

 **PÅ SAJTEN** kan du läsa om urban hållbar tillväxt med GrowSmarter.

 **SVERIGEFÖRHANDLINGEN** har en viktig del i att samordna infrastrukturinvesteringar. **s04**

 **MISSA INTE** specialutgåvan från Götalandsbanan!

Infrastruktur



Anna Johansson

”Bostadskrisen är i ropet och regeringen har som mål att bygga 250 000 nya bostäder till 2020.”



**RAKA SPÅRET TILL EN
KLIMATSMART AFFÄR**

Läs mer på greencargo.com

**green
cargo**

I DETTA NUMMER



Miljö & Tillväxt
- Vi ska visa att vi kan göra det lättare och bättre att vara miljösmart samt skapa tillväxt, Gustaf Landahl. **s12**



Krönika Guy Ehrling skriver om vikten av att koppla ihop ett nationellt och internationellt perspektiv i infrastrukturpropositionen som presenteras av regeringen i höst. **s18**

LÄS MER PÅ TILLVÄXTSVERIGE.SE



Infrastruktur Genom att arbeta målorienterat kan ofta billigare och mer effektiva lösningar väljas. Läs Björn Hasselgrens krönika på sajten!

Företag och konsumenter har viljan, nu behövs en politik för klimatsmarta transporter

Visste ni att 80 procent av konsumenterna kan tänka sig att vänta ett par dagar extra på en leverans från en e-handelsbutik om de vet att 80 procent av klimatpåverkan reduceras? Svaret var entydigt i alla åldersgrupper när Green Cargo lät Ipsos ställa frågan till ett tvärsnitt av den svenska befolkningen. Med klimatfrågan kommer också nya affärsmöjligheter för de företag som går före och **gör utmaningar till möjligheter**.

Konsumenternas förväntan på klimatsmarta alternativ från e-handeln är ett exempel på den ökade efterfrågan som idag börjar byggas upp när det gäller klimativänliga transporter. Allt fler företag sätter upp tuffa mål när det gäller minskad klimatpåverkan från den egna verksamheten. Målen håller nu på att sippra ner i de olika organisationerna och just transporter är ett område där förändringen bara börjat.

Ett företag rör gärna inte sin logistikkedja då den är känslig för störningar och all typ av förändring medför en risk för problem. Men trycket börjar nu bli så starkt inte minst från konsumenterna men också för att kunna nå egna mål om kraftigt minskad klimatpåverkan. Därför börjar nu näringslivet att på allvar adressera transportfrågan. Vi

ser fler och fler exempel på det.

Hur tar vi på kort sikt bort 80 procent av den negativa klimateffekten i samband med transporter? Jo, vi väljer att utnyttja järnväg som transportsätt på de långa sträckorna. Sträckor där järnvägen logiskt borde vara överlägsen lastbilen som transportsätt. Varför händer det här inte redan idag? Ja, det finns en fullt begriplig ovilja hos företag att ändra fungerande logistiksystem och lastbilen erbjuder ett bra och flexibelt transportsätt. Ja, det är till och med så att lastbilen är överlägsen andra transportsätt inom en rad områden. Problemet är att lastbilstrafiken har för stor andel av de totala transporterna och den tar fortfarande marknadsandelar inom transporter som borde gå på annat sätt.

Den uppenbara svårigheten med att få mer klimatanpassade gods-transporter handlar om två saker: Den första är politikernas ansvar när det gäller att säkerställa konkurrensneutralitet mellan transportslagen.



Jan Kilström
vd, Green Cargo
FOTO: PETER LYDÉN

Det finns en fullt begriplig ovilja hos företag att ändra fungerande logistiksystem.

Priserna på internationella lastbils-transporter har med något undantag fallit varje år sedan 2009. Under samma period har bara vi på Green Cargo fått ökade banavgifter från 119 MSEK år 2009 till över 290 MSEK i år 2016. Det är en ökning med 145 procent på några år. Intermodala lösningar som oftast är alternativet när vi vill flytta gods från väg till järnväg får därför mycket svårt att bli konkurrenskraftiga.

Här krävs att politikerna inför den miljökompensation till godstågen som redan är införd i flera länder inom EU och är godkänd av EU-kommissionen. Trafikverket har förtjänstfullt utrett och förespråkat införandet av miljökompensationen. Den kommer att möjliggöra en hållbar lönsamhet för järnvägsoperatörerna och därmed förmågan att investera för konkurrenskraftiga erbjudanden på marknaden.

Den andra och viktigaste saken åtminstone på lite längre sikt är att Sverige måste ännu tydligare inves-

tera i vår befintliga infrastruktur. Vi måste snabbt återställa och bygga upp förtroendet för järnvägen som godstransportsystem. Om företagen ska våga ta risken och byta från sin befintliga transportlösning måste de känna tillförsikt i att det kommer att fungera. De vill ha garantier för punktlighet och ledtider som idag är svåra att ge. Höghastighetsbanor är ingen lösning här och nu. Oavsett om det är lönsamt eller inte så tar det för lång tid innan de ökar järnvägens kapacitet. Vi måste se åtgärder nu annars riskerar vi att gå miste om det momentum för klimativänliga transporter som finns på marknaden idag.

Förespråkarna för lastbilstrafik behöver inte oro sig. Alla transportslag behövs och kompletterar varandra men det är ett faktum att vill vi transportera ett ton gods och tillåta oss att släppa ut 1 kg CO₂, då kommer vi 20 km med lastbil och över 9000 km med ett godståg som kör på grön el. ■

Följ oss på



facebook.com/MediaplanetSverige



@MediaplanetSE

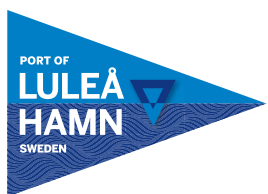


@Mediaplanet_se



Återvinn gärna tidningen

Projektleddare: **Viktor Höök** (viktor.hook@mediaplanet.com) Verkställande direktör: **Richard Waller** Redaktionschef: **Sandra Sahlén** Affärsutvecklare: **Johan Eriksson** Designer: **Ivar Bigestans** Distribution: **Svenska Dagbladet**, Juni 2016 Tryckeri: **V-Tab** Repro: **Mediaplanet** Mediaplanet kontaktinformation: Tel: **08-510 053 00** E-post: **redaktionen@mediaplanet.com** Omslagsfoto: **Kristian Pohl/Regeringskansliet**



Projekt Malmporten förenar ekonomi och miljö

Projekt Malmporten, Luleås nya hamn, är inne i beredningsfas och beräknas stå klar 2020. Med en ökad kapacitet att ta emot större sjöfartyg kommer fraktmöjligheterna runt Botenviken både att bli mer effektiva och miljömässigt hållbara.

Projektet Malmporten, som beräknas stå klart 2020 ska göra Luleås hamn till en av Europas modernaste. Nya djupkajer, en ny hamndel, anslutning till Malm-banan, en ökad lastnings- och lagrings-

kapacitet och möjligheten att ta emot fartyg som motsvarar 2400 långtradare i godsvolym ska göra det möjligt att möta ökade säkerhet- och miljökrav samt ett ökat behov av malm- och mineraltransporter.

Miljöprojekt

"Malmporten är lika mycket ett miljöprojekt som ett effektivitetsprojekt", menar Henrik Vuorinen, VD för Luleå Hamn. "I dag är Luleås hamn för grund för de största fartygen vilket leder till högre utsläpp och högre fraktkostnader.



Hamnen behöver även breddas för att kunna avlasta väg och järnväg; idag måste mycket gods fraktas landvägen. Tåg är ett effektivt och miljömässigt bra fraktsätt när det väl rullar på rälsen, men i nuläget har järnvägen nått sin övre kapacitetsnivå vilket gör att mycket av frakten får ske på våra vägar. Det är vare sig effektivt eller bra för miljön."

Större fraktfartyg med 3 gånger större fraktkapacitet än de båtar som nu kan ta sig in i Luleås hamn innebär färre

transporter, mindre bränsleförbrukning och mindre utsläpp.

"Malmporten är lika mycket ett miljöprojekt som ett effektivitetsprojekt."

"Med Malmporten är kopplingen miljö och ekonomi tydlig. För en gång skull är det inte svårt att visa att miljönytta och ekonomisk nytta går hand i hand", avslutar Henrik Vuorinen.

PÅ VÄG TILL VAGGERYD.

Mitt i en av landets mest produktiva regioner med en kombiterminal precis intill E4:an. 20 minuter från Jönköping och där människor vill bo – gör det lätt att hitta kompetens.

PLATS FÖR ATT GÖRA SKILLNAD



VAGGERYDS
KOMMUN



VAGGERYDS
NÄRINGS LIVSRÅD

Konstverket På väg, intill E4 i Vaggeryd.



Foto: Magnus Wahman



Foto: Region Örebro län



Foto: XXL

Guldläge för Örebroregionen

Örebroregionen är strategiskt placerat mitt i Sverige och har sedan medeltiden varit en viktig mötesplats för människor och handel. Genom att satsa på effektiva etableringsprocesser och välkomna företag är det många som med fördel investerar i regionen.

I regionen har vi förstått företagens behov och ser till att skapa de bästa förutsättningarna för företagande och etablering av nya företag. Vi har ett utvecklat branschnätverk för näringslivet och en förståelse för vikten av samverkan i regionen, vilket varit avgörande när vi utsetts till Sveriges näst bästa logistikläge 2016. Vi ser den direkta nyttan av att samarbeta inom hela regionen och har insett vikten av att se Örebroregionen i ett europeiskt perspektiv.

– Våra satsningar har gett direkta resultat. Vi har skapat ett gynnsamt klimat som får företag och verksamheter att växa. På så vis utvecklas både företagen och regionen på ett önskvärt sätt, förklarar Mats Helgesson, ansvarig

för investering och etablering inom Business Region Örebro.

ALLA VÄGAR BÄR TILL ÖREBRO

För att attrahera fler som är intresserade av att investera och etablera sina verksamheter i Örebroregionen krävs en väl utbyggd infrastruktur. I Örebro kan vi stoltsera med Sveriges fjärde största fraktflygplats, Europavägarna E18 och E20 samt riksväg 50. Järnvägen i Hallsberg är det viktigaste navet i Norden och en knutpunkt för gods som berör hela Skandinavien.

– Vi har skapat en unik arena inom regionen där vi arbetar målmedvetet och strategiskt. Vi är bra på det vi gör och ser hela tiden till att tänka i ett större perspektiv,

säger Fabian Ilgner, transportstrateg på Region Örebro län.

SAMARBETE EN FRAMGÅNGSAKTOR

Nyckeln till framgång för att främja ett starkt näringsliv och en utvecklad logistiksektor för hållbart och lönsamt företagande är väl utbyggd service och ett fungerande samarbete.

– Här finns rätt förutsättningar för att samordna verksamheter och företag på ett effektivt sätt. Här finns genomtänkta och utvecklade samarbeten mellan Örebro Universitet, Alfred Nobel Science Park och näringslivet för att ge några exempel. Vi har hunnit en bra bit på väg och är beredda att ta utvecklingen till nästa nivå, avslutar Mats och Fabian.

 Business Region Örebro

www.businessregionorebro.se

Befolkningsstatistik nu och då



1 **Enligt Statistiska centralbyråns** prognoser kommer Sveriges befolkning att ha passerat 10 miljoner till år 2020 och fram till år 2050 beräknas befolkningen vara närmre 11,3 miljoner.



2 **Under de senaste** 40 åren har förorts-kommunerna haft den största befolknings-tillväxten med 70 procent, samtidigt som befolkningen i glesbygdskommunerna har minskat med 20 procent.



3 **Den historiska betydelsen** av att använda vattenvägar avspeglas än idag i den geografiska koncentrationen av befolkning längs kusterna. Inom 5 kilometer från kustlinjen återfinns 36 procent av befolkningen. Om kustzonen utökas till 10 kilometer är antalet uppe i 49 procent av befolkningen.

Källa: SCB, Statistiska centralbyrån.

Sverigeförhandlingen har uppnått flera viktiga milstolpar

För att planerna på Sveriges första höghastighetsjärnvägar ska kunna förverkligas så snart som möjligt har regeringen tillsatt Sverigeförhandlingen. En av Sverigeförhandlingens viktigaste uppgifter är att samordna infrastrukturinvesteringar med satsningar på bostadsbyggande samt att föra en dialog med samtliga berörda kommuner längs med sträckorna.

Av Annika Wihlborg

De nya höghastighetsjärnvägarna mellan Stockholm och Malmö samt Stockholm och Göteborg kommer bland annat att leda till ökat bostadsbyggande och tillväxt i kommuner och regioner längs banornas sträckning. Sverigeförhandlingens uppdrag är att ta fram förslag till principer för finansiering, analysera höghastighetsbanornas kommersiella förutsättningar och att föreslå en

utbyggnadsstrategi, bland annat genom att förhandla med kommuner kring medfinansiering. Sverigeförhandlingen har också ett storstadsuppdrag som går ut på att stärka kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet i Stockholm, Göteborg och Skåne.

Värdeskapande förhandling
Sommaren 2014 inleddes Sverigeförhandlingens första fas, med fokus på faktainsamling och förhandlingsförberedande möten med ett stort antal kommuner och regioner längs de möjliga sträck-

ningar som diskuteras för höghastighetsbanorna. Hösten 2015 skickade kommuner längs med höghastighetsbanornas potentiella sträckningar in nyttoanalyser till Sverigeförhandlingens representanter. I januari 2016 överlämnade Sverigeförhandlingen en delrapport som innehöll en analys av höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. I början av februari samma år inleddes de konkreta förhandlingarna kring bland annat bostadsbyggande och stationsplaceringar med de berörda kommunerna längs med



Götalandsbanan skapar möjligheter

En ny järnväg för höghastighetståg kommer att föra människor närmare varandra samtidigt som näringslivets behov av godstransporter tillgodoses. Med Götalandsbanan suddar vi ut gränserna mellan landsbygd och tätort, mellan jobb och fritid och mellan tid och rum.

Vill du veta fler anledningar till varför vi behöver höghastighetståg i Sverige? Läs mer på www.gotalandsbanan.se.

Ett samverkansprojekt mellan Göteborg • Borås • Jönköping • Linköping • Stockholms läns landsting





–Hittills har vi kommit överens om drygt 84 000 nya bostäder i de kommuner som hittills skrivit avtal med oss. Målsättningen att uppnå 100 000 nya bostäder kan vi i princip garantera, berättar HG Wessberg, Sverigeförhandlare.

FOTO: ISTOCK



FOTO: SANDRA BACKLUND, SALLYHILL KOMMUNIKATION

högstighetsbanornas sträckning. En vecka senare inleddes förhandlingar om kollektivtrafikåtgärder i de tre storstadsregionerna.

–För närvarande pågår förhandlingar om kollektivtrafikåtgärder i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg. I dessa regioner förhandlar vi om en utbyggd kollektivtrafik, vilket i sin tur kan generera ett ökat bostadsbyggande. Vi arbetar därför med värdeskapande förhandling som baseras på de nyttor som infrastrukturinvesteringarna medför. Vår utgångspunkt är att statens medfinansiering base-

ras på det bostadsåtagande som kommunerna är beredda att avtala om, säger HG Wessberg, Sverigeförhandlare.

Förhandlingar om kollektivtrafikåtgärder pågår
Senast 2017 ska Sverigeförhandlingen slutredovisa sitt samlade uppdrag för regeringen. Utöver en strategi för utbyggnad av höghastighetsjärnvägarna ska slutresultatet även innehålla ingångna finansiella överenskommelser med de kommuner som berörs av höghastighetsbanorna.

Över hälften av förhandlingarna med de berörda kommunerna är nu klara.



Läs fler artiklar på tillvaxtsverige.se

–Förhandlingsarbetet för höghastighetsjärnvägen fortlöper något snabbare än planerat, över hälften av förhandlingarna med de berörda kommunerna är nu klara. Hittills har vi kommit överens om drygt 84 000 nya bostäder i de kommuner som hittills skrivit avtal med oss. Målsättningen att uppnå 100 000 nya bostäder kan vi i princip garantera, i synnerhet med tanke på att förhandlingarna med storstadsområdena ännu inte är klar. Vi eftersträvar centrala stationslägen eftersom vi tror att det gynnar stadsut-

vecklingen mest. Att identifiera optimala stationslägen i respektive kommun har varit en av utmaningarna i samband med förhandlingsarbetet, säger HG Wessberg.

– Vår bedömning är att det är mer ekonomiskt försvarbart på lång sikt att investera i ny höghastighetsjärnväg än att uppgradera södra och västra stambanorna. Hur lång tid en uppgradering av de befintliga stambanorna räcker vet vi inte i dag, men höghastighetsjärnvägen är en satsning på minst 150 år, säger HG Wessberg. ■



Arbetar du med rätt precision?



SWEPOS® Nätverks- RTK-tjänst

– erbjuder navigeringsstöd och positionering i realtid med centimeternoggrannhet.

Läs mer om SWEPOS och våra tjänster på
hemsida www.swepos.se
TELEFON 026-63 37 53





För svensk tillväxt

byggnorrbotniabanan.nu

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



NORRBOTNIABANAN



NORRBOTTENS
LÄNS LANDSTING



Länsstyrelsen
Norrbotten



REGION
VÄSTERNORRLAND

byggnorrbotniabanan.nu

NYHETER



Linus Palmblad

Handläggare vid Energimyndighetens avdelning för forskning och innovation

FOTO: ENERGI MYNDIGHETEN

Solenergi har omfattande tillväxtpotential i Sverige

Solenergi står i dagsläget för mindre än en procent av Sveriges samlade energiförbrukning.

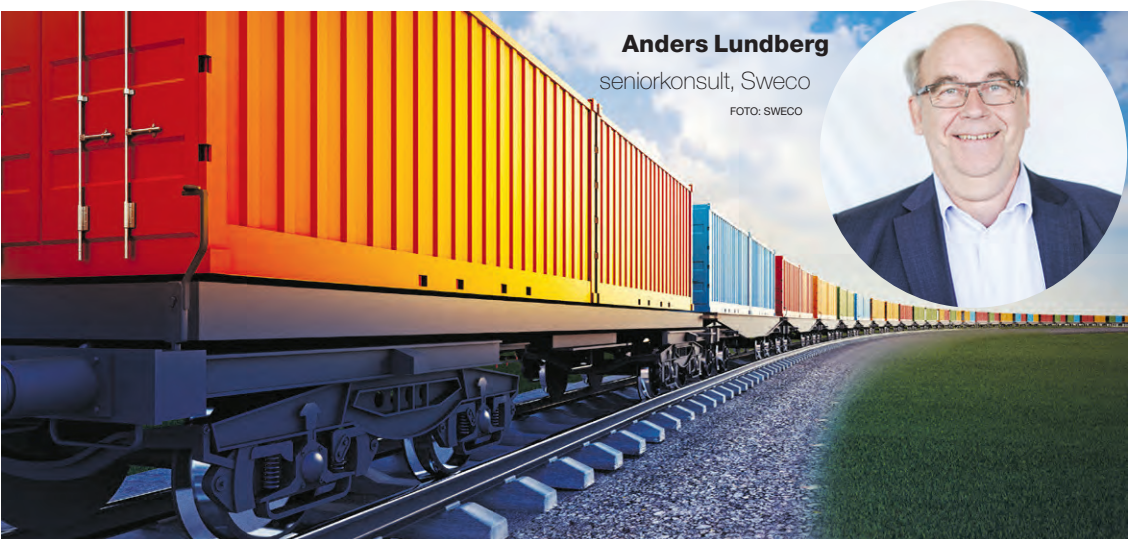
Intresset är dock stort och på sikt är det inte osannolikt att solenergin kan stå för tio procent av den svenska energiförbrukningen.

–Solenergimarknaden har fördubblats fyra år i rad och såväl företags som privatpersoners intresse för solenergi ökar konstant. Även om vi har ett kallt klimat delar av året så kan solpaneler generera en hel del energi under våren, hösten och långa ljusa sommarkvällen, säger **Linus Palmblad**, handläggare vid Energimyndighetens avdelning för forskning och innovation.

Ytterligare en faktor som kan bidra till att öka intresset för solenergi är det statliga investeringsbidrag som förslagsvis ska höjas med start 2016. Över en fyraårsperiod har staten avsatt 1,4 miljarder kronor i stödåtgärder för organisationer och privatpersoner som väljer att installera solenergi.

–Undersökningar visar att svenskar överlag är positivt inställda till solenergi. Många, inte minst villaägare, kan tänka sig att investera i en solenergianläggning. En faktor som kan bidra till att fler investerar i solenergi är om det vore enklare att göra en investeringskalkyl som visar på hur lång återbetalningstiden för en solenergianläggning är. Det finns även potential för innovativa affärsmodeller på solenergiområdet, exempelvis leasing av solcellsanläggningar, säger Linus Palmblad. ■

 Läs fler intressanta artiklar på **tillväxtsverige.se**



Anders Lundberg

seniorkonsult, Sweco

FOTO: SWECO

Rapporten "Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter" är framtagen av bland annat Sweco, Tågoperatörerna, Skogsindustrierna och Swedtrain och syftet med rapporten är att stärka den spårbundna godstrafiken. FOTO: ISTOCK

Järnväg 2050 presenterar åtgärder som kan fördubbla godstrafiken på spår till år 2050

Av Annika Wihlborg

För att säkerställa en hållbar och konkurrenskraftig utveckling för svenskt näringsliv behövs en tydlig utvecklingsstrategi för de spårbundna godstransporterna. Rapporten "Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter" illustrerar hur järnvägen kan stärkas utifrån målsättningen att dubbla andelen spårbundna godstransporter till år 2050.

–Sverige är en exporterande industriation som kräver ett fungerande transportsystem för att expandera. Järnvägens tillkortakommanden med accelererande kvalitetsproblem försämrar såväl industrins som industrins tillväxtpotential. Industrin eftersträvar en ökad transporteffektivitet och lägre transportkostnader

och politikerna eftersträvar en minskad klimatpåverkan. Det är därför nödvändigt att investera i järnvägen för att andelen spårbundna godstransporter ska kunna öka på kort och lång sikt, säger Anders Lundberg, seniorkonsult på Sweco.

Järnväg 2050 är framtagen av bland annat Sweco, Tågoperatörerna, Skogsindustrierna och Swedtrain. I rapporten presenteras ett tiopunktsprogram som på kort, medellång och lång sikt ska stärka den spårbundna godstrafiken, ett brett register av åtgärder som snabbt ska höja järnvägens tillförlitlighet och utnyttjandegrad. Dessa åtgärder ger operatörerna de förutsättningar som krävs för att skapa lönsamhet och därmed utrymme för återinvestering och utveckling av verksamheten.

Bland de föreslagna åtgärderna finns översyn av bangårdar, effektiv

kapacitetsfördelning, en nationell underhållsstrategi samt åtgärder som ska underlätta en internationell järnvägstrafik. Kapacitetsförstärkta tåg, anpassad kraftförsörjning, satsningar på lastplatser och tydligare styrmedel återfinns också bland de föreslagna åtgärderna.

Industrins inflytande bör öka

–För att åtgärderna ska kunna realiseras föreslår vi en ny samverkansorganisation, en plattform för samverkan mellan Trafikverket och näringslivets intressenter. Industrin har länge efterlyst ett ökat inflytande och en starkt dialog kring investeringar i den spårbundna godstrafiken. Det är viktigt att involvera näringslivet i den här typen av beslut, det är företagen som har den operativa insikten kring deras utmaningar och behov, säger Anders Lundberg. ■

Hej Anna Johansson och Sveriges regering!

Här kommer ett erbjudande till er och framförallt Sveriges ekonomi:
125 miljarder i skatteintäkter från Gruv-, skog- och tillverkningsindustrin och
97 miljarder i exportvärde från turistnäringen.

Hur säkrar vi dessa intäkter även imorgon? Politikerveckan i Almedalen, 4 och 5 juli:

Måndag 4 juli 13-15 i samarbete med Näringslivets transportråd
"Hur skapar vi förutsättningar för hållbar tillväxt och välfärd?"

Medverkande:
Erik Bromander, statssekreterare Näringsdepartementet
Per Bondemark, ordförande Näringslivets transportråd
Erica Mattsson, VD Swedish Lapland visitors board
Magnus Kårestedt, VD Göteborgs hamn
Elvy Söderström, ordförande Botniska korridoren

Tisdag 5 juli 12-13: Lunchseminarium
"Vad vinner Sverige på utbyggd järnväg i norr?"

Medverkande:
Catharina Håkansson Boman, förhandlingsperson Sverigeförhandlingen
Karolina Boholm, Skogsindustrierna och Näringslivets transportråd
Carina Zolland, kommunikationschef Polarbröd
Elvy Söderström, ordförande Botniska korridoren

Läs mer på bothniancorridor.com,
se samtalet live på regionvasterbotten.se
eller kom till oss i Visby under Almedalsveckan: Novgorodgränd 1



BOTNISKAKORRIDOREN



NORRBOTNIABANAN



NYA OSTKUSTBANAN
Dubbelspår Gävle-Sundsvall-Härnösand

Nässjö – världens rum för människor och möten

Utifrån kommande bostadsbehov planeras den nya stadsdelen Västra staden som en framtida mötesplats. One Door är motorn som får näringslivet att blomstra.

Nässjö är en ort med stark tillväxt, ett blomstrande näringsliv och har en betydelsefull plats i regionens utveckling. Med sitt strategiska läge lockar Nässjö till sig många nya invånare och företag varje år. Stina Granberg, planerings- och utvecklingschef:

– Vi bygger för fullt! Centrala tomter finns för att kunna möta behovet av nya bostäder. Här byggs både villor, bostadsrätter och hyresrätter.

Ett växande Nässjö i en dynamisk region

På trettio minuters pendlingsavstånd finns högskola, statliga verk och länsjukhus i Jönköping. En av Nässjös styrkor är den fina tillgängligheten och

möjligheten att pendla – både med bil och järnväg.

– Den stora arbetsmarknadsregionen är klon i det hela. Vi har ett strategiskt viktigt läge i regionen men också nationellt, säger Stina Granberg.

En helt ny stadsdel – Västra staden – är under planering och kommer att omfatta bostäder, lokaler och mötesplatser i direkt anslutning till Nässjö Central. Stadsdelen, är viktig för hela regionens tillväxt.

– Vårt läge har satt Nässjö på kartan som en betydande knutpunkt för möten. Till Nässjö reser man från Stockholm, