enkel app*

394

Så många remissvar har lämnats på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025.



TRAFIKVERKET

## INTRO

# Se helheten och tänk nytt

**D**et har kommit många synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014–2025, närmare bestämt 394 stycken remissvar. Gemensamt för dem alla är att man tycker att förslaget i stort är bra och väl avvägt, utom på en punkt: satsningarna inom det egna geografiska området är alldeles för få och för små!

Det är naturligt att alla vill stå upp för sina hjärtefrågor. Det är lika naturligt att dessa frågor oftast rör den närmaste omgivningen. Men vi måste våga lyfta blicken och se till hela transportsystemet.

Ett sådant exempel är hamnarna. Det är effektivare att satsa på utpekade hamnar och se till att anslutningarna från andra trafikslag blir goda än att göra spretiga småinsatser. Här kan

**”Trafikverket tog ett unikt beslut vid första stormen.”**

även näringslivet vara med och påverka så att transportupplägg och infrastruktursatsningar följs åt. I det här numret av Godset kan du läsa om hur väg, järnväg och sjöfart nu knyts ihop på ett bra sätt i Umeå.

**När detta skrivs** har den första höststormen, Simone, precis bedarrat. Trafikverket tog ett unikt beslut att i förebyggande syfte ställa in all persontågstrafik i hela södra Sverige och endast släppa fram godståg i reducerad hastighet på några av stambanorna. En första utvärdering visar att det var klokt. Återställningen till normal drift i Sverige gick förhållandevis snabbt, och förmodligen har dyra skador och ytterligare leveransförseningar undvikits. Det lönar sig att se till hela systemet och våga tänka nytt.

*Torbjörn Suneson*

TORBJÖRN SUNESON  
DIREKTÖR  
TRAFIKVERKET, SAMHÄLLE



GODSET • NR 5.2013

# Innehåll

- 3 Umeå knyter ihop hav, väg och järnväg.
- 7 Signaler Många synpunkter på planen
- 11 Nyfiken på Jocke Gudmundsen
- 13 Signaler Snabbslipning testas
- 14 ITS spårar fuskande åkare
- 18 Boka in Godsetdagen!
- 19 Sliprar i betong ska fungera som trä
- 20 Miljoner sparas med trätorn



17

Färja är alternativet för dispenstransporter som inte får köra Essingeleden.

FOTO: KERSTIN ERICSSON



ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

10 **”Vår satsning på tåg var rätt och kom i rätt tid.”**



Bengt Zetterman och brodern Bo räddade åkeriets affärer genom att transportera mer på tåg.

FOTO: STEFAN BRATT

## GODSET ÄR TRAFIKVERKETS TIDNING OM GODS OCH AFFÄRER

”Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt” är Trafikverkets vision. Trafikverket bildades 1 april 2010 och omfattar verksamheten vid tidigare Banverket och Vägverket samt vissa verksamheter vid Sika, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

**Ansvarig utgivare:** Torbjörn Suneson. **Redaktör:** Stina Liljas. **Medverkande i detta nummer:** Torbjörn Bergkvist, Stefan Bratt, Susanne Engman, Kerstin Ericsson, Göran Fält, Annica Gustafsson, Stig Meiton, Bo Ingerstam. **Design:** A4 **Layout:** Grafisk form, Trafikverket. **Tryck:** Ineko AB Stockholm **Omslagsbild:** Göran Fält. Vill du beställa fler exemplar av Godset, göra en adressändring eller prenumerera gratis: Mejla godset@trafikverket.se **ISSN:** 1653088



Curt Kristoffersson,  
hamnchef i  
Umeå.



En rulle kraftliner från SCA i Munksund lyfts från tåget till lagret i hamnen, för vidarebefordran ut i världen.

# Ny länk mot havet

## ETT LYFT FÖR UMEÅ

I mitten av november invigdes ny järnväg och ny E12 till Umeå hamn. Därmed lades ytterligare en pusselbit i satsningen på logistik i regionen. Nästa steg är att knyta ännu tätare band med den närmaste staden – Vasa i Finland.

**> Botniabanan som stod klar 2010** blev ett lyft för Umeås infrastruktur. Samtidigt startade uppbyggnaden av kombiterminalen, som ligger där väg och järnväg möts strax väster om Umeå centrum.

Nu har infrastrukturen förbättrats både till hamnen ute vid havsbandet och inom hamnen. E12 har fått rakare sträckning och därmed frigjort mer utrymme för själva hamnområdet. Samtidigt har trafiksäkerheten ökat och järnvägen har elektrifierats.

– Vi som lever och verkar i den här delen av Sverige har ett avståndshandikapp. Det kan vi →

→ aldrig komma ifrån. Ska vårt näringsliv vara med, så ska vi ha en bra infrastruktur, säger Curt Kristoffersson, vd för kommunägda Umeå Hamn AB.

Umeå kommun har lett arbetet med att bygga den nya vägen och järnvägen till hamnen, medan Trafikverket, Tillväxtverket och EU har svarat för en del av finansieringen.

**Umeå hamn är** Sveriges nordligaste containerhamn och öppen året runt. Största företaget på hamnområdet är SCA Logistics, som satsat här både för att isläget är bättre än i de nordligare hamnarna och för närheten till basindustrin och egna enheter. Varje vardag kommer exempelvis ett tåg från SCA:s pappersbruk i Munksund, Piteå, 22 mil norrut.

**"Vi har kommit långt i utvecklingen mot en intermodal terminal."**

SCA Logistics är SCA:s logistikföretag och har driftansvaret för godshanteringen i hamnen.  
– Förutom de egna industrierna servar vi näringslivet i Norrbotten och Västerbotten.

Volvo, Norra skogsägarna och LKAB är några av kunderna, berättar terminalchef Margaretha Gustafsson.

Att järnvägen ut till hamnen nu är elektrifierad förenklar tågtransporterna och effektiviserar hanteringen.

– Vi kan köra 600 meter långa tåg raka vägen ut till hamnen, där de backas in på terminalen. Tidigare har det varit nödvändigt att växla om tågen på stationen i Holmsund för att sedan ta dem ut på hamnområdet i omgångar med diesellok.

Margaretha Gustafsson konstaterar att Umeå kommuns satsningar på infrastruktur ger framtidstro.

– Vi har kommit långt i utvecklingen mot en intermodal terminal här i hamnen. Containersidan växer och behovet av snabba omlastningar av godset mellan olika trafikslag ökar.



