

Först ut med förarlös lastbil

Göteborg blir inte bara först med självkörande personbilar. Innan årets slut kommer Volvo att ha en förarlös lastbil klar för test. Under 2018 rullar den ut på det allmänna vägnätet.

De första autonoma lastbilarna kommer att transportera gods på väg 40 mellan Göteborgs hamn och Borås. Varje lastbil ska ha en chaufför i hytten med uppgift att övervaka systemet. Tekniken ombord känner av omgivningen och bromsar ner om den kommer för nära ett annat fordon. Lastbilen kan läsa av kantlinjer och positioneringsstolpar genom sensorer och radar.

– Datorerna är snabba och fattar lika bra beslut som föraren, de kan exempelvis räkna ut hur man undviker bilköer, säger projektledaren Thomas Asp på Trafikverket.

Trafikverket deltar i projektet för att undersöka vad som krävs av infrastrukturen för att det ska fungera med självkörande fordon i framtiden. Det kan handla om digitala punkter i vägbanan som hjälper fordonen att positionera sig och att det finns svängfält åt det runt 33 meter långa ekipaget.

Det finns många positiva effekter med autonoma lastbilar, visar forskningen.

– Autonoma lastbilar är lönsamma ekonomiskt men den stora vinsten är ur miljö-synpunkt. Vi vet att vägtransporterna kommer att öka i framtiden och problemet är ju inte transporterna i sig utan drivmedlet. Bränsleförbrukningen minskar med 30 procent då man kör två containrar per lastbil mot tidigare en, och det gör stor skillnad.

Fordonen ska även vara fullastade i båda riktningar. Det är möjligt på den teststräcka som är vald för projektet, väg 40 mellan Göteborgs hamn och Borås. ●

SARAH HJÄLM



Thomas Asp är projektledare för Trafikverkets del i projektet där man bland annat ska ta reda på hur vägarna behöver anpassas för att klara trafik med självkörande fordon. Lastbilen på bilden är av samma typ som ska användas i projektet. FOTO: KASPER DUDZIK

Detta är Autofreight

Forskningsprojektet Autofreight ska bidra till effektivare containertransporter mellan Göteborgs hamn och Viareds logistikpark. Trafikverket tillsammans med andra intressenter går in med 21 miljoner av de 50 miljoner kronor som ska användas i projektet.

Chalmers tekniska högskola leder testerna med den självkörande lastbilen på testbanan AstaZero utanför Borås. Volvo tillhandahåller en lastbil med ett stort antal sensorer.

” MICHAEL STRIDSBERG,
TRANSPORTSTYRELSEN:

Företag väljer
aktivt bort järn-
vägstransporter”

Godset

EN TIDNING FRÅN TRAFIKVERKET • NR 2.2017

IT-VERKTYG GER KOLL
PÅ VÄGUNDERHÅLLET

PRÅMTEST PÅ ÄLVEN
MED MERSMAK

GOTLANDS NYA GODSHAMN

Klintehamn ger en enkel väg till kunden

622,5

miljarder kronor satsar regeringen på åtgärder i transportinfrastrukturen perioden 2018–2029. Det är **100 miljarder mer** än i den nu gällande planen.



TRAFIKVERKET

Den ljusnande framtid är vår

Det är sommar och en ny kull studenter sjunger om en ljusnande framtid. Och jag håller med, och tänker att det är oss de sjunger om! För framtidsutsikterna är goda för de som vill arbeta med att utveckla transportsystemet på väg eller järnväg, till sjöss eller i luften.

Till nybakade studenter vill jag lyfta ett konkret skäl till framtidstro. Kommande år ökar anslagen för både investeringar och underhåll, samtidigt som digitaliseringen är på god väg att förändra hela vår värld. Oavsett intresse - skruv och mutter eller bit och bytes - finns jobb som väntar.

"Kommande år ökar anslagen för både investeringar och underhåll."

Fortsätter vi blicka framåt pågår arbetet med att ta fram nästa nationella plan för perioden 2018-2029. I vårt uppdrag pekas sex utmaningar ut som alla har bäring på framtiden. Digitalisering är en sådan, men också frågor om just sysselsättning.

Nollvisionen fyller 20 år i år. Det handlar om ett förhållningssätt som från att vara ifrågasatt blivit en exportvara som både andra länder och branscher tar efter. För mig bidrar ett fortsatt fokus på säkerhet på våra arbetsplatser och i trafiken också till känslan av framtidstro.

Vi som arbetar med infrastrukturfrågor kan alltså utan stormar i sinnet stämma in i studentkörerna. Framtiden är vår, och även om vi står inför stora utmaningar är möjligheterna oändliga när det gäller smidigare, grönare och tryggare lösningar. För alla!



STEFAN ENGDÄHL
PLANERINGS-DIREKTÖR,
TRAFIKVERKET

GODSET • NR 2.2017

Innehåll

- 6 **Bättre koll** på vägunderhållet
- 8 **Smidigare** tågväg till hamnen
- 9 **Nu eller aldrig** - Avatar Logistics vill satsa på en prämcontainerlinje på Göta älv
- 18 **Citylogistik** med präm och cykel
- 22 **Snart klart** i Gamla Uppsala
- 23 **Byggstart** till Däva
- 24 **Förarlös lastbil** Göteborg-Borås



4 **Klintehamn** kan nu ta emot större fartyg, vilket stärker näringslivet på Gotland.

14 **"Vi gör det för att få en mer robust och driftsäker järnväg."**



16 **Alla gillar tåget. Men det är priset som avgör transportvalet.**
ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

120 000 nya betongsliprar läggs ut på Södra stambanan under årets stora spårbyte. FOTO: KERSTIN ERICSSON

GODSET ÄR EN TIDNING FRÅN TRAFIKVERKET FÖR DIG SOM ARBETAR MED TRANSPORTER

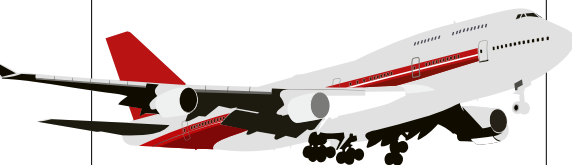
"Alla kommer fram smidigt, grönt och tryggt" är Trafikverkets vision. Trafikverket bildades 2010 och omfattar verksamheten vid tidigare Banverket och Vägverket samt vissa verksamheter vid Sika, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet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

Ansvarig utgivare: Anna-Lena Bergström. **Redaktör:** Stig Meiton. **Medverkande i detta nummer:** Lisa Björnson, Marina Bodén, Kasper Dudzik, Susanne Engman, Göran Fält, Annica Gustafsson, Sarah Hjältn, Kerstin Ericsson och Erik Landerdahl.

