

MISSA INTE extramaterialet till krönikan på sajten!

FRAMTIDENS miljöbilar är redan här! **s04**

STOR special om utvecklingen av svensk järnväg. **s16**

Infrastruktur

Anna Johansson

”Genom stort statligt åtagande av infrastrukturinvesteringar kan vi växa, skapa fler jobb och stärka vår export”



KOMPLETTA MÖTESPLATSEN FÖR FRAMTIDENS TRANSPORTER OCH INFRASTRUKTUR

Tre mässor och en konferens samlar hela branschen på Elmia i Jönköping i oktober. Här får du ta del av det senaste inom transporter och infrastruktur. Du får också lyssna till framstående personer i branschen som lyfter högaktuella frågor inom järnväg, väg och framtida transporter. Boka in 6-8 oktober i kalendern, välkommen!

Hela
KONFERENS-
PROGRAMMET
hittar du
på webben



ELMIA FUTURE TRANSPORT
ELMIA NORDIC RAIL & ELMIA NORDIC ROAD
JÖNKÖPING, 6-8 OKTOBER 2015



elmia.se/futuretransport

elmia.se/nordicrail

elmia.se/nordicroad

NYHETER

**Göteborg**

- Om vi bygger tätt centralt - som ett litet London eller Manhattan kan vi skapa upp till 30 000 arbetstillfällen, Urban Hammarlund. **s14**

**Bullerskydd**

- Vi åtgärdar problemet med buller, vi producerar förnybar energi på mark som inte kan användas till något annat, Peter Rosengren. **s24**

LÄS MER PÅ INFRASTRUKTURSVERIGE.SE**Certifiering**

- Det kan bli kostsamt att anlita ett bolag som gör fel, med ett certifikat ökar sannolikheten för att personen vet vad den gör, Peter Rohlin. **s08**

Regeringen bygger för framtiden - för jobben och för ett Sverige som håller ihop

Sverige är ett bra land. Här finns välutvecklad infrastruktur, fungerande transportsystem och gott bostadsbyggande.



Anna Johansson
Infrastrukturminister (S)
FOTO: KRISTIAN POHL/REGERINGSKANSLIET

Behoven blir allt större. Under lång tid har vi sett hur allt fler områden i Sverige lider av växtverk. Den här regeringen säger: Låt oss möta behoven. Låt oss öka investeringarna i ny infrastruktur och bygga fler hem till alla människor som vill bo här. Och låt oss börja nu. Regeringen har satt upp konkreta mål till 2020: Sverige ska ha EU:s lägsta arbetslöshet och vi ska bygga 250 000 nya bostäder. Därtill ska vi nå miljömålen.

Ekologiskt hållbart

För detta krävs samplanering och att reformer och investeringar understödjer varandra. Vi ska bygga socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart. Kort sagt, vi ska bygga för framtiden. Förutom miljardsatsningen vi gör på järnvägsunderhåll i befintligt system, är Sverigeförhandlingen ett bra

Sverige är bra. Men jag vet att vi kan bli ännu bättre.

exempel på framtidsbygge. Nya stambanor för höghastighetståg ska byggas. De ska gå mellan våra tre största städer och kommer att bredda arbetsmarknaden och möjliggöra nya bostäder. Nya banor kommer även att öka järnvägens kapacitet vilket ger möjlighet för fler att välja ett klimatsmart och smidigt alternativ. Både för egna resor och för transporter av gods.

Moderna lösningar

Nyligen var jag i Japan och fick åka deras imponerande höghastighetståg Shinkansen. Där har man kört höghastighetståg i 50 år, för dem är det långt ifrån science fiction eller oprövad teknik.

När vi nu ska bygga nya stambanor i Sverige ska vi självklart bygga dessa med moderna lösningar och ny teknik. Det är spännande tider, Sverige kan och bör stärka sin konkurrenskraft. Vi är bra på nya lösningar, men vi borde ligga ännu längre fram med innovationer på transportområdet. Jag är övertygad om att satsningen på höghastighetståg inte bara innebär fördelar för person- och godstransportverkan, utan också för svensk export. Så kan vi

utveckla ny teknik kring bullerreduktion och säkerhet, som kan innebära nya exportframgångar.

Bygger för framtiden

När vi nu bygger för framtiden behöver vi öppna upp och titta på alternativ finansiering. Stans finanser är stabila, men hårt ansträngda. År av moderata skattesänkningar har skapat ett strukturellt underskott. Mot den bakgrunden har jag inlett samtal med en mängd experter på området. I så kallade rundabordssamtal har vi vänt och vridit på olika finansieringsmodeller och förutsättningslöst diskuterat för- och nackdelar. Det har varit givande samtal. Vad nästa steg blir återstår att se, men det är oerhört viktigt att dessa samtal förs. Öppenheten och nyfikenheten inför nya lösningar får aldrig stanna av.

Möter klimatutmaningarna

Vi har alla ett ansvar för att bidra till en positiv utveckling, och till ett Sverige som håller ihop. Men staten har ett särskilt ansvar. Genom stort statligt åtagande av infrastrukturinvesteringar kan vi växa, skapa fler jobb och stärka vår export. Samtidigt som vi möter klimatutmaningarna. Sverige är bra. Men jag vet att vi kan bli ännu bättre.



Mehmet Kaplan
Bostads-, stadsutvecklings- och it-minister
FOTO: REGERINGSKANSLIET

Regeringen anser att framtiden ligger i gröna, hållbara städer. I begreppet hållbarhet ryms ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter, och alla tre behövs för att resultatet ska bli en hållbar stad. Regeringen arbetar därför med flera olika åtgärder. Från ekonomiska förutsättningar för byggföretag till främjande av energieffektivisering och utveckling av utsatta områden.

Digitalisering erbjuder mycket

Även de extra pengarna till kollektivtrafik blir viktiga för stadens utveckling. Genom att nya områden går att nå med buss eller spårbunden trafik skapar vi fler ytor där det blir attraktivt för företag att bygga och för människor att bo. I arbetet med att minska klimatpåverkan och öka människors livskvalitet kan it ha stor betydelse. Digitali-

seringen har oerhört mycket att erbjuda i byggandet av de levande städer där vi ska bo och arbeta. Det vi ser idag ger en förning av vad som kan åstadkommas genom digitalisering av varor och tjänster, smart kollektivtrafik, transportsystem och energisystem, effektiv resurshantering och mycket annat. Listan är lång och den börjar med bredband: fast och mobilt. Regeringens investeringar i ökad bredbandstillgång och arbete för bättre mobiltäckning är därför viktiga för att vi ska kunna dra nytta av digitaliseringens möjligheter i vår hem, på arbetsplatser och i det offentliga rummet.

Mitt i ett teknikskifte

Sverige har goda förutsättningar att vara ett globalt föregångsland med bättre miljö och snabbt minskande klimatutsläpp och det måste vara vår gemensamma strävan är att ta tillvara på dessa möjligheter. Vi står mitt i ett teknikskifte som kan tyckas gå mycket snabbt. Men staden förändras långsamt och ny teknologi bör implementeras gradvis. På längre sikt måste vi vara beredda på omfattande förändringar i transporter och resemonster. Det kan ge nya möjligheter till markanvändning, och nya sätt att organisera befintligt stadsbyggelse.

Följ oss på



facebook.com/MediaplanetSverige



@MediaplanetSE



@Mediaplanet_se



Återvinn gärna tidningen

Projektleddare: **Ida Panozo** (ida.panozo@mediaplanet.com) Verkställande direktör: **Richard Waller** Redaktionschef: **Alexandra Ekström Madrid** Affärsutvecklare: **Johan Eriksson** Designer: **Daniel Di Meo**
Distribution: **Dagens Nyheter**, juni 2015 Tryckeri: **BOLD/DNEX Tryckeriet** Repro: **Bert Lindevall** Mediaplanet kontaktinformation: Tel: **08-510 053 00** E-post: **redaktionen@mediaplanet.com** Omslagsfoto: **Kristian Pohl/Regeringskansliet**

Länkar ihop Skandinavien med världen

Västra stambanan är den spårbundna länken mellan Stockholms och Göteborgsregionerna nu och för överskådlig tid framöver. Västra Stambanan ska möta både växande behov av persontrafik och det växande behovet av gods och containerhantering till och från Göteborgs hamn, Skandinavien's enda transoceana hamn.



Efterfrågan på person- och godstrafik ökar konstant och avsevärt snabbare än vad kapacitet och robusthet medger på Västra Stambanan, något som Västra Stambanegruppen varnat för länge. Trafikverket har nyligen genomfört en åtgärdsvalsstudie för Västra Stambanan genom Västra Götaland, i den pekade

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.

-Bristen på robusthet och kapacitet är här och nu. Det är därför nödvändigt med fortsatta satsningar på Västra Stambanan i revideringen

av nästa nationella plan. Ytterligare dubbelspår behövs mellan Göteborg och Alingsås för att möta behoven av kapacitet för person- och godstrafik. Fördelarna med detta är många, det frigör kapacitet, ger ökad robusthet, är en investering med god lönsamhet och innebär avsevärt förkortad restid mellan Stockholm och Göteborg, konstaterar Leif Waltherum ordförande i Västra Stambanegruppen och kommunalråd i Skövde.

TIDIGAST KLART OM 25 ÅR

Västra stambanegruppen är försiktigt positivt inställda till Götalandsbaneprojektet. Götalandsbanan kan tidigast om cirka 25 år vara klar i hela sin sträckning, till dess kommer Västra Stambanan vara den enda spårbundna länken

mellan Stockholm och Göteborgsregionerna. Man varnar samtidigt för att det finns inget som visar på att Götalandsbanan kommer frigöra kapacitet på Västra Stambanan mer än möjligtvis på marginalen.

SVERIGES PULSÅDER

-Västra Stambanan är Sveriges pulsåder och är av nationellt intresse, den har mycket stor betydelse för godsets väg in och ut från Sverige. Göteborgs hamn har en särställning bland hamnar det är viktigt att säkra den som Skandinavien's enda transoceana hamn. Det görs bäst genom fortsatta investeringar på Västra Stambanan.

LÄS MER PÅ WWW.VASTRSTAMBANAN.SE**FAKTA I KORTHET**

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

RegionCity – hjärtat som höjer pulsen i hela regionen!



www.regioncity.se

Gothenburg står inför en gigantisk omvandling de kommande åren. Mitt i Gothenburg och regionen ligger centralstationsområdet som vi vill förvandla till en levande plats som ger tillväxt i hela Västsverige. Här möts regionen och Gothenburg, de gamla och nya stadsdelarna i centrala Älvstaden och inte minst stationen och stadslivet.

Sedan i höstas har vi, i samspel med stadsbyggnadsprogrammet för centralenområdet och Västlänken, jobbat vidare med området tillsammans med det skandinaviska arkitektteamet och stadens kontor. Fokus har varit detaljplanen ovan Västlänken och detaljplanen som förbinder Västlänken med dagens bangård och centralstationen – den ena kommer strax ut på granskning och den andra på samråd.

Den 4 juni presenterade vi förslag på de första kvarteren i RegionCity. Och under slutet av 2018 beräknar vi att det första kvarteret skall vara klart för inflyttning. Vill du etablera dig här? Skicka dina uppgifter till blomstra@regioncity.se så kontaktar vi dig.

RegionCity – där allting möts.

Jernhusen äger, utvecklar och förvaltar ett fastighetsbestånd av stationer, stationsområden, underhållsdepåer och gods-terminaler längs den svenska järnvägen. Jernhusen ägs av svenska staten och har 229 medarbetare. Huvudkontoret ligger i Stockholm. Fastighetsbeståndet uppgår till 185 fastigheter, med ett totalt marknadsvärde på 12,2 miljarder kronor.

NYHETER



FOTO: PRIVAT

Ivar Andersson

Mätspecialist i projekt Ostlänken

Noggranna mätningar när höghastighetsjärnväg projekteras

Just nu projekteras en ny dubbelspårig höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping. Arbetet kommer att resultera i en tågsträcka med Nordens första höghastighetståg. I och med att mängden tågresenärer ökar konstant så ökar behovet av en snabb järnväg för passagerare. Att åka tåg är dessutom ett miljövänligt alternativ som många föredrar. Med den nya tågsträckan kommer restider att kortas ner och fler tåg kommer att kunna vara på spåren samtidigt.

– När persontrafik flyttas till Ostlänken skapas nya möjligheter att öka kapaciteten på befintliga spår som kan användas till exempelvis fler godståg. Eftersom Ostlänken även innebär nästan en fördubbling av antalet spår mellan Stockholm och Östergötland får vi också bättre förutsättningar att leda om tåg vid eventuella störningar på något enskilt spår, säger Ivar Andersson, mätspecialist i projekt Ostlänken

När persontrafik flyttas till Ostlänken skapas nya möjligheter att öka kapaciteten på befintliga spår som kan användas till exempelvis fler godståg.

För att få den optimala dragningen av sträckan krävs noggranna inmätningar. En del av arbetet har utförts med SWEPOS, som är Lantmäteriets stödsystem för satellitpositionering. Systemet består av 300 fasta referensstationer som tar emot signaler från GNSS-satelliter och som sedan används för SWEPOS positioneringstjänster.

– Tanken från projektets sida när vi bestämde oss för att använda ramavtalet med SWEPOS var att få en bra mät noggrannhet. Säkra mätresultat ger högre kvalitet, avslutar Ivar Andersson.

 Läs fler artiklar på infrastruktursverige.se

Framtidens miljöbil är här, fulltankad med fördelar

Noll utsläpp, hög verkningsgrad, bra räckvidd och snabbtankad är ord som beskriver den nya vätgasdrivna miljöbilen.

Av Ofelia Graah Hagelbäck

Från och med 2018 kommer de nio största biltillverkarna i världen ha minst en modell var som använder vätgas som drivmedel.

–Teknikutvecklingen har gått framåt och vi har nått tidpunkten då det efter många års forskning äntligen är dags att presentera och implementera bränslecellsbilar. Dessa tankas med vätgas vilken omvandlas till el ombord med en bränslecell och driver hjulen med en elmotor, säger **Björn Aronsson**, verksamhetsledare på Vätgas Sverige, som tillsammans med Sweco, AGA, PowerCell, Sandvik och Hyundai som samarbetar inför Almedalen med hållbara transpor-

ter och fordonsteknologi för nollutsläpp.

–Utveckling av standardiserade högvolymsbränsleceller till fordon leder till sänkta kostnader för många andra applikationsområden, där samma bränsleceller kan användas – exempelvis för hus-håll, båtar och truckar, säger **Per Wassén** VD Powercell.

Gynnar slutkunden

Då massproduktion av bränslecellsbilar väl kommit igång kommer priset enligt uträkningar att nå kommersiella nivåer. Då konkurrerande bilbolag samarbetar för att öka volymerna gynnar det slutkunden som då får ett bättre pris.

