



LÄS MER PÅ WEBBEN!
INFRASTRUKTUR.SE

MEDIA
PLANET

Nr 8 | JUNI 2014

INFRASTRUKTUR

Politikerna om Sveriges framtid

Anders Ygeman (S) och **Catharina Elmsäter-Svärd (M)**
i stor debatt om infrastruktursatsningarna

Miss inte

FÖRBÄTTRAD VÄGMILJÖ

Rätt vägräcken
för MC-förare

NATIONELL TRAFIKPULSÅDER

Ökar flexibiliteten
i trafiksystemet

DEN SVENSKA FLYGNÄRINGEN

Skapar förutsättningar
för tillväxt

FOTO: CAROLINA MARTINSON (ANDERS YGEMAN) REGERINGSKANSLIET (CATHARINA ELM SÄTER-SVÄRD)



För svensk tillväxt
bygg norrbotniabanan.nu

Varje dag fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn
från Luleå söderut. Vi behöver frakta fler.


NORRBOTNIABANAN

En investering för framtiden



hellkopter.nu

UTMANINGAR

Det är dags att stärka Sveriges position som ledande IT-land. Regeringen behöver skapa en statlig organisation med uppgift att äga och driva ett nationellt bredbandsnät, som erbjuds på öppna och likvärdiga villkor.

Konkurrensen på fibermarknaden måste öka



Anders Knappe
Ordförande, Sveriges Kommuner
och Landsting
FOTO: SKL

Stockholms stadsnät har bidragit till att staden rankas som en av Europas mest attraktiva för företag att etablera sig i.

Att människor har tillgång till bra IT-infrastruktur är avgörande för den samhälleliga utvecklingen. Tillväxt och konkurrenskraft förutsätter snabba kommunikationer. Företag lokaliserar sig oftast där det finns säker och prisvärd datakommunikation.

Mycket framgångsrik

Många kommuner har därför skapat stadsnät, geografiskt avgränsade bredbandsnät bestående av svartfiberkablar. Genom stadsnäten får operatörer och företag tillgång till snabb och säker datakommunikation. Kommunerna äger infrastrukturen utan att sälja några IT-tjänster. Tjänsteleverantörer skapar sina egna tillämpningar, de konkurrerar fritt och marknadsför internet-, teve- och telefonitjänster till företag och enskilda hushåll.

Affärsmodellen är mycket framgångsrik. Stadsnäten driver på utvecklingen av breda och innovativa IT-tjänster. De är ett skäl till att Sverige har en mångfald av aktörer på tjänstemarknaden och

internationellt sett låga priser. Stockholms stadsnät har bidragit till att staden rankas som en av Europas mest attraktiva för företag att etablera sig i.

Men när det gäller nationell IT-kommunikation och långväga dataöverföring, via fiber som binder samman stadsnäten, är situationen annorlunda. Kommuner och företag hänvisas oftast till att nyttja fiber vars ägare också levererar IT-tjänster.

Behövs en ny modell

Det skapar en osund konkurrenssituation. Fiberägaren har incitament att hålla borta andra företag som erbjuder liknande tjänster. Situationen har till exempel jämförts med om ett särskilt flygbolag skulle äga Arlanda. I det läget skulle inte andra flygbolag ha tillgång till flygplatsen på samma villkor.

Det behövs en ny modell för långväga fiber, en modell som motsvarar den som finns för stadsnäten. Kommuner och företag behöver ha tillgång till infrastruktur som ägs av en oberoende aktör som står för långsiktigt ägande och erbjuder datakommunikation

till likvärdiga priser. Staten bör ta på sig ansvaret att vara en sådan nätägare.

Staten äger redan i dag omfattande bredbandsnät. Men eftersom ägandet är uppdelat på flera aktörer brister helhetssynen. Det behövs en sammanhållen och samordnad statligt ägd fiberinfrastruktur för att kunna möta samhällets behov av snabb och säker elektronisk kommunikation.

Staten äger redan i dag omfattande bredbandsnät. Men eftersom ägandet är uppdelat på flera aktörer brister helhetssynen.

Bästa möjliga konkurrens

Regeringen har meddelat att man ska utreda hur statens ägande av fiberinfrastruktur kan samordnas. Arbetet bör resultera i att regeringen skapar en statlig organisation med uppgift att äga och driva ett nationellt bredbandsnät, som erbjuds på öppna och likvärdiga villkor. Först då får vi bästa möjliga konkurrens på fibermarknaden. Först då säkrar vi Sveriges position som ledande IT-land.



REDAKTIONEN



Martin Jervill, Delägare, Sundrive.
Per Jeppson, Marknadschef, Sundrive
Peter Bäckström, Vd, Sundrive.
FOTO: PRIVAT

”I en fungerande laddinfrastruktur är laddningsplatserna utformade utifrån bilisternas behov och rörelsemönster.”

LÄS MER PÅ WEBBEN!



INFRASTRUKTUR.SE

INFRASTRUKTUR NR 8, JUNI 2014

Ansvarig för denna utgåva:
Projektleddare: Johan Eriksson
Tel: 08-510 053 00
E-post: johan.eriksson@mediaplanet.com

Verkställande direktör:

Joanna Rydbeck
Redaktionschef:
Alexandra Ekström Madrid
Affärsutvecklare: Caroline Öräs
Layout: Daniel Di Meo

Distribution: Svenska Dagbladet,
juni 2014
Tryckeri: V-Tab
Repro: Bert Lindevall

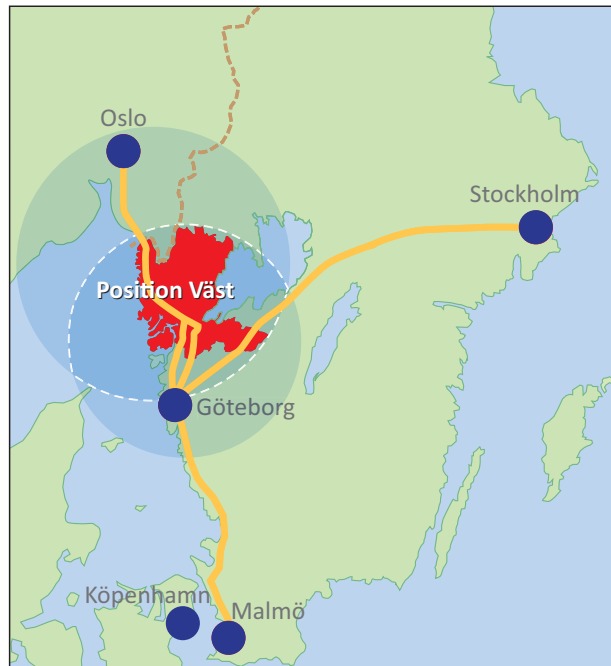
Mediaplanet kontaktinformation:
Tel: 08-510 053 00
Fax: 08-510 053 99
E-post: synpunkter@mediaplanet.com

Vid förfrågningar kontakta:
Caroline Öräs

Citera oss gärna, men ange källan.



Mediaplanets affärsidé är att leverera nya kunder till våra annonsörer. Genom intressanta artiklar med hög kvalitet motiverar vi våra läsare att agera.



Välkommen till Position Väst – tillväxtzonen mellan Göteborg och Oslo

Position Väst är den naturliga expansionsytan mellan Göteborgs- och Osloregionerna, med gott om spelrum för nya affärer.

Här samarbetar 18 västsvenska kommuner för att stärka det befintliga näringslivet och erbjuda en mycket god service för företag som söker rätt position för sin etablering.

FAKTA OM POSITION VÄST

- Position Väst: Bengtsfors, Dals-Ed, Essunga, Färgelanda, Grästorp, Lilla Edet, Lysekil, Mellerud, Munkedal, Orust, Sotenäs, Strömstad, Tanum, Trollhättan, Uddevalla, Vara, Vänersborg och Åmål.
- 300 000 invånare, varav hälften i grannstäderna Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg. Här finns 39 000

företag. De största branscherna är handel, tillverkningsindustri och besöksnäring samt maritima, gröna och kreativa näringar.

- Den 6–7 november hålls en nationell konferens i Trollhättan om insatserna efter Saab-konkursen. Position Väst är ett av resultaten som presenteras.

www.positionvast.se



EcoPar AB

Miljöbränsle

Stockholms Stads, liksom andra städers stora miljöproblem är för höga värden av kvävedioxid (NO₂). Vi har lösningen – använd EcoPar, syntetiskt drivmedel för dieselmotorer. EcoPar kan halvera NO₂-utsläppen och minskar utsläppen av sot och cancerogena kolväten kraftigt. Passar alla dieselmotorer.

Finns nu även framställd av biomassa.

Mer info på www.ecopar.se eller ring 031-711 50 20



Taurus Energy medverkar till en kostnadseffektiv och miljövänlig produktion av etanol från skogs- och jordbruksavfall.

TAURUS
ENERGY

www.taurusenergy.eu

Sjöfarten bidrar till Sveriges konkurrenskraft

Sjöfarten skapar hållbar utveckling för hela Sverige och är en förutsättning för den import- och exportberoende industrin, handeln, turismen och persontrafiken. Svenska rederier verkar på en global marknad och har en potential att växa. Cirka 90 procent av de 200 miljoner ton gods som importeras och exporteras varje år transporteras med fartyg.

Sjöfartsnäringen är globaliseringens vinnare och en framtidsbransch.



Jan Bremer Västra Stambanegruppen, Leif Waltherum (C) kommunalråd i Skövde och ordförande i Västra Stambanegruppen

-Västra Stambanan är den viktigaste spårbundna länken mellan Stockholms- och Göteborgsregionerna nu och för överskådlig tid framöver. Efterfrågan på person- och gods-traffic ökar konstant och betydligt snabbare än vad kapaciteten i spårsystemet medger. De satsningar och förstärkningar regeringen presenterat i nationell plan för infrastrukturen 2014-2025 för Västra Stambanan är välkomna. Den behöver dock följas av fler och större satsningar för att klara behoven av robusthet och kapacitet konstaterar Leif Waltherum ordförande i Västra Stambanegruppen och kommunalråd i Skövde.