SCA har sju fartyg, varav tre egna, som går på schemalagda rutter mellan Umeå och hamnar som Lübeck, Rotterdam, Tilbury, Stockholm, Helsingborg och S:t Petersburg. Företaget har också en tågpendel mellan Munksund, Umeå hamn och Skövde. Söderut går produkter från SCA:s industrier, norrut går returfiber till företagets pappersbruk.

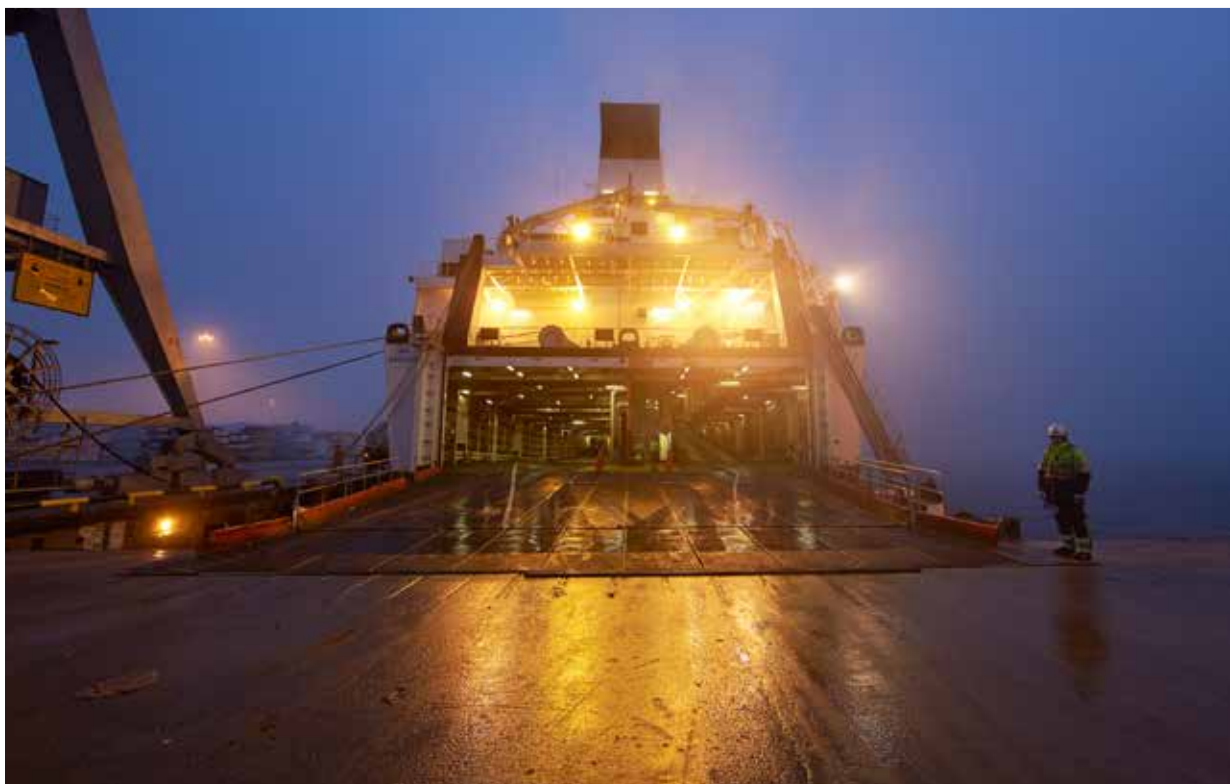
Som många andra i regionen är SCA

Logistics beroende av att färjan mellan Umeå och Vasa fungerar.

– Vi har ett servicelager i Vasa, där vi lovar 24 timmars leveranstid till kunder i Finland och Baltikum. Vi är beroende av pålitliga avgångar, och det fungerar bra nu.

**Landvägen är det 84 mil** mellan Umeå och Vasa. Tvärs över Kvarken är det 9,6 mil. Det är lätt att inse vad en färja betyder.





Ett skepp kommer lastat med bland annat returfiber som ska vidare till pappersbruk. (Se även lilla bilden). Umeå hamn har regelbunden linjetrafik med Europa.



Margaretha Gustafsson är terminalchef för SCA Logistics som ansvarar för godshanteringen i hamnen. Den nya järnvägen gör hanteringen av godset mycket effektivare, berättar hon.



**"Det är jätteviktigt för oss att färjelinjen mellan Umeå och Vasa fungerar bra."**

I många år har det också gått båtar över Kvarken och under de strängaste vintrarna på 1940-talet körde lastbilar över isen. Från slutet av 1940-talet och fram till år 2000 gick regelbundna färjeturer mellan Umeå och Vasa, men när taxfree-försäljningen upphörde så minskade trafiken drastiskt.

Den 1 januari 2013 startade den dagliga färjetrafiken på nytt, sedan Umeå kom-

mun och Vasa stad bildat ett gemensamt rederibolag och köpt in en färja. Under året har färjetrafiken fått en nytändning, både på passagerar- och godssidan.

**- Färjan till Vasa är jätteviktig** för oss, understryker Camilla Granberg som är trafikchef för Schenker i Västerbotten och Norrbotten.

Hon är glad över att linjen nu är igång,

efter en period när färjorna inte fungerade så bra. Förutom att färjan sparar tid och pengar jämfört med alternativet att köra över Haparanda, så lyfter hon fram en annan fördel:

- Om vi har tomma enheter i Finland kan vi lätt dra över dem på färjan och skicka dem hit. Men vi kan naturligtvis inte gå med tomma bilar runt Bottenviken.

Nu finns alltså en färja. Nästa steg är att →



Sedan 1 januari 2013 finns dagliga färjeförbindelser mellan Umeå och Vasa för både gods och passagerare. Målet är att på sikt bygga en färja som är specialanpassad för linjen och som har arbetsnamnet "Kvarken link".

- bygga en ny färja som är helt anpassad för att gå mellan Umeå och Vasa. Arbetsnamnet är "Kvarken link" och båda städerna står bakom, liksom bland andra finska och svenska regeringen och regionerna.
- Målet är att den nya färjan ska vara igång om sex år och en förstudie ska vara klar under 2015, berättar hamnchef Curt Kristoffersson.

**En ny färja måste** uppfylla en rad kriterier, exempelvis:

- Den ska till 90 procent kunna gå utan isbrytare.
- Den ska klara svaveldirektivet, vilket



Volvohytter lastas vid kombiterminalen där väg och järnväg möts, för vidare transport mot Göteborg. Volvo behöver också transportvägar mot Ryssland.

gör flytande gas (LNG) till ett tänkbart drivmedel.