Design: A4. **Layout:** Form och event, Trafikverket. **Tryck:** Ineko AB Stockholm. **Omslagsbild:** Erik Landerdahl. Om du vill beställa fler exemplar av Godset, göra en adressändring eller prenumerera gratis, mejla godset@trafikverket.se **ISSN:** 16530888

Sjöfart och flyg ökar utsläppen

➤ Enligt SCB ökade de svenska utsläppen av växthusgaser alla fyra kvartalen under 2016. Totalt var ökningen 3,5 procent jämfört med 2015. För ökningen står framför allt sjöfarten och flyget, samt tillverkningsindustrin och el-, gas- och värmeverken. Samtidigt minskade hushållen sina utsläpp, främst genom ökad användning av biodiesel i personbilar. ●



Rastplatser längs E6 ska bli tryggare

➤ Korta kontaktvägar och snabbt utbyte av information. Det är två viktiga delar i det samarbete som Polisen och Trafikverket inlett för att få bukt med problemen på rastplatserna utmed E6 i Västra Götaland och Halland. Lokal polis ska besöka rastplatserna varje dag och Trafikverket röjer sly och förbättrar belysningen för att göra rastplatserna tryggare. ●

”

Vår uppgift är att se till att rastplatserna kan användas för vila och rast och underlätta för den tunga trafiken att stanna.”

CHRISTIAN ERIKSSON,
PÅ NATIONELLT UNDERHÅLL,
EFTER ATT TRAFIKVERKET SETT
ÖKADE PROBLEM MED ATT EN DEL
AV LANDETS 350 RASTPLATSER
ANVÄNDS FÖR OLOVLIG CAMPING
OCH BOSÄTTNING.



Ombord på Kapacitetståget finns bland andra Trafikverkets trafikplaneringschef Catrine Carlsson och generaldirektör Lena Erixon.

Tar tåget till kunderna

➤ Är du nyfiken på järnvägens digitala framtid? Undrar du över begrepp som Anda, NTL och MPK? Längtar du efter att själv få prova den nya Kapacitetsportalen? Vill du mingla med Lena Erixon och Catrine Carlsson?

Då har du chansen i höst. Och du behöver inte åka särskilt långt. Trafikverket kommer till en ort nära dig i en landsomfattande turné med ett rött tåg.

Kapacitetståget tjuvstartar på järnvägmässan Nordic Rail i Jönköping 10 oktober. Turnén fortsätter sedan från Malmö 16 oktober, och avslutas i Kiruna 26 oktober. Sammanlagt 15 orter får besök under ett par intensiva oktoberveckor. Syftet är att berätta om och visa upp ny-



heter som kommer att underlätta för tågbolag och entreprenörer att hantera sina kapacitetsbehov på järnvägen. Det ges även möjlighet till enskilda kundmöten och branschmingel.

Trafikplaneringschef Catrine Carlsson är värd på turnén. Generaldirektör Lena Erixon kommer att vara med på delar av den. ●

Halmstad säkras mot stigande hav

➤ Halmstad hamn har varit utsatt för flera kraftiga stormar med extrema vattennivåer. Delar av hamnområdet har drabbats av översvämningar som påverkat hamnens kunder.

Hallands hamnar och Halmstad kommun gör nu en klimatanpassning genom att höja marknivån på 140 000 kvadratmeter av hamnområdet till tre meter över havet från dagens nivå på 2,20 meter. Skyddet förstärks med en 0,5 meter hög vall.

Projektet ska vara slutfört innan årsskiftet och beräknas kosta 60 miljoner kronor. ●

Järnvägspodden - nya avsnitt var tredje vecka

I Järnvägspodden får du nyheter och fördjupningar som rör den svenska järnvägen. Senaste avsnittet från 29 maj handlar bland annat om vad som hände när tåg 445 blev stående på linjen.

trafikverket.se/jarnvagspodden





Bättre flyt för Gotlands gods

Klintehamns hamn på sydvästra Gotland har byggts ut och kan nu ta emot lastfartyg med tre gånger så stor lastkapacitet som tidigare – en satsning som stärker konkurrenskraften för öns näringsliv och minskar godstransporterna genom kulturarvet Visby.

På Gotland är sjöfarten en livsnerv som är helt avgörande för öns försörjning, säkerhet och näringsliv. Gotlandsfärjorna fungerar faktiskt som ett slags flytande lager för dagligvaror.

– Vi har inga livsmedelsförråd på ön. När handlarna börjar få tomt på en vara lägger de en beställning till fastlandet, varan lastas med båten på kvällen och körs ut till butik morgonen därpå. Så vi är helt beroende av en fungerande sjöfart, säger Region Gotlands hamnchef Mats Eriksson.

Klintehamn är en av tre huvudhamnar på Gotland, jämte Visby och Slite. Den används främst för bulkgoods som spannmål, skogsprodukter och biobränsle. När nu hamnen har byggts ut och muddrats kan Klintehamn ta emot fartyg med en

kapacitet på 6 000 ton, jämfört med tidigare knappa 2 000 ton.

– Hamnen har inte varit stor nog för moderna fartyg. Nu öppnas helt nya möjligheter för öns näringsidkare eftersom marknaden vill ta emot stora volymer.

Tanken är att det bulkgoods som i dag skeppas via Visby i stället ska gå via Klintehamn. Världsarvet Visby ska skyddas från tunga godstransporter, och hamnen där ska användas för linjetrafik och kryssningsfartyg och som gästhamn och oljehamn. Gotland är som ett Sverige i miniatyr där man vill undvika transporter på väg, till förmån för sjöfart. Därför är det logiskt att valet av godshamn föll på Klintehamn i sydväst, jämte Slite som

finns på nordöstra delen av ön.

– Södra och mellersta Gotland är bördig jordbruksbygd där Gotlands Lantmän har koncentrerat nästan all sin verksamhet sedan årtionden. Här finns öns mest produktiva skog med stora aktörer som Gotlandsflis, Mellanskog och Skogssällskapet. Nyligen har också ett företag som vill skeppa kalksten från Klintehamn etablerat sig i trakten.

Fredrik Jönsson är produktionschef på Lantmännen Lantbruk. Han berättar att skördevolymerna på ön är så stora att cirka 70 000–80 000 ton per säsong behöver skeppas i väg för att torkas och mellanlagras på annan ort, ofta på Djurön utanför Norrköping.



"Med den nya hamnen får vi möjlighet att leverera spannmål direkt till våra kunder utan mellanlagring och omlastning."



25 000 kvadratmeter mer Gotland blev det efter att hamnen byggts ut. En stor logistikyta behövs för att lasta spannmål, timmer och kalksten.

– Med den nya hamnen får vi möjlighet att leverera spannmål direkt till våra kunder utan mellanlagring och omlastning. Tidigare har lasterna varit för små för att köparna ska vara intresserade. Det är svårt att sälja handelsposter på mindre än 3 000 ton i dag.

Marknaden är global. Lantmännen på Gotland levererar spannmål till bland annat Tyskland, Belgien, USA, Kanarieöarna och Tunisien.

Vad är så speciellt med gotländskt spannmål?

– Troligen har du fått lära dig att vi har fyra sädesslag. Men vi sorterar spannmål i cirka 80 olika typer beroende på deras egenskaper. Vi har väldigt fin kvalitet på våra malkorn som uppskattas av ölbryggerierna i norra Europa. I USA köper de vår havre som hanteras så att den är helt ren från gluten. Kanarieöarna köper vete, för även om de har fint väder är jorden inte så bördig på en vulkanö.

Exporten består alltså främst av spannmål. Importen är inte lika stor och utgörs av utsäde, gödning och växtskyddsmedel.

– Utbyggnaden av Klintehamn är jätteviktig för oss och stärker konkurrenskraften för öns lantbrukare, säger Fredrik Jönsson. ●

TEXT: LISA BJÖRNSON FOTO: ERIK LANDERDAHL

TIMMER, STEN, KALK OCH SPANNMÅL

• Klintehamn är en ort med sjöfartshistoria. Hamnsamhället växte fram under 1600-talet och hade under slutet av 1700-talet en högkonjunktur. Näringslivet dominerades då av skeppsbyggeri och handel med produkter som timmer, packsten, släckt kalk och spannmål



– i stort sett samma produkter som skeppas ut från orten i dag.

- Lantmännen är ett lantbrukskooperativ som ägs av 25 000 medlemmar, varav drygt 900 finns på Gotland. Omsättningen är 37 miljarder kronor.
- Muddringen av farleden och hamnbassängen i Klintehamn är ett samverkansprojekt mellan Region Gotland, Sjöfartsverket och Trafikverket.

Smartare koll på vägunderhållet

Nu får Trafikverket bättre kontroll på hur vägarna sköts. – Vårt nya it-verktyg kommer att betyda oerhört mycket för vår förmåga att följa upp vägunderhållet. Det är det största som hänt på 25 år, säger Björn Eklund på Trafikverket Underhåll.

Trafikverket kommer nu att få en tydligare rapportering av de åtgärder som entreprenörerna utför på vägarna. Allt ska beskrivas med text och bild. Om entreprenörer till exempel upptäcker sprickor i asfalten, ska de ta bilder av vägen som visar hur skadorna ser ut – och när sprickorna är lagade ska vägen fotograferas igen. All dokumentation ska sedan samlas i Trafikverkets nya analysverktyg, som kallas GPD-analys. GPD står för ”grundpaket drift”.

Det låter kanske inte så avancerat, men verktyget kommer att göra stor skillnad. Poängen är att många olika data samlas på ett och samma ställe. Det gör det mycket enklare för Trafikverket att överblicka och kontrollera underhållet.

Drift och underhåll av de statliga vägarna handlas upp genom Trafikverkets 110 stycken så kallade baskontrakt. Entreprenörens egenkontroll är en väsentlig del av systemet. Hos Trafikverket har ett 50-tal projektledare den tuffa uppgiften att ansvara för leveranskontrollen av cirka 200 mil väg var. Projektledarna håller koll på vägarna bland annat genom att leta information i vädersystem och följa GPS-data. Dessutom har Trafikverket hjälp av fristående tredjepartskontrollanter.

Sedan hösten 2016 inför Trafikverket GPD-analys i alla nya underhållskontrakt. I dag är verktyget infört i 19 av de 110 baskontrakten.

I verktyget matas data in från Trafikverkets väderinformationssystem var

30:e minut. Det finns också data från Nationella vägdatan (NVDB) och från entreprenörerna som beskriver sina åtgärder. I verktyget finns det också specifikationer för hur underhållet ska skötas. Där finns åtgärdstider och schema-lagda krav – till exempel att en plogbil har två timmar på sig att ploga en högtrafikerad väg där det har fallit en centimeter snö.

Alla data från tredjepartskontrollanten samlas också in. En funktion gör att en del av bristerna som upptäcks av kontrollanten inte visas för entreprenören förrän åtgärdstiden gått ut. På så sätt fungerar det också som ett stickprov som visar om entreprenörens egna kontroller stämmer.

Hittills har verktyget visat sig vara till stor nytta. Till exempel har det identifierat när rapporteringar av brister inte stämmer mot antalet åtgärder. Under en månad, 13 februari till 13 mars i år, fann kontrollanterna totalt 303 brister som blivit till avvikelser, medan entreprenörerna bara hittade och åtgärdade 160 stycken.

– Vi kan aldrig nå ett läge där varje brist alltid blir åtgärdad, men äntligen

kan vi börja mäta hur observanta och snabba entreprenörerna är. Vi har fört in intelligens i vägen, säger projektledaren Björn Eklund på Trafikverket Underhåll.

Analysverktyget applåderas av många. Bland annat av Sveriges Åkeriföretag, som både har medlemmar som utför

”Äntligen kan vi börja mäta hur observanta och snabba entreprenörerna är. Vi har fört in intelligens i vägen.”



Lagning av sprickor i asfalten. FOTO: KERSTIN ERICSSON.

underhållet på vägarna och medlemmar som i sina yrken är beroende av att underhållet fungerar. För yrkeschaufförer som transporterar gods är det till exempel avgörande att plogningen fungerar, för att de ska kunna göra sitt jobb.

– Vi har upptäckt en del tveksamma arbetssätt som vi nu genom verktyget



Björn Eklund är projektledare för utvecklingsprojektet GPD-analys som är ett it-verktyg för analys av entreprenörernas underhållsåtgärder på vägnätet.
FOTO: SARAH HJÄLM.



Vägarbete efter en landsväg i norra Sverige. FOTO: FRUGAN MOSTPHOTOS.

kan sätta stopp för. Tidigare har vi till exempel bara kunnat se att en entreprenör åkt en viss sträcka. Nu kan vi tydligt se både vad entreprenören registrerat och vilka åtgärder man utfört. Det blir tuffare krav på själva rapporteringen, men åtgärdstiderna och kraven ute på vägen är

desamma som vi haft tidigare. Det viktiga är ju att skattebetalarna får det de betalar för, säger Björn Eklund. Trafikverket räknar med att alla kontrakt omfattas av verktyget inom tre år. ●

SARAH HJÄLM



Nya växlar lades in på Västra stambanan vid Sävenäs rangerbangård med hjälp av en spårgående Kirow-kran under påskhelgen. FOTO: KASPER DUDZIK

Smidigare tågväg för gods till hamnen

I påskhelgen lade Trafikverket in nya växlar på Västra stambanan vid Sävenäs rangerbangård i Göteborg. Jobbet gjordes med hjälp av en spårgående kran av typ Kirow. Arbetet är en förberedelse inför det kommande bygget av nya planskilda spår vid Olskroken.

De nya växlar kopplas in i ställverket sista veckan i juli. De kommer då att ge möjligheter att lägga smidigare tågvägar för godstågen som kommer norrifrån på Västra stambanan.

Men de nya växlar är framför allt en förutsättning för det kommande bygget av planskilda korsningar för spåren vid Olskroken, med beräknad byggstart 2018.

Olskrokens planskildhet ingår i den nationella planen för transportsystemet för åren 2014-2025. Projektet beräknas kosta 2,4 miljarder kronor och det kommer att ge stora förbättringar för tågtrafiken i Västsverige när det är klart 2023/2024.

I Olskroken möts Bohusbanan, Norge-/Vänerbanan och Västra stambanan för gemensam infart mot Göteborgs central. I samma punkt ansluter också i princip

all godstågstrafik till och från Göteborgs-området, exempelvis från Sävenäs rangerbangård, Hamnbanan, Gullbergsvass och Väst kustbanan.

Ombyggnaden i Olskroken, så att järnvägsspåren korsar varandra i olika nivåer, kommer att höja kapaciteten och öka framkomlighet och driftsäkerhet för all tågtrafik till och från de anslutande banorna.

Olskrokens planskildhet kommer att ansluta till Västlänken, den nya järnvägen i tunnel under centrala Göteborg, som ger staden genomgående pendel- och regiontågtrafik. ●

PLANSKILDHET I OLSKROKEN

Spårssystemet i Olskroken, Göteborg, byggs ut för högre kapacitet för person- och godstrafik, bättre framkomlighet och ökad driftsäkerhet i hela Västsveriges järnvägssystem. Projekttering och förberedande arbeten pågår inför byggstarten 2018. Trafikstarten är planerad till 2023/2024. Projektet omfattar bland annat 10 järnvägsbroar, 1 gångbro och 10 000 meter nya järnvägsspår.

GÖRAN FÄLT

Pråm på älven - nu eller aldrig



Pråmfrakt av containrar på inre vattenvägar kan vara ett alternativ till lastbil på vissa sträckor. Hittills har upplägget inte slagit igenom i Sverige. Men ett test på Göta älv visar på sjövägens möjlighet för hållbara godstransporter. Avatar Logistics som genomförde testet tänker starta en pråm-containerlinje redan i år.



Optimist. - Vi planerar att starta en containerpråmlinje mellan Göteborg och Vänersborg under 2017, säger Johan Lantz, vd för rederiet Avatar Logistics.



En truck körde containrarna vidare till lastbil, för fortsatt transport. Hamnen i Vänersborg är inte tekniskt optimerad för snabb containerhantering. Men testkörningen fungerade utan problem.

I bitande kall vind och yrsnö anlöpte pråmen Kanalia Vänersborgs hamn med en last av tolv containrar från Göteborg. Det första försöket med en ny form av godstransporter i Sverige behövde inte bekymra sig om halkan som drabbade vägtrafiken i Västsverige i början av mars. Pråmen sköts uppför älven av bogserbåten Tofte.

- Det gick fint, alla tiders, säger pråmförman Bengt Sandinge. Vi tog oss igenom de sex slussarna utan problem. Vi skulle kunna lasta upp till 45 containrar på den här pråmen. Den är gjord för projektlaster, som är för stora för vanliga fartyg. Det är höjden som sätter begränsningen för antalet containrar vi kan ta. Skepparen på bogserbåten vill kunna se

båda bogarna när vi går in i slussen. De tolv containrarna lyfts ner på kajen med en stor hamnkran. En truck tar vid och lastar över dem på bil för fortsatt transport. Pråmpremiären skedde inför en publik på över hundra personer. Intresset förefaller vara stort för den nya formen av godstransporter.

Men det har varit trögt att få igång trafik med containrar på pråm sedan Sverige i december 2014 antog EU:s regelverk för sjöfart på inre vattenvägar. De nya reglerna öppnar för trafik med enklare fartyg, med lägre bemanning.

Det saknas fortfarande moderna pråmfartyg i Sverige. Höga farleds- och lotsavgifter bidrar också till att pråmfrakterna





Tolv tomma containrar lastades av med hamnkran från pråmen Kanalia till kajen i Vänersborg, efter att ha gått på Göta älv från Göteborg. Hamnkonflikten på APN Terminals gjorde att en planerad transport av insatsvaror till Vargön Alloys inte kunde ingå i testkörningen.



– Det gick fint att frakta containrar på pråmen, säger pråmförman Bengt Sandinge från Sandinge bogsering & sjötransport.



Lots krävs för sjöfrakt på Göta älv. Lotsavgifterna är en faktor som missgynnar pråmfraktens konkurrenskraft jämfört med landtransporterna.

”Vi tänker starta en pråmcontainerlinje under 2017. Om det inte sker i år så är risken att det aldrig blir av.”

har svårt att konkurrera med lastbilarna. Men nu ska det bli ändring på det, hoppas Johan Lantz. Han är vd för rederiet Avatar Logistics som arrangerade försöket:

– Vi planerar att starta en containerpråmlinje mellan Göteborg och Vänersborg under 2017. Demon genomför vi för att visa att det fungerar. Det har utretts och pratats länge nog, nu vill vi visa i handling att det här går att genomföra.

Fördelarna med containrar på pråm är lägre energiförbrukning och mindre utsläpp än med lastbil. Dessutom kan sjöfrakt bidra till att minska trängseln på vägarna. Ett genomsnittligt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 150 lastbilar, men förbrukar en tredjedel så mycket energi. →



Pråmen Kanalia sköts fram på Göta älv med hjälp av bogserbåten Tofte under provtransporten. För den reguljära containertrafiken planerar Avatar att skaffa ett modernt pråmfartyg från Holland.

→ **Slussarna i Trollhätte kanal** sätter en gräns för fartygens storlek. Därför skulle det här handla om pråmfartyg som kan ta upp till 120 stycken tjugofotscontainrar med en sammanlagd maxvikt på 2 400 ton. Det berättar Michael van Gent, från holländska Van Gent Scheepvaart, samarbetspartner till Avatar Logistics.

Demon gjordes med en provisorisk lösning, med en pråm som sköts på med bogserbåt. Dessutom saknas containeranpassad teknik i Vänersborgs hamn. Med de förutsättningarna är trafiken inte samhällsekonomisk lönsam, enligt Joakim Swahn på konsultföretaget M4 Traffic, som utrett frågan.

– Men med pråmfartyg anpassade för inlandssjöfart och rätt teknik i hamnarna skulle det vara samhällsekonomiskt lönsamt

och samt att flytta containertrafik från väg till sjöfart, säger Joakim Swahn. Han pekar också på att det behövs tillgång till smidiga kajplatser. Om pråmfrakter ska bli verklighet får inte alla centrala hamnar byggas om till bostadsområden.

Det kostar mellan en halv och en miljon kronor att bogsera upp ett pråmfartyg från Holland till Sverige. Fartyget skulle sedan bli fångat i Göta älv, eftersom det tekniskt varken klarar Nordsjön eller de våghöjder som kan förekomma på Väneren.

– Kostnaden gör att vi skulle behöva någon form av volymgaranti från varuägare som vill använda pråmlinjen Göteborg–Vänersborg. Vi kan inte ta hela risken själva, men vi tror att intresse finns

bland företagen. Och det finns planer på att utveckla Vänersborg som logistiknod, säger Johan Lantz.

En representant för en varuägare är Petteri Junttila från Vargön Alloys AB, ett legeringsverk som tillverkar ferrokrom till specialstål och rostfritt stål. Han är positiv till möjligheten att skeppa ut företagets produkter med pråm:

– Fördelen är att vi kan spara på vägarna och miljön. Vi kan även kapa topparna och få en större flexibilitet i våra transporter. Jag kan tänka mig att skeppa ut större partier med pråm till Göteborg, där containrarna sedan går vidare med båt till våra lager nere i Europa, säger Petteri Junttila.

Intresset är väckt. Men fortfarande finns det frågetecken kring de farleds- och lotsavgifter som belastar sjöfarten. Johan Lantz hoppas på en lösning där rederiets personal utbildas så att de med stöd av modern navigationsutrustning kan klara sig utan lots på Göta älv. Han är optimist:

– Det är inte frågan ”om” längre. Vi tänker starta en pråmcontainerlinje under 2017. Om det inte sker i år så är risken att det aldrig blir av, säger Johan Lantz. ●

TEXT OCH FOTO: GÖRAN FÄLT



Ett modernt pråmfartyg av den här typen vill Avatar Logistics börja använda på Göta älv. FOTO:RENSÉN DRISSÉN

DFDS sätter in ny färja Göteborg-Gent

➤ DFDS utökar sin kapacitet Göteborg-Gent från mitten av augusti. Då sätter rederiet in sin fjärde färja på den här rutten, Ark Germania från 2013, som har plats för 190 trailrar och 150 bi-lar.

Bakgrunden är att DFDS upplever ett högt tryck på frakter från Sverige till Belgien och därför har valt att utöka kapaciteten för att kunna ta emot ökande volymer. Bland de företag som utnyttjar rutten finns Volvo Cars och AB Volvo. DFDS har även tecknat ett avtal med Scania om utökade frakter av lastbilchassier till Belgien. ●



Ark Germania utökar DFDS kapacitet Göteborg-Gent. FOTO: DFDS

Avtal klart för ny E10 i Kiruna

➤ Trafikverket och LKAB har tecknat ett genomförandeavtal för ny E10 i anslutning till Kiruna. Avtalet innebär att LKAB finansierar den nya vägen som ska motsvara befintlig funktion enligt dagens krav på en Europaväg. Byggstart sker till hösten.

Upphandling av byggentreprenör påbörjas i juni. Den första etappen byggs mellan Karhuniemi och Kurravaaravägen. Den andra etappen påbörjas 2019, och hela E10 beräknas vara klar 2020. ●

FOTO: THORBJÖRN BERGKVIST



Första hyperloopen

➤ Hyperloop One har släppt bilder på den testbana man nu bygger i Nevadaöknen och som enligt företaget ska stå klar senare i år. Projektet kan i så fall bli först med att realisera elbilsentreprenören Elon Musks idé

om att transportera människor och gods i ett rörsystem. Med hjälp av undertryck ska lastbärande kapslar gå i hastigheter på upp till 1 200 km/tim. Lite som den gamla rörposten, fast i större skala. ●

Svensk i styrelsen för RailNet Europe

➤ Mikael Eriksson från Trafikverket har valts in i styrelsen för RailNetEurope, ett internationellt samarbete mellan infrastrukturförvaltare inom järnväg.

- Svensk industri är beroende av att den långväga, interna-



tionella godstrafiken fungerar smidigt. Nu får vi och svenska järnvägs kunder chans att påverka utvecklingen i ett tidigare skede. Från Trafikverket kan vi bidra med vår långa erfarenhet av avreglering, säger han.

En viktig fråga för framtiden är att se över kapacitetsfördelningen. Målet för RailNetEurope är att underlätta internationell trafik på det europeiska järnvägsnätet. ●

FOTO: THOMAS HENRIKSON

Smarta byggtransporter via digital tjänst

➤ NCC vidareutvecklar nu Loop Rocks, deras digitala plattform som matchar utbud och efterfrågan av andrahandsmaterial mellan byggarbetsplatser. Sedan april är även åkier, maskinuthyrare och miljökonstuler anslutna till tjänsten och ska erbjuda smarta materialtransporter. ●



Containerkaj i Gävle för 200 miljoner kronor

➤ Gävle hamn byggs ut med en ny containerkaj. Hamnen drivs av det turkiska bolaget Yilport. Gävle kommun har i ett avtal med Yilport åtagit sig att öka hamnens kapacitet. 200 miljoner kronor satsas nu i en ny containerkaj. Bygget planeras starta i höst och ska vara klart sommaren 2019. Bygget planeras starta i höst och ska vara klart sommaren 2019. Samtidigt bygger Trafikverket en ny järnvägsanslutning som ger direktförbindelse med Ostkustbanan och Bergslagsbanan. Den nya spåranslutningen ska stå helt klar 2021. ●



Sju mil nytt spår på årets största spårbyte



Trafikverket byter ut spåret på Södra stambanan mellan Vislanda i Småland och Ballingslöv i Skåne. Sträckan är 70 kilometer och spårbytet utförs i en enda etapp med ett 800 meter långt spårbyteståg.

- Vi gör det här för att få en robustare och driftsäkrare järnväg och för att minska underhållsbehovet. Det gamla spåret från slutet av 1970-talet är utslitet, säger projektledare Stefan Källberg, Trafikverket.

Bytet görs under tio veckor med hjälp av ett spårbyteståg som entreprenören hyr in från Österrike. Det 800 meter långa tåget fungerar som en rullande verkstad där varje del av tåget har sin uppgift. Framför den stora maskinen ser man det gamla spåret och bakom ligger det nya.

- Spårbytesmaskinen skiftar den gamla rälen mot ny, plockar upp de gamla

sliprarna och lägger ut nya. Samtidigt siktas all ballast. Den klarar 1 800 meter per dag. Arbetet har hittills flutit på bättre än väntat och ligger närmare 800 meter före den beräknade sträckan.

Hela jobbet genomförs på mindre än tio veckor och ska vara klart 27 juni.

Utöver själva spårbytet är det stora transporter till och från arbetsplatsen. Det går åt cirka 120 000 nya betongsliprar och 25 000 kubikmeter ny makadam. Både sliprar och makadam levereras från närliggande leverantörer i Vislanda och i Råppe utanför Växjö.



Stefan Källberg

- De gamla sliprarna fraktas bort och de nya levereras framför spårbyteståget med tåg till och från Vislanda, säger Stefan Källberg.

All gammal makadam sorteras, och den som är dålig läggs i en depå på en duk

bredvid spåret där den sedan hämtas upp och tas om hand. De gamla betongsliprarna läggs i upplag i Vislanda där de krossas för att återanvändas som fyllnadsmaterial.

- Den nya rälen har svetsats ihop till 420 meter långa längder hos Materialservice i Sannahed utanför Hallsberg. De fraktas med specialtåg och läggs ut innan spårbytet börjar. Varje lass rymmer 11 760 meter räl. När de kommit på plats i det nya spåret återstår efterarbetet med svetsning och spårriktning.

Förberedelserna för spårbytet började redan förra året med att man lokaliserade och sänkte kablar för att inte riva upp dem nu, samt rensade slänter och diken från vegetation. Spårbytet sker endast på ett av spåren, "uppspåret", som är helt avstängt på den sträckan där arbetet pågår. ●

TEXT OCH FOTO: KERSTIN ERICSSON

109 KM SPÅR BYTS UT I ÅR

I år genomför Trafikverket två stora spårbyten. Det innebär att både räls och sliprar samt ballast byts ut. Dessutom byts rälsen ut på tre sträckor. Från 2019 får Trafikverket ökade anslag, och då kan betydligt fler spår bytas.

Spårbyten 2017:

Vislanda–Ballingslöv, 70 kilometer.
Koler–Träskholm, 39 kilometer. Därmed slutförs spårbytet på den viktiga godssträckan Boden–Bastuträsk, som rustats upp i etapper sedan 2014. Rälsbyten 2017: Aleholm–Grevaryd, Alingsås–Göteborg (uppspår) och Skövde–Falköping (nedspår).



Leverantören A-betong tillverkar de 120 000 betongsliprar som går åt till spårbytet. Fabriken ligger i Vislanda och sliprarna kommer ut till platsen med tåg. På fabriken gjuts sliprarna i 100 meter långa fåror där armeringsjärn dras ut i fårorna innan de fylls med betong. Varje sliper är unik och märks med datum och betongfårans nummer, så att den kan spåras om det uppstår ett fel.



De gamla sliprarna plockas effektivt upp i spårbyteståget, samtidigt som nya läggs ut i snabb takt tillsammans med befästningarna. Raska fingrar ser till att de ligger rätt.

Många vill frakta med tåg – men priset avgör valet



Michael Stridsberg arbetar med marknadsövervakning på Transportstyrelsen.

De flesta företag som köper godstransporter är positiva till järnvägen och vill gärna köra mer på tåg. Ändå väljer många att dra ner på sina järnvägsfrakter. Priset är avgörande. Låg flexibilitet och dålig information vid störningar bidrar också till att göra järnvägen mindre attraktiv.

- Resultaten bekräftar mycket av det som vi tidigare misstänkt. Priset är avgörande för företagens val av transportsätt. Dessutom spelar tillgången på fungerande infrastruktur stor roll.

Det säger Michael Stridsberg. Han arbetar med marknadsövervakning på Transportstyrelsen och är ansvarig för en marknadsundersökning bland godstransportköpare som publicerades våren 2017.

Ett 20-tal företrädare för branschorganisationer och företag har intervjuats om hur de ser på järnvägsmarknaden. Ett EU-direktiv ställer krav på att en undersökning av den här typen görs minst vart annat år. Resultatet från den första svenska undersökningen är nu klart.

Undersökningen tar upp vad som styr företagens val av transportmedel, samt vilka hinder och möjligheter som finns på marknaden och i infrastrukturen.

– En oroande utveckling vi ser i rapporten är att företag på senare tid aktivt har valt bort järnvägstransporter. Inte för att det saknas spår eller fattas företag som kör på järnvägen, utan helt enkelt att man väljer lastbilen för att den möter transportbehoven på ett bättre sätt och konkurrerar bättre prismässigt.

Det finns en i grunden positiv inställning till järnvägstransporter hos många godstransportköpare, inte minst av miljöskäl.

– Problemet är att järnvägen inte klarar av att leverera det som företagen behöver. Priset är en viktig sak, men det handlar även om punktlighet och flexibilitet, säger Michael Stridsberg.

Järnvägen har stora fördelar för tungt gods och stora volymer och på längre avstånd. Där har den en stark ställning. Det finns även en potential att ta större andelar gods inom andra segment av transportmarknaden, men järnvägen har en bit kvar för att nå dit.

– En förbättringspotential som vi sett är att minska tomtransporterna. Det går relativt mycket tomtransporter på järnväg. Alla tjänar på att järn-

vägsföretagen får köra mer med last. Företagen som köper transporterna kan sänka sina kostnader, och även infrastrukturhållaren skulle tjäna på det. Tomtransporter är en form av onödigt slitage på anläggningen. De tar dessutom upp kapacitet som kan användas bättre.

Michael Stridsberg menar att branschen behöver utveckla samarbeten och nya affärsmodeller som kan leda till att tomtransporterna minskar.

– Vi har valt att inte lägga någon typ av rekommendation på vad man ska göra. Vi är övertygade om att det är branschen som måste hitta metoderna för hur det här ska göras.

"En oroande utveckling vi ser är att företag på senare tid aktivt har valt bort järnvägstransporter."



ILLUSTRATION: SUSANNE ENGMAN

En ny sak som framkommer i rapporten är att gods-transportköparna har stora problem med att få information i samband med trafikstörningar.

– Framför allt upplever man att det är mycket sämre information på järnvägen än på vägen. Det borde inte behöva vara så. Trafikledningen borde kunna ha en överblick över hur omfattande en störning blir. Anläggningen är bevakad, man vet var vagnarna står. Men godstransportköparna upplever att de inte får den informationen på ett begrip-

ligt sätt. De vet inte var deras vagnar står och vet inte hur lång tid det tar innan det har löst sig.

– Vissa företag har gått så långt att de installerat egna gps-sändare på vagnarna för att de annars inte får veta var de är. Vi har ändå ett viss mått av tidskänsliga varor som går på järnväg. Ska man kunna locka mer tidskänsliga varor till järnvägen är det helt centralt att de här delarna fungerar, säger Michael Stridsberg. ●

GÖRAN FÄLT

Pråm och cykel trotsar trängsel

En bred, outnyttjad transportled går genom Göteborg – en stad där godset kämpar med ökande trängsel. Nu testas nya lösningar på vattnet. Små containrar fraktas med pråm på Göta älv och vidare med cykel till kunder i centrum. Idén är att ta in varor och få ut avfall på vattenvägarna.

En morgon i april går Älvsnabbenfärjorna i tät trafik på Göta älv mellan Stenpiren i centrum och Lindholmen på Hisingen, med dess campus och företag.

Under två veckor i vår har passagerarfärjorna haft sällskap av ny godstrafik på älven. Den orangemålade pråmen Helena dras av en liten bogserbåt och lägger till vid en provisorisk anöringsplats på Lindholmskajen, som annars mest används som bilparkering.

Helena har startat vid DHL:s terminal i Hisings Kärra, ett par kilometer uppströms längs älven från Göteborgs stadskärna. Därifrån har hon med sig små containrar fyllda med paket. En av containrarna har lastats av på en kaj vid Rosenlund. Därifrån körs paketen ut till butiker och företag med en elassisterad lastcykel, som tar sig fram smidigt på de trånga gatorna innanför vallgraven.

I Lindholmen lastas den sista containern av. Den fraktas med ett litet elfordon till Lindholmens mikrogodsterminal, och därifrån distribueras paketen till skolor och företag i området.

Innan Helena återvänder kör en sopbil fram två röda avfallsbehållare som lastas på pråmen. Avfallet går som returfrakt på Göta älv och vidare upp i Säveån till Säveånäs kraftvärmeverk. Därmed sluts transportkedjan för en stadsdel som i hög grad konsumerar varor och producerar kunskap och avfall.

I försöket ingår bara cirka 20 av de 20 000 paket som DHL levererar varje dygn i Göteborg. Men det kan vara början på ett nytt sätt att lösa citylogistiken i en tät stad med lediga vattenvägar. Det menar Martin Svanberg från det marina konsultföretaget SSPA. Han är projektledare för demonstrationen av gods- och avfallstransporter på Göteborgs vattenvägar.

– Det främsta argumentet är att vi kan avlasta vägarna från trängsel och buller. Älven är ganska tom, och den är en jättestor outnyttjad yta som kan användas för hållbara transporter, säger Martin Svanberg.

Demonstrationen med pråmtrafik genomförs inom ramen för Dencity. Det är ett samverkansprojekt mellan näringsliv, myndigheter och akademi för att utveckla hållbara logistiklösningar i en tät stadsbebyggelse. Projektet leds av den nationella arenan för samverkan inom transporteffektivitet – Closer, på Lindholmen Science Park. SSPA leder paketet med vattenvägstransporter. Projektet delfinansieras av Vinnova och Västra Götalandsregionen.







De små containrarna för paket rullas enkelt av på kajen. Returfrakten utgörs av avfall som fraktas med pråmen på Göta älv och vidare upp i Sävån till Sävånäs kraftvärmeverk. Containrarna lastas på en elassisterad lastcykel för vidare transport. Lastcykeln tar sig fram ljudlöst och smidigt på de trånga gatorna i centrum.

Försöket görs med en dieseldriven bogserbåt och en pråm som är byggd för bulkfrakter. Men det är viktigt att komma igång, för att kunna utvärdera möjligheterna och visa att idén inte är en skrivbordskonstruktion.

– Försöket ger oss möjlighet att utvärdera, mäta tidsåtgång och upptäcka hinder. I nästa etapp hoppas jag att vi kan använda eldrivna pråmar, med förbättrade kajplatser och snabbare anläggning. Ungefär som passagerarfärjorna. Snabbheten är avgörande, och i dag går det lite för långsamt, säger Martin Svanberg.

Bland de hinder man upptäckt är att dykarlag tidvis arbetar i den trånga Sävån. Normalt går inga sjötransporter där, men nu ska avfallet fram. Så dykarna måste flytta på sig när pråmen kommer.

– Efter en veckas test tycker jag att det har fungerat över förväntan, säger Ulf Hammarberg från DHL. Vårt mål är att

öka fyllnadsgraden och framkomligheten i städerna, och därför vill vi vara med i det här testet av vattenvägar. Vår insats i projektet är att vi tar risken i ett test med riktiga leveranser. Vi lever på att ge service till varuägarna. Deras paket måste komma fram i tid.

Ulf Hammarberg ser vattenvägar i kombination med lastcyklar som ett intressant alternativ i stadskärnan, där trängseln ökar och allt fler regleringar införs för var och när lastbilar får leverera varor. I Göteborg är DHL gynnat av att ha sin terminal direkt intill en kaj. Men även där krävs det investeringar i asfaltering och nya stängsel om prämtrafiken ska bli effektiv och permanent.

Johan Erlandsson från cykelbuds företaget Pling menar att det främst är framkomligheten som talar för att använda lastcyklar för distribution i stadskärnan: – Lastcyklar kan leverera dubbelt så

många paket per tidsenhet som skåpbilar. Cyklarna tar sig fram snabbare och kan köra överallt i stadskärnan, även på cykelbanor. Lastcyklarna är dessutom helt tysta. Våra standardiserade småcontainrar gör hanteringen effektivare. Den här tekniken utvecklas nu i flera länder. Men vi är först med att frakta containrarna till centrum med pråm, säger Johan Erlandsson.

Försöket ska nu utvärderas. Därefter tas beslut om en eventuell fortsättning. Intresset är stort, att döma av de många besökare som mötte upp på Lindholmskajen när pråmfrakten visades upp.

– Projektet ingår i Dencity etapp två, och Vinnova vill förhoppningsvis se en tredje etapp. Då hoppas jag att vi kan fortsätta med nästa steg i utvecklingen av pråmfrakterna, säger Martin Svanberg. ●

TEXT OCH FOTO: GÖRAN FÄLT





FOTO: VOLVO CARS

Volvo kortar frakt från Kina med tåg

➤ Volvo är den första biltillverkaren i världen som fraktar Kinatillverkade bilar till Europa med tåg via Kinas nya sidenväg, "One Belt, One Road". De första Volvo S90 som har byggts i Daqing i Kina, anlände till distributionscentret i belgiska Zeebrugge sista veckan i maj.

Järnvägen kortar tiden som det tar att transportera fordon till Europa med två tredjedelar jämfört med transport sjövägen. Bilarna går i specialdesignade containerar, där varje container rymmer tre bilar som är placerade i olika vinklar för utnyttja utrymmet maximalt. Fästanordningar gör att bilarna inte kan röra sig under transporten. ●

Tunneln klar i Gamla Uppsala

➤ Den 8 maj gick det första tåget genom den nybyggda 610 meter långa järnvägstunneln i Gamla Uppsala. Den 17 september tas det andra av de två nya spåren i bruk och då invigs hela projektet. Därmed är det dubbelspår på Ostkustbanan hela sträckan Uppsala-Gävle. ●



Osby får spår även från norr

➤ Nu byggs ett nytt industrispår från Södra stambanan till Osby nordöstra industriområde. Hittills har industriområdet bara gått att nå på ett spår söderifrån.

- Det innebär att man kan komma med leveranser även norrifrån och köra direkt in på industriområdet utan att vända i Hässleholm, förklarar Johan Persson, mark- och exploateringschef på Osby kommun. ●

Enklare regler för mindre skepp

➤ Regeringen föreslår i en lagrådsremiss att registreringen av mindre skepp förenklas. Storleksmåten för indelningen av fartyg i skepp och båtar ändras så att fartyg bara kommer att räknas som skepp om deras skrovlängd är över 24 meter.

I dag gäller att ett skepp ska ha en längd på minst 12 meter och en bredd på minst 4 meter. Detta innebär att pantsättningen av skepp genom pantbrev och inteckningar bara kommer gälla de lite större fartygen som fortfarande kommer att klassas som skepp. Detta underlättar ägande och användande av mindre fartyg i de maritima näringarna. Regeringen föreslår också att det införs en möjlighet till en villkorad tillfällig registre-

ring i fartygsregistret för att underlätta överföringen av skepp som köpts i utlandet.

- De regelförenklningar som nu föreslås i lagrådsremissen är ytterligare en bit i regeringens arbete för att främja sjöfarten, säger infrastrukturminister Anna Johansson. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2018. ●



FOTO: GÖRAN FÄLT

NY KONTAKTLEDNING ÖKAR DRIFTSÄKERHET



FOTO: STEFAN BRATT

➤ Kontaktledningssystemet på Västra stambanan mellan Laxå och Falköping är gammalt och slitet. Trafikverket byter ut kontaktledningar, stolpar och kablar på den 11,5 mil långa sträckan. Det ökar driftsäkerheten, minskar störningarna och gynnar både person- och godståg. Sträckorna Moholm-Väring och Väring-Skövde blev nyligen klara. Nu återstår Stenstorp-Falköping och driftplatsen Falköping innan hela bytet blir klart i höst. ●

PENSIONS FONDER KAN RUSTA UPP INLANDSBANAN

➤ Inlandsbanan kan rustas upp genom miljardinvesteringar från pensionsfonder och andra institutionella investerares. Det australiensiska företaget Macquarie har via en av sina infrastrukturfonder visat intresse för att satsa pengar i Inlandsbanan, tillsammans med de kommuner som i dag driver verksamheten.

En sådan upprustning skulle öppna för mer person- och godstrafik och även vara vital för råvarunäringarna i Norrland, som skogs-, stål- och gruvindustrin.

Inlandsbanan AB och Macquarie har skrivit en gemensam avsiktsförklaring om att hitta former för samarbete. Den 23



FOTO: MICHAEL ERHARDSSON

maj hölls ett samråd med alla kommuner som äger Inlandsbanan, och styrelsen fick då fortsatt mandat att förhandla om ett avtal med Macquarie. ●

74

ton blir den nya maximala bruttovikten för lastbilar. Detta sedan riksdagen i maj sagt ja till regeringens förslag om en ny bärighetsklass för vägar, BK4. ●





Bilen har två navmotorer som är inbyggda i bakaxeln, med en sammanlagd effekt på 226 kilowatt. De väger 500 kilo styck. Batteriet väger 600 kilo. Hela bilen väger 18 ton och kan lasta 6,5 ton.

Första ellastbilen för elväg godkänd

Sveriges första helt eldrivna lastbil för elväg har godkänts av Bilprovningen. Bilen ingår i ett projekt där el överförs till fordonet från en skena i vägen. Till hösten planeras en två km lång teststräcka Arlanda-Rosersberg.

– Det är riktigt roligt att vi nu har en hel-elektrisk lastbil gjord för att laddas under färd. Tekniken vi använder har potentialen att bli en standard för elektrifieringen av Europas vägar och är ett viktigt steg för att få hållbara väg- och godstransporter i Sverige, säger Hans Säll, ordförande i konsortiet

E-road Arlanda, samt affärsutvecklingschef inom NCC.

Energi överförs till lastbilen från en skena i vägen via en rörlig arm. Armen känner av var skenan i vägen ligger, och så länge fordonet befinner sig över skenan är kontakten i nerfällt läge. Tekniken har testats och utvecklats på en inhägnad bana utanför Arlanda sedan 2012. Planering pågår för att i höst anlägga en två km lång sträcka på allmän väg mellan Arlanda och Rosersberg. Där kommer ellastbilen att köra gods för Postnord. ●

FÖRESLÅR SKÄRPTA KRAV PÅ BESTÄLLARE

Transportstyrelsen föreslår skärpta krav på beställare av transporter, för att på så sätt öka regelefterlevnaden inom yrkestrafiken och skapa schysta villkor på transportmarknaden. Skärpningarna består dels i att det införs en uttrycklig undersökningsplikt, dels att alla beställare i

avtalskedjan kan bli ansvariga för en otillåten transport.

– Med vårt förslag ska alla transportköpare kunna bli ansvariga, även när en otillåten transport har sålts vidare i flera led, säger Johan Brandström, projektledare för regeringsuppdraget om yrkestrafiken. ●

Byggstart norrut från Umeå

Sommaren 2018 sätts spaden i backen för en första delsträcka av Norrbottenbanan. Det är den 10 km långa delen mellan Umeå godsbangård och Dåva företagspark som är först ut.

Alla järnvägsutredningar för Norrbottenbanan är klara och Trafikverket tar nu fram järnvägsplaner för sträckan Umeå-Skellefteå.

Ett nytt bolag, Dåva Terminal AB, ska planera och bygga en ny järnvägsterminal på Dåva företagspark, där det bland annat finns kraftvärmeverk och Dåva DAC (Deponi och avfallscenter). Det nya terminalbolaget är ett dotterbolag till INAB (Infrastruktur i Umeå AB) och har bildats tillsammans med Umeå Energi och Dåva DAC. ●



I Dåva norr om Umeå planeras en järnvägsterminal som ska betjäna en företagspark.

Rätt antal nya logistikanläggningar

I en notis i förra numret av Godset berättade vi att Sverige i fjol slog rekord i antal nya logistikanläggningar. Tyvärr blev det fel siffra för antalet nya anläggningar – det rätta antalet är 20. ●