Trafikverket har nyligen genomfört en åtgärdsvalsstudie för Västra Stambanan genom Västra Götaland. Den pekar på att banans maximala kapacitet är nådd samtidigt som behovet av att köra fler tåg ökar. Både kapacitet och kvalitet på banan behöver ökas skriver trafikverket.

Bland förslagen i utredningen kan nämnas ytterligare dubbelspår mellan Alingsås och Göteborg i ny eller befintlig sträckning samt ytterligare ett antal förbigångsspår. Studien hittas på Trafikverkets hemsida och är ute på remiss till den 30 november.

-Åtgärdsvalsstudien bekräftar det Västra Stambanegruppen pekat på under flera år. Det är nu viktigt att planeringsprocessen fortgår så att nödvändiga satsningar kan komma in vid revidering av nationell plan nästa mandatperiod.

Västra Stambanans kapacitet är av nationellt intresse och avgörande inte minst för att binda samman våra två största storstadsregioner och för att möta den växande gods- och containerhanteringen vid Göteborgs hamn, Skandinavians enda transoceaniska hamn, konstaterar Leif Waltherum.

Västra Stambanegruppen består av åtta engagerade kommuner längs Västra Stambanan. Gruppen arbetar nära Västra Götalandsregionen, Örebroregionen, Trafikverket, Göteborgs hamn, näringslivet, kommunalförbunden, med flera som har intresse av att huvudstråket mellan Stockholm/Mälardalen och Västra Götalandsregionen utvecklas.

DEBATT

PARTIDEBATT

Anders Ygeman (S) och Catharina Elmsäter-Svärd (M)
Om vilka infrastruktursatsningar som är viktigast.

FRÅGOR & SVAR

Anders Ygeman. Ordförande i riksdagens Trafikutskott.

■ Vilka stora svenska infrastruktursatsningar anser du vara viktigast och mest avgörande för svensk tillväxt framöver?

– Att byggstarten av järnvägarna Ostlänken, Järna-Linköping samt den första deletappen Göteborg-Borås kommer i gång på utsatt tid. Vi vill även att byggstart för en ny höghastighetsjärnväg Malmö-Lund-Hässleholm sker före 2025. En första etapp av Norrbotten-banan från Umeå och norrut är angelägen för basindustrins transporter.

■ Vilka prioriteringar vill ni göra vad gäller spårunderhåll de kommande åren?

– Det har visat sig att det nu fattas 20 miljarder till järnvägsunderhåll i regeringens infrastrukturplan 2014-2025. För att förbättra järnvägen i närtid måste anslaget till järnvägsunderhåll öka. Dagens underhåll är även för uppsplittrat för att fungera väl. Socialdemokra-

terna vill att staten tar det övergripande ansvaret för järnvägsunderhållet. En förbättrad järnväg är en förutsättning för att vi ska klara jobben och klimatet.

■ Vilka underhållsåtgärder och nysatsningar är nödvändig på vägsidan?

– Regeringen skär ner 770 miljoner på vägunderhållet i år. Det går ut över jobben, särskilt inom skogs- och basindustrin. Det påverkar även vardagen för alla som behöver ta bilen till jobbet. Även förbättrat vägunderhåll är en förutsättning för att vi ska minska arbetslösheten. Bland nya vägprojekt så är Förbifart Stockholm särskilt viktig. Det är bra att byggstarten nu kommer i gång i sommar.

■ Hur bör arbetet med att bygga nya stambanor struktureras och prioriteras?

– Ostlänken och Mölnlycke-Bollebygd, den första deletap-

pen Göteborg-Borås, måste hålla utsatt byggtid. Vi vill även planera och förbereda för hela Götalandsbanan och sträckningen Malmö-Jönköping. Det är angeläget att etappen Malmö-Lund-Hässleholm byggstartas under planperioden.

■ Vilka åtgärder är viktiga för att göra det svenska transportsystemet mer robust och tillförlitligt?

– I närtid behövs ett bättre organiserat järnvägsunderhåll som får mer resurser jämfört med idag. Även på vägsidan behövs mycket mer resurser till underhåll. De nya stora väg- och järnvägsprojekten är färdiga först om 10-15 år. De kommande åren är det viktigt att vi verkligen vårdar de vägar och järnvägar vi har.

**Idag kapacitetsbrist!
I morgon Ostlänken!****Byggstart 2017, klar senast 2028**

- ▶ Första delsträckan på ny stambana för snabbtåg
- ▶ Kapaciteten i järnvägssystemet förbättras avsevärt
- ▶ Robusthet och punktlighet förbättras
- ▶ Skapar tillväxt och jobb
- ▶ Två dynamiska regioner, Stockholms- och Östgötaregionen, knyts närmare varandra
- ▶ Förbättrar förutsättningar för innovativt företagande
- ▶ Skavsta flygplats kan nås snabbare
- ▶ Mer godstrafik på dagens bana och positiva miljöeffekter

OSTLÄNKENNyköping - Östgötalänken AB • www.ostlanken.se



Stefan Gustavsson
Affärsutvecklings-
chef på Keolis.
FOTO:PRIVAT

FLEXIBLA LÖSNINGAR

Mer kollektivtrafik för pengarna

Genom en resenärsdriven utveckling som möjliggör flexibla anpassningar utifrån resmönster och efterfrågan är det möjligt att motivera fler att resa kollektivt och samtidigt öka effektiviteten och få mer kollektivtrafik för pengarna.

- En av kollektivtrafikbranschens största utmaningar är att få fler att resa med oss och att göra mesta möjliga av de resurser som finns tillgängliga. Vi arbetar sedan ett par år utifrån en metod som utgår från resenärernas aktuella behov och anpassar busstrafiken efter det. Just nu ser vi exempelvis över linjenätet i Stockholms innerstad, säger **Stefan Gustavsson**, affärsutvecklingschef på Keolis.

Ständiga anpassningar

Kollektivtrafikmyndigheterna är idag professionella upphandlingsorganisationer. Samtidigt sitter operatören på kunskap om den dagliga verksamheten. Det innebär att samarbete är en förutsättning för att utveckla det kollektiva resandet.

Stefan Gustavsson menar att om kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilismen är det avgörande att trafikutbudet svarar upp till människors efterfrågan, även när behoven ändras snabbt.

-Det är viktigt att vara snabb och ständigt anpassa linjenätet utifrån hur människors resvanor förändras. När en ny stadsdel byggs är det exempelvis viktigt att snabbt svara upp mot behoven och serva de boende med en bra kollektivtrafik, säger han.

ANNIKA WIHLBORG

redaktionen@mediaplanet.com

FRÅGOR & SVAR

Catharina Elmsäter-Svärd. Infrastrukturminister



■ Vilka stora svenska infrastruktursatsningar anser du vara viktigast och mest avgörande för svensk tillväxt framöver?

- Citybanan och Förbifart Stockholm. Citybanan behövs för att komma tillrätta med tågförseeningarna. Och Förbifarten behövs för att människor och företag från hela landet ska slippa trängas på Essingeleden. Detta kommer att bli en het valfråga eftersom oppositionen riskerar att stoppa Förbifarten. Det vore förödande för jobb och tillväxt i hela Sverige.

■ Vilka prioriteringar vill ni göra vad gäller spårunderhåll de kommande åren?

- Vi tänker fördubbla järnvägsunderhållet - 86 miljarder jämfört med 42 miljarder när Socialdemokraterna hade ansvaret. Det är en viktig ambitionsökning för att vi ska komma tillrätta med de problem som har skapats under decennier.

■ Vilka underhållsåtgärder och nysatsningar är nödvändiga på vägsidan?

- Vi går till val på att bland annat bygga Förbifart Stockholm och bygga ut E20 genom Västra Götaland. Vi behöver också mer underhåll och trafiksäkerhetsåtgärder. En röst på oppositionen riskerar tvärtom att stoppa Förbifarten och att stoppa E20. För att inte tala om de 10 miljarder i ospecificerade nedskärningar som Miljöpartiet har utlovat.

■ Hur bör arbetet med att bygga nya stambanor struktureras och prioriteras?

- Att påbörja bygget av nya stambanor för höghastighetståg är viktigt för Sverige. Vi vill först prioritera sträckan mellan Järna och Linköping samt den första etappen mellan Göteborg och Borås.

■ Vilka åtgärder är viktiga för att göra det svenska transportsystemet mer robust och

Att påbörja bygget av nya stambanor för höghastighetståg är viktigt för Sverige.

tillförlitligt?

- Det viktigaste är att vi har satt stopp för Socialdemokraternas luftslottspolitik, och istället lovar att fullt ut finansiera de satsningar som Sverige behöver.

Socialdemokraternas tidigare löften har byggt en låneskuld som ända fram till 2025 kommer att kosta över 30 miljarder i räntor och amorteringar - pengar som hade kunnat användas till något mycket bättre. Nu går de åter ut och lovar ofinansierade satsningar i hela Sverige. De lovar allt till alla, så bedrivs inte ansvarsfull politik.

VI UTVECKLAR EFFEKTIV KOLLEKTIVTRAFIK MED RESENÄREN, UPPDRAGSGIVAREN OCH STADEN I FOKUS

Tack för att du tar bussen!
Din insats hjälper oss på
Keolis att göra vår insats.
Ännu lite bättre.

www.keolis.se

Keolis



E16 är av stor vikt för näringslivs- och turistutvecklingen i de båda länderna. Stråket går från Bergen genom Norges vackra fjord- och fjällandskap och passerar Gardermoen storflygplats och Glämdalsregionen. Genom Sverige är E16 matarstråk för norra Europas största vintersportområde och Sveriges största exportindustri- och turistnäringsregion utanför storstadsområdena. På sitt östra avsnitt passerar E16 rakt igenom MellanSveriges LogistikNav, Borlänge-Gävle, och knyter an till Gävle hamn.

Gränsöverskridande stråkperspektiv för nya E16

För E16 innebär detta mot Norge investeringar i Gränslänken Kongsvinger-Torsby och mot Finland och Östersjöregionen investeringar i Gävle Hamn.

Ett utvecklat E16-stråk effektiviserar även

transporterna från norra Norge, norra Sverige och även norra Finland till Osloregionen, genom att kunna gå via E45 alt E4 och E16.