- Den ska ha ett lastbärarsystem som flyttar last från tåg till färja i ena hamnen och från färja till tåg i den andra hamnen. Curt Kristoffersson framhåller att den nya järnvägen ända ut till färjeläget ger goda förutsättningar för tågtransporter.

- Men det finns ingen anledning att transportera hela järnvägsvagnar på färja. Det är onödigt tungt och dessutom är spårvidden olika i Sverige och Finland.

Projektet "Kvarken link" har initierats av Umeå kommun och Vasa stad. Flera företag deltar i arbetet, bland annat SSAB som vill testa sitt höghållfasta stål i det här sammanhanget.

**Kvarken link ska ge** ännu säkrare förbindelser till Finland och vidare österut till Ryssland. Det är intressant för exempelvis Volvo i Umeå som tillverkar bland annat lastbilshytter som transporteras vidare till koncernens anläggning i Kaluga i Ryssland.

- Om färjetrafiken blir effektiv och om

vi kan lasta om till tågtransport i Vasa för vidaretransport till Kaluga skulle vi tjäna i alla led, säger Thor Persson, informationschef på Volvo i Umeå.

**Satsningarna i Umeå hamn** stärker främst infrastrukturen österut. Men planer finns också på att stärka infrastrukturen västerut till Mo i Rana vid Atlantkusten i Norge. Detta blir nästa steg i att förverkliga det transportstråk som har fått namnet Nordic Logistic Corridor. ●

TEXT: STINA LILJAS

FOTO: TORBJÖRN BERGKVIST

## UMEÅ HAMN

- Ligger knappt två mil utanför centrala Umeå. Närmaste tätort är Holmsund.
- 2,3 miljoner ton gods hanteras årligen. Hälften är skogsprodukter som kraftliner, trävaror, returfibrer och träbränslen. Andra godsslag är flytande bränslen, foder, cement, livsmedel, vindkraftverk, färjegods och insatsvaror till industrin.
- Linjetrafik till Europa med fyra anlöp i veckan och en containerfeeder.
- På hamnområdet finns ett 20-tal företag med 250 anställda.
- Kommunägda Umeå Hamn AB är hyresvärd och har ett 20-tal anställda.

## 394 remissvar på nationella planen

➤ När remisstiden gick ut den 1 oktober hade 394 remissvar kommit in på Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportsystemet 2014-2025.

-Vi stöttar nu näringsdepartementet i deras beredning och har fått i uppdrag att redovisa effekterna av både nationella och regionala planer. Den redovisningen kommer att ske i januari, säger Håkan Persson, chef för Trafikverkets enhet Långsiktig planering.

Regeringen kommer sedan att ta ställning till den nationella planen och länsplanerna under våren 2014. ●

## Största vägfärjan anpassad för gods

➤ Hösten 2014 kommer Sveriges genom tiderna största vägfärja att tas i bruk. Den ska trafikera Gullmarsleden utanför Lysekil och har bland annat tre filer som är särskilt anpassade för tunga transporter. Färjan byggs i Lettland och Finland.

Gullmarsleden går över Gullmarsfjorden strax utanför Lysekil. Leden är nära två kilometer lång och en av de tyngst trafikerade färjelederna, med omkring 100 000 transporterade fordon per månad. En betydande andel utgörs av tunga lastbilstransporter till och från Lysekil. ●

## Kommuner kan finansiera farleder

➤ Från den 1 december 2013 har kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till anläggande av allmänna farleder till sjöss som staten ansvarar för. Det har riksdagen beslutat, på förslag från regeringen.

Hittills har kommuner och landsting kunnat lämna bidrag till byggande av statliga vägar och järnvägar. Ett logiskt steg är att sådan medfinansiering även ska gälla sjöfarten. ●



FOTO: IN FOCUS



ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

## Alkobommen gör nytta

➤ Försöket med alkbom för yrkeschaufförer som kör av färjan vid Stenaterminalen i Göteborgs hamn har slagit väl ut. Efter två månader hade bara 2 av cirka 2 400 testade förare åkt fast, att jämföra med ungefär var 95:e vid en traditionell provtagning.

- Det är ett mycket bra resultat. Vi vill ju få bort rattfylleristerna från vägarna, inte lagföra fler. Den som vet att den kommer att bli kontrollerad dricker inte, säger To-

mas Jonsson, projektledare vid Motormännens helnykterhetsförbunds testlabb, som har byggt kontrollanläggningen.

För att få komma förbi bommen måste föraren blåsa mot en sensor som omedelbart känner av om det finns alkohol i utandningsluften.

Försöket kommer att fortsätta till årsskiftet i Göteborg. Efter det hoppas Tomas Jonsson att alkbommen kommer att användas i andra hamnar. ●

## En bit på väg till elvägar

➤ Upphandling pågår för det försök med elvägar för tunga fordon som Trafikverket, Vinnova och Energimyndigheten samarbetar om. Minst två leverantörer ska bygga demonstrationsanläggningar i Sverige som kan vara i drift under 2015. Där ska olika tekniker för elvägar kunna utvärderas under realistiska förhållanden.

Försöket ligger i linje med regeringens mål att Sverige år 2030 ska ha en fossilfri fordonsflotta. I dag drivs nästan all tung trafik i landet med fossila bränslen. ●



## Nytt ljus i tunneln

Lysrören i Öresundsbronns tunnel har bytts ut. De nya rören har längre brinntid än de gamla.

Dessutom har antalet lysrör minskat, eftersom belysningen från början var onödigt stark. ●

FOTO: TRAFIKVERKET



# De bytte spår och räddade affärerna

Ägarna till lastbilsåkeriet Josef Lindberg såg hur både volymer och resultat började minska markant. Ett spårbyte måste göras – och det snabbt. Lösningen blev ett strategiskt beslut att satsa på järnvägstransporter med lastbilstransporter som komplement.

**Bruksorten Sandarne** utanför Söderhamn i södra Hälsingland är insvept i moln. Men från det trista grådasket utomhus byts stämningen snabbt till tillförsikt och framtidstro inne på Josef Lindbergs kontor.

Andelen järnvägstransporter med containertankar växer sakta men säkert, och verkställande direktören Bo Zetterman kan så här i efterhand konstatera att företaget satsat rätt och att beslutet fattades vid rätt tidpunkt.

– Det är jag helt övertygad om. Men det

har också kostat på. Vi har minskat personalen markant, från drygt 100 till dagens 35 anställda. Samtidigt har vi sålt 30 lastbilar och i stället köpt in över 100 tankar anpassade för lastväxelsystem och containertåg, berättar han.

**”Våra stordriftsfördelar försvann för varje år.”**

Åkeriet, som startades 1955, har bantat lastbilsflottan från drygt 40 till 9 tankbilar som rullar högst 20–30

mil enkel väg. Längre transporter sköts av tågtransportören Green Cargo.

Det strategiska beslutet att växla från gummihjul till stålhjul har vuxit fram successivt. Det började i liten skala år 2004 då ägarna Bo och Bengt Zetterman beslutade att hyra in en handfull containertankar. Året därpå beslutade de att hyra ett större antal tankar.

– Vi hade i några månader diskuterat fram och tillbaka hur vi skulle göra. Våra stordriftsfördelar försvann för varje år när priserna bara sjönk och konkurrensen för gummihjulstransporter ökade mer och mer. Vi köpte på oss nya bilar, men lönsamheten blev inte bättre och kostnaderna fortsatte att öka, berättar Bengt, som är försäljningschef.

– Vi visste väl egentligen inte vad vi gav oss in på, eftersom ingen av oss kunde järnvägsbranschen. Det var en helt ny värld, och den flexibilitet som vi var vana vid från lastbilssidan var långt ifrån samma inom järnvägsgods, fortsätter Bengt.

**Ett år senare**, 2006, beslutade företaget under första halvåret att ställa av 15 lastbilar. Ytterligare 15 ställdes av halvåret därpå.

– Sedan fanns det ingen återvändo. Även om ekonomin i vårt upplägg lät vänta på sig, förstod vi att detta var framtiden. Vi behövde inte fortsätta minska personalstyrkan och med de volymer som vi har i dag är jobben ganska trygga, konstaterar Bo Zetterman.



En av dryga hundratalet tankcontainrar som numera ägs av Josef Lindbergs åkeri lastas om från järnväg till lastbil vid terminalen i Sandarne i Hälsingland.





Bröderna Bengt och Bo Zetterman, ägare till Josef Lindbergs åkeri i Sandarne, visar en gemensam glad min i dag. Annat var det för åtta år sedan då åkeriets lönsamhet sviktade markant och något måste göras. Lösningen blev att satsa mer på långväga järnvägstransporter med lastbilstransporter som komplement på kortare avstånd. Ett beslut som fattades i rätt ögonblick, det är duon övertygad om i dag.

Att det sedan fanns en bra infrastruktur lokalt i form av dubbelspår från gamla delen av Ostkustbanan med direkt anslutning söderut var bara att tacka och ta emot.

– Vi har ett samarbetsavtal med en av våra större kunder som tillverkar kemikalieprodukter här i Sandarne. Avtalet innebär att vi kan använda spåren och den terminal de har på sitt område för omlastning i utbyte mot att vi sköter transporter

**"Även om ekonomin i vårt upplägg lät vänta på sig, förstod vi att detta var framtiden."**

terna av råvaruprodukter in och ut från området, säger Bengt Zetterman.

Men det finns mycket att säga om järnvägskulturen när det gäller

godshantering, anser båda.

– Jag har nog aldrig upplevt ett transportsystem som är så trögt och långsamt i vissa stycken. Ta bara detta att terminalerna är stängda på helger. Det innebär ett mycket större planeringsarbete för oss. Varför kan inte vårt samhälle utnyttja en sådan miljövänlig resurs som järnvägen de facto är under alla årets dagar? undrar Bo.

– Sedan har vi bekymret med all ställtid. I början tvingades vi acceptera att 50 containrar under loppet av tre månader hade en total stilleståndstid på 365 dagar. Då förstår väl var och en att flexibiliteten borde kunna förbättras, tillägger Bengt. Arbetet med att övertyga kunderna om att anamma det nya transportupplägget har inte varit särskilt betungande, hävdar duon.

– Så länge som kostnaderna för våra kunder inte blir högre har vare sig gamla eller nya kunder haft svårt att acceptera och stötta upplägget. De kan i sin tur visa för sina kunder att transporterna har ett grönt fokus. ●

TEXT OCH FOTO: STEFAN BRATT

## FAKTA

■ Under 2012 ökade Josef Lindberg sina intermodala transporter hos tågtransportören Green Cargo med trettio procent. För närvarande transporterar Green Cargo cirka 4 000 TEU-enheter (tankercontainer med 40 kubiks last) per år för Josef Lindbergs räkning.



Genom satsningen på järnvägstransporter har miljöarbetet förbättrats. Ett bevis är klimatintyget som visar att åkeriets samlade godstransporter för Green Cargo under 2012 hade en klimatpåverkan som understeg 10 gram koldioxid per nettotonkilometer.



- För att nå bra resultat måste hela verksamheten vara med, säger Jocke Gudmundsen. Och det gäller att hitta de informella ledarna.



# Jocke

## SPARSAMT TEKNIKFREAK

# Gudmundsen

Först handbollsspelare på elitnivå i Redbergslid. Sedan **coach** – men inte i handboll utan **i sparsam körning**. Jocke Gudmundsen blev en av de första som utbildade i sparsam körning i Sverige.

**Under 15 års tid** har han varit med och utvecklat metoder för alla sorters fordon och verksamheter. Just nu handlar det om att föra ut sparsam körning till åkerier i östra Europa och att utveckla metoden för elbilar. På vägen har denne supersparcoach lärt sig mycket om beteendevetenskap, pedagogik, och it och om att hitta chanserna – när en dörr ställs på glänt till ett styrelserum eller fikabord.

Det är enkelt att köra sparsamt. Rena barnleken om man är motiverad. Utmaningen ligger på systemnivå. Att få åkerier, entreprenadföretag eller alla förare som kör för en kommun att åstadkomma ett resultat över tid är en komplex uppgift. Potentialen är stor, i pengar och miljönytta, men det betyder inte automatiskt att det blir gjort.

**Det är just detta** med att nå resultat över tid som får Jocke att tända till. En enstaka boll i nätet är trevligt, men hur får man hem pokalen?

Han startade sin karriär som yrkesofficer på LV 6. Samtidigt var han framgångsrik mittnia och bollfördelare i handboll. Det blev ett par SM-guld med Redbergslid.

Sedan blev det trafiklärarutbildning och snart kastades han rakt in i pappas verksamhet.

– Drivkrafter, ledarskap och roller har alltid intresserat mig, både som befäl och handbollsspelare. Som instruktör har du ständigt nya möten med människor du vill trigga att förändra ett beteende. Man kan göra fel ibland, men man lär sig också.

Han kom tidigt in i flera utvecklingsprojekt kring förarbeteenden och inlärningsstilar som utmanade det traditionella sättet att lära ut.

Under de första åren på 00-talet blev det högkonjunktur för utbildning i sparsam körning.

För många var det en uppenbarelse att se hur bränslemätaren föll till noll när man släppte gasen. Men motorn går ju?!

– När vi spred resultaten från utbildningarna var det bingo, säger Jocke Gudmundsen.

**Jocke beskriver sig** som teknikfreak. Han byggde upp ett företag som utvecklade it-stöd för sparsam körning. Han utbildade och coachade företag som ville spara bränsle. En period var han ordförande i Sparcoachföreningen. Till slut blev det lite för mycket.

2005 växlade han över till Haga Mölndal LBC med 250 lastbilar. Där utvecklade han tillsammans med Stefan Wärnklint verksamheten till Yrkesförarcentrum.

– Vi gjorde ett gigantiskt jobb. Vi satsade ordentligt på att följa upp och det gav resultat.

Konsten är att väcka intresset hos dem som ska göra jobbet så att de hittar sitt eget driv.

– Man måste hitta de informella ledarna i varje grupp. I grund och botten handlar sparsam körning om medbestämmande.

Vägen in i ett företag går alltid på beslutsnivå. Men sedan måste slipsen av. Jocke åker ingenstans utan arbetskläder och varselväst.

**”Drivkrafter, ledarskap och roller har alltid intresserat mig, både som befäl och handbollsspelare.”**



Jocke Gudmundsen är en supersparcoach som har utbildat och utvecklat pedagogik för förare av nästan alla typer av motorfordon och för alla typer av verksamheter. Han coachar i Sverige såväl som i Polen, Rumänien och Tjeckien. Här utbildas fordonsförare från Svevia i godstransporter.

– Ska du få med dig truckförare så måste du visa att du också är truckförare.

Sedan blir det ändå ofta sufflé. Fina resultat under utbildningen, men efter en tid har allt sjunkit ihop.

**Men det finns goda exempel** på verksamheter som nått bra resultat över tid.

– Vi lärde oss mycket i Göteborgs hamn som blev först ut i Sverige med ”working ecodriving” 2003.

Landets arbetsmaskiner svarar för 5 procent av Sveriges samlade koldioxidutsläpp. Här finns alltså mycket att göra. Jocke drev projektet i hamnen

tillsammans med Stig Sandberg, Sveriges främste idéspruta inom sparsam körning.

– Redan det första skiftlaget som körde höglyftar i Skandiahammen reducerade sin bränsleförbrukning med 37 procent. Sedan hjälpte vi till att skapa

### ”I grund och botten handlar sparsam körning om medbestämmande.”

en helt ny struktur kring logistik, tomgångskörning och tankning.

Efter några år hade Skandiahammen minskat sin totala bränsleförbrukning med 51 procent.

– Ett sådant resultat når man inte utan att hela verksamheten är med. Och man släpper det inte heller.

**Jocke Gudmundsen har utvecklat** metoder och pedagogik för både järnvägslok och jordbrukstraktorer. På senare år har han arbetat med flera projekt ute i Europa, bland annat kring att få in sparsam körning i förarutbildningen på EU-nivå. Just nu pågår ECO-effekt som omfattar Polen, Tjeckien och Rumänien, där trafiklärare utbildas i sparsam körning, motivation och uppföljning.

– Jag gillar bäst att trampa upp nya stigar, att sätta fötterna där ingen gått förut – så det riktigt knakar under skorna, säger Jocke. ●

TEXT: STIG MEITON

FOTO: KERSTIN ERICSSON

## JOCKE GUDMUNDSEN

> **Ålder:** 46

> **Bor:** Stora Höga norr om Göteborg

> **Gör:** Utbildar i ”heavy ecodriving” i både Sverige och andra EU-länder. Marknads- och utbildningsansvarig för ecodriving inom STR, Sveriges Trafikskolors Riksförbund.

> **Bakgrund:** Yrkesofficer, handbollsspelare och trafiklärare.

> **Intressen:** Snickra, titta när barnen idrottar, resa med familjen.





## Underhållet kan upphöra på nio banor

➤ Trafikverket föreslår att underhållet ska upphöra på nio järnvägssträckor från och med 2015. Förslaget är resultatet av en översyn av landets lågtrafikerade banor. Dessa har analyserats utifrån faktorer som restid, miljö, säkerhet och transportekonomiska effekter.

Banor som har relativt mycket trafik eller är viktiga för att leda om trafik behålls. För övriga banor har man utrett om det är samhällsekonomiskt motiverat att behålla tågtrafiken jämfört med att flytta den till väg.

Majoriteten av banorna har bedömts vara viktiga att behålla i järnvägssystemet, medan nio banor bedöms ha låg eller ingen efterfrågan på trafik. Där vill Trafikverket upphöra med underhållet. Dessa banor har ett stort behov av underhåll och upprustning vilket skulle kosta mycket pengar som Trafikverket i stället vill satsa i andra delar av transportsystemet där de gör större nytta.

De berörda banorna är Sandarne-Stugsund, Hamrångejärden-Norrundet, Snyten-Kärrgruvan, Lomsmyren-Vika, Malung-Malungsfors, Rågsveden-Malung, Munkedal-Lysekil, Mellerud-Billingsfors och Timsfors-Markaryd.

Förslaget om upphörande av underhåll har gått på extern remiss den 4 oktober, med sikte på att beslut ska fattas före årsskiftet. Upphör underhållet innebär det att ingen trafik tillåts från och med 2015.

Tre års karenstid följer sedan för banorna efter att beslutet har fattats. Finns då ingen som vill ta över banan eller om det fortsatt saknas trafikeringsunderlag går hanteringen in i en avvecklingsprocess. Slutligen fattas beslut om nedläggning. ●

## Utsläppen minskar i Göteborgstrafiken

➤ Trafikens utsläpp i Göteborgslufven har minskat tydligt. Det visar den första rapporten om effekterna av trängselskatt som bygger på beräkningar av utsläpp och mätningar av hälsofarliga ämnen under de sex första månaderna 2013. ●



Snabbare slipning av räls testas i södra och västra Sverige. FOTO: MARKUS-STEUR.DE

## Ny metod slipar rälsen snabbare

➤ Räls slipas i dag med sliptåg på tågfria tider. Men det finns metoder för att slipa med tåg i hastigheter mellan 60 och 70 km/tim, så kallad High Speed Grinding. En sådan metod provar nu Trafikverket på utvalda sträckor i södra och västra Sverige.