–Sandvik har med sin globala

närvaro sett att bränsleceller är en starkt växande marknad med betydande affärsmöjligheter. För att möta det behovet har vi investerat i en unik och fullskalig fabrik i Sandviken som bara står och väntar på att bränslecellsutvecklingen ska ta fart på riktigt, säger **Ulf Nilsson**, chef för Sandviks bränslecellsafer.

En grön kedja

I utvecklingens framkant finns Nordamerika och Asien där multinationella företag inkluderar miljövänliga transporter i sin miljöprofil.

–Företagen är måna om en grön kedja genom hela processen och bränslecellsdrevena truckar är ett naturligt och självklart val, fortsätter Per Wassén. Vätgasen



SWEPOS® Nätverks-RTK-tjänst

–erbjuder navigeringsstöd och positionering i realtid med centimeternoggrannhet.

SWEPOS

RTK-korrekationer sänds idag via Mobilt Internet och GSM och används för till exempel detaljmätning, utsättning, datainsamling för GIS, förrättningsmätning och maskin-guidning. Om det räcker att du får positionen i efterhand kan du skicka in dina observationsdata till SWEPOS beräkningstjänst.

TELEFON 026-63 37 53 • FAX 026-65 42 75 • swepos@lm.se • www.swepos.se

LANTMÄTERIET





Vätgas är ett flexibelt bränsle. Vätgas kan produceras från olika energikällor, tex förnybar el eller biogas, och användas för el och värmeproduktion både i fordon och byggnader, eller som energilager.



Hyundai ix35 Fuel Cell. Hyundai ix35 Fuel Cell – världen första serietillverkade vätgasbil som tar dig 594 km på en tank.



Powercells. PowerCells plattform för bränsleceller är skalbar 5-25 kW. Designad för automotiv- och stationär användning med senaste spjutspetstekniken.

används också till drift av stora stationära anläggningar som exempelvis serverhallar. I till exempel Sydkorea används så kallad combined heat and power, CHP, där både elektricitet och användbar värme genereras på samma gång.

Bränsleceller omvandlar metan direkt till elektrisk energi vilket görs med mycket hög verkningsgrad; på så vis går det effektivt att försörja enstaka hushåll med ström. I både Japan och Sydkorea ligger bilindustrin i framkant, i USA är det främst i Kalifornien som det satsas på bränslecellsbilar. Livscykelkostnadsanalyser visar på låg miljöpåverkan i produktionsfasen, lågt underhållsbehov och minimala utsläpp i användningsfasen.

– En bränslecellsbil är till och med

miljövänligare än en stor elbil vilket jag tycker säger sitt, förklarar **Roger Andersson** på AGA.

Han menar att vätgas är bland de miljövänligaste alternativen eftersom de lokala utsläppen är lika med noll. Det finns olika sätt att framställa vätgas där elektrolys av vatten med grön el är en vanlig metod.

En effektiv fördel

Vätgasen omvandlas sedan till el i bilen utan några som helst utsläpp. Framställningen kan göras småskalig eller i stora volymer.

– Industriell restvätgas kan också renas för att sedan omvandlas till drivmedel vilket ger ytterligare en effektiv fördel som skulle räcka till många tusen bilar, säger **Cecilia Wallmark**, teknikansvarig på

FAKTA

För att skynda på utvecklingen med vätgas och bränsleceller för att skapa fler arbetstillfällen och vinna miljöfördelar i transportsektorn behövs:

Nationella styrmedel till infrastruktur, fordon och vätgas som drivmedel.

En strategi för vätgas i Sveriges programsvar till EU för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel.

Läs fler artiklar på infrastruktursverige.se

Sweco. På frågan om det finns risker med vätgas konstaterar hon att det alltid finns risker men att kunskapen är stor nog att hantera dem på ett sätt som inte gör dem farligare än de drivmedel som används idag.

Stort intresse på lokal nivå

På Arlanda byggs nu Sveriges andra vätgastankstation med invigning i september. Den tredje byggs intill PowerCells lokaler i Göteborg och öppnas i oktober.

Båda är publika och kan alltså användas av allmänheten. För att bränslecellsbilar ska få stor genomslagskraft i Sverige krävs fler tankstationer samt att politikerna står bakom satsningen.

– På lokal nivå är intresset stort, på ett nationellt plan har ambitions-

nivån varit låg oavsett regering. Det behövs introduktionsstöd för detta, vilket finns på EU-nivå, säger **Geert Schaap** på Sweco, projektledare för projektet HIT-2-Corridors inom vilket de båda tankstationerna får medfinansiering av EUs TEN-T-program.

En stor potential

I Sverige finns idag en vätgastankstation i Malmö. Målet på sikt är att ha 1000 stycken vätgastankstationer i landet.

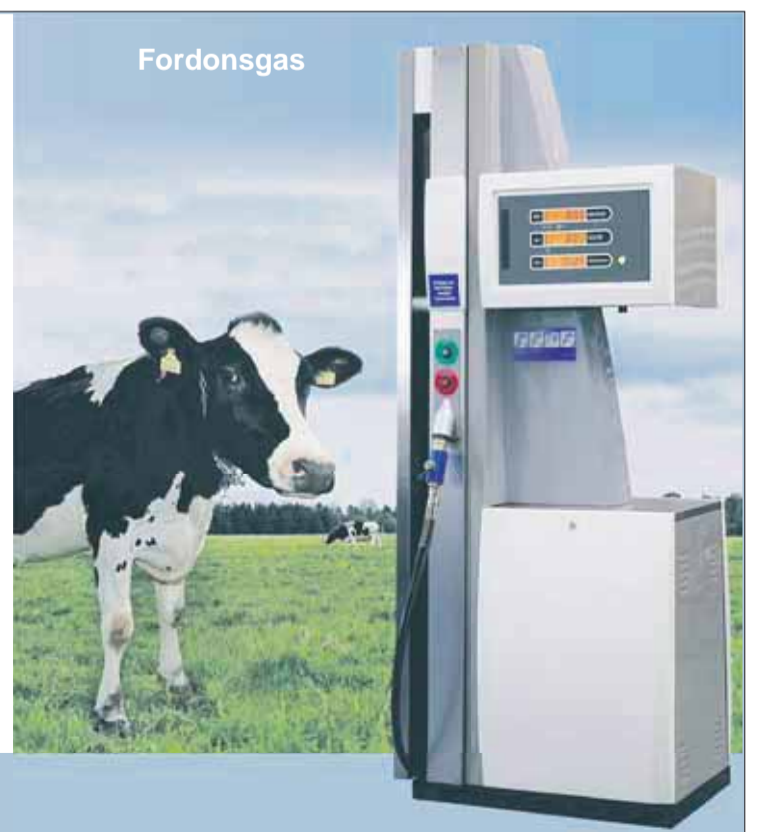
– Vi är många som ser stor potential och tror på bränslecellsbilar. Det finns ingen anledning att inte vara intresserad av transportmedel med minimala utsläpp, avslutar **Cecilia Wallmark**. ■

KÄLLA: SWECO



Vi erbjuder vår samlade kompetens beträffande försäljning, installation & service av:

- Biogasdispensers
- Kontokort/automater
- Systemlösningar
- Rikstäckande service
- Automatklösningar
- Drivmedelsutrustning
- Interface



NYHETER



SPALT



FOTO: OSKARSHAMNS KOMMUN

Oskarshamn

Inre hamnen

Oskarshamn bygger ut

Oskarshamn planerar nya bostäder och en ny biograf.

–Vi vill bygga fler bostäder och en ännu mer attraktiv stad med ett rikt stads- och fritidsliv för alla som bor i Oskarshamn, säger planarkitekt **Erik Hjertqvist**. De senaste två åren har bland annat H&M och MQ etablerat sig i centrala Oskarshamn och nu väljer Coop att bygga ut sin butik i centrum. För att skapa utrymme till utbyggnaden flyttas resecentrumet närmare Gotlandsterminalen. I centrumkärnan ska även fler lägenheter och en ny vårdcentral byggas. Parallellt ska den gamla Sagabiografen byggas om till en modern biograf med tre salonger.

Vi vill bygga fler bostäder och en ännu mer attraktiv stad med ett rikt stads- och fritidsliv för alla som bor i Oskarshamn.

På längre sikt planeras en omvandling av staden vid mötet med hamnen, vilket är tänkt att bli en helt ny stadsdel vid vattnet och en förlängning av Oskarshamns centrum. Ambitionsnivån på de offentliga platserna är hög och bland annat planeras det för ett ungdomstorg. Enligt Erik råder det stor enighet kring planprogrammet och omvandlingen av det tidigare industriområdet är på gång. Kommunen vill gärna se att många byggherrar intresserar sig för satsningen. Om allt går som planerat är byggstarten satt till 2017.

+ Läs fler intressanta artiklar
infrastruktursverige.se



Gynnar export. E16 gynnar i hög grad både svensk export och turism. På längre sikt finns det även en vision om att utvidga vägen österut. FOTO: PARTNERSKAP E16

Nya Europavägen bygger till

Av Pontus Fall

Hela vägen mellan Gävle och Bergen fick status som Europaväg för fyra år sedan och flera byggprojekt höjer nu vägstandarden.

–Infrastrukturen är samhällets blodomlopp. Det krävs investeringar i infrastrukturen för att bidra till samhällsutveckling, säger konsulten **Håkan Bergeå** som är projektledare för Partnerskap E16.

Skapar större tydlighet

Håkan Bergeå var med redan 2000 när de första samtalen om en Europaväg kom på tal. Sveriges och Norges regeringar gjorde gemensam sak i frågan och ansökte till FN, som beviljade E16 Europavägsstatus 2011. Och visst har den nya beteckningen inneburit en skillnad för vägens ställning, berättar Håkan Bergeå.

–Numera finns ett gemensamt nummer för hela sträckan vilket gör att den får mer uppmärksamhet. Det skapar också en större tydlighet. Vägen syns på europeiska kartor och trafiken har ökat. Just nu planeras fyra byggprojekt i Dalarna och ett i Gävleborgs län där vissa sträckor byggs om i rätare linjer vilket ger E16 en mycket

**Håkan Bergeå**

Projektledare för Partnerskap E16

FOTO: PRIVAT

högre standard och framkomlighet, säger Håkan Bergeå.

–Rakare vägar innebär jämnare fart och mindre belastning för miljön. Dessutom bidrar de snabbare vägarna till samhällsekonomiska vinster, säger Håkan Bergeå, som tillägger att de nya vägsnitten kommer att ge E16 hög standard när de står klara 2020.

Ett större samarbete

Under E16s utveckling har vägen använts till flera tester. Bland annat har nordisk och tysk hastighetsmätarutrustning testats längs med E16 för att man på sikt

ska kunna utveckla en gemensam standard. Det finns även planer på att utrusta vägen för fossilfria transporter med stationer för att tanka biogas och ladda elbilar.

Norge och Sverige ansökte alltså om Europavägen gemensamt, men har var för sig projekterat sina olika vägsnitt enligt respektive lands standarder.

Håkan Bergeå hoppas på ett större samarbete och ser möjligheter till ett utpekad pilotprojekt för en gemensam vägplanering och utbyggnad av gränslänken Kongsvinger-Torsby – ett skandinaviskt vägbygge.

Gynnar export och turism

I Sverige löper E16 genom landsändar med mycket stor del av den svenska exportindustrin och sommar- och vinterturismen. I Norge passerar den Osloregionen och Gardermoen flygplats och vidare genom stora fjällturismområden. På andra sidan Nordsjön fortsätter vägen sedan genom Skottland och Nordirland.

–E16 gynnar i hög grad både svensk export och turism. På längre sikt finns det även en vision om att utvidga vägen österut, säger Håkan Bergeå. ■

GRÄNSÖVERSKRIDANDE STRÅKPERSPEKTIV FÖR NYA E16

Gränslänken Kongsvinger–Torsby mot Norge och Gävle hamn mot Finland och Östersjöregionen är viktiga i detta stråkperspektiv. Flera vägutbyggnader längs E16 är under planering.

Ett utvecklat E16-stråk effektiviserar även transporterna från norra Norge, norra Sverige och norra Finland till Osloregionen, genom att kunna gå via E45 alt. E4 och vidare längs E16 mot Norge

Läs mer på www.e16.se
hakan.bergea@infrasupport.se



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

Partnerskap
E16 Gävle - Oslo

REGION DALARNA

Region
GÄVLEBORG



Oskarshamn satsar för att växa i ett större sammanhang

Oskarshamn med Scaniafabriken i förgrunden. Foto: Curt-Robert Lindqvist.

Oskarshamn är en utpräglad industriort där kommunen gör stora satsningar på kommunikationer och logistik för att förbättra varuflödena.

– Vi vill skapa en så bra miljö som möjligt för våra företag. Och då måste vi göra rätt och hela tiden ligga steget före, säger Lars Ljung, utvecklingschef vid Oskarshamns kommun. Om det är så att industrin i framtiden väljer att lämna oss så ska det inte bero på att vi som kommun gjort fel.

Industrin investerar i Oskarshamn

Det sägs att industrin lämnar Sverige, men det gäller inte för Oskarshamns kommun. Orten har en omfattande verkstadsindustri, ett kärnkraftverk och Liljeholmens Stearinfabrik som producerar 11 000 ton ljus per år. Inte minst är Scania en viktig arbetsgivare med 2 200 anställda. Scaniafabriken producerar dagligen hundratals hytter vilket täcker företagets hela internationella behov med undantag för Sydamerika. Och Scania fortsätter investera i Oskarshamn. Förra året investerade företaget i en utökning av fabriken och i år har ett nytt logistikcentrum byggts.

För att stödja arbetet vid den expanderande Scaniafabriken – och industrin i stort i Oskarshamn – bygger kommunen en ny kombiterminal i anslutning till Scantias logistikcentrum där det även planläggs mark för ett nytt industriområde. Kombiterminalen kommer att ha många olika alternativ för vidare transport av det som produceras.

– För oss är godsperspektivet väsentligt. Vi vill stärka industrin genom att effektivisera logistik och godsflödet. Den nya kombiterminalen ger industrin nya möjligheter att optimera sina transportflöden, säger Lars Ljung.

Satsningar på sjötrafik

En ytterligare satsning gäller sjötrafiken. Resecentrumet ska flyttas till järnvägsstationen nära Gotlandsterminalen. Samtidigt ska Gotlandsterminalen byggas ut och nya vägar kring terminalen byggas. Det påskyndar tömningen av terminalen. Dessutom skapas synergieffekter när terminalen även kan användas för godstrafik och lastbilar.

Samtidigt har Trafikverkets upphandling av Gotlands- trafikken avslutats och Oskarshamn har fått förnyat förtroende att vara färjeläge för trafiken 2017/2027.

– Det nya med den här upphandlingen är att den avser

en längre tidsperiod, vilket främjar investeringar, konstaterar Lars Ljung.

Kommunen driver dessutom ett samarbetsprojekt med Lettland om hur varutransporten österut kan öka.

– Konjunkturen är inte lysande för tillfället och det som sker i Ryssland gör många mindre riskbenägna. Men på längre sikt ser det ljus ut för hamnen. Fartygen blir allt större och Oskarshamns djuphamn kan hantera stora fartyg, säger Lars Ljung.

Vidare deltar kommunen i ett regionalt samarbete som har som mål att binda ihop den lokala arbetsmarknaden med Kalmar. Därför går flera nya snabbussar dagligen mellan Oskarshamn och Kalmar. Oskarshamn är en utpräglad industristad, Kalmar en handels- och servicestad med ett universitet. De förbättrade kommunikationerna ger fler möjlighet att inte begränsas av det lokala jobbutbudet.

– Vi ser att pendlingen ökar. Också till Mönsterås som ligger mitt på sträckan, säger Lars Ljung.



Oskarshamns
kommun

PROVA VÅRA NYA SNABBTÅG NÄSTA GÅNG DU RESER MELLAN GÖTEBORG OCH STOCKHOLM

SMSa "MTRX" TILL 72456 SÅ FÅR DU 25% I PROVA-PÅ-RABATT PÅ DIN NÄSTA BOKNING

Från
185:-



mtr *express*

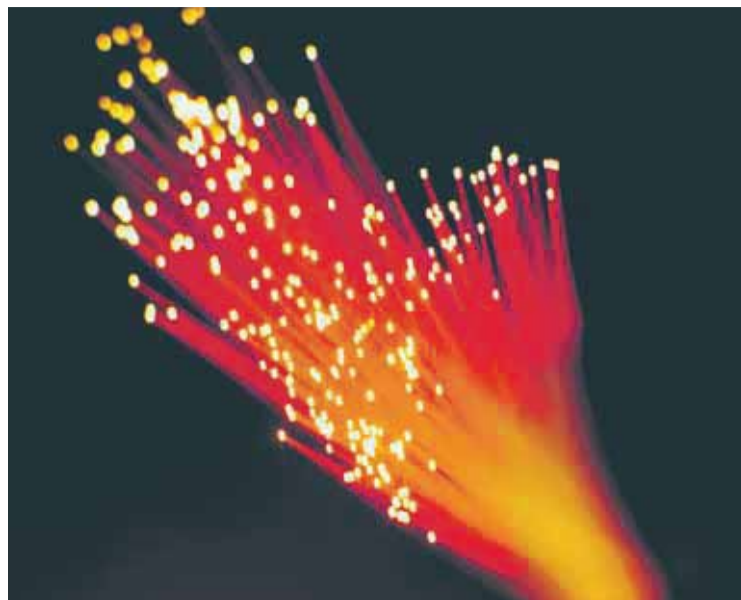


www.mtrexpress.se

NYHETER



Fiberteknik. Ett område där Incert genomför certifiering är fibertekniken som används i bredbandsutbyggnaden. Där är målet att hela Sverige ska ha bredband till år 2020, och den kraftiga utbyggnaden har lockat till sig en del aktörer som inte alltid har tillräcklig kunskap. FOTO: INCERT



Hur garanterar man att de som bygger Sveriges nya infrastruktur håller måttet?
Frågar du Incert är svaret certifiering.

Ett kvitto på kompetens

Av Pontus Fall

Incert certifierar personer och företag inom kyl- och värmepumpbranschen men även vissa personcertifieringar inom övrig energi- samt bygg- och anläggningsbranschen. Företaget är ackrediterat av den statliga myndigheten SWEDAC, som kontrollerar att certifieringsorgan håller måttet.

Ett sätt att höja kvaliteten

Ett område där Incert genomför certifiering är fibertekniken som används i bredbandsutbyggnaden. Där är målet att hela Sverige ska ha bredband till år 2020, och den kraftiga utbyggnaden har lockat till sig en del aktörer som inte alltid har tillräcklig kunskap.

–Certifieringen tillkom efter ett branschinitiativ. För sju-åtta år sedan upptäckte branschen flera

kostsamma fel i större projekt. Certifieringen är helt enkelt ett sätt att höja kvaliteten. Vissa beställare, som exempelvis Skanova, kräver numera att ett visst antal av tekniker ska vara certifierade, säger **Peter Rohlin**, Vd för Incert.

Tagit fram ett kunskapsintyg
Fibercertifieringen är utformad som en kvalitetsstämpel tänkt för de mest kvalificerade teknikerna och riktar sig till ledande montörer, tekniker och arbetsledare. Certifikatet undersöker inte bara kunskaperna kring svetsning och förläggning utan även hur man mäter bandbredd och dämpning (minskad hastighet till följd av skarvning). Med rätt kompetens ökar chanserna att bredbandet når upp till den utlovade kvaliteten. Drygt 300 personer är i dagsläget certifierade fibertekniker. Tillsammans med branschen har Incert



FOTO: INCERT

Peter Rohlin

Vd för Incert

även tagit fram ett enklare kunskapsintyg för de tekniker som arbetar med till exempel fibernoder och anslutningar mot kund. Idag har över 1 000 personer detta utbildningsintyg. Skanova och Com Hem tog initiativet till intyget och kräver det av de teknikerna som de anlitar.

Den som ska anlita ett bolag för

att installera bredband bör undersöka om företaget har rätt kompetens för jobbet, menar Peter Rohlin. Incert har en sökfunktion på sin hemsida där företag med certifierade tekniker listas.

–Det kan bli mycket kostsamt att anlita ett bolag som gör fel och med ett certifikat ökar sannolikheten för att personen vet vad den gör, säger Peter Rohlin.

USA är föregångslandet

Ett föregångsland när det gäller certifiering är USA. Där krävs det i princip papper på allt, berättar Peter Rohlin. Oberoende certifiering är generellt sett ovanligt i Europa, men flera EU-direktiv driver på utvecklingen mot mer certifiering. Dessutom finns det en trend om ökad harmonisering, där fler certifieringar ska gälla över landsgränserna inom Europa.

Incert utför så kallade tredje-

partscertifieringar, vilket innebär att certifieringen utförs oberoende från bransch- och producentorganisationer. Företaget utformar prov som mäter den teoretiska och praktiska kunskaperna. Däremot anordnar Incert inga utbildningar eftersom det skulle underminera oberoendet.

”Vi har kunskaperna”

Incert har idag över 10 000 personer med certifikat vilka är fördelade på 1 500 bolag. Alla certifikat är inte heller av tekniskt slag. För närvarande förs det diskussioner om en förtroendecertifiering för telemarketingbranschen.

–För vår del spelar det ingen roll om en certifiering avser florister eller montörer – vi har kunskaperna, sakexpertisen och processerna på plats för att utforma och upprätthålla certifikaten, säger Peter Rohlin. ■



INCERT
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



Av SWEDAC ackrediterat certifieringsorgan

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



www.incert.se

Vi är i Almedalen och pratar om Fly Green Fund!



Peter Landmark, VD, Karlstad Airport, Initiativtagare och Styrelseledamot, Fly Green Fund.



Lars Andersen Resare, hållbarhetschef, SAS koncernen.



Ann-Sofie Hörlin, hållbarhetschef för Malmö Aviation och Sverigeflyg.



Maria Fiskerud, VD Fly Green Fund



Torborg Chetkovich, VD och koncernchef Swedavia



Fly Green Fund kick-startar marknaden för bioflygbränsle i Norden

Fly Green Fund är en nystartad ekonomisk förening som samlar flygbranschen, näringslivet, myndigheter och privatpersoner för att tillsammans kick-starta marknaden för bioflygbränsle i Norden. "Vi vill tillsammans verka för att Norden blir en världsledande bioflygregion, säger Maria Fiskerud, VD på Fly Green Fund.

Grundare av Fly Green Fund är SkyNRG, Karlstad Airport and NISA (Nordic Initiative Sustainable Aviation) och tunga svenska aktörer som flygplatsägaren Swedavia och flygbolagen SAS, Malmö Aviation, Sverigeflyg och KLM har redan anslutit sig. Målet är att göra det möjligt för företag, organisationer och enskilda att flyga mer hållbart på bioflygbränslen i Norden.

"Testflygningar på bioflygbränsle har gjorts sedan 2009, så tekniken finns och bioflygbränsle går att producera på ett hållbart sätt, men det är för höga priser främst på grund av att det är för låg volym på tillverkningen. Vi vill få upp volymen för att få ner priset till samma nivå som på fossilt bränsle", säger Maria, och menar att det finns stora möjligheter för lokal tillverkning i Norden av det bioflygbränsle som den nordiska flygindustrin behöver.

Nordiskt tillverkat bioflygbränsle

För flygplanen och dess motorer är det ingen skillnad om jetbränslet tillverkas av bioråvaror eller fossila råvaror. I de fall fossila råvaror ersätts av bioalternativ är det idag främst använd frityrolja som används som råvara. Det finns dock redan flera projekt, bland dem även i Norden, som tittar på tekniska lösningar för att istället utnyttja skogsavfall som råvara.

"Vi kommer genom Fly Green Fund att kunna stötta projekt som på olika sätt undersöker hur en sådan tillverkning kan gå till."

Fly Green Fund erbjuder från och med 1 september 2015 ett årsavtal där näringsliv, offentlig verksamhet och privatpersoner får möjligheten att själva betala för hela eller delar av kostnaden för att göra sina tjänsteflygresor helt eller delvis på bioflygbränsle. Företaget får en hållbarhetsrapport som visar vilket bränsle de bidragit med och hur mycket det minskat företagets klimatpåverkan. Bränslet som företaget betalar för används vid flygningar i Norden, men inte nödvändigtvis i de flygningar som görs av företaget.

"För 75 % av det årliga bidraget köper vi in bioflygbränsle som kan användas vid en speciell flygplats eller flygbolag, bara de är partners i Fly Green Fund. 25 % av bidraget används för att stötta utvecklingsprojekt som har som mål att starta lokal tillverkning av bioflygbränsle i Norden, forskning som bidrar till att öka kunskap och förståelse av bioflygbränsle och dess tillverkning."

Istället för att kompensera för de utsläpp som redan gjorts behövs lösningar som gör att flygbranschen minskar sitt koldioxidutsläpp. Målet är att Fly Green Fund tillsammans med partners och de företag som skriver årsavtal ska föra in bioflygbränslet i den reguljära flygtrafiken."

Fly Green Fund till Almedalen

Dessutom kommer det att under 5 juni till 5 juli vara möjligt att köpa en så kallad Biobiljett för de som ska till Almedalen. Biobiljetten är en tilläggsbetalning för bioflygbränsle.

"Utvalda flyg med våra partners mellan Stockholm och Visby kommer också att flyga på bioflygbränsle under den här perioden."

Fly Green Fund kommer själva att närvara under Almedalsveckan genom Maria Fiskerud VD Fly Green Fund, Torborg Chetkovich, VD och koncernchef Swedavia, Ann-Sofie Hörlin, hållbarhetschef för Malmö Aviation och Sverigeflyg, Lars Andersen Resare, hållbarhetschef, SAS koncernen och Peter Landmark, VD, Karlstad Airport, Initiativtagare och Styrelseledamot, Fly Green Fund.

"Vi kommer att medverka i två seminarium med teman Går det att lita på grönt flygbränsle? och Bioflygbränsle gör flyget grönt. Här tar vi upp frågor kring flygets roll i ett hållbart samhälle och om strategin för att Sverige ska bli ledande när det gäller att gå över till biobränslen. Det här är ett långsiktigt arbete som måste börja nu."

www.flygreenfund.se

VILKA FÖRDELAR HAR BIOFLYGBRÄNSLE?

Miljömässiga fördelar

Användningen av bioflygbränslen gör det möjligt för både resenärer och flygindustrin att minska sin klimatpåverkan.

Ekonomiska fördelar

Bioflygbränslen ger flygindustrin möjlighet att minska sitt beroende av fossila

bränslen. Det ger en stabilare prisbild på bränslet i jämförelse med fossilt bränsle, då det är lättare att förutsäga priset på bioråvaror.

Sociala fördelar

Utvecklingen av bioflygbränsleproduktion skapar nya arbetstillfällen och ny kunskap.

Vi har redan idag stort kunnande om växling från fossila bränslen till biobränslen, inom bland annat processindustrin, fastighets- och bilbranschen. Det är kunskap som vi nu kan utveckla och förfina för flygbranschen.

Beställ din egen biobiljett till Almedalen på www.flygreenfund.se/biobiljetten

NYHETER



Klimatsmart. Sveriges skogar växer och vill vi arbeta klimatsmart samt skapa nya jobb i Sveriges glesbygd så skulle bostadsbyggande närmare skogen ge många jobb. FOTO: THINKSTOCK

Sverige- ett skogsland med enorma rikedomar

Av Ofelia Graah Hagelbäck

I Sverige har man sedan urminnes tider byggt hus av trä. Trots det så ligger vi inte i framkant när det gäller att utnyttja trä som råvara i tillräcklig utsträckning i byggsektorn.

Per-Olof Sjöo, ordförande i GS (Facket för Skogs-, Trä- och Grafisk Bransch) anser att Sverige som har gott om skog och borde kunna ta större marknadsandelar när det gäller export av trälösningar för byggindustrin och framförallt husbyggen.

Som ordförande i GS Facket har han bra insyn i svensk skogsindustri då GS är fackförbund för bland annat skogs- och träbranschen med cirka 50 000 medlemmar.

– Globalt kommer man att bygga lika mycket de kommande 40 åren som man har gjort fram till nu, his-

toriskt sett, vilket innebär att man måste finna nya vägar för hållbart byggande utan att ta slut på jordens ändliga resurser, fortsätter Per-Olof Sjöo.

Att bygga i trä är klimatsmart Sveriges skogar växer och vill vi arbeta klimatsmart samt skapa nya jobb i Sveriges glesbygd så skulle bostadsbyggande närmare skogen ge många jobb. Att skapa färdiga byggnadskonstruktionsdelar och moduler i trä i närhet till skogen för vidare transport med järnväg skulle på sikt kunna skapa tusentals jobb.

– Trä är förnyelsebart och binder koldioxid, det gör att skogsråvaran är klimatsmart. Vi behöver ta vara på denna möjlighet bättre än vad vi gör idag.

Sverige har bostadsbrist i storstäderna och att kombinera tillverk-

Trä är förnyelsebart och binder koldioxid, det gör att skogsråvaran är klimatsmart. Vi behöver ta vara på denna möjlighet bättre än vad vi gör idag.

ning av färdiga moduler i trä för exempelvis nya hyresrättshus med nya arbeten i glesbygden är en bra kombination.

Trä som byggnadsmaterial

År 1995 upphävdes ett hundra år gammalt förbud om att bygga hus som är högre än två våningar i trä vilket tidigare bromsat utveckling-

en av olika byggmetoder. En trästomme klarar dock många hållbarhetskrav.

– Så länge man bygger på rätt sätt med trä så är det både hållbart och säkert. Stockholms slott har också en trästomme, det är det inte så många som känner till. Det handlar mer om metoder och hur man bygger än själva materialet.

Kräver bra infrastruktur

Per-Olof Sjöo menar att brandskyddet i moderna träbyggnader är fullt jämförbart med andra byggmaterial. Träkonstruktioner är lätta och kan fraktas, men det kräver utökad infrastruktur. För även om delarna till husen förbyggs i glesbygden måste de transporteras till monteringsplatserna, och i de flesta fall är det i storstäderna.

För att få ännu mer fart på träindustrin så behöver infrastrukturu-

ren anpassas till träindustrin. Det finns idag logistiklösningar för transport av träråvara för export. Däremot behöver den förbättras för transport till industrin och till byggplatser.

Översyn av infrastrukturen

– Det behövs en översyn av infrastrukturen. Vi behöver modernt hållbara transportlösningar, säger Per-Olof Sjöo.

Han förtydligar att klimatfrågan kommer att stå i fokus i framtiden och ett hållbart skogsbruk är en viktig ingrediens. Kan man kombinera det med moderna infrastrukturlösningar har Sverige fantastiska möjligheter på en global byggmarknad.

– Alla möjligheter och resurser finns, nu krävs en effektivisering för att få utväxling på det, avslutar Per-Olof Sjöo. ■

”Det här är framtiden”

– Sven-Erik Bucht, landsbygdsminister, efter att ha besökt det nya höghuset i trä som finns i Årsta, Stockholm.

Genom att satsa på industriellt trähusbyggande kan vi lösa tre stora utmaningar. Vi kan skapa tusentals arbetstillfällen, i flera led, runt om i Sverige. Det är det klimatsmarta sättet att bygga hus och hjälper Sverige att nå våra uppsatta klimatmål. Vi får en snabb och miljövänlig lösning på den bostadsbrist som inte bara drabbar storstadsregioner utan finns i hela landet.

Den gröna industri som har sitt ursprung i den svenska skogen skapar gröna arbeten och bostäder. GS medlemmar bygger för livet – de bygger i trä!

www.gsacket.se



FACKET FÖR SKOGS-, TRÄ- OCH GRAFISK BRANSCH



MED EN VÄRLDSUNIK METOD,

RENAR VI ANVÄND GLYKOL SÅ ATT DEN KAN ÅTERANVÄNDAS

Vi har tagit fram en världsunik reningsmetod där vi renar använd glykol så att den kan återanvändas igen. Därmed sluts kretsloppet. Det betyder att jordens resurser sparas då glykol utvinns från råolja och är en ändlig resurs.

Det betyder också, att glykolavfallet lyfts i EU:s avfallshierarki från nivå 4 (energiutvinning) till nivå 2 (återanvändning). Det är vi stolta över.

Vår vision är att med vår reningsmetod av glykol, vara det ledande cleantech-företaget för partners och länder som vill möjliggöra för återanvändning av glykol och därmed bidra positivt till vår gemensamma ekonomi, miljö och till en mer hållbar värld.

EU:s AVFALLSHIERARKI



Vill du hålla dina miljöloften och bidra till en mer hållbar värld?

Läs mer om hur vi kan göra det tillsammans, på recyctec.se



Recyctec Holding AB (publ.) Ideon Gateway, Forskningsbyn Ideon, 223 70 Lund, Sverige
Tel: 010 - 33 00 288 E-post: info@recyctec.se Webb: recyctec.se

Sök efter lediga tjänster, eller ladda upp ditt CV på xylem.com/jobbahososs



TÄNK DIG ETT JOBB DÄR VARJE DROPPE GÖR SKILLNAD

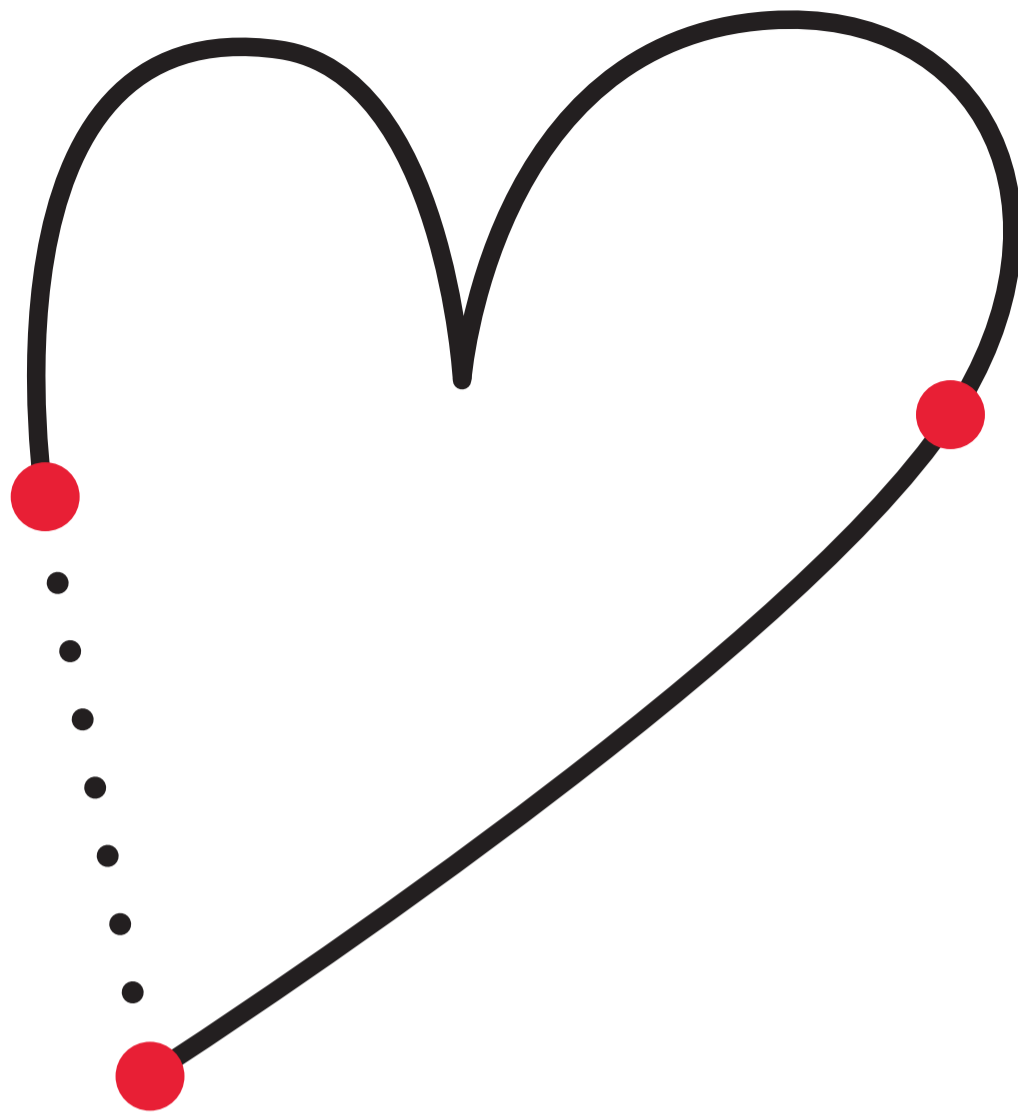
En effektiv lösning för vattenförsörjningen i Mexico City. Läns-pumpning av världens djupaste guldgruva i Sydafrika. Ett nära samarbete med Hammarby Sjöstadsverk - Sveriges ledande forskningsanläggning för återanvändning av vatten. Över hela världen finns Xylem på plats för att hjälpa människor att använda varje droppe vatten mer effektivt.

Vi är ett världsledande företag som utvecklar pumpar och system för att transportera och rena vatten. Bland våra många varumärken är Flygt det mest kända i Sverige, med tillverkning i Småland sedan mer än 110 år.

Hos oss finns goda karriärmöjligheter - både i Sverige och globalt. Gå in på xylem.com/jobbahososs och sök efter lediga tjänster, eller ladda upp ditt CV.

xylem.com

xylem
Let's Solve Water



En kärlekshistoria

Vi i *Skåne* och *Västra Götaland* tycker om alla Sveriges regioner. Men ärligt talat klappar hjärtat lite extra för *Stockholm*. Kanske beror det på att vi alla tre är tillväxtregioner, med tre stora städer, som har ett ansvar för resten av landet. Tre lok som kan och ska dra ekonomin framåt.

En satsning på spårbunden trafik är viktig dels för att vi som regioner har ett stort klimatansvar att axla, dels för att järnvägen för människor närmare varandra. Och ju närmare invånarna i de tre tillväxtregionerna kommer varandra, desto bättre för Sverige. Ta exempelvis planerna på höghastighetståg mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Jättebra initiativ!

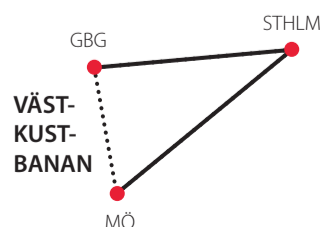
Om de här sträckorna kompletteras med dubbelspår och utrymme för snabbgående tåg på Väst kustbanan, kan resultatet bli något alldeles extra. Framförallt skulle

import- och exporthandlingen få ett rejält häv; Göteborg har ju Sveriges största hamn och Skåne hanterar nästan hälften av all godstrafik till och från landet. Stor nytta för hela Sverige alltså, inte minst för BNP.

Dessutom är Göteborg, Halland och Skåne en av Sveriges starkaste tillväxtkorridorer, med stor inflyttning och attraktiva boendeområden. Och vill vi på allvar mäta oss med de tyngre metropolerna, finns möjligheten att på sikt koppla samman vår tillväxttriangel med både Oslo och Köpenhamn.

Inga relationer går alltid som på räls. Men de som inser värdet av att investera i den där lilla biten som saknas, vad det än må vara, går stärkta ur situationen.

I Sveriges fall kan det bli en ren kärlekshistoria.



NYHETER



SPALT



FOTO: PRIVTA

Per Sandström

Vd, Nyköping-östgötalänken AB

Ostlänken klar till 2028

Ostlänken planeras som en ny höghastighetsjärnväg mellan Järna och Linköping för persontåg i upp till 320 kilometer i timmen. Länken är dubbelspårig och kommer avlasta järnvägsspåren mellan Mälardalen och Östergötland, vilket kortar restider och gör järnvägssystemet mindre sårbart för enskilda störningar.

Regeringen gav klartecken till Ostlänken 2014, med byggstart 2017. Länken ska stå klar 2028 och kostar cirka 35 miljarder kronor. Sverigeförhandlingen har gett Trafikverket kompletterande uppdrag att titta på alternativ sträckning av Ostlänken utanför Linköping.

Riksdagen har fattat ett beslut om Ostlänken i stor politisk enighet.

Per Sandström är Vd för bolaget Nyköping-östgötalänken AB som ägs av bland andra Norrköping, Linköping, Nyköping och Trosa kommuner. Han betonar vikten av att se Ostlänken som pilotprojektet som ska genomföras.

– Riksdagen har fattat ett beslut om Ostlänken i stor politisk enighet. Det är jättebra att staten nu börjar diskutera vad stambanepolitik på allvar ska innebära för 2000-talet, men vi måste utgå från att fattade beslut gäller och att tidsplanen följs, säger Per Sandström.



Läs fler intressanta artiklar
infrastruktursverige.se

Region City – en mötesplats för hela Västsverige

Mitt i centralstationsområdet i centrala Göteborg kommer Region City ta form. Det ska bli en hållbar mötesplats som främjar tillväxt i hela regionen.

Av Pontus Fall

Satsningen tar avstamp i Göteborgs stads framtidsvision och det västsvenska paketet, en stor infrastruktursatsning på att vidga arbetsmarknaden med förbättrad kollektivtrafik. Framtidsvisionen går under namnet Älvstaden och har formats i öppen dialog med stadens invånare och flera expertteam.

Det är dessa satsningar som visionen för Region City bygger vidare på. Göteborg brukar kallas för stadsdelarnas stad. Det nya centralstationsområdet ska både knyta

ihop de olika stadsdelarna och bli en stadsdel för hela regionen.

– Vi vill skapa en plats för ökad rörlighet. Morgondagens arbetsmarknad kommer innebära allt kortare anställningar. Infrastrukturen är viktig för att utöka arbetsmarknaden, säger **Urban Hammarlund**, regionchef för Jernhusen, det statliga bolag som utvecklar fastigheter längs med den svenska järnvägen.

Nya jobb

Genom att öka rörligheten ökar också möjligheterna till möten. Det blir i sin tur en grogrund för idéer, som kan leda till innovation och i

förlängningen även till tillväxt, säger Urban Hammarlund. Region City planeras – helt i enlighet med visionen – att bli en tät stadsdel. Och det kan vara klokt att bygga med hög densitet. En rapport visar nämligen att var 100 jobb i centralstationsområdet kan skapa 60–70 jobb ute i regionen som spridningseffekt.

Bättre chans för lönsamhet

– Om vi bygger tätt centralt – som ett litet London eller Manhattan, kan vi skapa upp till 30 000 arbetstillfällen. Bygger vi med traditionell täthet visar analyser att det



Idag kapacitetsbrist! I morgon Ostlänken!

Byggstart 2017, klar senast 2028

Stockholm

Trosa

Nyköping/Skavsta

Oxelösund

Norrköping

Linköping

Mjölby

- 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

OSTLÄNKEN

Nyköping - Östgötalänken AB • www.ostlanken.se



bara skapas cirka 5 000 jobb. Hög täthet ger livfulla gator och större möjlighet till ett brett utbud när caféer, restauranger och butiker får bättre chanser att bli lönsamma, säger Urban Hammarlund.

En starkare stad

Satsningarna kan verka som en dubbelsidig injektion för staden och regionen, framhåller Urban Hammarlund. En starkare stad och växande region lockar till sig nya etableringar och nya satsningar på kommunikation och infrastruktur. På längre sikt är snabbtågsförbindelser med Oslo och Köpenhamn

ingen omöjlighet. Som ett led i en vision om en större region har norska och danska arkitekter engagerats i projektet vid sidan av lokala arkitektkontor. Att bygga Region City tar tid och den nya stadsdelen förväntas inte vara klar förrän om minst 15 år. Men resan har redan börjat och den 4 juni presenterade de inbjudna arkitektkontoren förslag på de första tornen.

Miljön är ingen bisak

För att få folk att vilja ställa bilen är det viktigt att bygga nära järnvägen, berättar Urban Hammarlund. Målet med RegionCity är en bland-

RegionCity ska bli en plats som alla kan nå i hela Väst-sverige med handel och arbetsplatser.



Läs fler artiklar på infrastruktursverige.se

stad där alla möjliga erbjudanden ska finnas inom 500 meter.

– RegionCity ska bli en plats som alla kan nå i hela Västsverige med handel och arbetsplatser, men även boende så att stadsdelen känns trygg och levande, säger Urban Hammarlund.

En gemensam mötesplats

Vid årsskiftet 2023/2024 beräknas Västlänken stå klar in till Region-City. Mot slutet av 2026 är den åtta kilometer långa järnvägen genom hela centrala Göteborg slutförd.

– I den takt allt färdigställs kan allt fler välja att ställa bilen och ta det

miljövänligare alternativet – tåget, säger Urban Hammarlund.

Trots att Region City fortfarande befinner sig på planeringsstadiet har sociala och ekologiska satsningar och inventeringar redan gjorts. En tidig insats var att bygga en bikupa uppe på centralstationens tak och samtala med barn.

– Vi på Jernhusen bjöd in barn från olika stadsdelar för att träffas redan idag och även diskutera en gemensam mötesplats i staden. När det gäller hållbarhet gäller det att jobba i bägge ändar – både här och nu och inte bara vänta på de stora framtidsatsningarna, säger Urban. ■

www.sweship.se

FOR SKNING OCH
INNOVATION SOM
SKAPAR TILLVÄXT

UTSTÄLLNING I ALMEDALEN OM SJÖFARTENS MÖJLIGHETER

KOM OCH PRATA SJÖFART under politikerveckan med start 28 juni. Vi finns på Donnersgatan 2, mitt emot Almedalsparken. Måndag, tisdag och onsdag kl. 15.30 ställer vi våra partipolitiska ungdomsförbund mot MILJÖVÄG(G)EN; vi pratar om visioner, utmaningar och möjligheter för ett hållbart transportsystem.

Aktuella seminarier arrangeras på den Maritima mötesplatsen, Hamngatan 1. Program www.maritimeforum.se



Luleå 09:13.

Varje dag fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn från norra Sverige. Vi vill frakta två.



NORRBOTNIABANAN

norrbotniabanan.se

Framtidens järnväg avgörs vid förhandlingsbordet

Av Pontus Fall

HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman höll tidigare i trådarna för Stockholmsförhandlingen om huvudstadens nya tunnelbanestationer. Nu leder de Sverigeförhandlingen.

Berätta om bakgrunden till Sverigeförhandlingen?

HG Wessberg: Sverigeförhandlingens arbete ska leda till nya höghastighetsjärnvägar, ökad kollektivtrafik i storstäderna och 100 000 nya bostäder. Det är en värdeskapande förhandling där såväl kostnadseffektivitet som ökade nyttor är centrala.

I arbetet tar vi med oss våra erfarenheter från 2013 års Stockholmsförhandling där vi enligt samma modell förhandlade fram fyra nya tunnelbanesträckningar och 78 000 nya bostäder i Stockholm.

Hur ser upplägget för förhandlingarna ut?

HG Wessberg: Uppdraget påbörjades för knappt ett år sedan och fortsätter till slutet av 2017. Vi befinner oss nu i en fas där vi samlar in fakta och diskuterar med berörda kommuner. Kommunerna får beräkna nyttoeffekterna. Till årsskiftet 2017 ska vi ha färdiga avtal med kom-

muner och berörda landsting. Under första kvartalet 2016 ska vi bestämma var stationssträckningen ska gå. Vi kommer även titta på vilka åtgärder som ska göras och hur medfinansieringen ska se ut. En del frågor kommer att kräva regerings- och riksdagsbeslut under våren 2018. Utbyggnaden sker successivt med byggstart 2017-2019. De första banorna kommer vara klara i slutet på 2020-talet, men allt kommer inte vara färdigt förrän cirka 2035 - det är så långt tidsperspektivet sträcker sig. Det kan förefalla som ett långt perspektiv men det är det inte och i förhållande till storleksordningen är det här en blixtrande snabb infrastruktur-satsning. Effekterna av stambanorna som byggdes på 1850-talet ser vi fortfarande.

Vilka nyttor kan de nya förbindelserna bidra med?

HG Wessberg: Det rör sig om bostadsnytta, arbetsmarknadsnytta, resenärsnytta, näringslivsnytta, miljönytta och sociala nyttor. De nya förbindelserna ger en bred koppling till tillväxtpotentialerna i hela landet. En av de sociala nyttorna är integrationseffekten. Med bättre kommunikationer blir det lättare att söka jobb på fler ställen



HG Wessberg

Leder Sverigeförhandlingen

FOTO: SANDRA BACKLUND, SALLYHILL KOMMUNIKATION



Catharina Håkansson Boman

Leder Sverigeförhandlingen

FOTO: SANDRA BACKLUND, SALLYHILL KOMMUNIKATION

- arbetsmarknaden växer. Många invandrare bosätter sig i områden där landsmännen bor. Bättre kommunikationer ger dem möjlighet att bosätta sig i andra delar av landet och ändå hålla nära kontakt med landsmännen.

Berätta om nyttoberäkningen. Hur fungerar den och hur tillämpas den vid förhandlingsbordet?

HG Wessberg: Vi har goda erfarenheter från Stockholmsförhandlingen där vi förde diskussioner med fyra kommuner och ett landsting om de nya tunnelbanorna. Målet är medfinansiering - med det följer medinflytande. Kom-

munerna får sätta siffror på den beräknade värdetillväxten. Enligt medfinansieringskalkylen ska stat och kommun dela på värdetillväxten. Ju mer nytta som skapas, desto mer ska kommunerna alltså betala. Men det betyder inte att kommunerna ska pressas att betala varenda krona, långt ifrån.

På vilket sätt ska de nya spåren bidra till ett ökat bostadsbyggande?

HG Wessberg: Det är en väsentlig del av Sverigeförhandlingen. I Stockholmsförhandlingen fick de kommuner som fick nya tunnelbanestationer teckna ett bindande avtal om att bygga 78 000 nya bo-

städer. Klarade vi av det då ska vi även göra det nu. Avtalen kommer väga tungt och vi behöver fler bostäder i landet. Det byggs mer än på 25 år i Sverige men det räcker inte. Det råder i princip bostadsbrist i alla städer med tillväxt. Vi växer snabbare än EU i övrigt och nästa år spränger vi 10-miljonersvallen. De nya stationslägena som byggs kommer bli magneter för aktivitet och bidra med nya attraktiva bostadslägen. Stationerna kommer fungera som injektioner.

Fler kommuner vill att höghastighetstågen ska stanna i just deras kommun. Hur avgör man var rälsen ska gå?

HG Wessberg: Den diskussionen är mest tydlig söder om Jönköping eftersom planeringen inte har kommit så långt här. Planeringen har kommit längre på Ostlänken (Järna-Linköping) och Mölnlycke-Bollebygd. Under förhandlingarna om sträckningsdragningen är det olika värden som avgör. Även tekniska förutsättningar kan fälla ett avgörande - att vissa sträckningar är dyrare vägs också in. Trafikeringvolymerna och restider tas också med i beräkningarna. Kommunerna levererar ingångsvärden för diskussionen under 2016. ▶▶

GÖTALANDSBANAN
ETT SAMVERKANSPROJEKT MELLAN
GÖTEBORG • BORÅS • JÖNKÖPING • LINKÖPING

Gränslös framtid

Götalandsbanan går över gränser.

Mellan landsbygd och tätort. Jobb och fritid. Tid och rum.

I sin fulla sträckning mellan Stockholm och Göteborg skapar Götalandsbanan tillväxt, arbetstillfällen och framtidsmöjligheter. Den för människor, i alla åldrar och yrkesroller, närmre varandra.

Läs mer om varför vi behöver Götalandsbanan på www.gotalandsbanan.se

DÄRFÖR FÖRESPRÅKAR VI DEN ÖSTLIGA STRÄCKNINGEN

Tillväxtens och kunskapens bana via Växjö och Älmhult



Stephen Hwang
Rektor,
Linnéuniversitetet

Två tredjedelar av våra studenter kommer från andra regioner i Sverige och vi är bra på att rekrytera internationella studenter. Goda kommunikationer är en avgörande faktor för att kunna utveckla denna myllrande mötesplats.

Ulrika Fransson
Regionchef,
Sydsvenska Handelskammaren

En ny stambana skall främja tillväxt och produktivitet och det sker bäst genom att satsa på att binda samman ett fåtal större orter som kan skapa tillgänglighet och större regionala arbetsmarknader.

Monica Widnemark
Kommunstyrelsens ordförande, Lessebo

Lessebo kommer kunna ta del av ökad tillväxt, företagande och jobb. Hos oss finns det gott om utrymme att växa och erbjuda attraktiva tomter och boenden för nya företagare och invånare.

Bo Frank
Kommunalråd,
Växjö

Det ger den största nationella nyttan då hela sydöstra Sverige kan bli underlag för järnvägen. Dessutom är potentialen för ett ökat bostadsbyggande ur ett nationellt perspektiv störst med den östliga sträckningen.

Santhe Dahl
Koncernchef,
VIDA AB

För vår verksamhet med produktion på ett stort antal små orter i södra Sverige är det oerhört viktigt att landsbygden hålls levande och är attraktiv att verka och bo på. Att enkelt, snabbt och miljövänligt kunna förflytta sig är en viktig framgångsfaktor.

Thomas Carlzon
VD, IKEA AB

För IKEA som globalt företag är goda kommunikationer avgörande för våra möjligheter att växa och utvecklas i Älmhult. Vi har stort behov att rekrytera spetskompetens, vilket förutsätter bra infrastruktur.

Christina Mattisson
Ordförande,
Region Blekinge

Hela sydöstra Sverige knyts samman för ökad utveckling och tillväxt. Med vårt geografiskt strategiska läge, mitt i den växande Östersjöregionen, skulle också fler möten och affärsförbindelser kunna ske med andra EU länder via färjeförbindelserna i Blekinge.

Thomas Grahl
Marknadsområdeschef, Gota Media AB

Bättre förutsättningar för arbetsmarknad och turism, industri och handel, utbildning och forskning. För en stad som Kalmar handlar det om en kvalificerad arbetsmarknadsfråga.

HÖGHASTIGHETSBANAN.SE
GÖR SYDOST NÄRMARE



www.hoghastighetsbanan.se facebook.com/hoghastighetsbanan #hoghastighetsbanan

Därför behöver vi Götalandsbanan

Det pratas mycket om järnväg, höghastighetståg, stationer och restider just nu. Men vad innebär det egentligen? Vad blir effekterna av en färdig höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg?

Det man pratar om främst är höghastighetsbanan Götalandsbanan mellan Stockholm-Göteborg med stopp i bland annat Borås, Jönköping och Linköping. Exakt hur det kommer bli vet ingen, men vi kan konstatera att det kommer påverka väldigt många människor. Med Götalandsbanan suddar man ut gränserna mellan landsbygd och tätort, mellan jobb och fritid och mellan tid och rum. Götalandsbanan kommer skapa tillväxt och arbetstillfällen, nya möjligheter och framtidsutsikter, men framförallt föra miljoner människor närmare varann.

Med hjälp av de höga hastigheterna kommer restiderna att minska rejält. Just nu är målet för Trafikverket att resan mellan Stockholm och Göteborg ska ta cirka 2 timmar.

Götalandsbanan är ett enormt infrastrukturprojekt och något liknande har inte genomförts i Sverige på hundra år. Det finns en mängd olika saker som kommer bidra till positiv utveckling inom många områden. Det är också viktigt att man ser hela nyttan av banan, inte bara för de städer som har stationslägen. Det kommer påverka hela stråket och alla regioner som järnvägen går igenom.



Stefan Lind, projektledare

I Göteborgs stad, Borås Stad, Jönköpings kommun, Linköpings kommun samt Stockholms läns landsting har man insett fördelarna av en fullt utbyggd höghastighetsbana. Därför arbetar man intensivt tillsammans med frågor som kunskap och påverkansarbete, nyttoberäkningar och andra delar där man ser samarbete som en nyckel till framgång. Götalandsbaneorganisationen, som de samarbetande parterna gemensamt kallar sig, har en projektledare i Stefan Lind och han ser som de största fördelarna med samverkan att kommunerna ges möjlighet att gemensamt diskutera frågor om planering och att hjälpas åt med kunskapsöverföring då olika kommuner har kommit olika långt. Stefan fortsätter;

”-Sedan är det också en fördel att vi har ett forum att resonera kring målbilden av vad det nya systemet bör vara och att man också jobbar för att få hela sträckan till stånd. Inte bara delsträckor.”

Genom att man förbättrar infrastrukturen i Sverige skapar man större tillgänglighet för alla, högre effektivitet och tillväxt. En annan positiv effekt är att det lämnar plats i det befintliga järnvägsnätet. Då kan mer gods transporteras på järnväg i Sverige och effekterna av det blir enorma på övrig infrastruktur, miljö och ekonomi.

Men framförallt blir banan viktig för alla människor. Att kunna färdas mellan våra största städer i landet på korta restider ger oändliga möjligheter. Forskning visar att folk är beredda att pendla för att finna balans mellan privatliv och jobb. Götalandsbanan kommer ge alla större valmöjligheter för pendling, studier och arbete. Avstånden kräver inte längre en flytt för att nå ditt jobb inom rimlig tid.

Att bygga en höghastighetsbana är ett enormt projekt och kommer att ta tid. Just nu genomför Trafikverket ett enormt jobb för att komma vidare i arbetet. Planen idag är att Götalandsbanan ska stå klar i sin helhet 2031.

Men även om det känns långt bort så kan man ju fantisera. Götalandsbanan är till för oss alla; gammal, ung, student, affärsresande. Tänk att kunna träffa släkt och vänner oftare. Tänk att kunna bo på landet men jobba i storstaden. Eller bo i staden och jobba på landet. Utan långa restider.

Men även om det känns långt bort så kan man ju fantisera. Götalandsbanan är till för oss alla; gammal, ung, student, affärsresande. Tänk att kunna träffa släkt och vänner oftare. Tänk att kunna bo på landet men jobba i storstaden. Eller bo i staden och jobba på landet. Utan långa restider.



NYHETER

FOTO: SVERIGEFÖRHANDLINGEN



Från vänster Catharina Håkansson Boman, Infrastrukturminister Anna Johansson och HG Wessberg.

►►► **Hur förhåller sig förhandlingarna till redan beslutade satsningar som exempelvis Ostlänken?**

Catharina Håkansson Boman: Korridoren är redan klar på den sträckan. Det som återstår är de exakta stationslägena samt medfinansieringen.

Vad skulle ni säga är den enskilt svåraste frågorna att lösa under Sverigeförhandlingen?

Catharina Håkansson Boman: Det gäller framförallt två typer av frågor. Dels finansieringen, där statens andel är hög. Lånefinansiering, anslag och graden av medfinansiering ska lösas – det är en av nötterna att knäcka. Dels de negativa effekterna. Vi ska inte sticka under stol med att satsningen för med sig en del negativa effekter i form av buller och slitage på miljön. Det gäller att använda sig av bästa möjliga teknik för att undvika de negativa effekterna.

Vilka viktiga internationella erfarenheter tar ni med er inför denna satsning? Och hur ska de införlivas i det svenska banbygget?

Catharina Håkansson Boman: En lärdom från Frankrike är att man inte ska bygga för många stationer, då går resandet inte tillräckligt fort. Dessutom är det ekonomiskt olönsamt. En annan är att utveckling inte sker av sig självt. Den garanteras inte bara för att det byggs en ny station. Det krävs

lokalt engagemang och samverkan samt att diskussionerna förs med det lokala näringslivet på orten. Då får vi tillväxt och stadsutveckling.

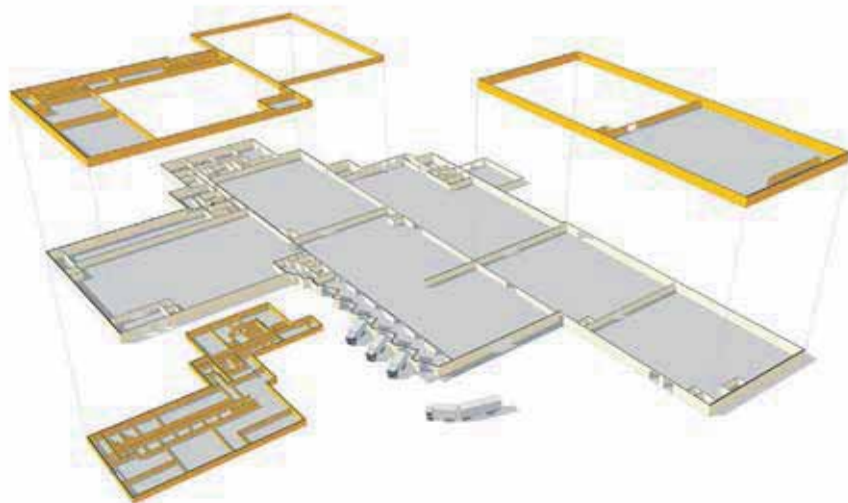
Hur berör Sverigeförhandlingarna kollektivtrafiken?

Catharina Håkansson Boman: Det gäller främst för storstäderna där det finns störst potential till nya bostäder. Transporter och bostäder hör ihop. I Stockholm fortsätter tunnelbaneutbyggnaden, men vi för diskussioner med samt-

liga storstäder om hur kollektivtrafiken kan stärkas. Det är viktigt att se den lokala kollektivtrafiken som något som stärker de regionala transporterna så att vi får ett enda flöde. Samtidigt ska vi komma ihåg att Sverigeförhandlingen inte bara handlar om storstäderna. Vi vill stärka kommunikationerna på den regionala marknaden. Arbetsmarknaden ska bli större och pendlandet öka. Det ger nya tillväxtpotentialer i flera delar av landet och höjer livskvaliteten för alla. ■

www.corem.se

LEDIGA LAGER- OCH PRODUKTIONSLOKALER I BORÅS



ROTORN 1 – INDUSTRIGATAN 10 – BORÅS

I Ramnaslätt industriområde i Borås erbjuder vi 9 500 kvm lager- och produktionslokaler. Utöver denna yta finns även byggrätt om 6 000 kvm för en ny hyresgäst. 19 portar både i markplan och med lastkaj gör att fastigheten är ett flexibelt, prisvärt alternativ där kvalitet, tillgänglighet och stora, funktionella ytor möjliggör många olika lokallösningar.

TEKNISK INFORMATION

- 19 portar varav 2 i markplan.
- Kraftförsörjning: 500 A.
- Grund: Platta på mark.
- Uppvärmning: Fjärrvärme.
- Takhöjd: 2,5 till 6,5 meter.
- Byggrätt: 6 000 kvm.

För ytterligare information kontakta vår uthyrningschef
Jesper Carlsöö på 073-357 18 87 eller jesper.carlsoo@corem.se

corem property group

Äger, förvaltar och utvecklar fastigheter inom lager, logistik och handel

Raka spåret via Värnamo



Mikael Karlsson, företagslots, Värnamo kommun.

Det rakaste spåret är oftast det billigaste, och i fallet med den nya höghastighetsbanan går det rakaste spåret via Värnamo.

– En höghastighetsbana kan ge vår industri klart förbättrade förutsättningar att växa på sikt, säger Mikael Karlsson, företagslots på Värnamo kommun.

Var spåret ska dras kommer avgöras i Sverigeförhandlingen som just nu pågår för fullt. Höghastighetsbanan som ska dras mellan Jönköping och Malmö har tre möjliga sträckningar. Två av alternativen går genom Värnamo.

– Det rakaste möjliga spåret går via Värnamo. Det är med största sannolikhet det billigaste alternativet och ger även det snabbaste spåret, vilket leder till största möjliga tidsvinster för så många som möjligt. Det är bra för Sverige, säger Mikael Karlsson.

Verklig Gnosjöanda

Att ett nytt spår skulle gynna den lokala industrin råder det ingen tvekan om. Framförallt ger det regionen förbättrade förutsättningar för kompetensförsörjning. Höghastighetsbanan vidgar arbetsmarknaden och ger goda möjligheter för ökad pendling.

En annan aspekt är kontakten med industrins kunder. Industrin i regionen levererar produkter till världens alla hörn, men samtidigt kan det vara besvärligt och tidskrävande att ta sig till Värnamo från den internationella arenan. Snabbare kommunikationer ger företagen bättre

möjligheter att hålla kontakt med befintliga och nya kunder.

En viktig del av den svenska tillverkningsindustrin finns inom en radie om fem mil från Värnamo. Det finns cirka 400 tillverkande företag inom kommunen och de allra flesta har färre än tio anställda och är tydligt inriktade på export för världsmarknaden. Och Gnosjöandan är ingen myt, menar Mikael Karlsson. Han har ett förflutet som lokal företagare inom komponentindustrin, och berättar att än i dag är det möjligt att sätta sig på en cykel och knacka dörr för att hitta rätt leverantör av plast, gummi, metall eller maskiner.

– Det finns en stöttande atmosfär mellan företagare där man delar med sig av kunskap. Man ser hellre att grannföretaget får ordern än att jobb flyttas från orten, säger Mikael Karlsson.

Världsledande exportindustri

På flera områden är den lokala industrin världsledande. Intresseorganisationen Skärteknikcentrums genomgång av produktionskapacitet och kvalitet visar att regionen ligger i den yttersta världstoppen när det gäller att bearbeta material som metall, plast och gummi. Och Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm har flyttat ut delar av utbildningen till Värnamo för att studenterna ska komma i kontakt med ledande tillverkningsindustri.

– Vi befinner oss på den globala marknaden just för att vår industri håller hög nivå, säger Mikael Karlsson.

Ulf Svensson är kommunchef och har verkat för ny järnväg genom regionen sedan 1990-talet. Han betonar vikten av att det nya spåret innebär stationsuppehåll i Värnamo – inte bara att tågen passerar genom orten. Utan en station uteblir mycket av de goda effekterna som ökad pendling medför.

– Ökad kompetensförsörjning till några av Sveriges viktigaste företag skulle betyda mycket för hela Gnosjöregionen. Det kommer givetvis dröja många år innan banan står klar, men ett positivt svar skulle ha inverkan på tillverkningsindustrin redan nu eftersom den då vet vad som väntar och kan fatta beslut utifrån detta, säger Ulf Svensson.

Ulf Svensson berättar även om en del av satsningarna som kommunen genomför just nu. Den gamla gummifabriken har byggts om till en center för kultur, akademi och näringsliv.

– Trots att vi har länets lägsta skatt visar undersökningarna att vi håller hög nivå när det gäller kommunal service. Vår vision är att vara den mänskliga tillväxtkommunen. Vi vill ha tillväxt men den ska ske med ett hållbart och mänskligt perspektiv, säger Ulf Svensson.

NYHETER



FOTO: DAVID BACK

Christian Alexandersson

Utvecklingschef på Landskrona stad

Alternativ tunnel till Europa

Europaspåret är Landskronas stads vision om en järnvägstunnel mellan Landskrona och Köpenhamn. – Europaspåret skulle avlasta befintliga system och släppa fram flera tåg över Öresundsbron. Spåret skulle bli en effektiv led för godstrafik och även ett komplement till snabbtåg och regionaltåg, säger **Christian Alexandersson** som är utvecklingschef på Landskrona stad. Den nya tunneln skulle ersätta järnvägstunneln som är tänkt att gå mellan Öresund och Helsingör.

Stora delar av Skåne står utanför Öresundsregionen eftersom pendlings tiderna är för långa.

– Det danska tågnätet är tungt belastat och Europaspåret har potential att öka dess kapacitet betydligt. Europaspåret skulle alltså lösa upp knutar i infrastrukturen på båda sidor av sundet, säger Christian Alexandersson.

Europaspåret skulle även ha positiva effekter på arbetsmarknaden, menar Christian Alexandersson.

– Stora delar av Skåne står utanför Öresundsregionen eftersom pendlings tiderna är för långa. Europaspåret har potentialen att utöka arbetsmarknaden på den svenska delen av Öresundsregionen med 1,5 miljoner människor.

Om Europaspåret blir verklighet ska det finansieras av statliga lån, EU-stöd och vägavgifter.



En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

Av Ofelia Graah Hagelbäck

Skandinaviens jobb, tillväxt och konkurrenskraft skulle öka om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skapades.

Ytterligare en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark behövs för att Sverige ska kunna stärka sin export till EU samt Öresundsregionen som helhet.

– Det skulle öka produktiviteten i regionen och det finns stora vinster i att ha ytterligare en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige, säger **Per Tryding**, vice vd på Sydsvenska industri- och handelskammaren.

Opinionsbildare och politiker

Den nya länken skulle vara till för både bil- och tågtrafik. Till en början skulle det bli en järnvägsförbindelse för persontåg samt en motorvägsförbindelse. På lång sikt ser man även behov av en järnvägsförbindelse för godståg för Sveriges handel med omvärlden.



FOTO: LARS LYDIG

Per Tryding

Vice vd på Sydsvenska industri- och handelskammaren.

Det finns intresse både i Sverige och Danmark för ytterligare en fast förbindelse mellan länderna. Opinionsbildare och politiker i Danmark är positiva men beslutsprocessen i Danmark ser annorlunda ut än i Sverige.

Olika processer

Den förra svenska regeringen tyckte att de ekonomiska förutsättningarna för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör behövde utredas vidare. Man ansåg att både anläggningskostnader, samhällsekonomiska effekter och

de miljömässiga förutsättningarna för ett sådant projekt behövde analyseras ytterligare.

– Den svenska och danska processen är mycket olika. I Sverige har vi en slags kö i en tioårsplan men den är inte finansierad. Danmark gör lite tvärtom och börjar med att hitta pengarna. Däremot finns ingen tydlig lista på tolv år där man kan parkera projekt. Danskarna har en annan debatt om produktivitet än vad vi har i Sverige.

”Bilarna får betala”

Att finansiera projektet med statsbudgeten är inte nödvändigt. Per Tryding pekar på lyckade infrastruktursatsningar i bland annat New York där man till exempel haft betalbroar som både finansierat bron samt annan infrastruktur om man fått ett överskott.

– Bilarna får betala. Det finns möjlighet att skapa ett kassaflöde som kan finansiera annat också, utan att belasta statskassan, avslutar Per Tryding. ■

Gör sydost närmare



FOTO: VÄXJÖ KOMMUN

Kristina Thorvaldsson

Samordnare för nätverket

Den framtida sträckningen av höghastighetsbanan genom Småland är en avgörande fråga för hela Sverige.

Det menar Nätverket Höghastighetsbanan, en sammanslutning av nio kommuner, två regioner och universitetet och högskolor.

– En så här stor insats kräver bästa

möjliga trafikering och upptagningsområdet är störst i sydöstra Sverige där det bor flest människor, säger **Kristina Thorvaldsson** som är samordnare för nätverket.

Goda miljöeffekter

Kristina Thorvaldsson menar att en höghastighetsbana i östlig sträckning kan knyta samman

arbetsmarknadsregionerna och föra hela åtta universitet och högskolor närmare varandra. Dessutom skulle en ny höghastighetsbana i närheten av södra stambanan ge goda miljöeffekter.

På södra stambanan frigörs då kapacitet för mer spår bunden godstrafik, vilket inte minst är viktigt för den stora exportindustri

som finns i denna del av landet, säger Kristina Thorvaldsson.

Nätverket Höghastighetsbanan består av kommunerna Kalmar, Karlskrona, Nybro, Emmaboda, Lessebo, Växjö, Alvesta, Älmhult och Hässleholm, samt Region Blekinge, regionförbundet i Kalmar län, Blekinge Tekniska Högskola och Linnéuniversitetet. ■



Ta kontroll över framtiden

I takt med att världen förändras fortsätter logistikens betydelse att öka. De som bäst kan förutse morgondagens trender blir också morgondagens vinnare.

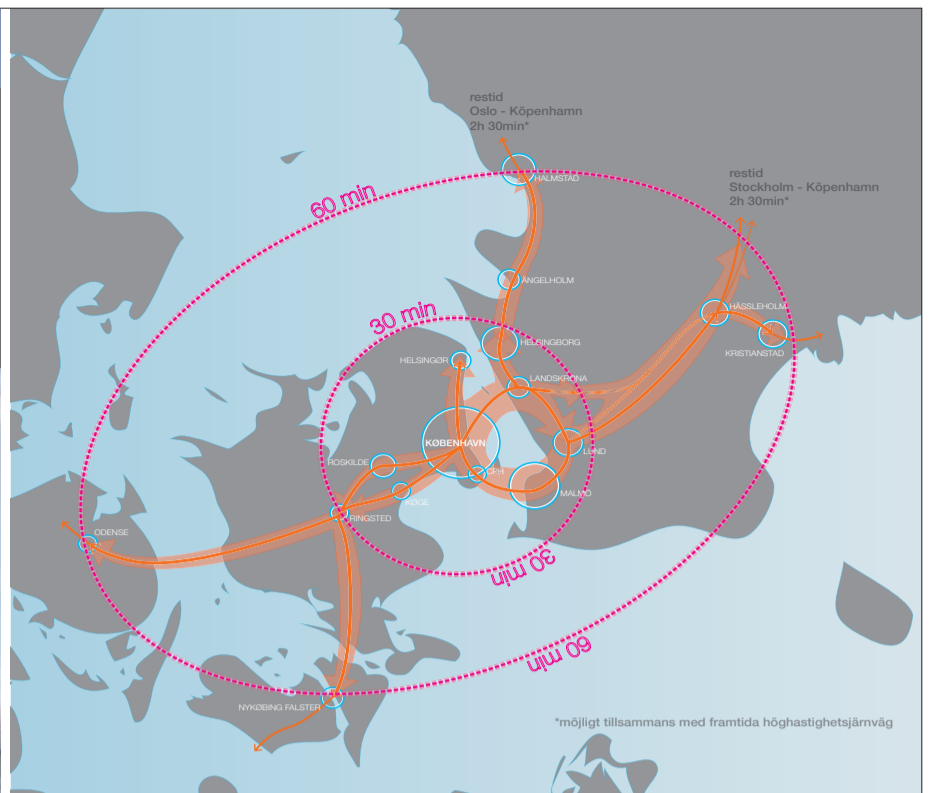
Catena erbjuder företag och tredjepartsoperatörer anpassade, kostnadseffektiva och hållbara logistik-anläggningar på strategiska lägen i anslutning till landets godsflöden.

Ett ledande fastighetsbolag inom logistik

CATENA
catenafastigheter.se

EUROPASPÅRET

En helhetslösning för Europa, Norden och Öresundsregionen.



*möjligt tillsammans med framtida höghastighetsjärnväg

Öresund är en trång passage i det europeiska "core network" det vill säga de av EU utpekade viktiga transportkorridorerna genom Europa som länkar samman transporter mot Oslo och Stockholm och söderut via Hamburg mot Frankrike och Italien. När den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält står klar kommer trycket öka ytterligare på Öresundsbron. Inte minst vad gäller godstransporter där en 80 procentig ökning av svensk-tysk transitgods väntas. Europaspåret är en utredning genomförd av Landskrona stad om en fast förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn.

Förbindelsen Landskrona-Köpenhamn kan han-

tera alla slag av järnvägstransporter: godståg, höghastighetståg och regionaltåg. Detta är unikt. Den skapar stora restidsvinster och avlastning i järnvägsnätet i Öresundsregionen.

Med Europaspåret kan också antalet godståg över Öresundsbron reduceras. På så sätt avlastas de hårt trafikerade spåren vid Malmö och CPH/Kastrup. Därigenom skapas bättre tillgänglighet till flygplatsen för resenärer från både Sydsverige och Danmark.

Öresundsregionen är navet mellan Skandinavien och den europeiska kontinenten. Men det är också en trång och ansträngd passage för trafik,

och sträckan Malmö-Köpenhamn är mycket hårt belastad. Sett från en geografisk horisont och med hänsyn till transportkapacitet är en järnvägstunnel mellan Landskrona och Köpenhamn mest lämplig. Europaspåret är den snabbaste vägen till Köpenhamns flygplats från de flesta orter i Sverige och är en lösning för Sverigeförhandlingen men också för fortsatt utveckling av Öresundsregionen. Europaspåret fungerar därmed som en helhetslösning för såväl Europa, Norden och Öresundsregionen och bör vara Sveriges nästa steg till en snabbare och grönare järnväg.



Läs mer om utredningen kring Europaspåret på landskrona.se/europasparet

#fastHH



Helsingborg



Kontakt:

Mahesh Desai,
Head of Large Deals, Tieto
mahesh.desai@tieto.com
www.tieto.com



Digitaliseringen – en fantastisk affärsmöjlighet

Dagens digitala utmaningar ställer helt nya krav på företag. Och det finns egentligen bara två vägar att gå: antingen kan man välja att ligga i framkant med sina IT-lösningar, eller så får man se sig omsprungna av andra företag som bättre lyckas pricka in det kunder efterfrågar. Det kan låta tufft, men det positiva är att de senaste inom IT också är kostnadseffektivt.



Den digitala vågen sveper över hela världen – ingen har kunnat missa den och ingen har kunnat undvika den. Det här innebär att alla branscher – vare sig det handlar om bilindustrin, olje- och gasindustrin, energisektorn och skogsnäringen eller den offentliga sektorn, sjukvården och detaljhandeln – måste möta förändringarna som kommer med vågen.

Enligt Mahesh Desai, Head of Large deals team på Tieto, finns det två valmöjligheter för företag i dag.

– Man kan antingen välkomna den nya tekniken och då få chansen att växa, eller välja att strunta i den och se sig själv omsprungna av andra företag som tog chansen, säger han. Att digitalisera sin verksamhet är alltså ett måste om man vill vara ett företag i framkant.

AirBnb, Spotify och Facebook

Människors liv har förändrats drastiskt tack vare all ny teknik och de innovativa lösningar som är sprungna ur dem. Människor har på

kort tid fått helt nya vanor och önskemål och företagen kämpar för att kunna leva upp till det kunderna efterfrågar.

– För bara några år sedan var det självklart att vifta in en taxi från gatan. Men i dag är det en app, där man ser bilen komma emot en, som känns som det mest naturliga för många, säger Mahesh. Han har många fler sådana exempel. – Inte alltför långt fram i tiden kommer kunder som går in i en klädbutik att kunna bli scannade och utifrån det få tips på kläder som passar dem, säger han.

– 3D-printing har också revolutionerat de flesta branscher och vi ligger bara i startblocket för allt nytt som den tekniken kommer att möjliggöra.

Mahesh menar att små start up-bolag har tagit täten i att pricka in det konsumenter efterfrågar.

– Vi har AirBnb, Spotify, Facebook och många andra företag som vuxit sig gigantiskt stora för att de vågade anamma den nya tekniken och ta modiga beslut. Här har stora och mer traditionella bolag en hel del att lära, säger han.

Många mer etablerade företag vågar inte alltid ta besluten som krävs. Istället fokuserar de mycket på att vara kostnadseffektiva och leverera bra siffror vid nästa kvartalsrapport. En konsekvens av detta blir att uppstickarföretagen går om. Hela 40 procent av företagen som

var listade på Fortune 500 år 2000 var det inte 2010.

– Det krävs ofta att man helt tänker om sin verksamhetsmodell eftersom hela kartan redan har ritats om, säger Mahesh.

Modernisera IT-plattformen

Som affärspartner levererar Tieto IT-system som främjar innovation och lönsamma relationer med slutkunder som får vad de kräver i dagens digitala samhälle.

– Det handlar om att främja innovation och tillväxt samtidigt som man minskar eller upprätthåller en kostnadsnivå, säger Mahesh Desai.

I dag är det många företag som lägger 60 till 80 procent av sin IT-budget på att bara hålla igång flera IT-system och äldre lösningar som inte integreras med varandra. Så ska det alltså inte behöva vara. Tack vare bland annat molntjänster, så kan IT vara mycket mer slimmad, flexibelt och lätthanterligt. Med en modern plattform går det också att skala upp och ned snabbt, samt addera helt ny verksamhet, utan att man för den sakens skull behöva göra om IT-lösningarna.

– Det kan kännas som ett stort och jobbigt beslut att helt göra om och modernisera sin IT-plattform, och det är ett stort projekt, visst. Men man kan också välja att se det som en spännande möjlighet. Vilket det blir, säger Mahesh.

FAKTA OM TIETO

Tieto är det största IT-tjänsteföretaget i Norden och tillhandahåller tjänster för hela IT-livscykeln. Vi erbjuder även globala produktutvecklingstjänster inom informations- och kommunikationsteknologi. Med hjälp av branschkunskap, teknolo-

gisk vision och innovativt tänkande vill vi inspirera och utmana våra kunder i att hitta nya sätt att utveckla sina affärsverksamheter. Tieto utgår från ett starkt nordiskt arv och kombinerar global förmåga med lokal närvaro. Huvudkontoret ligger i

Helsingfors, Finland och bolaget sysselsätter fler än 13 000 experter i över 20 länder. Omsättningen är cirka 1,5 miljarder euro. Tietos aktier är noterade på NASDAQ i Helsingfors och i Stockholm.

www.tieto.com



Bränna glykolen? Nu kan du återvinna den!

Ny svensk teknik gör det möjligt att återvinna använd glykol till en helt återställd produkt. Med Jönköpingsföretaget Recyctecs reningsprocess spar man på världens ändliga resurser och räddar miljön från skadliga tungmetaller.

Text **Nanna Brickman**

GLYKOL – EN AV industrins mest populära ingredienser. Den används i värme- och kylsystem och för att isa av flygplan. Den finns kylarvätska och glass, i polyester och i PET-flaskor.

– Glykol är alltid en bristvara. Och jag kan inte svära på att det är sant, men en av våra kunder säger att bristen blir särskilt akut just kring sommar-OS, eftersom det säljs så många Coca-Cola-flaskor då, säger Jenny Åström, vice vd på det Jönköpingsbaserade företaget Recyctec.

Eftersom glykol utvinns ur råolja är det en ändlig resurs, och företaget Recyctecs affärsidé bygger på just det. Stora aktörer lämnar in sina glykolrester till dem och efter att de har renat glykolen, via en process som är ”hemlig men baserad på konventionella filtreringstekniker”, går den att använda på nytt. Glykolen säljs då vidare till kemiföretag som tar den tillbaka till marknaden.

– Vi har tagit fram en teknik som i stort sett gör den här ändliga resursen helt återvinningsbar. Det finns inte många liknande tekniker runtom i världen, särskilt med ett så rent slutresultat som vi får fram.

BRÄNDA RESURSER

Det finns många utmaningar kopplade till

”Det här är en klockren symbios mellan det kommersiella och det miljövänliga.”

dagens hantering av glykolavfall. Glykol som har använts i förbränningsmotorer innehåller tungmetaller, och i det glykolavfall som samlas upp efter avisningen av flygplan hittar man vanligen kadmium.

– Flera kommuners avloppsreningsverk har slutat att ta emot glykol från flygplatser eftersom det är kontaminerat med kadmium, vilket gör att man inte kan återföra verkets rötslam till jordbruket utan att miljön tar skada. På Recyctec kan vi filtrera bort kadmiumet. På sikt kanske vi till och med kan förädla det också.

Glykolhaltigt avfall som tas om hand tas vanligtvis till förbränning. Det är enligt

Jenny Åström en otillräcklig återvinningsmetod eftersom glykol – särskilt sorter med högt vattenvärde – har ett lågt energivärde. Förbränningen är alltså mer destruktion av farligt avfall än det är energiåtervinning, och nyttan vi får ut av glykolen tar slut vid förbränningen.

– Genom att återvinna glykolen i stället för att bränna den gör vi miljön en väldig tjänst, dessutom är det otroligt bra för industrierna som är i konstant brist av glykol. Både ekologiskt och ekonomiskt är detta ett stort framsteg.

50 MILJONER LITER I AVLOPPET

Även insamlingen av glykolavfall är haltande. Man beräknar att enbart en tredjedel av EU:s använda glykol faktiskt tas till förbränning. Resten, hela 50 miljoner liter per år, går rakt ut i naturen.

– Glykol har i sig låg giftighet och är lätt nedbrytbar i naturen. Men det går åt mycket syre vid nedbrytningen och ämnena kan därför orsaka syrebrist i vattendrag och grundvatten, säger Jenny Åström.

I dagsläget arbetar Recyctec på att arbeta fram sätt för att öka det totala omhändertagandet av glykolavfall samt att befästa sin plats på den svenska och nordiska marknaden. Det senare har enligt Jenny Åström varit överraskande lätt.

– Jag har jobbat mycket i avfallsbranschen och det här är en klockren symbios mellan det kommersiella och det miljövänliga. Det märker folk av, och det gör vårt jobb väldigt mycket lättare.



Jenny Åström

TITEL: Vice vd på Recyctec.

UTBILDNING: Civilingenjör på Chalmers tekniska högskola, examen 1994.

INTRESSEN: Paddlar kajak och reser.



NYHETER



FOTO: ANNA-CARIN SVENSSON
Peter Rosengren
Projektledare

Bullerskydd som värmer

Lerums kommun har invigt nya solfångare som dämpar buller och dessutom matar in solvarmt vatten på fjärrvärmenätet. – Att kombinera bullerskydd och solfångare gör det här projektet unikt i Europa – förmodligen i hela världen. Jämförelser visar att det här är Sveriges mest effektiva solfångaranläggning av det här slaget, säger projektledare Peter Rosengren.

E20 och Västra stambanan löper genom Lerums kommun och kommunens bullerutredning från 2008 visar att just buller är ett upplevt problem för bostadsområdena längs med trafikpulsådern.

Projekteringen påbörjades 2012 efter att EU beviljat medel. Vid sidan av Lerums kommun har även SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Lerum Fjärrvärme och Trafikverket deltagit. Solfångarna monterades under oktober förra året och i mars blev de färdigställda.

Inom ramen för EU-projektet ingår det att sprida kunskap om projektet, och intresset har varit stort.

En solig dag kan solfångarna stå för försörjningen av all värme som behövs i fjärrvärmenätet. Sett i förhållande till årsproduktionen i fjärrvärmenätet svarar dock solfångarna för mindre än en procent.

– Solfångarna är underkastade vädrets makter. I april producerades mer energi än förväntat, men maj var den regnigaste månaden sedan 1901 här i Lerum och då blev energiproduktionen därefter, konstaterar Peter Rosengren.

Satsningen innebär att 68 solfångare bildar ett bullerskydd längs en 450 meter lång sträcka i centrala Lerum. Kommunen är i färd med att skicka ut en enkät om hur kommuninvånarna upplever bullersituationen, men förbättringen är påtaglig, menar Peter Rosengren.

– Går man längs med järnvägsstråket kan man fortsätta att samtala även när tåg passerar.

Inom ramen för EU-projektet ingår det att sprida kunskap om projektet, och intresset har varit stort.

– Egentligen handlar det om tre nyttor. Vi åtgärdar problemet med buller, vi producerar förnybar energi och vi gör det på mark som inte kan användas till något annat, sammanfattar Peter Rosengren.



Lättförståeligt. Konsultbranschen är ett exempel på en bransch som skulle tjäna på att hitta verktyg och modeller som tar något komplicerat och gör det enkelt och lättförståeligt för kunden. FOTO: THINKSTOCK

Har du förmågan att tänka utanför boxen?

Av Ofelia Graah Hagelbäck

Avancerad teknik ska inte behöva vara komplicerad för användaren. För att skapa riktigt användarvänlig teknik krävs ofta nya tankesätt och idéer som ökar användarvänligheten.

– Det gäller att omvandla något knepigt och göra det enkelt för kunden, förklarar **Niklas Sörensen** på ett globalt analys- och teknikkonsultbolag med verksamhet i Sverige.

Tänkt utanför ramverken

Han drar sedan en parallell med Apple och menar att de har lyckats överbrygga den komplicerade bakomliggande strukturen så att kunden nu ser något som är lättförståeligt och användarvänligt. Majoriteten av de bästa produkterna på marknaden har kommit genom människor som tänkt utanför de vanliga ramverken. Exempel på lösningar som kommit



FOTO: JONAS EDENVIK

Niklas Sörensen

Jobbar på ett globalt analys- och teknikkonsultbolag.

från människor med nya idéer som gått emot konventionen är Spotify, Linas matkasse och Facebook.

– I vår verksamhet ser vi till att använda vår globala kompetens genom att både importera och exportera idéer, fortsätter Niklas.

Önskemål om förändring

Att utveckla den svenska samhällsbyggnaden genom att vara lyhörd och lära från andra länder och andra branscher är en viktig del i utvecklingen som berikar kreativiteten och för utvecklingen framåt.

– Det finns önskemål om förändring och ökad användarvänlighet inom alla områden, problematiken ligger i att ingen vill vara den som testat nyheter först, många vill helst se resultatet innan de vågar prova något nytt, säger Niklas.

Konsultbranschen är ett exempel på en bransch som skulle tjäna på att hitta verktyg och modeller som tar något komplicerat och gör det enkelt och lättförståeligt för kunden.

Beslut på rätt underlag

– Det är ett generell behov. Konsultbranschen behöver presentera så att kunden förstår och tar beslut på rätt underlag. Visuella verktyg underlättar förståelse. Kunden ska inte behöva fördjupa sig i komplicerad teknik och datamodeller.

Niklas avslutar med att förklara att på bolaget han arbetar för är innovation, kreativitet och idérikedom uppskattat och prioriterat och att fler företag borde följa efter. ■

Vi har byggt Noisun – bullerskyddet med solfångare

I centrala Lerum har vi byggt ett bullerskydd med solfångare. Solfångarna syns från E20 och Västra Stambanan. Med det nya bullerskyddet förväntar vi oss att antalet lägenheter med ljudnivå över 55 decibel minskar med 60–90 procent jämfört med tidigare. Bullerskyddet ger de boende en bättre boendemiljö och högre livskvalitet samtidigt som fjärrvärmenätet matas med solvarmt vatten soliga dagar.

Byggherre: Lerums kommun

Projektpartners: SP Sveriges Tekniska Forskningsinstitut, Lerum Fjärrvärme, Trafikverket

Projektör: WSP

Solfångare: Aquasol, Arnes Plåtslageri

Medfinansier: EU:s miljöprogram LIFE+

Läs mer om projektet på www.noisun.se



1 mm skillnad mäts enklast från rymden

Att jorden rör sig är ingen nyhet, och att jordytans kontinentalplattor flyttar sig märker vi i olika naturfenomen. Men när ingenjörer ska konstruera lösningar för vägar, järnvägar och byggnader så vet man att markrörelser så småningom kommer att påverka funktionen. Men hur och hur mycket har varit svårt – och kostsamt – att få reda på. Då insåg Johan Vium Andersson, teknologie doktor i geodesi, att vi kan ta hjälp av satelliter som hjälper oss få koll. Tekniken är extremt noggrann och kan visa förändringar på 1 mm/år. "Nu har vi tagit bilder som täcker hela Göteborg med förorter i en bild, vilket ger en helt ny detaljkunskap som påverkar både hur vi konstruerar och projekterar för nya projekt i både grundläggningar som för geotekniska undersökningar", berättar Johan.

Vad som kan verka litet kan ge stora resultat. Ännu en Fantastisk idé från WSP.

 Gilla din favoritidé, vinn en iPad och beställ boken, på www.wspgroup.se/fantastiskaideer.

DESIGNING
FUTURE CITIES

KRÖNIKA



Anders Lundgren

Head of IT Infrastructure Consulting and Solutions

Den digitala revolutionen

Hem-PC reformen och bredbandsutbyggnaden var två historiskt viktiga reformer, som har skapat unika förutsättningar för Sverige att vara med och driva den digitala revolutionen.

Den möjliga effekten av att Sverige under 20 år investerat många miljarder i reformer och IT-Infrastruktur är betydande.

Öppenhet och nyfikenhet

Öppenhet och nyfikenhet inför vad som kan vara möjligt, kunskap, kompetens och innovationkraft tillsammans med kvalificerad IT-infrastruktur är de bästa förutsättningarna för Sverige att kapitalisera på den digitala revolutionen. En revolution med en förändringshastighet, som är högre än någonting vi tidigare varit med om.

Inom fem år spås 80 procent av världens vuxna ha smarta telefoner med tillräcklig kraft och kapacitet att hantera i stort sett all tillgänglig information. Redan nu är

den tjänsteexplosion som mobilt internet ger tydligt kännbar för de allra flesta, en tjänste- och informationsexplosion som skedde när de smarta telefonerna blev allas intuitiva gränssnitt till all information.

Förändrad verklighet

Informationsteknikens utveckling revolutionerar både hur vi människor samverkar och hur produkter och tjänster produceras och konsumeras i nya konstellationer på marknaden. Gränserna mellan tjänster, fysiska produkter och konsumtionsmönster blir allt mer behovsanpassade, särskilt vad gäller samhällsrelaterade tjänster av olika slag till exempel inom vård och omsorg. Alla företag och organisationer ser sin verklighet förändras till följd av detta, ofta utan att ha en djupare förståelse för vilka omedelbara vägar framåt som står till buds. IT-infrastrukturen, över hela spektrumet, möjliggör och bär hela denna utveckling.

Intuitiva användargränssnitt som smarta telefoner och olika former av touch-screens, trådlösa och fasta

sensorer sammanbundna i nätverk ger nästan oändliga möjligheter att lagra och utnyttja information, samt möjliggör nya smartare processorer och säkerhetsutrustning. Inte minst kommer användargränssnitt för smarta telefoner och andra enheter, som möjliggör nya terminaler för både skapande och konsumtion av information och tjänster, att ständigt utvecklas.

Internet of everything

Aldrig har vi inom IT-området upplevt att något accelererar snabbare. Nya tekniker och sätt att samarbeta effektivare och säkrare utvecklas - oberoende av tid och rum. Sätten att hjälpa och komma närmare kunderna förutsätter att vi leverantörer strävar efter partnerskap snarare än att agera som en tjänsteleverantör bland andra, något som redan idag är en realitet.

Internet of Everything är samlingsbegreppet för det uppkopplade samhället där människor, information, processer och fysiska enheter utbyter data för att uppnå nya nytter. Själva företeelsen är beroende

av säkra och standardiserade förbindelser, tydliga ansvarsområden och en effektiv IT-infrastruktur. Ett aktuellt exempel på Internet of Everything är energibolagens appbaserade tjänster där vi erbjuds att övervaka och styra värmen i våra sommarhus.

En uppdragsbaserad modell

Ett bra exempel där tydlig effekt av att digitalisera en traditionell tillämpning, finner vi i offentlig sektor. Effekterna i detta exempelfall är omfattande. Detta exempel som är ur ett mer industriellt perspektiv syftar till att ersätta en miljon nycklar till hundra tusen dörrar hos en offentlig operatör av kollektivtrafik. I detta fall är målet att gå till en dynamisk, roll- och uppdragsbaserad modell där en persons tillgång till ett rum styrs av behovet och tiden och inte om personen innehar en nyckel eller ej. En sådan lösning är beroende av integration av personalsystem, rollbeskrivningar, arbetsordrar, fler-faktors-autentisering, IP-styrda läskolvar och GPS-feedback. IT-infrastrukturen

möjliggör och bär hela denna utveckling. Effektiviseringar, besparingar, säkerhet med mera blev utkomsten av detta lyckade projekt.

En unik position

Vi som användare och konsument av de nya digitala tjänsterna förutsätter att allt bara ska fungera. Sverige har gjort och gör de investeringar som behövs i den övergripande IT-infrastrukturen. Detta ger i sin tur många aktörer en unik position. Även i glesbygden skapas, genom självägda bredbands- och fiberföreningar en infrastruktur, även om det inte har varit lönsamt för de kommersiella aktörerna att bygga ut fibernäten.

"Hela Sverige skall leva" eller snarare "Hela Sverige lever!" blir härigenom ett uttryck med full relevans. Vi har en unik position skapad av en rad omdebatterade reformer och investeringar under de senaste tjugo åren. Låt oss fortsätta sätta nya frön men också börja skörda de frukter som börjar mogna och därigenom cementera vår position som ledare i den digitala revolutionen. ■

BEHÖVER DITT FÖRETAG FÖRSTÅ MÖJLIGHETERNA MED INTERNET OF THINGS?

Vi är **GROUNDLED ACHIEVERS**, **PASSIONATE TRANSFORMERS** och drivna, **MODERN PIONEERS**.

Vi hjälper våra kunder att förstå det nyttor som den pågående informationstekniska lavinen kan ge. Vi hjälper dig att rent praktiskt förstå hur ny IT och lösningar bäst stödjer dina strategiska affärs mål, möjliggör nya värdekedjor och bidrar till att förenkla de dagliga processerna.

VILL DU FÖRSTÅ HUR DEN NYA INFORMATIONSTEKNIKEN PÅVERKAR DIN VÄRDEKEDJA?

Acando IT-Infra stöttar ledningsgrupper i företag och organisationer med en jordnära approach där vi utifrån en gemensam ambitionsnivå reder ut vad ny IT gör möjligt på kort och lång sikt samt vad som skulle kunna vara nästa större steg in i den helt uppkopplade världen. Om du vill det, kontakta Hugo Barklund på telefonnummer: 0708 741 954, eller på hugo.barklund@acando.com

ÄR DU EN PIONJÄR MED PASSION FÖR ATT HJÄLPA KUNDER ATT LYCKAS MED SIN DIGITALA TRANSFORMATION?

Till våra team som utför kvalificerade utredningar och projekt inom IT-Infrastruktur och de nyttor denna kan ge, som Internet-of-Things mm, söker vi alltid smarta konsulter. Om du vill arbeta tillsammans med andra pionjärer som åstadkommer värde för Acandos kunder, kontakta Minna Hallin på telefonnummer: 0730 - 448 624, eller på minna.hallin@acando.com

OM ACANDO

Acando är ett konsultföretag som tillsammans med sina kunder identifierar och genomför bestående verksamhetsförbättringar genom informationsteknik

Acando har cirka 1800 medarbetare i fyra länder i Europa. Bolaget är noterat på Nasdaq Stockholm

GROUNDLED
ACHIEVERS

PASSIONATE
TRANSFORMERS

MODERN
PIONEERS

ACCELERATION
AT HEART
STRATEGY
IN MIND



VÄX MED PREVAS

Prevas är ett tekniskt IT-företag som erbjuder lösningar, tjänster och produkter.

Med spetskompetens inom teknisk produktutveckling, inbyggda system och industriell IT & automation bidrar Prevas med innovativa lösningar och tjänster som skapar tillväxt. Prevas startade 1985 och är huvudleverantör och utvecklingspartner till ledande företag inom branscher som Life Science, telekom, fordon, försvar, energi samt verkstadsindustrin.

Exempel på spännande projekt och uppdrag från Prevas kan du läsa på www.prevas.se/referenser. Kontakta oss så berättar vi mer.

INNOVATION FOR GROWTH

Prevas
www.prevas.se



”Vi sätter allt i rörelse.”

Martin Trumpf, Machinery Applications and Engineering

i 4.0
CONNECTED
INDUSTRY

Det är dina behov som styr.

Utifrån dem levererar vi den optimala lösningen till din maskin eller ditt system. Vi har ett komplett produktprogram som sätter din verksamhet i rörelse – från industriell automation till mobilhydraulik. Tack vare unika branschkunskaper och kvalificerade medarbetare kan du vara säker på att bara få det allra bästa. Med största precision. **We move everything.**



Experience Industry 4.0
boschrexroth.com/connectedindustry

Bosch Rexroth AB
Varuvägen 7, 125 81 Stockholm
www.boschrexroth.se

The Drive & Control Company

Rexroth
Bosch Group

Sverige redo för vätgas

Rätt satsning på vätgas och bränsleceller ger utöver stora miljövinster också regional tillväxt.

Nu serietillverkas bilar som drivs med vätgas och nya tankstationer för vätgas byggs i Sverige. Med vätgas som drivmedel blir utsläppen endast vattenånga och därmed kan utsläppen från trafiksystemen minskas dramatiskt. Bränslecellsbilar är även tysta och har lång räckvidd. Bilarna drivs på vätgas som kan produceras på flera olika vis, till exempel från förnybar el eller biogas. Bränsleceller kan också användas för att effektivt producera el och värme till fastigheter.

Vi är många företag i Sverige som arbetar med vätgas och bränsleceller. Möt några av oss i Almedalen där vi bland annat berättar om hur nya energisystem skapar miljövinster. Men också om hur det bidrar till nya arbetstillfällen.



"Vår fullskaliga fabrik är redo för industriell produktion av material till bränsleceller."
Ulf Nilsson, Sandvik.



"Vi producerar och distribuerar vätgas, samt bygger vätgastankstationer för bilar och bussar."
Roger Andersson, AGA Gas.



"Vi utvecklar, tillverkar och säljer bränsleceller och reformersystem till fordon och stationära enheter."
Per Wassén, PowerCell.



"Vi arbetar med teknik och projektstöd för vätgas och bränsleceller. Vi är energiexperter och processledare."
Cecilia Wallmark, Sweco.



"Vi arbetar med försäljning och utveckling av bränslecellsbilar."
Erik Lindham, Hyundai.



"Vi arbetar för kunskapsspridning kring vätgas och bränsleceller för vårt 50-tal medlemmar."
Björn Aronsson, Vätgas Sverige.

Möt oss i Almedalen

Måndag 29 juni

Bränslecellsfordon och vätgasinfrastruktur för hållbara kommunikationer

Kl. 13.00-15.00

Glassmagasinet

Onsdag 1 juli

Vätgas som energilagring

Kl. 10.00-12.00

Glassmagasinet

Torsdag 2 juli

Vätgas och bränsleceller bidrar till regional tillväxt

Kl. 12.00-13.00

Västsvenska arenan, Universitetet

HIT-2-CORRIDORS

EU stödjer arbetet med vätgas genom flera projekt. I projektet HIT-2-Corridors byggs tre tankstationer för vätgas i Sverige och i Finland med invigning hösten 2015.

www.HIT-2-Corridors.eu

För mer information kontakta
geert.schaap@sweco.se eller
cecilia.wallmark@sweco.se



Samfinansierat av EU
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Vätgas Sverige



A Member of
The Linde Group

AGA

