

”

LARS LUNDAHL,  
ÅKERICHEF:

Det är ett system-  
fel om man måste  
köra för fort”

# Godset

EN TIDNING FRÅN TRAFIKVERKET OM GODS OCH AFFÄRER • NR 1.2013

VÄNERSJÖFARTEN  
KAN VÄXA

DE RÄDDADE  
KOMBITRAFIKEN

## MAKT ÖVER TRAFIKEN

*Ingela Bendrot, statssekreterare på Näringsdepartementet*

# 83,3

**procent av godstrafiken** på järnvägen kom fram inom 15 minuter efter utsatt tid under 2012. En förbättring jämfört med 2011, då motsvarande siffra var 76,5 procent. Punktligheten till kund är ännu högre. KÄLLA: TRAFIKVERKET

**TRAFIKVERKET**

## INTRO

# Vi måste tänka nytt

**S**å här i lågkonjunktur med sjunkande godsvolymer, då många företag i branschen sliter hårt med lönsamheten, är det inte alltid lätt att också vara nytänkande. Samtidigt ger lågkonjunkturen ofta goda möjligheter att hitta nya logistikupplägg då behovet av att effektivisera och bredda verksamheten är som störst.

**Att våga** och ha möjligheten att göra mer långsiktiga satsningar är inte

**"Våga är inte minst viktigt när konjunkturen sviktar."**

minst viktigt när konjunkturen sviktar. När volymerna sjunker i de större europeiska hamnarna

är det lättare att locka nya direktanlöp till Göteborg med de riktigt stora fartygen. På samma sätt är det lättare att få direkta flygfraktlinjer till Arlanda. Detta är förstas gynnsamt för svensk exportindustri.

**Vi på Trafikverket** vill bidra till ökad effektivitet i näringslivets transportkedjor. De järnvägsutbyggnader som skett på Vänerbanan mot Trollhättan, men även Ådalsbanan och Botniabanan, innebär att nya logistikupplägg mot Göteborgs hamn blir möjliga. En ny trafikplats byggs på E4 vid Arlanda för att underlätta godsflödena till och från flygplatsen och det logistikcentrum som nu växer upp kring flyget. Bara som några exempel.

Att våga tänka nytt och annorlunda är en förutsättning för smart utveckling. Där har vi ett jobb att göra tillsammans.



TORBJÖRN SUNESON  
DIREKTÖR SAMHÄLLE  
TRAFIKVERKET

GODSET • NR 1.2013

# Innehåll

- 3 **Vänern har kapacitet** för ökade godsvolymer
- 10 **Nyfiken på** Ingela Bendrot
- 14 **Kombitrafiken** Allt fler inser hur viktig den är
- 16 **I krislägen** går godset först
- 17 **Flaskhalsar** i det svenska järnvägsnätet
- 18 **Krönikan** Liftsystem och transportsystem har stora likheter
- 19 **Den tunga trafiken** kör alldeles för fort
- 20 **Gammal trotjänare** har blivit digital



Trängselskatten bra men orättvis.  
FOTO: MOSTPHOTOS.COM



Forskare vill skapa asfalt som läker sig själv.

ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

9

**"Jag blir inte omkörd lika ofta nu."**



Chauffören Mikael Lindberg har koll på hastigheterna. FOTO: KERSTIN ERICSSON

## 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:** Stefan Bratt, Kerstin Ericsson, Bo Ingerstam, Monica Näslund, Göran Fält, Christiaan Dirksen, Susanne Engman, Annica Gustafsson, Kasper Dudzik, Kristina Backlund. **Design:** A4 **Layout:** Grafisk form, Trafikverket. **Tryck:** Ineco AB Stockholm, **Omslagsbild:** Christiaan Dirksen. Vill du beställa fler exemplar av Godset, göra en adressändring eller prenumerera gratis: Mejla godset@trafikverket.se **ISSN:** 16530888



Vänerhamns vd,  
Göran Lidström.



Sluss tre i Trollhätte kanal är  
tom i väntan på nästa lastfartyg.

# Vattenväg med framtid

## SLUSSARNA ÄR NYCKELN

Vänern är Sveriges och EU:s största insjö och navet i ett transportnät som knyter samman västra Mellansverige med resten av världen. Ökad sjöfrakt bidrar till ett hållbart samhälle och på Vänern finns kapaciteten.

**> Varje år går** i genomsnitt 1 300 lastfartyg på Vänern. En stor del av dem fraktar massaved som importeras från de baltiska länderna till Gruvöns pappersbruk i Grums. Stål och kemikalier är andra produkter som kommer in till industrierna vid sjön. Ut från Vänern skeppas bland annat pappersmassa, sågade trävaror och kalk.

Allt gods till och från Vänern passerar Trollhätte kanal. Denna port till sjön har varit en viktig fraktled i drygt två sekel, men snart måste de sex slussarna byggas om för att klara kraven i modern sjöfart. Senast 2030 ska det vara →

**”Det finns en rad argument för en utvecklad insjötrafik som kan bidra till näringslivets konkurrenskraft i regionen.”**

→ gjort, för att den kommersiella sjöfarten på sjön ska kunna fortsätta.

Och det är många aktörer som anser att Vänersjöfarten ska finnas kvar – och utvecklas.

Trafikverket är en av dem. I den kapacitetsutredning som lämnades till regeringen förra året förordades en ökning av all insjötrafik. Bland annat konstaterades att en årlig volym på 1 300 fartyg på Vätern innebär att kapaciteten är långt ifrån fullt utnyttjad.

**Trafikverket har** gjort en stråkstudie för sjöfarten på Vätern. Den blir ett av beslutsunderlagen som regeringen ska ta ställning till, preliminärt våren 2014. I stråkstudien konstateras att en utvecklad Vänersjöfart uppfyller flera transportpolitiska mål. Kvaliteten på näringslivets transporter förbättras och den internationella konkurrenskraften stärks. Trafiksäkerheten på väg ökar, eftersom fler transporter går på sjön, samtidigt som miljöpåverkan minskar.

Det kommunägda hamnbolaget Vänerhamn har verksamhet i sex av Väterns hamnar och förespråkar självfallet mer godstrafik på sjön.

– Absolut. Det finns en rad argument för en utvecklad insjötrafik som kan bidra till näringslivets konkurrenskraft i regionen. Vi har kapacitet att dubblera vår volym utan större investeringar i både Kristinehamn och Karlstad, säger Vänerhamns vd, Göran Lidström.

**När Vänerregionens** Näringslivsråd skickade en enkät till över 1 200 stora och medelstora företag, svarade en fjärdedel att de är intresserade av att transportera mer på Vätern från den egna industrin. Drygt 15 procent ville transportera mer till den egna industrin.



På frågan varför trafikslag som väg och järnväg prioriterades, hänvisade nästan hälften till kundens geografiska läge. Knappt en tredjedel nämnde det egna geografiska läget och godsets beskaffenhet.  
- Jag förstår företagens



Henrik Källsson

svar, eftersom allt gods inte lämpar sig att transportera på sjön, säger marknadschef Henrik Källsson på rederiet Thunbolagen i Lidköping.

**Thunbolagen är ett** av två större lokala rederier som hoppas att EU:s regelverk om inre vattenvägar förverkligas.



Kristinehamns hamn är en av sju hamnar som trafikeras av handelsfartyg. I Kristinehamn svarar sågade trävaror och andra träprodukter för hälften av volymen på drygt 230 000 ton.



M/V Patria stävar ut från Hjälmarsundet i Kristinehamn. Varje vecka gör Ahlmarksfartyget traden Kristinehamn-Hull i England lastad med styckegods, ofta stålämnen till Sverige och sågade trävaror till England.



Slussmästaren Sven Abrahamsson har över trettio års erfarenhet av slussarbete i Trollhätte kanal. I dag jobbar han och hans kollegor i en modern kanalcentral som ligger i anslutning till den stora slussstrappan, söder om Trollhättan.

### TROLLHÄTTAN:

Slussarna i Trollhättan byggdes 1916. För bara några år sedan fick slussportarna ett nytt, hydrauliskt system, och en ny kanalcentral invigdes. Slussystemet har sex slussar som är 89 meter långa och 13,4 meter breda. De nya slussarna planeras bli 135 meter långa och knappt 17 meter breda, vilket skulle öka fartygens lastförmåga med ungefär 30 procent.

Källa: Sjöfartsverket

### "Inre vattenvägar är ett miljövänligt komplement till vägtransporter."

– Det skulle öppna nya affärsmöjligheter och minska kostnaderna, eftersom bemanningskraven är lägre för fartyg i sådan trafik, säger Henrik Källsson.

**Näringslivet framhöll** i enkäten att lägre kostnader är viktigast för att öka frakten på Väneren. Tätare turer, containertra-

fik och större fartyg var andra önskemål. I dag finns ingen containertrafik.

Trafikverkets stråkstudie av Vänersjöfarten har letts av Bertil Hallman som arbetar med långsiktig planering.

– Vi har tydligt poängte-



Bertil Hallman

rat för bransch och transportköpare att de har ett gemensamt ansvar för att bryta den nedåtgående trenden för Vänerens godsvolymer. Det handlar bland annat om ett mer långsiktigt agerande från transportköparna, säger Bertil Hallman.

Även hamnarbetet måste bli mer effektivt, med ett dygnet runt-tänkande.





Råvaruchefen Björn Fredriksson vid Gruvöns Bruk i Grums fattar varje år beslut om hur transporter av 900 000 kubikmeter björkmassaved ska genomföras. Merparten, 500 000 kubikmeter, skeppas från de baltiska länderna. Gruvöns Bruk svarar själva för ungefär en tredjedel av den totala godsvolymen på Väneren, cirka 150 fartyg. Båtar som lastar och lossar vid brukets egen kaj.

→ - Rederierna har inte råd att låta fartyg vänta i sex timmar för att få lasta eller lossa. Ett mer rationellt flöde måste skapas.

Nya slussar i Trollhättan finns inte med i Trafikverkets nuvarande långtidsplan. Arbetet har dock inletts lokalt och exempelvis har Trollhättans kommun det tilltänkta slusstråket med i sin planering.

Skulle Vänersjöfarten läggas ned, kommer merparten av godset att köras på landsväg till i första hand Uddevalla hamn, men även till hamnar på ostkusten och i Mälaren. Det skulle bli en ansenlig mängd lastbilstransporter, ungefär 140 000 per år, främst på vägar som E45 och riksväg 44 mellan Vänersborg och Uddevalla.

**En avvecklade** Vänersjöfart vore ett dråpslag för producenten av så kallade yankeecylindrar, Metso Paper Karlstad AB. Cylindrarna väger 180 ton och är sju meter breda. De är en vital del av de mjukpappersmaskiner som Metso Paper tillverkar och kan enbart fraktas med fartyg på grund av den höga vikten.



Annalena Hultman

- Det skulle påverka 700-800 arbetstillfällen i Karlstad med underleverantörer inräknade, säger Handelskammaren Värmlands vd, Annalena Hultman.

**Från regeringen** är tongångarna positiva när det gäller Vänersjöfarten. Näringsdepartementet konstaterar i sin nya "Handlingsplan för sjöfart" att det finns outnyttjad kapacitet för sjötransporter.

- Inre vattenvägar är ett miljövänligt komplement till vägtransporter. Regeringen har därför påbörjat arbetet med att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar. Målet är att en första proposition med tekniska direktiv läggs före sommaren, säger David Erixon, politiskt sakkunnig för sjöfartsfrågor. ●

TEXT OCH FOTO: STEFAN BRATT



## SPECIALBYGGDA FARTYG

■ Väneren trafikeras av fartyg som är specialbyggda för att kunna ta maximal last och samtidigt få plats i slussarna.

■ De lastar upp till 4 000 ton gods (bulkprodukter), är upp till 88 meter långa, 13,2 meter breda och har ett djupgående på 5,4 meter.

■ Ett Vänerfartyg som lastar 3 000 ton gods motsvarar 75 fulla järnvägsvagnar eller 100 lastbilar med semitrailer.

KÄLLA: VÄNERHAMN

## Tunga fordon farliga för cyklister

➤ Mer än var fjärde olycka där en cyklist dödas i trafiken är kollision mellan cykel och lastbil eller buss.

Det visar en studie från försäkringsbolaget If om olyckor mellan cyklister och motorfordon under åren 2008-2011. Bland dödsolyckorna är de tunga fordonen kraftigt överrepresenterade. Fem procent av samtliga cykelolyckor med motorfordon är kollisioner med lastbilar och bussar. Men av dödsolyckorna utgör de mer än 25 procent.

Vid cykelolyckorna med tunga lastbilar dominerar högersväng där cyklisten kommer i samma färdriktning som lastbilen. Lastbilsföraren uppger ofta att de inte har sett cyklisten före olyckan. Andra orsaker är att cyklisten kommit upp jämsides med hög fart på höger sida av lastbilen. ●



FOTO: KENNETH HELLMAN

## Utredning för fler fartyg under svensk flagg

➤ Regeringen har beslutat om direktiv till en utredning om möjligheten att införa tonnageskatt i Sverige. Syftet med en sådan skatt är att öka andelen svenskflaggade skepp. Utredningen ska redovisas senast den 15 november 2014. ●

## Utökad kombitrafik Ruhr-Skandinavien

➤ Tyska Kombiverkehr utökar sitt kombitrafiknät med 32 omgångar per vecka. Det innebär bland annat bättre kombitrafikförbindelser mellan Ruhrområdet och Skandinavien via Hamburg/Lübeck. ●



ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

## Forskning pågår om självläkande asfalt

➤ Vad är det som gör att viss asfalt kan laga sig själv medan annan inte gör det? En grupp forskare på KTH ska ta reda på detta, med målet att få fram och tillverka en asfalt som förlänger vägarnas hållbarhet betydligt.

Forskningen handlar om bitumen, alltså det svarta i asfalten. Bitumen är ett bindemedel som används i ytbeläggningen och en restprodukt från raffinering av olja. Redan i dag är bitumen i viss mån naturligt

självläkande. Beroende på varifrån oljan kommer har dock bitumen skiftande egenskaper, så även när det gäller självläkning.

- Vi ska fokusera på vad det är i bitumen som gör att den kan laga sig själv. Många av de skador som finns i vägarna i dag kan avlägsnas med självläkande asfalt, säger Nicole Kringos, universitetslektor vid KTH.

Om vägarna håller i 40 år i stället för dagens 20, skulle runt 1 miljard kronor sparas på det statliga vägnätet. ●

# 43

**fartyg är nu anslutna till  
Göteborgs hamns kampanj  
för renare havsmiljö.**

➤ Det innebär att fartyg får viss ekonomisk ersättning om de växlar över till lågsvavligt bränsle när de anlöper Göteborgs hamnområde. Följande rederier deltar: Maersk Line, Stena Oil, Top Oil, OW Bunker, Broströms Tankers Sweden AB och Höegh Autoliners. ●

## Logent tar över Hallsbergsterminalen

➤ Logent tar över verksamheten vid Hallsbergsterminalen från tidigare ägarna Hallsbergs kommun och Green Cargo. På terminalområdet finns en kombiterminal med tre fullängdsspår samt en terminalbyggnad. Logent har byggt upp ett intermodalt terminalnätverk med hamn- och kombiterminaler i bl.a. Göteborg, Stockholm, Umeå och Sundsvall. ● Foto: Mostphotos.com

# Med rätt hastighet på vägen

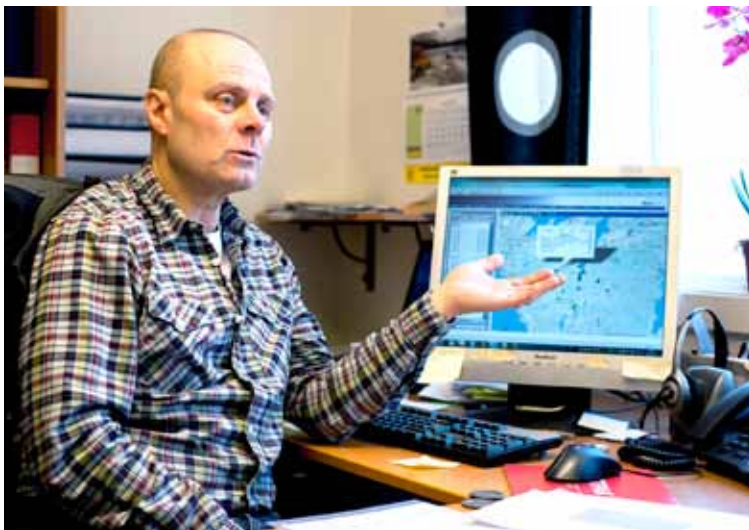
Det finns många skäl att inte köra för fort: Säkerhet, ekonomi, miljö mindre skador och lägre försäkringskostnader. – Och chaufförerna blir friskare när stressen minskar, säger Lars Lundahl, vd för ett åkeri som håller hastigheterna bättre än de flesta i branschen.

Sedan 2003 har familjeföretaget June Express i Jönköping certifierat verksamheten från olika utgångspunkter. Certifikat finns för kvalitet, miljö, trafiksäkerhet och arbetsmiljö.

– Fördelen med certifiering är att företaget blir bättre. Man får ordning på grejerna och bra rutiner. För att betraktas som ett seriöst företag måste vi certifiera, anser Lars Lundahl.

**"Mätningarna har varit ett bra kvitto på att vi gör rätt."**

Positioneringssystemet på skärmen är ett av Lars Lundahls verktyg för att följa hur företagets bilar körs.



Ett systematiskt arbete med utbildning, uppföljning och återkoppling – det är modellen för att hålla hastigheterna.

I samband med trafiksäkerhetscertifieringen fick June Express kontakt med dåvarande Vägverket, och ett samarbete inleddes runt säkerhet och miljö. Företaget kom därmed med i en årlig "aktörs-mätning", där de företag som verket samarbetade med jämfördes med övrig yrkestrafik när det gäller hastighetsefterlevnad. Samarbetet fortsatte när Trafikverket bildades och den senaste mätningen gjordes hösten 2012. Den visar att June Express fortsätter att förbättra sina resultat.

– Mätningarna har varit ett bra kvitto på att vi gör rätt, säger Lars Lundahl.

**Mätningarna är också** kvitto på ett systematiskt arbete med utbildning, uppföljning och återkoppling till chaufförerna. Alla går kurs i 1–2 dagar i sparsam körning, Heavy Ecodriving. Därefter har de tillgång till en internetkurs för att fylla på sina kunskaper.

– Sedan är det bara att jobba på. Vi har ett positioneringssystem som mäter både hastigheter och tomgångskörningar längre än en minut hos varje bil. Jag följer upp och ger chaufförerna regelbundna återkopplingar.

Satsningen på hastigheter görs i första hand för att få ner bränsleförbrukning och reparationskostnader. Ekonomin förbättras, liksom säkerhet, miljöpåverkan och arbetsmiljö. Även försäkringskostnaderna påverkas.

– Vi hade nyligen besök av vårt försäk-



– För oss är det självklart att vara certifierade, men tyvärr har de offentliga upphandlarna sänkt kraven, säger vd Lars Lundahl.

ringsbolag, som sade att vi inte behöver betala högre premier, eftersom vi har så få skador.

**När June Express** började certifiera gav detta extra poäng vid upphandlingar. Så är det inte längre, menar Lars Lundahl.

– Kommuner, landsting och stat har sänkt kraven. Det är inte längre nödvändigt att vara certifierad. När jag frågat, har jag fått svaret att det är diskriminerande att kräva certifiering.

Han kommer dock att fortsätta jobba med certifiering. June Express samarbetar dessutom med andra flyttföretag med samma värderingar, både i Flyttgruppen i Sverige och i Sveriges möbeltransporterers förbund. Och hastigheterna ruckar han inte på.

– Även om marginalerna krymper, så kan jag inte lägga ett anbud där vi inte kan hålla hastighetsgränserna. Det är ett

**”Fördelen med certifiering är att företaget blir bättre. Man får ordning på grejerna och bra rutiner.”**

systemfel om man måste köra för fort för att uppfylla kraven i ett uppdrag. ●

TEXT: STINA LILJAS

FOTO: KERSTIN ERICSSON

## Ingen anledning att köra för fort

När Mikael Lindberg började jobba på June Express för tolv år sedan var inställningen till hastigheter generellt i branschen en annan.

– Då var det så snabbt som möjligt som gällde, nu är det i viss mån lugnare på vägarna.

Han kör själv på ett annat sätt numera. Förutom att följa skyltad hastighet så kör han sparsamt, med exempelvis rullfart nerför backar och så få stopp som möjligt. Han har oftast fasta distributionsrutten i länet och menar att det inte finns någon anledning att köra för fort. Man tjänar inte mycket tid.

– Om jag skulle blåsa på från Nässjö

till Jönköping, så hamnar jag ändå i kö när jag kommer in till stan.

Han konstaterar också att flera kollegor tar det lugnare. Det märks att en hel del åkerier håller hastigheterna, och han inte blir omkörd lika ofta.

Just nu tycker han det är svårt att hålla reda på de nya hastighetsgränserna.

– Förut var 70 grundhastighet på landsvägar och 50 i tätort. Nu är det krångligare. Och ofta känns 60 för snabbt på tidigare 50-sträckor. ●



Mikael Lindberg

### JUNE EXPRESS

Startades 1965, köptes av nuvarande ägarfamilj 1978. Tre verksamhetsdelar: Flytt, budtransporter och distribution. 55 anställda, 25 lastbilar, 15 budbilar.

### JUNE - ETT HISTORISKT NAMN

June är ett namn med anor i Jönköping. Det kommer från Junebäcken, där smålänningarna avlöstes av västgötarna under sveakonungens eriksgata. Vägar från öster, söder och väster möttes vid bäcken. En marknadsplats växte fram som fick namnet Junaköpfung, nämnd första gången 1278.



*Ingela Bendrot har sin egen blogg, där hon öppenhjärtigt skriver om det som berör och rör henne, både privat och i jobbet. Ett av hennes senaste inlägg handlar om att missa en middag på slottet. Hur plötslig huvudvärk förde henne i ambulans till sjukhus i stället för att resa till Transportforum i Linköping och delta i landshövdingens middag på slottet. FOTO: CHRISTIAAN DIRKSEN*

# Ingela

ERFAREN OCH MODIG

# Bendrot

Ingela Bendrot är **ny statssekreterare** i Näringsdepartementet. Hon har lång erfarenhet av både politiken och näringslivet, och **väjer inte** för att säga **obekväma sanningar**. Som att utländska förare följer reglerna lite bättre än svenska.

**"Arbetsdagarna blir inte** alltid som man tänkt sig". Det kan bli en bra rubrik, säger Ingela Bendrot när hon ursäktar sig för att intervjun flyttats för ett hastigt påkommet möte i statsrådsberedningen. Mötet sker dagarna efter masskrocken på Tranarpsbron i Skåne, och öppningsfrågan är given. Vad kan regeringen göra för att öka regelefterlevnaden hos yrkestrafiken?

– Transportstyrelsen och Rikspolisstyrelsen har ett uppdrag att utreda hur yrkestrafiken följer lagar och regler, och det ska redovisas i vår. Vi väntar på resultatet, men ytterst handlar det ju om att förarna visar aktsamhet. Jag önskar också att polisen kunde sätta till mer resurser för att följa upp. Fler hastighetsövervakningar är ett effektivt medel att hålla ned hastigheten. I dag är risken att fastna i en manuell kontroll liten, säger Ingela Bendrot, som passar på att slå hål på myten att det framför allt är utländska åkare som bryter mot yrkestrafikens regler.

– **Det finns en** allmänt spridd uppfattning om att utländska åkare bryter mot reglerna. Tvärtom visar tillståndsmätningarna, som det heter på byråkratspråk, att utländska åkare överlag har något bättre regelefterlevnad än svenska åkare.

Ingela Bendrot säger att trafiksäkerhet står högt på regeringens agenda. Det går inte att utesluta en skärpning av kravet på vinterdäck för tunga fordon till att gälla både driv- och styraxel.

– Först får vi kontrollera effekterna av den senaste

regelskärpningen. Sedan måste vi väga kostnader mot nytta. Är det befogat med en skärpning?

– Det är bra att vi får en tydlig debatt kring trafiksäkerhet, att det ytterst handlar om vaksamhet och hastigheter och förmåga att följa väderförändringar.

**Sedan förra sommaren** är hon ny statssekreterare hos infrastrukturministern. Rollen beskriver hon som mindre publik och mer exekutiv. Medan Catharina Elmsäter-Svärd ses resa landet runt är Ingela Bendrots vardag i Näringsdepartementets gladfärgade korridorer.

I närmare 30 år har Ingela Bendrot varvat politik med jobb i näringslivet, senast som egen konsult med affärsidén att hjälpa företag och organisationer med kommunikationsstrategiarbete och politikerkontakter. Miljöchef på Skanska, biträdande stadsdirektör i Stockholms stad och kommunikationsexpert på Svenskt näringsliv är axplock ur hennes meritförteckning.

**Hon beskriver sig** som energisk, otålig och extremt envis. Det senare tillskriver hon sina småländska gener. Envishet kan vara en tillgång i regeringskansliet, där ärenden har sin gilla gång. Men även för att driva sina frågor. Vilken makt har då en statssekreterare?

– Svårt att säga, det kan inte riktigt mätas. Ministern och hennes stab har inflytande över det som sker inom departementet. Vi har stora möjlighe-

**"Det är bra att vi får en tydlig debatt kring trafiksäkerhet, att det ytterst handlar om vaksamhet och hastigheter och förmåga att följa väderförändringar"**

→



---

---

## INGELA BENDROT

- > **Ålder:** 50 år
- > **Tidigare arbeten:** Svenskt Näringsliv, kommunikationsstrateg, Stockholms stad, biträdande stadsdirektör, Skanska AB, miljöchef, Statsrådsberedningen, samordningsansvarig.
- > **Uppdrag, urval:** IVA:s projekt Framtidens ingenjörer, Miljömålsrådet, FN:s konferens om hållbar utveckling i Johannesburg, Ledamot i parlamentariska Klimatutredningen.
- > **Familj:** Två barn
- > **Bor:** Täby, upp vuxen i Kalmar.
- > **Trivs med att göra:** Resa, har besökt 37 länder och varit i alla världsdelar utom Oceanien och Antarktis. Att återvända till Indonesien samt besöka Kina och Peru står just nu högt på min önskelista. Men jag trivs också hemma i mitt hus. Fotografera. Vara med familj och vänner.

**Mer om Ingela Bendrot:**  
[bendrot.se](http://bendrot.se)

---

---

Avgörande för transporterna är att lösa järnvägens bristande kapacitet, säger Ingela Bendrot. FOTO: CHRISTIAAN DIRKSEN

ter att förändra och förnya inom vårt område, men sedan ska regeringens beslut fattas kollektivt. Då kan det finnas skäl till att vi inte kan driva vissa frågor hela vägen fram.

Nyligen gav regeringen Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, uppdraget att utreda transporternas samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget omfattar alla trafikslag, både gods- och persontransporter samt flera aspekter av samhällsekonomiska kostnader. Dessutom ska VTI analysera näringslivets konkurrenssituation i olika delar av landet sett till de samhällsekonomiska kostnaderna.

**Kilometerskatt på tung landsvägstrafik** är inget moderaterna förespråkar, och Ingela Bendrot vill nu invänta utredningen.

– Vi får avvakta och se vad utredningen kommer fram till. Uppdraget ska redovisas i november 2014. Angående kilometerskatt har vi hög beskattning på bränsle. Man kan säga att det redan finns en typ av kilometerskatt, för ju mer du kör desto dyrare blir det.

Avgörande för transporterna är att lösa järn-

vägens bristande kapacitet, säger Ingela Bendrot. Förutom regeringens satsning på drift och underhåll av järnvägen hoppas hon att trafikstyrningssystemet ERTMS ska öka kapaciteten på järnvägen.

ERTMS gör att vi kan öka kapaciteten utan att bygga ut järnvägsnätet. Med ERTMS kan trafikledningen förbättras och ge plats åt fler på spåret. Visst handlar det om stora investeringar för tågoperatörerna, men systemet gynnar också dem. I framtiden kommer de att kunna öka sin omsättning avsevärt.

**Nu handlar det om att få systemet att fungera.** Före årsskiftet fick Trafikverket uppdraget att leda arbetet med att införa ERTMS i Sverige. Ingela Bendrot betonar att tidsplan och val av tekniskt system ska bestämmas i samverkan med berörda aktörer.

Vi hårdbevakar den här frågan för att det ska bli en lösning som är optimal ur allas perspektiv. I längden handlar det inte bara om Trafikverket eller tågoperatörerna utan om att få en fungerande järnväg. Det ligger i medborgarnas och näringslivets intresse. ●

MONICA NÄSLUND

**”ERTMS gör att vi kan öka kapaciteten utan att bygga ut järnvägsnätet. Med ERTMS kan trafikledningen förbättras och ge plats åt fler på spåret.”**

## Mänskliga misstag bakom lastbilsolyckor

> Av olyckor där lastbil är inblandad hänger nio av tio ihop med den mänskliga faktorn. Det visar en studie från Volvo Lastvagnar. Det kan handla om missbedömd hastighet eller ouppmärksamhet. Rapporten är byggd på Volvos egna undersökningar plus data från både svenska och europeiska myndigheter.

Sammanlagt var tunga lastbilar inblandade i 17 procent av dödsolyckorna och 7 procent av trafikolyckorna som leder till skador. I studien framkommer också att många slarvar med bältet - inte ens hälften av förarna kör med bilbälte. Av omkomna förare hade bara fem procent haft bälte. ●

## Nytt logistikcenter byggs i Göteborg

> Schenker Logistics och Göteborgs hamn bygger ett nytt logistikcenter på 24 000 kvadratmeter intill hamnen i Arendal. I december 2013 ska det nya logistikcentret stå klart och verksamheten beräknas satsas upp till 150 personer. ●

## Rekordår för LKAB

> År 2012 levererade LKAB 26,3 miljoner ton järnmalmsprodukter och slog därmed sitt tidigare rekord från år 2010 med 0,3 miljoner ton. Drygt 80 procent av LKAB:s försäljning består av nischprodukten järnmalmspellets, och den största delen går till Europa.

LKAB står för 90 procent av järnmalmsproduktionen i EU och planerar att öka kapaciteten med 35 procent till 2015 genom att öppna tre nya dagbrottsgruvor i Svappavaara i Kiruna kommun. ●



FOTO: MOSTPHOTOS.COM



ILLUSTRATION:SUSANNE ENGMAN

## Bättre framkomlighet men orättvist mot svenska fordon

> Trängselskatten som infördes i Göteborg vid årsskiftet har ökat framkomligheten, vilket gynnat godstrafiken.

- Men vi tycker fortfarande att det är en katastrof att inte trängselskatten från början har gällt också utländska fordon, säger Annika Persson, regionchef för Sveriges Åkeriföretag i Västra Götaland.

- Detta gör att konkurrensen har snedvridits och att svensk åkerinäring missgynnas.

I början av februari lämnades ett utredningsförslag till regeringen, som föreslår

att utländska bilar ska betala trängselskatt i Göteborg och Stockholm från 1 januari 2014. Något beslut är dock inte fattat.

Statistik för de första veckorna med trängselskatt visar en minskning av vägtrafiken under betalperioden vardagar kl. 6.00-18.30 med cirka 20 procent jämfört med motsvarande period 2012. Aktuell statistik om utvecklingen av trafiken i Göteborg finns på Trafikverkets och Transportstyrelsens webbplatser. ●

## Dryport Skåne får vänta

> Hässleholms kommun skjuter upp etableringen av logistik- och industriparken Dryport Skåne. Jernhusen har övervägt en kombiterminal i Hässleholm, men ser ingen marknad för en sådan de närmaste åren. Förberedelserna för Dryport Skåne fortsätter i väntan på marknadsuppgång och intresserade investerare. ●

## Världens största skepp 400 meter

Världens största containerfartyg "Triple-E" byggs nu i Sydkorea. Fartyget blir 400 meter långt och 59 meter brett och kan komma att anlöpa Göteborgs hamn. Testkörningar i en simulator på Chalmers Lindholmen visar att hamnen kan ta emot fartyget.

Fartyget sätts i sommar in i trafik mellan Asien och Europa, en rutt som under de senaste åren präglats av snabbväxande volymer.

ILLUSTRATION: MAERSK LINE



# Kombitrafiken som räddades

**Varje vardag går fyra tåg i kombitrafik genom Sverige i regi av det knappt ett år gamla företaget Real Rail. Men det var nära att den trafiken försvann. - Om vi inte agerat hade nog en stor del av all kombitrafik lagts ner, säger vd Thord Sandahl.**

Kombitågen går mellan Göteborg och Umeå/Luleå samt mellan Nässjö och Umeå/Luleå. Fem dagar i veckan avgår ett tåg i vardera riktningen.

För Thord Sandahl är inte kombitrafik något nytt. Han är vd för småländska Sandahlsbolagen som kört kombitrafik i samarbete med norska Cargonet i 15 år.



- Vi tyckte det var synd att lägga ner kombitrafiken i Sverige, säger vd Thord Sandahl. Det hade blivit en stor tröskel att komma igång igen.

Olyckliga omständigheter och några stränga vintrar innebar dock stora problem för godstågen och för Cargonet, som valde att lägga ner Sverigeverksamheten. När norrmännen 2011 meddelade att de skulle upphöra med sin verksamhet i Sverige, gällde det att snabbt komma med en annan lösning.

- Green Cargo, som skulle ta över åt oss, ville dra in många linjer och avisera kraftiga prishöjningar. Det blev ohållbart för oss kunder, berättar Thord Sandahl.

**Nedläggningsbeskedet kom** så sent som en månad innan Cargonet skulle lämna Sverige och var på väg att rasera den fungerande verksamheten. Bland annat kunde den nybyggda kombiterminalen i Luleå i så fall ha blivit stående öde.

- Jag kontaktade både vd för Cargonet

**"Jag tror absolut att kombitrafiken kommer att vara kvar. Det som har hänt har fått många att inse hur viktig den är."**

och norska statsjärnvägens generaldirektör. Vi presenterade en långsiktig lösning där Sandahlsbolagen åtog sig att vara majoritetsägare, berättar Thord Sandahl.

Den 1 april 2012 startades Real Rail AB inom Sandahlsbolagens verksamhet och med Cargonet AS som delägare till 40 procent.

- Det är en fördel att de är delägare, eftersom de har stor kompetens, ett trafikcenter öppet dygnet runt och alla tillstånd. Real Rail äger tidtabellen och Cargonet drar tågen.



*På kombiterminalen i Nässjö rullar kundernas lastbilar in, en efter en. Klockan är runt nio på kvällen. Två truckar trafikerar kombiterminalen, och efter hand som lastbilar kör fram till tåget, lyfter truckföraren över containern till tåget. Under 2012 lyftes 45 000 enheter av och på järnvägen i Nässjö.*

**Sedan 10 december** kör Cargonet med en kraftigare loktyp som kan dra fler vagnar, - en ökning från nuvarande 22 till 26 från Göteborg och 23 från Nässjö.

- I Nässjö är vi begränsade av att inte kunna ta emot så långa tågsätt, men vi hoppas på en utbyggnad av kombiterminalen. Vi väntar också på att kunna köra på Botniabanan som inte har lika stor lutning som banan i dag mellan Sundsvall och Umeå. Då kan tågen ta tyngre last, berättar Thord Sandahl.

**Han har stämt av** de nio första månadernas verksamhet och konstaterar att den följer planen. Och han ser framtiden an med tillförsikt.

- Jag tror absolut att kombitrafiken kommer att vara kvar. Det som har hänt har fått många att inse hur viktig den är.



Politikerna förstod allvaret i situationen när den största aktören drog sig ur. Man kan inte säga att mer gods ska gå på järnväg om det inte finns några tåg. ●

TEXT OCH FOTO: KERSTIN ERICSSON

### SNABB INFO VID STÖRNINGAR

Real Rail lägger ner mycket tid på kommunikation med kunderna:

- Vid trafikstörningar av olika slag går vi ut direkt via vår trafikledningscentral i Stockholm, och talar om det för våra kunder, säger vd Thord Sandahl.

- En timmes försening är ingen fara om man vet om det, men det är värre om 25 lastbilar står och väntar på ett tåg. Vi har fått väldigt bra respons för detta.



Fr. v. Anders Wittskog med Sandahlschaufförerna Christer Nilsson och Lasse Lantz. Anders är försäljare och marknadsförare på kombiterminalen i Nässjö där Transab driver verksamheten men Jernhusen är ägare. Han är stolt över terminalens flexibla och kvalitetsmedvetna personal. - Och vi ligger klockrent bredvid Södra stambanan, säger Anders.



Stopp för tåg den närmaste tiden. I stort läge behövs snabba alternativ för godstrafiken. FOTO: MONCA NÄSLUND

# Godset går först i krislägen

**Störning eller kris på järnvägen – då behöver Trafikverket snabbt informera och skapa alternativ för operatörer och godskunder. Trafikstoppet i Danmark före jul gav nya erfarenheter.**

I störda lägen har godset hög prioritet i förhållande till persontrafiken. Dialogen öppnas omedelbart med de berörda järnvägsföretagen och även med godskunder.

– Först letar vi möjligheter att leda om trafik och sedan söker vi nya tåglägen, säger Larserik Glännerud, nationell operativ ledare i Trafikverkets trafikledning. Vi kan till exempel avbryta ett pågående banarbete om det är möjligt att köra tåg på sträckan.

**Om en störning** blir en kris handlar det inte bara om snabba lösningar utan också om en mer långsiktig omplanering av

trafiken. I båda fallen är information och dialog en nyckelfaktor, något som Trafikverket hela tiden jobbar på att förbättra tillsammans med operatörerna och godskunderna.

– Vi informerar om läget, gör prognoser och pekar på olika möjligheter, så att kunderna kan välja och prioritera sin trafik, säger Mikael Eriksson, nyckelkundansvarig vid Trafikverkets näringslivscenter. Vi planerar om och försöker lösa trafiken enligt kundernas önskemål.

**Genom urspårningen** i Danmark den 29 november blev det tvärstopp för godståg över Öresundsbron. Trafikverket gick snabbt upp till nationell operativ ledning och sedan till krisledning.

– Med en situation utom vår egen kontroll utomlands blev det än viktigare för oss att skaffa fram information till våra kunder, säger Mikael Eriksson. Vi ska-

pade omledningsvägar till Trelleborg där tågfarjorna i första skedet var enda järnvägsförbindelsen med Tyskland. Godståg norrifrån fick inte gå till Malmö där bangården skulle ha korkats igen.

**Förberedelserna för störning** och kris förbättras hela tiden för att insatserna ska bli snabbare och effektivare. Några veckor innan stoppet i Danmark höll Trafikverket, SJ och Green Cargo en gemensam krisövning på ledningsnivå, som direkt kunde omsättas i skarpt läge. Det finns färdiga reduceringsplaner för trafiken, gjorda tillsammans med järnvägsföretagen. Trafikverket har inventerat de 28 bangårdar som är viktigast för godstrafiken för att se hur de kan fungera i störda lägen. ●

BO INGERSTAM

# Flaskhalsar och lösningar

## Godstrafiken på de svenska järnvägarna kommer att löpa smidigare i takt med att flaskhalsarna i nätet byggs bort.

Här visas var några av hindren finns – och vad Trafikverket gör för att undanröja dem. Det är exempel på planerade studier, projekt och åtgärder som har stor betydelse för effektivare logistikkedjor för näringslivet. Trafikverkets kapacitetsutredning och den nationella planen för transportsystemet 2010–2021 ger en mer heltäckande bild. ●

### Norra stambanan: Ljusdal-Storvik

Förstudier gjorda för Kilafors–Holmsveden och Mo grindar–Ockelbo. Förlängning av bangårdar i Kilafors och Röstbo.

### Värmlandsbanan: Kil-Kristinehamn

Ny- och ombyggnad av mötesspår Kil–Karlstad 2012–2014. Förstudie klar för mötesstationer Kil–Laxå, planerad byggstart 2014.

### Västra stambanan: Skövde–Göteborg

Punktinsatser: förbigångsspår Algutsgården (Värgårda) och Stenkullen (Lerum), byggstart tidigast 2014, vändspår Alingsås.

### Göteborg

Nytt signalställverk Göteborgs central, inkopplingar successivt 2010–2015. Järnvägsplan tas fram för dubbelspår på Hamnbanan, byggstart tidigast 2013–2014. Marieholmsbron, byggstart 2014.

### Västkustbanan: Varberg, Hallandsås

Varberg: dubbelspår i tunnel, tillåtlighetsprövning pågår. Hallandsås: dubbelspår i tunnel, trafikstart 2015.



### Malmbanan

Förlängning av mötesspår på flera stationer pågår.

### Stambanan genom övre Norrland:

**Boden–Luleå** Förstudie gjord för ökad kapacitet och tillgänglighet Boden–Luleå.

### Ostkustbanan: Gävle-Sundsvall

Ny- och ombyggnad av mötesstationer pågår. Förstudie gjord för dubbelspår Gävle-Sundsvall. Preliminär byggstart för dubbelspår Skutskär–Furuviik våren 2013.

### Bergslagsbanan: Gävle-Storvik,

**Falun-Borlänge** Förstudier klara för Gävle-Storvik och Falun-Borlänge.

### Godsstråket genom Bergslagen:

#### Avesta-Fagersta, Hallsberg-Mjölby

Förstudie Storvik–Frövi pågår. Järnvägsplan görs för dubbelspår för godsstråket genom Hallsberg.

Hallsberg–Degerön: dubbelspår/mötesstation vid Jakobshyttan byggstart 2013, järnvägsutredning påbörjas för dubbelspår Hallsberg–Åsbro, planskede för Åsbro–Dunsjö.

### Södra stambanan: Norrköping-Linköping,

#### Hässleholm-Malmö

Järnvägsutredning gjord för Ostlänken Järna–Linköping. Lund–Malmö: planskede för fyrspår Flackarp–Arlöv.

### Godsstråket genom Skåne

Söderåsbanan: Åstorp-Teckomatorp fortsatt upprustning planeras, start tidigast 2014. Lommabanen: Kävlinge–Burlöv mötesspår och stationer, järnvägsutredning återupptagen.

### Bangårdar och terminaler:

Studier och åtgärder för ökad kapacitet och effektivare logistik.



FOTO: PRIVAT

## Svarta pister kräver mod

**Efter en dag** i skidbacken slås jag av likheterna mellan ett transportsystem och ett lifts-system. För att alla ska känna sig nöjda krävs samverkan – välpreparerade pister, kompetent liftpersonal, god mat och föräldrar som positivt pushar barnen.

Sveriges position i de globala huvudstråkens utkant och med en befolkningstäthet som ger ett begränsat trafikunderlag är en utmaning. Nyckeln för att transporter ska bidra till en ökad välfärd och internationell konkurrenskraft som utgår från hållbara lösningar, är att bygga vidare på ett starkt svenskt koncept: samverkan. Tre exempel:

- Urbana transporter – fler bor i städer och att minska miljöpåverkan, hälsorisker och trafikproblem är av största vikt. Ingen aktör klarar detta ensam.
- Elvägar – för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 måste vi testa ny teknik, som elektrifierade fordon. Delarna i ett elektriskt vägsystem är inte komplicerade var för sig – utmaningen är att kombinera delar från flera aktörer.
- Kompetens – människor är nyckelfaktorn för att gods- och logistiksektorn ska kunna utvecklas framgångsrikt.

**Receptet på en** fortsatt framgångsrik transportbransch stämmer överens med en skiddag: Helhetstänk – du kan inte nå backen längst bort utan att först förstå systemet. Teknik – carvingskidor och ny åk-teknik; utmaningen är att få till det samtidigt. Kunskap – för att barnen ska vilja fortsätta med utförsåkning krävs förebilder och positivt beröm.

Och för att Sverige ska vara fortsatt konkurrenskraftigt krävs mod – precis som i svarta pister.

*Maria J*

MARIA JOBENIUS, KOMMUNIKATIONS-DIREKTÖR, SCANIA OCH LEDAMOT I LOGISTIKFORUM

## Nedsatt hastighet på Tranarpsbron

➤ Körfälten på Tranarpsbron på E4 i Skåne är smalare än normalt som en konsekvens av den mycket omfattande seriekrocken den 15 januari. Maxhastigheten är nedsatt till 70 kilometer i timmen. Så kommer det att vara tills återstående reparationer är gjorda. De kan inte genomföras i vinterkyla.

Orsaken till olyckan var alltför höga hastigheter i kombination med halt väglag och tät dimma. Fem svenska och sju utländska yrkeschaufförer misstänks för vårdslöshet i trafik. Alla inblandade fordon uppges ha haft godkända vinterdäck. ●



FOTO: NICLAS MALM

## HISTORISKT FÖRSTA SPADTAG VID ULRICEHAMN

I början av februari togs ett historiskt första spadtag utanför Ulricehamn. Då inleddes byggandet av en 17 kilometer lång helt ny sträcka av riksväg 40. När den är klar blir det mötesfritt hela vägen mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping.

Den nya sträckan blir motorväg och byggs norr om nuvarande väg 40, som blir lokalväg när motorvägen är klar, preliminärt hösten 2015. ●



## FÖRÄNDRAT UPPLÄGG AV TRAFIKEN TILL GOTLAND

I mars/april kommer Trafikverket att gå ut med ett förfrågningsunderlag för upphandling av färjetrafiken till Gotland.