När den här metoden utförs, så körs maskinen som ett tåg och inte som ett arbetsfordon. Det betyder att den i princip kan läggas in i befintlig trafik såväl dag som natt, beroende på hur intensiv trafiken är.

- Metoden har använts i större omfattning i bland annat Tyskland och den är ett

komplement till de traditionella metoder som vi använder, berättar Stefan Lundström-Sveder, projektledare på Nationellt underhåll inom Trafikverket.

- För att få ett bra utfall med höghastighetsslipning krävs att rälerarna har en bra grundkvalitet. Vi har beslutat att prova metoden under 2014 för att se resultatet inför den kommande upphandlingen av bearbetning av räler och spårväxlar.

Testprojektet utförs med Vossloh Rail Services som entreprenör. Under ett skift kan tåget slipa upp till tio mil räls. ●

”

Vi lägger nu stor kraft på att påverka EU att tillåta längre och tyngre fordon.”

STATSSEKRETERARE INGELA BENDROT PÅ NORDISK-BALTISKA TRANSPORTMINISTERMÖTET I TALLINN.



En tredjedel stannar inte

En av tre förare stannar inte vid stopplikten, enligt en undersökning från Motormännens Riksförbund. Undersökningen bygger på 4 672 observationer i 14 kommuner. Sämst på att följa lagen var taxiförare, där 47 procent struntade i stopplikten. Bäst var bussförare med 19 procent, medan lastbilsförarna låg på genomsnittet 32 procent. ●

FOTO: MOSTPHOTOS.COM

# ITS spårar fus



## Bästa nyttan av ITS för gods



**Mobilitet**  
**Ekologiska fotavtryck**  
**Elektroniska fraktsedlar**  
**Kontroll av tillträde till infrastrukturen**



**Säker parkering**

### **ITS - intelligenta transportsystem - kan göra godstransporter både effektivare och grönare.**

Det menar forskaren Henrik Sternberg vid Lunds tekniska högskola. Han ser tre viktiga tillämpningar: elektroniska fraktsedlar, miljömässig redovisning och kontroll av tillträde till infrastrukturen.

Men nu krävs mindre prat och mer handling. Henrik Sternberg har redan börjat.

ITS för godstransporter behöver inte vara tekniskt komplicerat. Man kan komma långt med smarta mobiltelefoner. Det har Henrik Sternberg visat med en kartläggning av utländska lastbilar i Sverige. Hans studie kastar nytt ljus över en outforskad gråzon, och den har väckt en hel del debatt.

Med hjälp av en app som kunde laddas ner i mobilen hjälpte 5 000 lastbilschaufförer till att rapportera in 6 600 utländska lastbilars rörelsemönster i Sverige.

Över 163 000 positionsrapporter gav en bild av tusentals utländska fordon som aldrig eller sällan lämnar Sverige. Mycket talar för att många av dem bedriver illegalt cabotage. Åkerier från låglöneländer erbjuder lägre fraktpriser, men cabotaget får negativa konsekvenser för miljön.

**Pressade priser** på lastbilsfrakter gör att gods flyttas från järnväg till väg. Dessutom ersätts svenska 24-meters lastbils-ekipage av fler utländska 18-meterseki-



# kande förare



## Intelligent gods

*Forskaren Henrik Sternberg har pekat ut vilka ITS-utvecklingar för gods som på kort sikt är viktigast för Sverige. Här är satsningarna som får grönt, gult eller rött ljus.*

page, vilket leder till ökade utsläpp. Lägre fraktpriser tenderar också att leda till längre transporter och lägre fyllnadsgrad.

### **"Den främsta nyttan av ITS på godsområdet är mobilitet."**

– Jag fick en förfrågan om att göra en analys om miljöeffekterna av cabotage, berättar Henrik Sternberg. Det enda jag hittade var en oändlig mängd debattartiklar och frustration, men brist på information.

Jag förstod att jag först måste beräkna omfattningen av internationella fordon i landet. Då var det naturligt att ta hjälp av chaufförerna som ser verkligheten.

**Cabotage-appen är ett exempel** på att ITS kan utvecklas ihop med konsumentelektroniken. Allt mer avancerade mobiltelefoner kan användas på många sätt.

– Den främsta nyttan av ITS på godsområ-

## ITS

Intelligenta transportsystem innebär att med hjälp av ny teknik tillhandahålla tjänster för olika trafikslag. Genom ITS blir olika användare bättre informerade.

Transportnätet kan då nyttjas på ett säkrare, mer samordnat och effektivare sätt.

ITS förenar elektronisk kommunikation, elektronik och annan informationsteknik med transportteknik när transportsektorn ska planeras, konstrueras, drivas, underhållas och förvaltas.

→ det är mobilitet. Där är ITS för gods inte annorlunda än ITS för resenärer. Mobilitet handlar om att styra tillgången till infrastrukturen och skapa ett jämnt flöde, så att du exempelvis undviker köbildning, säger Henrik Sternberg.

Förra året tog Henrik Sternberg, då på Chalmers, tillsammans med Magnus Andersson på Viktoriainstitutet fram en svensk färdplan för ITS och godstransporter. På uppdrag av Trafikverket gick de igenom strategiska dokument och forskningsprojekt om ITS från 67 länder.

Från detta pekade forskarna ut ITS-initiativ för gods som är viktiga för Sverige att driva på kort sikt.

Två områden som delvis hänger ihop fick entydigt grönt ljus i färdplanen:

- E-freight – elektroniska fraktsedlar
- Ekologiska fotavtryck – miljömässig redovisning av enskilda transporter.

– Företagen har svårigheter att dokumentera enskilda transporters miljöpåverkan. Med elektroniska fraktsedlar kan gods spåras och identifieras, oavsett på vilket sätt det transporteras. Det finns även en potential för de enskilda företagen att tjäna på det här, genom att öka genomloppshastigheterna i systemet och minska tiden för administration.

**Mer försiktiga** ställer sig forskarna till säkra parkeringsplatser. Trots problem med godsstölder är betalningsviljan för säkra p-platser låg. Risken är att brottsligheten bara flyttas till mer oskyddade

ställen. Den ITS-tillämpningen får därför gult ljus i färdplanen.

En satsning som får rött ljus på kort sikt är det som kallas ”intelligent gods”. Det innebär att godset kan kommunicera med omgivningen och delta i beslut om färdväg och transportmedel. Godset blir ”resenär”. För att vinna något krävs en stor kritisk massa av ”intelligent gods”, och dit är det långt.

### ”ITS kan användas som ett sätt att visualisera miljöpåverkan.”

– Ju mer vi decentraliserar kontrollen över godset, desto sämre effektivitet får vi, exempelvis sämre fyllnadsgrad. Forskningen visar på fördelarna med att centralisera transportplaneringen, säger Henrik Sternberg.

Med bakgrund i resultaten från cabotagestudien ger han grönt ljus för ytterligare en ITS-tillämpning: dynamisk kontroll av tillträde till infrastrukturen.

– Intelligent tillträdesprogram är ett smidigt sätt att hantera avvikande fordon i infrastrukturen, exempelvis längre eller tyngre lastbilar. Vi behöver även ha mer kontroll på hur fordon rör sig för att kunna hantera övergången till en fri marknad, utan att sociala problem uppstår.

### Hur kan ett tillträdesprogram se ut?

– Det är en box som är kopplad till fordonets sensorer och ett centralt system. Du får kontroll och öppenhet på de uppgifter som finns i färdskrivaren. Förenklat

är det en mer avancerad och uppkopplad färdskrivare, som använder all den information som finns i fordonet.

**Det är ganska ont om exempel** på genomförda ITS-projekt för gods. Henrik Sternberg vill se mer saker hända i samarbete mellan myndigheter, företag och forskning. Han hoppas på en pilot med några stora aktörer som deltagare, exempelvis inom elektroniska fraktsedlar och miljöredovisning av transporter.

– Sverige ökar godstransporterna i en takt som inte håller mot de klimatmål vi satt upp. ITS kan användas som ett sätt att visualisera miljöpåverkan. Vi ska veta hur varor har producerats och transporterats, både ur sociala aspekter och miljöaspekter. Alla som har rent mjöl i påsen tjänar på öppenhet. Miljöfrågan kommer att bli så tung så att vi i våra yrkesroller får acceptera mindre integritet och mer övervakning, menar Henrik Sternberg. ●

GÖRAN FÄLT

### CABOTAGE

■ Cabotage kallas det när en utländsk transportör kör tillfälliga inrikes godstransporter i ett annat EU-land. Enligt nya regler från maj 2010 får en utländsk transportör som utfört en internationell godstransport utföra högst tre inrikestransporter i ett annat EU-land under en period på sju dagar.



Henrik Sternberg, forskare vid Lunds tekniska högskola i Helsingborg, har med hjälp av en mobilapp kartlagt utländsk lastbilstrafik i Sverige. FOTO: GÖRAN FÄLT





Färjan över Mälaren mellan Slagsta i Botkyrka och Tyska botten i Bromma är ett alternativ för tunga kranbilar och andra dispensfordon som inte får köra Essingeleden.

## Färja i stället för Mälaren runt

**En färja på Mälaren har blivit kortaste alternativet för tunga fordon som inte får ta Essingeleden på väg mellan södra och norra Stockholm. Annars är det omvägar på 10 eller 22 mil som gäller.**

**”Vi har klassat upp många broar efter hand genom att göra nya bärighetsutredningar.”**

**Magnus Thunberg från Norrtälje** är på väg med sin tunga kranbil till Spånga. Han har monterat hus i södra Stockholm och ska norrut. Bilen väger närmare 60 ton och för att inte belasta Essingeleden med det tunga fordon tar han Trafikverkets dispensfärja från Slagsta i Botkyrka till Tyska botten i Bromma.

Alternativet till den här färjan hade varit att åka antingen 10 mil över Värmdö och Vaxholm eller 22 mil runt Mälaren via Kvicksund.

Färjan körs av befälhavare Magnus Regné och maskinist Johannes Aradom. När Nockebybron närmar sig anropar Magnus Regné brovakten som stänger av trafiken och öppnar bron så att den höga färjan kan

passera vidare mot Tyska botten.

Det finns ett 30-tal broar på Essingeleden. På grund av skador medger inte vissa av dem dispens för fordon som överstiger gränsen för den högsta bärighetsklassen (Bk1). Därmed är ingen dispenstrafik tillåten på leden från Västberga till Norrtull.

- Vi har klassat upp många broar efter hand genom att göra nya bärighetsutredningar. Med bättre beräkningsprogram och hårdare betong än kraven kan bär förmågan höjas, säger Adriano Maglica på Trafikverket.

Avsikten är att tunga transporter ska kunna köra på hela Essingeleden omkring år 2017. ●

TEXT OCH FOTO: KERSTIN ERICSSON

## Nya mötesstationer på Ostkustbanan

➤ Den andra etappen av satsningen på nya och ombyggda mötesstationer på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är nu genomförd. Tre nya mötesstationer har tagits i drift under hösten och banan har därmed sex nya mötesstationer.

Dessutom har 14 befintliga stationer fått uppdaterade signal- och telesystem för att två tåg som möts ska kunna köra in på stationen samtidigt. Därmed minskar tiden för mötena. ●

## Säkerhetstest på nya Visingsöfärjan

➤ I februari 2014 börjar den nya vägfärjan Braheborg trafikera färjeleden mellan Gränna och Visingsö. För att testa att säkerheten fungerar som den ska, genomförs flera säkerhetstester innan färjan tas i trafik. Bilden är från den första säkerhetstesten i början av november. ●



FOTO: KERSTIN ERICSSON

## Bli utvald vägrapportör!

➤ Vill du vara med och förbättra säkerheten och framkomligheten på vägarna? Då har du möjlighet att bli en av Trafikverkets utvalda vägrapportörer, med uppgift att rapportera om hinder och olyckor. Mer information finns på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se). ●

## Smörja på rälen för bättre underhåll

➤ Top of rail heter en ny teknik för att få ner underhållskostnader på järnvägen. Nu provas den för första gången i kallt nordiskt klimat på Malmbanan.

Via en fast smörjstation sprutas så kallad smörja ut på rälen när ett tåg passerar. Smörjan följer med hjulen upp till fem kilometer och medför minskad friktion.

–Hög friktion innebär en risk för att hjul och räl belastas mer än de orkar bära. På vintern när det är torrt och kallt har LKAB en topp för hjulskador på loken. Vi misstänker att det har med friktionen att göra, säger Matthias Asplund, spåringsenjör vid Trafikverket.