Läs mer på: www.E16.se



REGION DALARNA



INSPIRATION



Det finns en stor förbättringspotential i detta område och hoppas att man nu tar krafttag för att få alla entreprenörer att följa föreskrifterna.

Maria Nordqvist
Politisk sekreterare i organisationen Sveriges MotorCyklister, SMC.
FOTO: SMC

Vägmiljön kan förbättras för mc-förare

Fråga: Vad har motorcyklister för problem med vägmiljön i Sverige?

Svar: Den är inte anpassad för alla trafikantgrupper. Exempelvis är många vägräcken rent livsfarliga för motorcyklister.

Dagens vägräcken, både vajerräcken mellan körbanorna och sidoräcken, ger skydd för personbilar. Men definitivt inte för motorcyklister, som faktiskt är ganska många och långt ifrån bara nöjesåkare. Det säger **Maria Nordqvist**, politisk sekreterare i organisationen Sveriges MotorCyklister, SMC.

–Risken att dödas vid en krock mot ett räcke är minst 15 gånger större för mc-förare än får bilar.

Slåta räcken är att föredra
Problemet med vajerräcken är att både vajern och stolparna har en skärande effekt på den som glider liggande eller kör sittande på motorcykeln mot dem. Vajern leder mc-föraren in mot stolparna. Somliga vajerräcken har dessutom farliga krokarna som sticker ut. Slåta betongräcken, slåta rörräcken eller räcken med underglidningsskydd är att föredra. Problemet med alla

räcken är att de saknar underglidningsskydd. Särskilt viktigt är sådant i ytterkurvor, där de flesta dödsolyckor sker på motorcykel.

Säkra för alla trafikanter
I Spanien har myndigheterna satsat 60 miljoner euro på underglidningsskydd på vägräcken. I Frankrike satsas sex miljoner euro årligen på att byta ut farliga räcken. I Norge är vajerräcken förbjudna ända sedan år 2006. Vid snäva kurvradier monteras alltid underglidningsskydd om det finns sidoräcken. Tio procent av alla motorcyklister som dör gör det i krock med vägräcken. Ju fler räcken som sätts upp desto fler mc-förare skadas eller dör.

–Om SMC fick bestämma skulle alla vägräcken i Sverige vara säkra för alla trafikanter på vägarna, även för motorcyklister, säger Maria Nordqvist.

Ett annat problem för motorcyklister är brist på friktion. Det handlar oftast om så kallad blö-

dande asfalt som blir hal och om löst grus som lämnats efter vägarbete eller dragits upp på vägen från bilar som genar i kurvor eller korsningar. För en bilist kan detta grus ge stenskött men för en motorcyklist innebär det en ren livsfara.

Om SMC fick bestämma skulle alla vägräcken i Sverige vara säkra för alla trafikanter på vägarna, även för motorcyklister.

Bristande friktion
Idag beror minst en tiondel av alla mc-olyckor på bristande friktion. Om alla vägarbetare sopade bort löst grus efter sig så snart det är möjligt och till dess har väl synliga varningsskyltar på plats skulle antalet mc-olyckor minska avsevärt. Trots att det finns klara regler för hur denna varningsskyltning ska ske och att sopning ska genom-

föras görs inte detta. Det kan bero på bristande kunskap eller information mellan beställare och entreprenörer. SMC kräver att reglerna måste följas för att rädda liv!

–Vi har belyst detta problem för politiker, myndigheter och Sveriges kommuner. Det finns en stor förbättringspotential i detta område och hoppas att man nu tar krafttag för att få alla entreprenörer att följa föreskrifterna.

Alla satsningar ger effekt
Motorcyklister gör själva stora satsningar på sin egen säkerhet. Många fortbildar sig årligen. Skyddsutrustning både på förare och motorcykel blir allt bättre. Informationsspridningen bland motorcyklister fungerar bra. Olycksstatistiken visar att alla satsningar ger effekt. Trots att vi är fler motorcyklister än någonsin pekar olyckstalen neråt.

ANNIKA WIHLBORG
redaktionen@mediaplanet.com

NYHETER

Stabila system, nyckeln till utbyggnad

Det grundläggande syftet med att införa ERTMS (European Rail Traffic Management System) är att skapa enklare förutsättningar för gränsöverskridande trafik.

Systemet ska göra det möjligt att köra med samma fordon och med samma förare mellan länderna i Europa. Med ERTMS kan vi också uppnå ökade hastigheter för vissa tåg och ökad kapacitet på vissa delar av järnvägsnätet. I Sverige är det nödvändigt att byta ut det befintliga systemet ATC eftersom det är till delar ålderdomligt och saknar reservdelar.

De markanläggningar vi har på Botnia och Ådalsbanan är stabila.

Stabilare ombordssystem
ERTMS har utvecklats i Europa och för den svenska järnvägen under ett antal år. ERTMS finns utbyggt i delar av Europa men framförallt i andra världsdelar, t ex Kina.

Vår första bana som togs i drift var Botniabanan med stora barnsjukdomar. Sedan har Västerdalsbanan och Ådalsbanan tagits i drift. I dag fungerar systemet ERTMS tillfredställande. De markanläggningar vi har på Botnia och Ådalsbanan är stabila. Vissa ombordssystem har fortfarande en del barnsjukdomar som gör att dom får trafikstörningar. Successivt hittas förbättringar som gör att även ombordsystemen blir stabilare.

ANNIKA WIHLBORG
redaktionen@mediaplanet.com

I HOJÅKARNAS TJÄNST



SMC, Sveriges MotorCyklister, kämpar för alla hojåkares framtid. Varje gång det beslutas något som rör dig och din motorcykel har SMC sagt sitt. Med din röst blir vi ännu starkare!

ENBART FÖR SMC-MEDLEMMAR: MC-Folket, SMC-Boken, Försäkringar, SMC-Appen, Träffar, Rabatter, MC-Resor, Rådgivning, MC-Kurser, Skadefonden, Rättsfonden, Jurister, Hoj-X.

LÄS MER OCH BLI MEDLEM IDAG PÅ WWW.SVMC.SE

www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

CLUB

SKÖJ PÅ HOJ-X 2015
Häng med på Hoj-X, den hejdlöst roliga träffen till havs. Vi åker med Galaxy den 13 mars. Bokningen öppnar snart!
Läs mer: svmcs.se/hojx2015

SCHOOL

BLI BÄTTRE MOTORCYKLIST
Att gå en kurs är bland det roligaste och mest lärorika man kan göra som motorcyklist. Man utvecklas som förare, blir säkrare, bättre och får mer skoj på sin hoj.
Läs mer: svmcs.se/school

TRAVEL

MOT ÄVENTYRET
Häng med på din drömräsa på MC med SMC Travel. Läs mer om våra upplevelser och oslagbara äventyr i hela världen på: svmcs.se/travel



Vi är specialister på broar

Vi är ett företag som har specialiserat oss på alla typer av broreparationer, men vi utför även nybyggnation och utbyte av broar efter gällande normer där vi har helhetslösningen. Allt från inspektion, utredning, projektering, TA-planer och utförande där även bro- och vägräcken ingår.

Vi åtar oss uppdrag i hela landet.

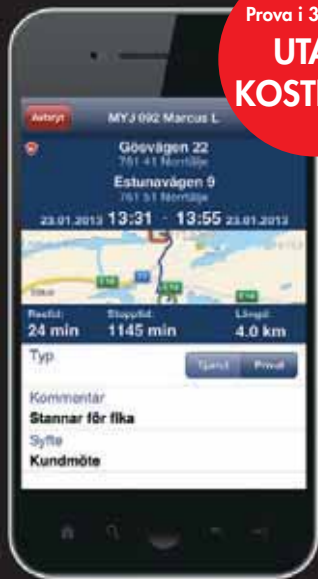
Välkommen att kontakta oss på telefon **070-66 55 105** eller via mail **per.hellestig@dbob.se**

www.dbob.se

Try & Buy

Prova Dialect Körjournal i 30 dagar utan kostnad!

Med Dialect Körjournal kan du vara säker på att alltid ha korrekt och uppdaterad information enligt Skatteverkets krav. Vi hjälper dig som är arbetsledare att optimera uppdragen, få effektivare transporter och snabbare service till dina kunder – samtidigt som du minskar den administrativa bördan för din personal.



Prova i 30 dagar
**UTAN
KOSTNAD***

- Detaljerad gps-positionering samt reselogg med körtid och stopptid
- App för Android och Iphone – rapportera från mobilen
- Rapporter som kan laddas ner till Excel eller sparas som PDF

*Just nu har du möjlighet att prova vår körjournal i 30 dagar. Är du inte nöjd så lämnar du tillbaka tjänsten helt utan kostnad och förpliktelser. Vill du fortsätta använda tjänsten efter 30 dagar kostar det från 149kr/mån i 24 månader. Erbjudandet gäller till 31 augusti 2014.

Ringv. 50 i Stockholm, 08-41090400.
Sjödalsv. 14, Huddinge, 08-7110170.

Dialect



**GUNNAR
PREFAB AB**

- GPLINK är ett CE-märkt betongräcke
- GPLINK 1.5 för temporär och permanent tung avstängning finns i 1-, 3- och 6-meters längder, samt start/slut 3- och 6-meters.
- GPLINK 2.0 för permanent installation, finns i 6-meters längder.
- GPLINK kan levereras med påbyggnad av plank eller nät.
- GPLINK kan också behandlas med TIOMix för miljöförbättring.

www.gunnarprefab.se /gp@gunnarprefab.se / 0248-131-30

Säkerhet och ergonomi har satt Atlet på världskartan

Ergonomiska truckar och välutbildad personal ökar säkerheten, ger en bättre arbetsmiljö och reducerar riskerna för skador och olyckor. Atlet UniCarriers utbildar företag i hur fokus på både säkerhet och ergonomi kan spara mycket pengar för verksamheten.

Reducera riskerna – öka lönsamheten

Många företag dras med omfattande kostnader för skador på gods, pallställ, truckar och människor. Kostnader som till stor del kan undvikas genom enkla medel. Som en del av säkerhetsarbetet håller Atlet UniCarriers arbetsledarutbildningar med fokus på ansvar och säkerhet för att öka medvetenheten om det ansvar ett företag har för truckförarnas kunskap samt risker i verksamheten. Atlet UniCarriers genomför också riskanalyser som resulterar i ett antal konkreta och ofta relativt billiga åtgärder för att reducera skaderiskerna. Exempel på det är skyltar, speglar, påkörningsskydd, målade gångvägar, olika tillbehör på truckar, etc.

Bättre ergonomi ger bättre ekonomi

Utöver rena arbetsskador med truck inblandad, vilket enligt Arbetsmiljöverkets

statistik är många, är även sjukskrivningar på grund av felaktig arbetsställning vanligt förekommande. I samband med att en truck ska anskaffas bör man därför utföra en riskbedömning som omfattar risker för förare och omgivning. Trucken ska vara anpassad till hanterings-situationen, men man bör även se till att den är ergonomiskt utformad för föraren.

“En truckförare som mår bra jobbar mer effektivt under hela sin arbetsdag och minskar därmed den totala driftskostnaden.”

En truckförare som mår bra jobbar mer effektivt under hela sin arbetsdag och minskar därmed den totala driftskostnaden. Det är anledningen till att alla Atlettruckar utformas med utgångspunkt



från föraren. Med tanke på att de förarrelaterade kostnaderna utgör mer än 70 % av den totala kostnaden i ekipaget truck/förare, är det klokt att investera i god ergonomi. För att minska de truckrelaterade försämringskostnaderna har Atlet UniCarriers tagit fram ett hälsoprogram, Aktiv. Det är ett unikt paket som består av både praktiska övningar samt råd och tips för att undvika belastningsskador. Övningarna är framtagna av leg sjukgymnast och förklaras pedagogiskt. För att de ska vara effektiva är de specialanpassade för de vanligaste trucktyperna, beroende på körställning och hur de används.

Kundanpassade truckar

- Vi lyssnar på våra kunder och försöker anpassa truckarna efter deras, ibland mycket specifika behov säger Torsten Eklund, VD på det svenska försäljnings-

“Vi lyssnar på våra kunder och försöker anpassa truckarna efter deras, ibland mycket specifika behov.”

bolaget. Redan i utvecklingsstadiet av nya truckar bjuder vi in kunder att vara med och ha synpunkter på hur de vill att en truck ska vara utformad. Ofta får vi då konkreta idéer från dem vad som skulle underlätta ergonomiskt i deras vardag och tack vare det kan vi anpassa truckarna efter deras behov. Ett bra samspel mellan tillverkare och användare.

www.atlet.se

ATLET
by UNI CARRIERS

NYHETER



ENKELT OCH LÄTTILLGÄNGLIGT. Det ska vara enkelt och lättillgängligt att kunna ladda sin bil där man befinner sig för tillfället. Utanför en flygplats eller tågstation är det exempelvis lämpligt att montera laddstolpar som erbjuder långsam laddning, säger Martin Jervill (tv), delägare på Sundrive. Här tillsammans med Per Jeppson (mitten) och Peter Bäckström (th). FOTO: PRIVAT

En välutbyggd infrastruktur

– En nödvändighet för en ökad elbilsförsäljning

Elbilar är miljövänliga, bränslesnåla och har en betydligt högre verkningsgrad än bensen- och dieseldrivna bilar.

Milkostnaden för att köra elbil är dessutom mycket låg jämfört med andra bränsleformer. För att fler bilister ska vilja investera i en elbil krävs dock en väl fungerande laddningsinfrastruktur.

De flesta elbilar har i dagsläget en effektiv körsträcka på mellan tio och tjugo mil. För att elbilen ska bli ett attraktivt alternativ krävs därför en god tillgång på laddningsstationer och snabb-laddningsstolpar. I dagsläget finns ett antal laddningsstationer och laddstolpar runtom i Sverige. Det är förstås ett viktigt steg på vägen, men

Peter Bäckström, vd på Sundrive, betonar vikten av att genomföra strukturerade satsningar på en intelligent, framtidssäkrad laddinfrastruktur.

"Bör vara en snabb-laddare"

En laddstation utanför en matbutik bör exempelvis vara en snabb-laddare som laddar batteriet på en dryg halvtimme, snarare än en stolpe som tar uppemot åtta timmar på sig att ladda batteriet. Det kan låta som en självklarhet, men många av de laddningsstationer och laddstolpar som satts upp runtom i Sverige är inte dimensionerade utifrån bilisternas behov och helt ointelligenta.

– I en fungerande laddinfra-

struktur är laddningsplatserna utformade utifrån bilisternas behov och rörelsemönster. Det ska vara enkelt och lättillgängligt att kunna ladda sin bil där man befinner sig för tillfället. Utanför en flygplats eller tågstation är det exempelvis lämpligt att montera laddstolpar som erbjuder långsam laddning, säger **Martin Jervill**, delägare på Sundrive.

Hela kedjan fungerar

För att öka tillgängligheten krävs att elbilsägaren enkelt kan överblicka var de närmaste laddningsplatserna finns och hur tillgängligheten ser ut på dem, exempelvis via sin mobiltelefon. Det är viktigt att hela kedjan fungerar; hitta, bo-

ka, ladda och betala. Idag finns ett antal glapp i kedjan. Det kan en gedigen IT-infrastruktur råda bot på.

Norge- ett föregångsland

Denna håller på att utvecklas och därför är det viktigt att dagens installationer förbereds och anpassas för detta, med exempelvis möjlighet till kommunikation och övervakning med standardiserade protokoll. Norge är något av en förebild när det gäller elbilar, cirka 30 000 elbilar och laddhybrider. I Sverige motsvarar detta 60 000, att jämföra med de cirka 4 500 som finns i dag Sverige.

ANNIKA WIHLBORG

redaktionen@mediaplanet.com

Att utveckla framtidens drivmedel bör premieras

För att ett långsiktigt hållbart samhälle ska bli verklighet krävs en succesiv omställning från bensen och diesel till förnyelsebara drivmedel.

För att stimulera tillväxten och ge fler aktörer möjlighet att utveckla framtidens miljövänliga drivmedel krävs stöd och subventioner från statligt håll.

– Strävan mot ett hållbart samhälle är en av regeringens viktigaste frågor. Trots det görs få satsningar som premierar företag som utvecklar framtidens gröna drivmedel. Nya drivmedelstyper kräver forskning. Om Sverige verkligen menar allvar med vår ambition att öka andelen förnybara bränslen behöver man visa det i handling genom exempelvis subventioneringar eller investeringsbidrag, säger **Johannes Nilsson**, som arbetar på ett företag som utvecklar alternativa drivmedel.

Försvårar investeringar

För att uppmuntra företag att satsa på förnybara drivmedel är det en absolut grundförutsättning att kunna skapa lönsamhet i utvecklingen och lanseringen av dessa. Alla initiativ och bränsleformer är välkomna, Sverige har inte råd att gå miste om innovativa bränsleformer som på sikt kan få ett brett genomslag.

– Företagen som producerar förnyelsebara bränslen får finna sig i att verka under osäkra premisser eftersom man inte vet exakt hur det blir med skatteregler framöver. Det försvårar förstås långsiktiga investeringar, säger Johannes Nilsson.

JOHANNES NILSSON

redaktionen@mediaplanet.com

Sveriges ledande E-mobility konsult - Utbildning - Produkter



SunDrive hjälper företag och kommuner att bygga intelligent, framtidssäkrad infrastruktur för E-mobility. Rätt laddning på rätt plats. Ref: Tesla Motors



SunDrive har utbildning i E-mobility för företag, kommuner och fordonsbranschen. Vi genomför också elfordonsevent. Ref: Renault Nordic



I vår web-shop hittar ni smarta tillbehör och laddstationer, certifierade av bl.a Tesla, Nissan, VW, Mitsubishi och Renault. Ref: Mobility Motors(Nissan)



SunDrive är en helhetsleverantör av infrastruktur för E-mobility. Vi tillhandahåller alla tjänster och produkter som krävs. Ref: Region Skåne

www.sundrive.se - Tel: 08-50 66 55 77 – www.laddaelbilen.se

struktur
rtat.

Kaktusen är vår inspiration. Den lever och frodas i en miljö som ställer hårda krav på anpassning, evolution och långsiktig hållbarhet.

CACTUS
UniView
www.cactusuniview.se

EU-projektet Noisun bygger den första solvärmeproducerande bullerskärmen i Lerum

–Den här typen av satsningar kan bidra till att minska Europas beroende av fossila bränslen som är vanligt i europeiska fjärrvärmenät, säger Peter Rosengren.



NYHETER

Åtta av tio svenskar är positivt inställda och har ett högt förtroende för den svenska flygnäringen.

HÖGT FÖRTROENDE FÖR DEN SVENSKA FLYGNÄRINGEN

FLYGNÄRINGEN

TRANSPORT

Flyget fyller en viktig funktion för att hålla ihop vårt avlånga land och knyta ihop Sverige med resten av världen. Det är ett transportmedel som skapar förutsättningar för tillväxt och fri rörlighet och för att skapa rätt förutsättningar för att människor ska kunna bo och verka i hela vårt land.

Bidrar till tillväxt

-För att flygnäringen ska bibehålla ett högt förtroende bland svenska folket är det helt avgörande att hela flygresan fungerar smidigt, från bokning och transport till flygplatsen tills väskan är utlämnad på bagagebandet. Svensk flygindustri har ett bra rykte historiskt och har dessutom en viktig roll att fylla både nationellt och internationellt.

Vi har stora aktörer som Saab och GKN som är med och utvecklar delsystem i framtidens flygplan, men även småskaliga högspecialiserade aktörer bidrar till tillväxt, säger **Niklas Nordström**, ordfö-

rande i Föreningen Svenskt Flyg. Om vi vill behålla och värna om våra svenska flygbolag så gäller det att vara medveten om att många flygbolag i högkostnads-länder som Sverige väljer att flagga ut sin personal till låglöneländer. Konkurrensen mellan dem och de flygbolag som väljer att inte flagga ut sin personal blir därför snedvriden.