Inriktningen är att trafikupplägget ska förändras, vilket bland annat innebär lägre krav på hastigheter. Överfartstiden blir längre, men möjligheten att göra en bättre tidtabell ökar. Lägre krav på hastigheter ökar möjligheten för flera operatörer att lämna anbud. ●

## Halksensorer för säkrare E4 Stockholm-Södertälje

➤ Trådlösa halksensorer har grävts ner på E4/E20 mellan Södertälje och Västberga i södra Stockholm. Trafikverkets förhoppning är att tekniken kommer att leda till färre olyckor, eftersom halka ska förutses med större precision. ●

”

Vi märker redan ökat intresse från företag om Haparandabanan.”

ARNOLD VONKAVAARA, REGIONCHEF PÅ TRAFIKVERKET, om att bland annat finska Outokumpu vill använda den nyrustade banan.

522

miljarder vill regeringen satsa på transportsystemet fram till 2025.

Trafikverket arbetar nu med en plan för hur pengarna ska användas. Den beräknas vara klar i juni och skickas sedan på remiss. ●



Det finns ingen vettig anledning att köra för fort, säger trafiksäkerhetsdirektör Claes Tingvall.

FOTO: KASPER DUDZIK

## Tung trafik kör för fort

**Medelhastigheten sjunker** på de svenska vägarna. Men 70 procent av den tunga trafiken kör fortare än tillåtet.

- Normen för den tunga trafiken verkar vara att systematiskt och planlagt bryta mot hastighetsgränserna. Vi är mycket tagna av detta, eftersom det inte finns något vettigt skäl att köra för fort, säger Claes Tingvall, trafiksäkerhetsdirektör på Trafikverket.

Trafikverket genomförde under 2012 den mest omfattande hastighetsmätning som gjorts i Sverige sedan 2004. Den visar att medelhastigheten på det statliga vägnätet har minskat med 3,4 km/tim, vilket innebär att ungefär 50 liv räddas varje år.

Även den tunga trafikens medelhastighet har minskat, men endast med 1,8 km/tim. Dessutom visar mätningen att 70 procent av den tunga trafiken (lastbilar med släp) inte följer skyltad hastighet, vilket Claes Tingvall anser vara mycket otillfredsställande.

- Det här är anmärkningsvärt, eftersom branschen skulle ha så mycket att tjäna på att hålla hastigheterna. Det är en dålig affär att köra för fort. Dessutom drabbas säkerheten och miljön, säger han.

Under ett antal år har först Vägverket och sedan Trafikverket samarbetat med företag

i transportbranschen med fokus på hastigheter. Många företag har gjort ett bra jobb när det gäller att få ner hastigheterna.

- Men det har inte gått att ändra på kulturen i stort. Här handlar det om ett socialt system som enskilda företag inte har makt att bryta. Näringslivet är helt enkelt en dålig samhällsaktör när det gäller hastigheter, säger Claes Tingvall.

**Hur agerar då Trafikverket** för att få en ändring till stånd?

- Vi tar vårt ansvar som upphandlare, vi är sekretariat för trafiksäkerhetscertifiering enligt ISO 39000, vi sätter upp fler hastighetskameror, för att nämna några exempel. Vi agerar naturligtvis också på systemnivå. Den tunga trafikens överhastighet är inte acceptabel och den orsakar många dödsfall i trafiken.



Claes Tingvall

Även om hastigheterna sjunker generellt, så kör mer än hälften av trafikanterna fortare än tillåtet. Bara 46 procent följer skyltad hastighet. För den tunga trafiken är siffran så låg som 30 procent. Målet för 2020 är en 80-procentig hastighetsefterlevnad i den svenska trafiken. ●

## Trafikcentraler leder trafiken

Trafikcentral är det nya namnet för de platser där Trafikverkets trafikledning sker, alltså de tidigare driftledningscentralerna och trafikledningscentralerna.

Exempel på de nya namnen är Trafikcentral Boden, Trafikcentral Väst järnväg och Trafikcentral Malmö.

Trafik Stockholm behåller sitt namn, eftersom den är ett samverkansprojekt med Stockholms stad. ●

## Trafikverket tar ansvar för ERTMS

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta helhetsansvar för planeringen och införandet av ERTMS i Sverige. Senast den 30 april ska Trafikverket presentera en plan för hur det fortsatta införandet ska gå till. ●

## Blåljushus med 1200 arbetsplatser

En ny central för samordning av polis, ambulans, brandkår och trafikledning planeras i Stockholm för att stärka krisberedskapen. I detta nya "blåljushus" på Kungsholmen blir det cirka 1 200 arbetsplatser.

Bakom centralen står "Program för samverkan - Stockholmsregionen" som är en satsning på säkerhet, trygghet och framkomlighet. Bland aktörerna finns brandförsvaret, länets kommuner, länsstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polisen, SL, Stockholms hamnar och Trafikverket. ●



ILLUSTRATION: KREAB & GAVIN ANDERSSON WORLDWIDE

# Gammal trotjänare i digital skepnad

I över hundra år har linjeboken varit lokförarnas ständiga följeslagare – och en med tiden allt tyngre sådan. Nu blir det allt vanligare att den tryckta boken ersätts med pdf på läsplatta.

Linjeboken är som ett uppslagsverk om järnvägen, och en lokförare måste alltid ha den med sig. I linjeboken finns all nödvändig information om banan, som signaler och korsningar. Där visas exempelvis vid vilket kilometertal ett visst objekt finns och vilken hastighet som gäller på olika sträckor. Järnvägen har en egen längdmätning och allt längs spåret är inmätt för att enkelt kunna identifieras på plats.

**Nu byter linjeboken** namn till ”underlag till linjebok”. Meningen är att järnvägsföretagen ska ge ut boken själva i den skepnad som passar dem bäst. Trafikverket håller på att se över bokens innehåll, och eventuellt ska viss information bort och annan läggas till.

**Linjeboken används också** av dem som planerar banarbete. Trafikplanerarna är en annan grupp som har nytta av linjeboken, exempelvis för att planera hur lång tid det tar att köra från en punkt till en annan i en viss hastighet.

TEXT OCH FOTO: KERSTIN ERICSSON



Nytt möter gammalt. Med linjeboken på läsplatta i ett av Sveriges Järnvägsmuseums ånglok får lokbiträde Hans Sjögren information om sträckan som tåget kör. I bakgrunden eldaren Anders Nyman.

Linjeboken var från början en del av tidtabellsboken. Några exemplar av den syns här till höger, den äldsta från 1927.