Eftersom hälften av kostnaderna för underhållet på järnvägen gäller hjul och räl finns det stora pengar att spara. Resultaten från andra länder som prövat Top of rail har även visat att bullernivåerna minskat, liksom energiförbrukningen för diesellok. Lådan som sprutar ut smörjan på rälen får all energi den behöver via solpanel och vindsnurra (se bild). ●



december. Från detta datum gäller både Tågplan 2014 och Järnvägsnätsbeskrivning 2014. Information om dem finns på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se). ●



Skutskär-Furuvik är den sista länken i ett komplett dubbelspår mellan Gävle och Stockholm och kommer att betyda mycket för kapaciteten på hela sträckan.”

TRAFIKVERKETS REGIONCHEF  
INGEMAR FREJ, APROPÅ ATT  
BYGGET KAN STARTA.

## TUNGVIKTARE FRÅN LKAB TILL SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

➤ Järnvägmuseet i Gävle har fått sitt tyngsta föremål hittills. Det är loket Oskar som efter lång och trogen tjänst på Malmbanan nu tar plats på museet. Verktyg och reservdelar bifogas.

Dm3-loket Oskar väger 270 ton och är 35 meter lång. Loktypen består av tre lokenheter och har en dragkraft på nära 10 000 hästkrafter.

LKAB har skänkt loket som byggdes 1970 och som har dragit många malmtåg mellan framför allt Kiruna och Narvik. ●



FOTO: ULF BERGGVIST

Loket Oskar har lämnat Malmbanan och finns nu till allmän beskådan i Gävle.

## MISSA INTE GODSETDAGEN

6 februari 2014 är datumet som du ska boka in redan nu. Då arrangeras Godsetdagen i Stockholm av Trafikverket, Tågoperatörerna och Transportgruppen. Följ Godsetdagen på Twitter [www.twitter.com/godsetdagen](http://www.twitter.com/godsetdagen), #godsetdagen. ●







Kan de här betongsliparna i fortsättningen ersätta sliprar som är impregnerade med kreosot? Tester pågår i Småland, här vid Norrahammar. FOTO: KERSTIN ERICSSON

## Här testas en ny betongsliper

Trafikverket testar nu en betongsliper som i framtiden ska kunna ersätta träsliprar som är impregnerade med kreosot. De nya sliprarna i betong är 100 kilo lättare än nuvarande betongsliprar och hållbarheten beräknas till 50 år.

- Vi måste vara förberedda på ett eventuellt förbud mot kreosot, säger Anders Hammar, specialist på sliprar.

- En ny sliper ska vara både hälso- och miljövänlig och kunna blandas med träsliprar. Syftet med testet är att ta fram funktionskrav på en al-

ternativ sliper för upphandling i konkurrens.

Testerna utförs i Småland på två sträckor. 500 sliprar finns vid Norrahammar utanför Jönköping i kombination med befintliga sliprar i trä. 1 000 sliprar ligger på ett spår som går över ett vattenskyddsområde i Silverdalen öster om Hultsfred, där man inte får lägga kreosot.

Slipern som testas har utvecklats av A-betong. Den har rostfria armeringsjärn och är knäckt för att efterlikna träsliperens egenskaper och därmed fungera i spår med träsliprar. ●

KERSTIN ERICSSON

### NYA I TRAFIKVERKETS STYRELSE

Under hösten har regeringen utsett Karin Peedu och Johanna Dillén till nya medlemmar i Trafikverkets styrelse.

Karin Peedu är upphandlingschef vid Stockholms läns landsting. Johanna Dillén är stadsbyggnadschef i Täby kommun.

Övriga i styrelsen är ordförande Mats Sjöstrand, professor Runar Brännlund, Umeå universitet, EU-parlamentariker Kent Johansson, f.d. riksrevisor Eva Lindström, finansborgarråd Sten Nordin, Stockholm, regionråd Magnus Persson,

Örebro, och Svensk kollektivtrafiks vd Charlotte Wäreborn Schultz. Även generaldirektör Gunnar Malm är med i styrelsen. ●



Johanna Dillén och Karin Peedu, nya i styrelsen.

## Prioritering - det är strategin för vintern

Trafikverket satsar i vinter på nya strategier för att minimera problemen med snö och kyla. Järnvägen kommer vid svåra snöoväder att prioritera ett begränsat antal växlar och trafikleder i stället för att försöka köra full drift. I kombination med reducerad tågtrafik ger det underhållspersonalen den tid som behövs för att få bort trafik hinder.

-Det är bättre att färre tåg avgår och kommer fram i tid än att flera tåg körs i väg, hamnar i köer och blir försenade, säger Jan Petersson, chef för Trafikverkets underhåll.

Även på vägsidan har vissa sträckor utsetts som mer kritiska än andra och kommer att få extra resurser för att plogas, saltas och sandas. ●



FOTO: YNGVE HANDSPIK

## Nya hastigheter på E14 i Jämtland

Från och med november ändras hastigheterna på en del sträckor på E14 mellan Östersund och norska gränsen. Från Östersund till Krokoms finns nu mötesfri väg med hastighetsgränsen 100 km/tim. Från Järpen till norska gränsen gäller 80 km/tim. ●

# Torn i trä sparar miljö och många miljoner



Norra länken får ventilationstorn i trä – bra för miljö och ekonomi. ILLUSTRATION: RUNDQUIST ARKITEKTER/JOHAN KRONBERG

**Tunneln som byggs för Norra länken i Stockholm får två ventilationstorn i trä. Konstruktionen blir både billigare och miljövänligare än de glastorn som byggdes vid Södra länken för ett decennium sedan.**

Den nya tunneln ska ta hand om trafiken mellan Norrtull och Värtahamnen i Stockholm och är norra Europas största vägtunnelprojekt. Två 20 meter höga torn tillverkade av korslimmat trä, for-

made som en vriden triangel, leder bort avgaserna ur tunneln. Från början var planerna att bygga likadana glastorn som på Södra länken, men erfarenheterna därifrån visade att glastornen både var dyra att bygga och att underhålla. Därför undersöktes alternativ och resultatet blev trätorn tillverkade i en ny teknik.

**Trätornen ska** stå i Frescati och Värtan, mitt i Nationalstadsparken.

– Det är en känslig miljö där trä smäl-

ter in på ett annat sätt än glas. Vi räknar också med att materialbytet ger en besparing på 50 miljoner kronor, säger Magnus Enblom, projektledare vid Trafikverket.

Bland annat kommer inte trätornen att ha samma höga underhållskostnader som Södra länkens glastorn. Där krävs en invändig tvättanläggning med extra driftutrymme under mark för att hålla glaset rent och genomskinligt. ●

PIA HINTZE