-Hållbarhet i flygnäringen har länge diskuterats utifrån miljöperspektiv, mycket fokus har legat på utsläppskompensation. Vi anser att man bör betrakta hållbarhetsperspektivet utifrån en bredare synvinkel där sunda arbetsförhållanden och villkor för flygpersonalen och de ramvillkor flygföretagen ska bedriva business på bör också ingå, säger Niklas Nordström.

Forskning är centralt

-En avgörande faktor för den svenska flygnäringens fortsatta tillväxt är den fortsatta utvecklingen av tystare, bränslesnålare och mer komfortabla flygplan. Vi efterlyser även mer forskning och stöd till produktion av alternativa fossilfria bränslen för flyget, LFV, alla våra flygplat-

PROFIL



Niklas Nordström

ser säkerhetsbolag och andra aktörer satsar även de på forskning och utveckling för att öka effektiviteten i resan. Flyget behövs för att näringsliv och människor ska nå ut i världen och världen ska kunna komma till oss.

Hela flygnäringen behöver vet vilka spelregler som gäller i framtiden..

Riktiga investeringar

Därför är flygplatskapaciteten i Stockholm är kritisk för hela landets tillväxt och tillgänglighet. I nuläget finns krafter som vill stänga Bromma, samtidigt som det råder osäkerhet om framtida miljötillstånd för trafiken på Arlanda. Det är en djupt oroande situation. Hela flygnäringen behöver vet vilka spelregler som gäller i framtiden för att kunna göra nödvändiga och riktiga investeringar, till gagn för hela samhället och våra kunder avslutar Niklas Nordström.

ANNIKA WIHLBORG

redaktionen@mediaplanet.com

→ SVERIGE INOM RÄCKHÅLL

Vi kommer att resa mer i framtiden – inte mindre. Antalet flygresenärer kommer att öka med en miljard mellan 2012 och 2017. Men kommer Sverige vara nod i en allt mer sammankopplad värld, eller kommer världen flyga över och förbi oss till mer attraktiva destinationer? Kommer vi tappa affärer, mista vänner eller minska vår innovationskraft på grund av att det inte gick ett flyg på rätt tid till rätt plats?

Svensk flygnäring ska fortsätta skapa jobb och tillväxt, och möten mellan människor. **Då måste det gå ett flyg på rätt tid till rätt plats.**



Hållbarhet i flygnäringen har länge diskuterats utifrån miljöperspektiv, mycket fokus har legat på utsläppskompensation.



FOTO: FJÄLLVÄGEN

Den kortaste vägen kust till kust

Den kortaste vägen från kust till fjäll och en livsnerv för människorna som bor och arbetar längs den.

FJÄLLVÄGEN

Så kan man beskriva Fjällvägen, ett gammalt samlingsnamn på riksvägarna 83 och 84 som går genom Hälsingland och Härjedalen. Problemet är att Fjällvägen i dag inte är trafiksäker eller tillgänglig, något som är ett problem både ur miljöaspekt, samt för framkomligheten.

Förbättra säkerheten

- Projektet Fjällvägen startade 2012 och är en samverkan mellan Söderhamns, Bollnäs, Ljusdals och Härjedalens kommuner, samt destinationsbolagen Järvsö, Vemdalen och Funäsfjällen och Regionförbundet Jämtland och Region Gävleborg. Dessutom för vi en dialog med Trafikverket som ju är verkställare, berättar **Vibeke Sjögren**, projektledare för Fjällvägen.

- Tillsammans får vi en tyngd och kan höras mycket starkare. Vårt mål är att ta fram material

och siffror för att väcka kunskap om de brister och behov som Fjällvägen har för att rätt satsningar ska göras, både lokalt, regionalt och nationellt. Dels handlar det om att förbättra säkerheten. En del av Fjällvägen räknas i dag som en av Sveriges farligaste vägar. Dessutom vill man göra en hastighetshöjning för att spara resenärerna tid och för att minska miljöbelastningen.

Fungerande infrastruktur

- Tid är en konkurrensvara och både som jobblinje och för besökare är det viktigt att kunna erbjuda ett snabbt och tillgängligt stråk. Fjällvägen är den kortaste vägen från kust till fjäll, men om den inte är tillgänglig och säker väljer folk andra vägar som är längre. På så vis blir det en negativ miljöpåverkan.

- Dessutom är Fjällvägen en viktig transportled för industrierna här omkring. Eftersom här inte finns så mycket järnväg måste vi koordinera transporter av exempelvis timmer till vägarna, och precis som för de boende, näringslivet och turismen är man beroende av en fungerande infrastruktur.

Därför måste vi lyfta blicken och försöka se till helheten.



Vibeke Sjögren
Projektledare för Fjällvägen.
FOTO: PRIVAT

ANNIKA WIHLBORG

redaktionen@mediaplanet.com

Bollnäs

- EN CENTRUMBILDANDE KOMMUN

En region som växer och utvecklas med det strategiska läget.

Från kust till kust med:

- Atlantbanan; Stockholm - Trondheim
- Fjällvägen; Rv 83 och Rv 84
- Bergslagsdiagonalen; Mjölby - Söderhamn

www.bollnas.se/foretagare



NYHETER



HÅLLBAR EKONOMISK TILLVÄXT Ett lands fungerande infrastruktur är en av grundförutsättningarna för företagande och en hållbar ekonomisk tillväxt i alla delar av landet. Fler människor i arbete och fler växande företag ökar trycket på landets infrastruktur.

Sveriges infrastruktur är en viktig del i vår samhällsutveckling och har en **stor påverkan på vår ekonomiska tillväxt**. En god infrastruktur kan minska urbaniseringen i de stora städerna och skapa fler arbetstillfällen på annan ort.

EN GOD INFRASTRUKTUR LEDER TILL HÅLLBAR TILLVÄXT

UTVECKLING

TILLVÄXT

Ett lands fungerande infrastruktur är en av grundförutsättningarna för företagande och en hållbar ekonomisk tillväxt i alla delar av landet. Fler människor i arbete och fler växande företag ökar trycket på landets infrastruktur.

– Arbetsmarknadsregionerna vidgar sig och den rörliga arbetsmarkanden gör att man har lättare att hitta rätt personal och jobb. Det är positivt, inte minst för befolkningsutvecklingen, men helt klart

för hela Sverige och Sveriges BNP, säger **Abbe Ronsten**, kommunstyrelsens ordförande i Sätters kommun och ordförande i Dalabanan.

Starka inom handeln

Varje dag görs det i genomsnitt 13,4 miljoner resor och transporter av gods till ett värde av närmare 4 miljarder kronor, som passerar landets gränser. Bra transporter och resor underlättar både människans och företagens vardag, det behövs för att vi ska kunna ta oss mellan hem och arbete. En förutsättning för att Sverige

ska kunna fortsätta vara starka inom handeln och kunna ha ett fungerande och effektivt internationellt utbyte av varor.

– Det är en stor del i vårt samhällsutveckling, till exempel genom att få människor att åka mer i kollektiv trafiken, vilket ju även påverkar miljön positivt, säger **Per-Olov Rapp**, kommunalråd i Sala kommun samt vice ordförande i Dalabanan.

Möjlighet att vara attraktiva

Liksom att bra kommunikationer och transporter är en stor del av folks vardag är det även en viktig del i vår samhällsutveckling, det finns ett starkt samband mellan ekonomisk tillväxt och regionsförstoring. De större städerna blir allt trängre, mer trafikerade och svårare att hitta bostad i. Regionerna

behöver därmed en möjlighet att vara attraktiva för att lyckas behålla och locka till sig fler företag, vilket då kräver bra kommunikationer. En påtaglig sårbarhet finns där belastningen är som högst, det vill säga i storstäderna, där många människor berörs om till exempel tåg inte är i tid.

En bra livskvalitet

– Jag tror vi måste lägga mer fokus på infrastruktur, det är det som gör att vardagen fungerar för människor. Vi kan inte ha en infrastruktur som gör att tåg inte går på vintern eller inte är tillräckligt snabba och effektiva, det är något vi måste åtgärda, säger Per-Olov Rapp.

– Vi kan inte bygga bort alla flaskhalsar utan vi måste se till så att inte all trafik ska gå igenom Stockholm, det handlar om

att fördela trafiken utanför Stockholm, menar Abbe Ronsten.

För att minska urbaniseringen med både trångboddhet och trafikbelastning och nå en geografisk spridning över hela landet och öka den regionala tillgången på arbetstillfällen krävs alltså satsningar på Sveriges järnvägar och vägar.

– Genom bra kommunikationer och transporter så kan vi avlasta storstädernas urbanisering med bostadsbrist och trafikstockningar genom att folk kan bo på mindre orter men jobba i de större städerna.

På så sätt skulle människor kunna få en fin livskvalitet med bra natur, bra skolor och friluftsliv, säger Per-Olov Rapp.

EMELIE VON PLATEN
redaktionen@mediaplanet.com



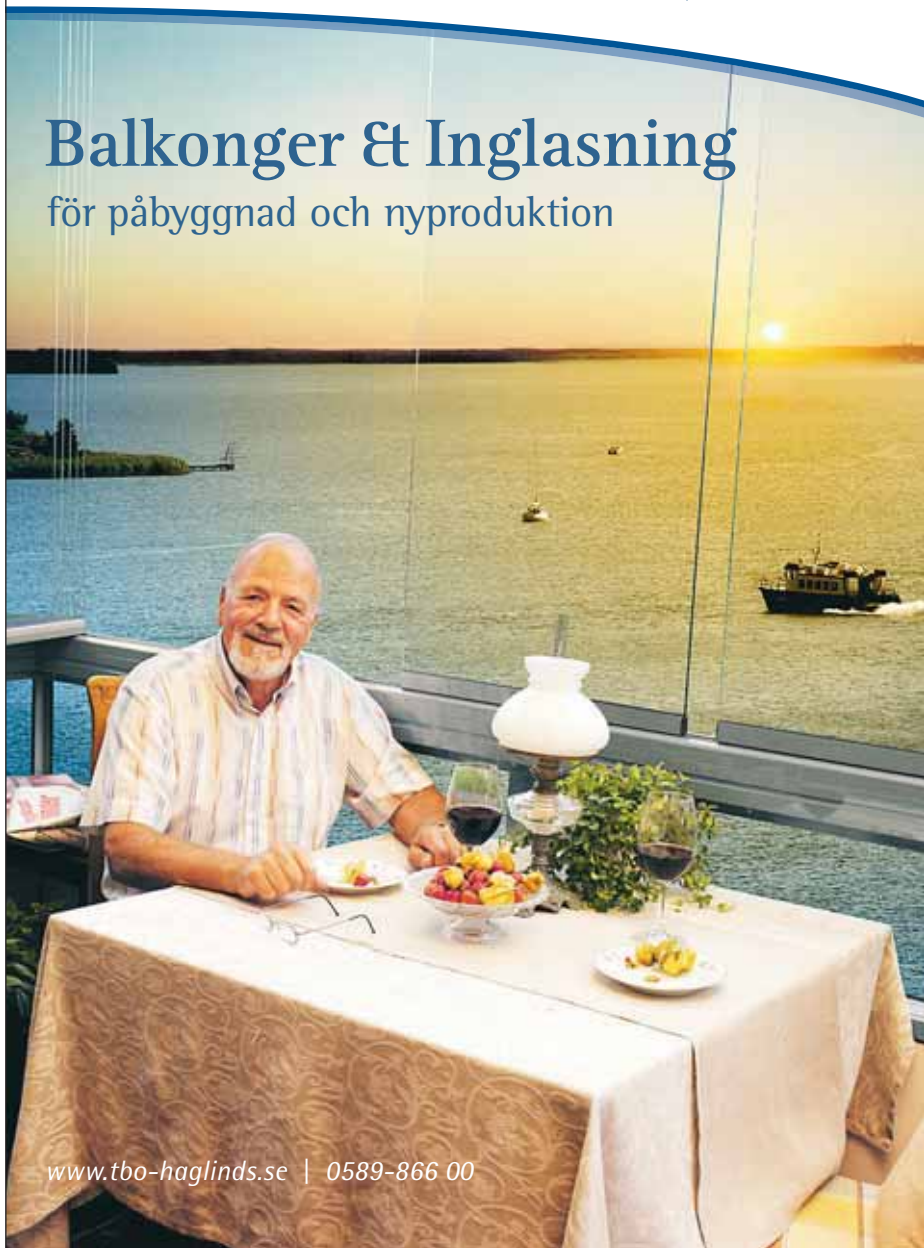
Abbe Ronsten
Kommunstyrelsens ordförande i Sätters kommun och ordförande i Dalabanan.
FOTO: PRIVAT



Per-Olov Rapp
Kommunalråd i Sala kommun samt vice ordförande i Dalabanan.

Balkonger & Inglasning

för påbyggnad och nyproduktion



www.tbo-haglinds.se | 0589-866 00

HUMIDUS AVFUKTNING

Fuktskador – fastighetsägarens och villaägarens mardröm. Här gäller det i första hand att arbeta förebyggande, men givetvis med snabba insatser när olyckan trots allt är framme. Humidus, som betyder fukt på latin, är ett företag specialiserat på fukt- och vattenskador i inomhusmiljö.

Humidus, som bland annat har samarbetsavtal med flera försäkringsbolag och fastighetsbolag, har 17 anställda och arbetar över hela Storstockholm. Företagets konkurrensfördelar är bred kompetens och en hög servicenivå. Humidus har en bred maskinpark där vi använder de senaste teknikerna för att torka vattenskadorna så fort och skonsamt som möjligt. Den personliga kontakten med kunden är mycket viktig, liksom bemötandet eftersom man ofta arbetar i privatpersoners hem.

När bara det bästa är gott nog är det enkelt att kontakta Humidus.



Götgatan 1B
172 30 Sundbyberg

Tel: 08-730 50 30
Fax: 08-730 50 60

Org.nr 556651-4476
Vi innehar F-skattsedel

TRÄKRONAN – ETT MÅNGFACETTERAT STADSBYGGNADSPROJEKT SOM FÖRNYAR PITEÅS STADSKÄRNA

Träkronan i Piteå är ett stadsförnyelseprojekt som ger trästadens centrala delar en helt ny prägel. Träkronan, som består av ett designhotell, köpcentrum, kontor och bostäder, är ett projekt med höga ambitioner som involverat och engagerat Piteborna redan från start.

–Det unika med Träkronan är att projektet har utvecklats i samarbete med Piteborna från dag ett. Träkronan är ett helt kvarter som förnyar och bidrar med dynamik till stadskärnan och kommunen. Satsningen är innovativ och motsvarar såväl Pitebornas som turisternas behov och förväntningar, bland annat i form av stadens första femtonvåningshus, säger Christina Skoog, vd på Skoogs fastigheter.

Planerad byggstart för Träkronan är hösten 2014. På kvarterets innergård byggs bland annat stadsradhus, en boendeform för den som vill kombinera stadspulsen med radhuslivet.

Mötesplats, utflyktsmål och landmärke

Träkronan blir en naturlig mötesplats, ett utflyktsmål och ett landmärke som ger avtryck även utanför Norrlands och Sveriges gränser. Skoogs har tagit ett samhällsansvar och sett till att Träkronan blivit kommunens gemensamma projekt som drivs i en levande och positiv anda. Träkronan ska betraktas som en positiv kraft som invånarna ser som en utvecklingsmöjlighet för hela kommunen.

Piteborna tog idén till sitt hjärta

Träkronan presenterades i samband med en kvartersfest, då Piteborna samlades och fick säga sitt om projektets utformning. I samband med

presentationen startades en projektsajt och en Facebooksida, som uppmuntrar till delaktighet och interaktivitet kring planeringen av Träkronan.

–Piteborna tog idén till sitt hjärta och delade verkligen med sig av sina tankar och förslag. Vi är stolta över att ha skapat engagemang för projektet såväl lokalt som regionalt och nationellt. Intresset för att hyra lägenheter och kommersiella ytor i det nya kvarteret är stort och drygt 1200 idéer och förslag på hur kvarteret bör utformas har kommit in, säger Christina Skoog.



TRÄKRONAN

Norrlands nya landmärke



NYHETER



CYKELVÄGAR
Trygg miljö
uppmuntrar
att välja cykeln

**Cykelbanor i gott skick
är bara en av de åtgärder
som kan bidra till att
öka andelen cyklister och
främja cykeln som trans-
portmedel.**

Trygga trafikmiljöer och en infrastruktur som underlättar vardagen för cyklisten är minst lika viktiga för att fler ska prioritera cykeln framför andra transportmedel.

–Om man vill att fler ska cykla och att befintliga cyklister cyklar oftare krävs en infrastruktur som baseras på cyklistens behov. Många kommuner satsar på luftstationer, vilket är positivt, men säkra och tillgängliga cykelparkeringar och servicestationer för cyklister, där man kan serva sin cykel, behövs också, säger **Lasse Eriksson**, som arbetar på ett företag som utvecklar lösningar för en bekväm och säker cykelmiljö.

Tydliga avgränsningar
Många cyklister upplever en otrygghet i vetskaper att cykelvägar i stadsmiljö riskerar att ”ta slut”, vilket kan innebära att man som cyklist utan förvarning är hänvisad till bilvägen. Eftersom cyklister konkurrerar med såväl bilister som gångtrafikanter om utrymmet på våra vägar är det, enligt Lasse Eriksson, klokt att satsa på tydliga avgränsningar mellan utrymmena som är avsedda för respektive grupp.

–Ibland kan det vara nödvändigt att verkligen separera trafikantgrupperna helt och hållet.

ANNIKA WIHLBORG
redaktionen@mediaplanet.com

SÖDRA STAMBANAN

EN STRATEGISKT VIKTIG NATIONELL OCH REGIONAL TRAFIKPULSÅDER

Södra Stambanan, som sträcker sig mellan Stockholm och Malmö, är en av Sveriges strategiskt viktigaste och mest högttrafikerade järnvägssträckor.



Pontus Lindberg
Ordförande i nätverket Södra Stambanan.
FOTO: REGIONSPRESEN

Södra stambanan bidrar också till regional tillväxt genom att knyta regionerna längs med sträckan närmare varandra.

STAMBANAN

22 procent av Sveriges totala gods- och persontrafik trafikerar södra stambanan. Det är därför angeläget att investera för att banan ska ha en hög kapacitet i framtiden.

–Södra Stambanan fyller en viktig funktion för såväl godstrafik som persontrafik. Den används för såväl långa tågresor, exempelvis mellan Stockholm och Malmö, som för den så viktiga regionala tågtrafiken som möjliggör ett utökat arbetspendlingsområde, säger **Pontus Lindberg**, ordförande i nätverket Södra Stambanan, som förenar tjugosex kommuner från Tranås i norr till Trelleborg i söder, fem regioner och delar av näringslivet längs med banans sträckning.

Satsningar på stambanan

Södra Stambanan är en nationell pulsåder som ökat markant i popularitet på senare år. Trafiken på somliga delar av banan har nått sitt kapacitetstak, bland annat på

flera ställen Skåne. Mycket talar för att trafikmängderna på södra stambanan fortsätter att öka även framöver, vilket gör en utbyggnad angelägen.

Ökat kapaciteten

–I den nationella transportplanen, som presenterades i början av april, prioriterar regeringen utbyggnaden av Södra Stambanan med en investering på 45 miljarder kronor för olika delprojekt. Visionen är att den nya och gamla stambanan ska löpa parallellt, vilket skulle medföra en avsevärd kapacitetsökning och betydligt kortare restider. På platser med fyra spår kan snabba tåg för rikstrafik trafikera spårarna i mitten, medan lokaltåg som gör många uppehåll kan trafikera de yttre spårarna, säger Pontus Lindberg.

Södra stambanan bidrar också till regional tillväxt genom att knyta regionerna längs med sträckan närmare varandra. Det gynnar samverkan mellan kom-

muner, inte minst ur näringslivsperspektiv. Genom att satsa på extra mötesspår kan kapaciteten på den nuvarande södra stambanan öka. På sikt behövs förstås en ny stambana, men det lär dröja ett antal år innan den är på plats.

Skapar förutsättningar

–En utbyggnad av södra stambanan bidrar till att minska sårbarheten och öka flexibiliteten i trafiksystemet. Det medför i sin tur en ökad tillförlitlighet och ett växande förtroende från resenärernas sida. Det skapar förutsättningar för ett ökat tågresande eftersom fler människor sannolikt väljer tåget om man skapar förutsättningar för snabbare och smidigare resor. En utbyggnad av södra stambanan medför ett utökat arbetspendlingsområde, vilket är en tydlig tillväxtfaktor, säger Pontus Lindberg.

ANNIKA WIHLBORG
redaktionen@mediaplanet.com

Modern bullerdämpning förstör inte sikten



Höjd: - Under 1 meter

- Minst halva priset mot höga skärmar
- Effektiv bullerdämpning

www.zblocnorden.se



Säkra cykelparkeringar som skapar ordning

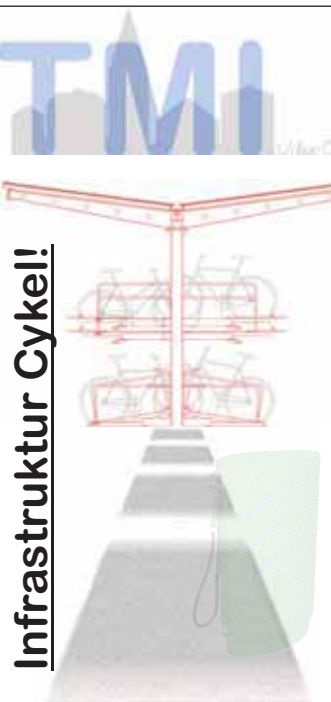
Cyklos AB • +46 (0) 8-684 050 60
www.cyklos.se

AUTOBABY
SAFETY FOR YOUR CHILD SINCE 1994

**VI KAN
BARNSÄKERHET**

Butik tel 08-533 322 49,
kundtjänst@autobaby.se,
www.autobaby.se

Infra City Väst,
Stockholmsvägen 35,
194 54 Upplands Väsby.



Välkommen att kontakta oss!
Tel. 08-530 668 05
www.tmi-produkter.se

Mjölby har bäst infrastruktur i östra Sverige - nu när företagen har sagt sitt!

Svenskt Näringslivs ranking av det lokala företagsklimatet 2014 visar att Mjölby kommun har den näst bästa infrastrukturen i Sverige efter Ale kommun på västkusten.

I Mjölby möts E4:an, riksvägarna 32 och 50, södra stambanan och godsstråket genom Bergslagen. Vi har mark till salu för etablering, ta en titt på www.mjolby.se eller slå en signal till vår företagslots Michael Agu, 0142 - 851 14, så berättar han mer!



stambanan.com

26 kommuner, fem regioner och näringslivet i samverkan



Falluckan som räddar liv

Den svenska uppfinningen **Actibump**, som är ett hastighetsdämpande system, har fått sitt genombrott på marknaden. Framgångarna började med den nyligen genomförda installationen på Öresundsbron där Actibump nu sitter i fyra av körfälten vid betalstationerna. Efter semestern kommer Actibump att installeras i Uppsala kommun.

– När vi började marknadsföra Actibump 2012 fick vi bekräftelse från marknaden på behovet att ersätta gupp med mer intelligenta lösningar, säger Marcus Raninger som är ansvarig för sälj och marknad på Edeva AB.

– Vi upptäckte även att marknaden efterfrågade säkrare och billigare alternativ till gång- och cykeltunnlar och för platser där man idag inte kan använda permanenta hinder.

Ökad trafiksäkerhet

De traditionella farthindren orsakar buller, markvibrationer, ökade utsläpp och partiklar från fordonstrafiken. Dessutom ger de upphov till fordonsskador, slitage och yrkesskador på chaufförer.

– Actibump minimerar de negativa konsekvenser och de samhällskostnader som permanenta hinder skapar. Samtidigt ger Actibump bättre hastighetsefterlevnad för samtliga fordon och därmed ökar trafiksäkerheten, säger Edevas vd David Eskilsson.

Dynamiskt hastighetshinder

Actibump är ett dynamiskt hastighetshinder som reagerar på fordonens hastighet. Om du håller hastighetsbegränsningarna passerar du på plan väg. Om du kör för

fort sänks en lucka i vägbanan ner några centimeter och skapar ett gupp.

Actibump utvecklades på uppdrag av Linköpings kommun och installerades första gången 2010 i stadsdelen Ryd. Efter snart fyra år i bruk och några miljoner passerande fordon har Actibump visat sig vara både effektiv och driftsäker.

Även trafiksäkerhetsdirektören på Trafikverket, Claes Tingvall, är mycket positiv till dynamiska farthinder.

– I sin perfekta tekniska form så är det ju svårt att komma på en bättre lösning när det gäller att få rätt hastighet på ett trafikflöde utan att det påverkar komfort och orsakar vibrationer och ryckig körning och så vidare. Det finns miljöer där man måste kunna säkra hastigheten. Det kan man göra med övervakningskameror och liknande, men det här är ju ett väldigt elegant sätt att jobba med en rörlig väg bana.



Öresundsbron blev den första betalstationen i världen att skaffa ett dynamiskt hastighetshinder

Foto: Peter Brinch/Öresundsbron

IPIC

HÅLLBAR STADSUTVECKLING

En hållbar framtid

Urbaniseringen är en stark global trend. Idag bor över hälften av jordens invånare i städer och inom några årtionden beräknas 70 procent av världens befolkning att vara stadsbor. Städer står idag för en växande miljöbelastning med över 70 procent av de globala koldioxidutsläppen. Samtidigt rymmer staden stora möjligheter. Nu behövs smarta sätt att möta mänskliga behov med små fotavtryck och med ökad livskvalitet. Människor och varor behöver transporteras till, från och inom staden men det ger problem med föroreningar och buller med mera. Bra kommunikationer mellan städer och regioner skapar möjlighet till bland annat arbetspendling och det i sin tur skapar tillväxt. Försök skapa effektiva kollektivtransportsystem och vägsystem utan trafikstockningar.

Källa: WWF & Future City



FÖRETAGS CERTIFIERING

INOM TEKNIK & BYGG

Företags- och personcertifikat
för arbete i kyl- och
värmepumpanläggningar
där köldmediet är:
• CFC, HCFC eller HFC



PERSON CERTIFIERING

INOM TEKNIK & BYGG

Energiexperter
Ventilationsmontörer
Värmepumpinstallatörer
Högspänningsbrytare
Fibertekniker
Teletekniker

- Utbildningsintyg inom Terminering fiber och inom Mobil luftkonditionering
- Diplomerad Kyl & Värmepumpstekniker



INSTALLATIONS CERTIFIERING I STOCKHOLM AB
Box 175 37, 118 91 Stockholm, Tel 08-762 75 00, Fax 08-762 74 73



www.incert.se



Effektiva lokaler Konkurrenskraftiga lägen Lediga ytor för Er verksamhet

Industrilokaler

Effektiva industrilokaler lämpliga för e-handel, lager eller produktion.
Bra läge med god tillgänglighet.
Just nu ledigt i Norrköping, 14.000 m².

Kontorslokaler

Fina kontorslägen med god tillgänglighet, yteffektiva och med optimalt skyltläge.
Just nu ledigt i Kungens Kurva ca 3500 m².
Just nu ledigt i Rosersberg ca 2040 m².

Försäljningslokaler

Utställningslokal med uppglasad fasad, mycket rymd och representativa ytskikt.
Lämplig för försäljning och utställning.
Just nu ledigt i Kungsängen, 2200 m².



Kontorshus Rosersberg



kilenkryssset.se 0152-244 00

BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR



Lediga Kontorslokaler Optimalt skyltläge!



Kungens Kurva 3600 m²
Rosersberg 2040 m²

kilenkryssset.se 0152-244 00

BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR



Ledigt i Kungsängen Försäljningslokal i utmärkt synligt läge!



Lokalyta 2200 kvm

kilenkryssset.se 0152-244 00

BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR



Ledigt i Norrköping Lokal med utmärkt läge för e-handel



Lokalyta 3000-14.000 m²

kilenkryssset.se 0152-244 00

BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR



**Vi har mark i
attraktiva lägen
Var vill ni etablera
er verksamhet?**



BYGGER

ÄGER

FÖRVALTAR

INSIKT



Staffan
Håkansson

Yrke: Vice ordförande i SWEDTRAIN –
Branschföreningen för Sveriges Järnvägs-
industrier

FOTO: SWEDTRAIN

Aldrig har så många i Sverige åkt tåg. Resandet har nästan fördubblats de senaste 20 åren, störst procentuell ökning i Europa!

Järnvägens utbyggnad ger
möjligheter och utmaningar!

Politiker runt om i Sveriges regioner ropar högljutt efter mer järnväg. Det är roligt att arbeta med ett så populärt transportslag. Men spåren är nu fulla. Tillsammans med eftersläpande underhåll har detta lett till bristande punktlighet och därmed lägre kapacitetsutnyttjande. Det är därför glädjande att Sverige nu beslutat att bygga nya stambanor och att man gör det i modern teknologi, höghastighetsbanor, som kommer att knyta ihop storstadsregionerna.

Bättre möjligheter

Utbyggnaden innebär betydligt bättre möjligheter för landets alla växande regioner och företag. Genom att tåg med olika hastigheter separeras kommer kapaciteten för arbetspendling med tåg att vara 2-3 gånger större, så mycket ökar den på de befintliga spåren.

Det ger möjlighet för människor att bo i regionen och snabbt, säkert, bekvämt och hållbart transportera sig till arbetet. Också gods-
trafiken kommer att gynnas av

nya banor, som frigör kapacitet på de befintliga banorna. Mängden gods kommer att öka markant.

Mycket tyder faktiskt på att de satsningar som nu beslutats i den Nationella planen inte räcker, mer kommer att behövas.

Världsledande tillverkare

Till dess att banorna är klara kommer dock dagens situation med kapacitetsbrist att finnas kvar och efterfrågan på järnvägs- trafik kommer att fortsätta öka. Mycket tyder faktiskt på att de satsningar som nu beslutats i den Nationella planen inte räcker, mer kommer att behövas. Därtill måste branschens egna satsningar på ökad punktlighet och effektivisering fortsätta med full kraft.

Höghastighetsteknologi är ju ingen nyhet, det är en teknologi etablerad i Europa sedan över 30 år. Europa har tillsammans med Kina världens största nät av höghastighetsbanor. Den europeiska

järnvägsindustrin har under tre decennier gått från att vara många mindre nationella företag till att bli några stora världsledande tillverkare av järnvägsteknologi. Företagen och högskolorna i Sverige har spelat ledande roller i denna utveckling.

Bästa möjliga sätt

Så tekniken finns, men utbyggnaden av järnvägen i Sverige innebär andra utmaningar. Vi ska för hundratals miljarder bygga järnväg med för landet ny teknologi, införa ett nytt signalsystem (ERTMS) och uppgradera den befintliga järnvägen.

Ingenjörer med kunskap om till exempel fordon, signalsystem och byggande av höghastighetsbanor kommer att behövas hos myndigheter, företag och akademi för att satsningen ska ske på bästa möjliga sätt. Och de, liksom andra yrkesgrupper, kommer att vara en bristvara om inte vi bygger ut utbildningen på alla nivåer.

Tillsammans med behovet av utökad forskning är detta våra utmaningar. Här behövs ledarskap och samordning.

MISSA INTE!



Ann Palmnäs
Ansvarig för Position Väst.
FOTO: KRISTIN WIKTORSSON, FOTOSTUDIO K DESIGN.

Tillväxtzonen mellan
Göteborg och Oslo

I kraftfältet mellan två storstadsregioner ligger Position Väst. Här samverkar arton kommuner för att attrahera företagsetableringar.

- Vi har ett unikt läge, bra tillgång på välutbildad arbetskraft och god infrastruktur. Och kostnadsläget är fördelaktigt, berättar **Ann Palmnäs**, ansvarig för Position Väst.

Position Väst syftar både på själva området och på den satsning där arton kommuner i Väst-sverige samverkar för ett starkt och differentierat näringsliv. Tillsammans vill de erbjuda bästa möjliga service åt företag som önskar etablera verksamhet här. Ett första steg har varit att lägga upp en hemsida med information.

- Vi har gjort djupintervjuer med företagsledare som flyttat hit. På så sätt har vi skaffat oss en bra bild av vilken information man söker när man överväger en etablering, berättar Ann Palmnäs.

Informativ hemsida

I dagsläget finns hemsidan på svenska, norska, engelska samt i en kortversion på mandarin. Hemsidan berättar bland annat om hur IT-infrastrukturen ser ut

och hur man går till väga för att hitta mark och lokaler. Ann Palmnäs lyfter också fram tillgången på kompetens inom olika branscher och att kostnadsläget är fördelaktigt. Närheten till Norge och tillgång på högskola, hamnar och flygplats är andra fördelar, som säkerligen spelade in för IKEA:s etablering i Uddevalla. Norska företag är en viktig målgrupp. För dem är Position Väst nästan hemma men inom EU.

Vi har ett unikt läge, bra tillgång på välutbildad arbetskraft och god infrastruktur.

Intressant för etablering

- En väl fungerande infrastruktur är viktig för både människor och gods, säger Ann Palmnäs. Det nya dubbelspåret och motorvägen från Göteborg gör därför området än mer intressant för etablering. Det tar numera bara dryga halvtimmen med tåget mellan Göteborg och Trollhättan/Vänersborg!

BENEDIKTA CAVALLIN
redaktionen@mediaplanet.com

ETT KOMPLETT
UNDERHÅLLSERBJUDANDE
FÖR GODSTRAFIK.

SweMaint
24/7. 365 dagar om året. www.swemaint.com

Strategiska infrastruktursatsningar stärker Sörmlands tillväxtpotential

Sörmland är en expansiv region med en stadig befolkningsökning och en omfattande arbetspendling, vilket förutsätter en väl utbyggd infrastruktur. Regionförbundet Sörmland är ett samverkansorgan som ägs av landstinget samt Sörmlands nio kommuner, med syftet att tillvarata regionens möjligheter till tillväxt och utveckling.

–Samtliga kommuner i vår region har en relativt omfattande arbetspendling till Stockholm. I några kommuner arbetspendlar uppemot 65 procent av den arbetsföra befolkningen, säger Carina Jönhill Nord, ansvarig för samhällsplanerings- och infrastrukturgruppen på Regionförbundet Sörmland.

Nya resecentrum och utbyggd Svealandsbana underlättar för arbetspendlare

Antalet resenärer i Sörmland har ökat stadigt sedan Svealandsbanan invigdes 1996. Nu pågår

partiell utbyggnad till dubbelspår på sträckan Strängnäs-Härnäs, vilket bidrar till en ökad punktlighet och större kapacitet. Samtidigt finns behov av att hela Svealandsbanan byggs ut till dubbelspår.

Ostlänken banar väg för ökad kapacitet och förbättrad punktlighet

En av de mest omfattande och strategiskt viktigaste planerade infrastruktursatsningarna i Sörmland är Ostlänken, en drygt 15 mil lång planerad dubbelspårsjärnväg mellan Järna och

Linköping. Ostlänken knyter samman Södermanland, Östergötland och Stockholm och blir en viktig länk i den framtida Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg via Jönköping och Borås. Byggstarten planeras till senast 2019. Tre nya resecentrum längs banan planeras för i Sörmland, Vagnhärad, Nyköping och Skavsta flygplats och 2028 räknar man med att hela Ostlänken står klar.

–Ostlänken i kombination med Citybanan i Stockholm skapar förutsättningar för kortare restider och smidigare övergångar mellan olika trafikslag. När Ostlänken står klar räknar vi exempelvis med att kunna minska restiden mellan Nyköping och Stockholm från 60 till 40 minuter, vilket förstås banar väg för utökade pendlingsmöjligheter, säger Carina Jönhill Nord.



Carina Jönhill Nord
Uppdragsledare med ansvar för
Samhällsplanering och infrastruktur



REGIONFÖRBUNDET
SÖRMLAND

D G S ATT F LLA I L CKORNA I D TT FÖRE AG?

Att attrahera rätt medarbetare till ditt företag är en av de viktigaste faktorerna för att garantera bolagets fortsatta framgång, men en traditionell rekryteringsprocess kan ofta vara både dyr och tidskrävande.

Som tur är finns det ett snabbare, smidigare och mer kostnads-effektivt sätt. Genom oss på Centric kan du nämligen hyra in certifierade och kompetenta konsulter inom IT, Finance och Administration för både korta och längre uppdrag.

Låt oss göra det vi är bäst på – att personalförstärka ditt företag med rätt medarbetare på rätt plats till rätt pris.

STOCKHOLM | GÖTEBORG | MALMÖ

IT & FINANCE | PARTNER NETWORK | CARE
SOFTWARE SOLUTIONS | WWW.CENTRIC.EU

 **centric**
connect.engage.succeed.

BLOMQVIST & THAM



Projektledning
där
byggnad
möter
infrastruktur

www.blomqvist-tham.se

FRAMTIDEN SKAPAS NU.

Utveckla Miljonprogrammet – vinn en iPad mini!

Under 60- och 70-talet byggdes en miljon nya bostäder i Sverige – vad som kallas Miljonprogrammet. Men om vi idag skulle bygga en miljon bostäder på 10 år, hur skulle vi göra då? Med facit i hand: Vad skulle vi återanvända, vad skulle vi aldrig göra om och vad skulle vi tillföra? Hur ska det finansieras och vem ska äga? Svara på några frågor och dela dina tankar så kan du vinna en iPad mini. Gå in på www.wspgroup.se/framtidenskapasnu och läs mer om hur det går till.



www.wspgroup.se

Projekt som skapar mönstersamhälle

Stadsomvandlingen i Kiruna är ett gigantiskt och unikt projekt. För Tekniska verken i Kiruna AB innebär det en stor utmaning. Man måste skapa ny infrastruktur och hitta synergieffekter som både sparar pengar och är klimatsmart. Men det är också en stimulerande utmaning med spännande arbetsuppgifter där man skapar ett samhälle från grunden.

Tekniska verken i Kiruna AB är ett kommunägt företag som ansvarar för fjärrvärme, vägar, dricksvatten, avlopp och parker i Kiruna kommun. Just nu pågår det gigantiska stadsomvandlingsprojektet och företagets vision är att vara med och leda och utveckla arbetet inom energi, miljö och samhällsservice och all infrastruktur för ett hållbart mönstersamhälle.

Spänner bågen högt



– Det är en gigantisk utmaning med fantastiska möjligheter att få vara med och rita om och konstruera om en stad och skapa något helt nytt. Vi spänner bågen högt och skapar långsiktigt hållbara lösningar. Min vision är att skapa ett samhälle som är resurseffektivt, CO2 neutralt och som helt eliminerar fossila bränslen,

säger Mats Nilsson som är avdelningschef på Teknik i företaget. Framgångarna med stadsomvandlingen spiller över på hela näringslivet i Kiruna. Antalet arbetslösa är rekordlågt och till projektet söker man nya medarbetare.



Illustration: White arkitekter & Ghilardi + Hellsten arkitekter

Många arbetstillfällen

– Ett så här unikt projekt skapar många arbetstillfällen. Det är spännande att arbeta här och vara med och utveckla ett helt nytt samhälle och hitta nya lösningar. Just nu behöver vi projektledare, kvalificerade utredare, handläggare och ingenjörer till projektet.

Stadsomvandlingsprojektet har fått uppmärksamhet över hela världen och kommunen tar ständigt emot utländska besöksgrupper som vill veta mer om hur arbetet går till.

– Jag tror att Kiruna kommer att bli ett case som man kommer att studera i framtiden när det handlar om hur man utvecklar infrastruktur. Staden ligger norr om polcirkeln i ett extremt klimat. Hittar man lösningar här så fungerar de överallt, avslutar Mats Nilsson.



TEKNISKA VERKEN
I KIRUNA AB

www.tekniskaverkenikiruna.se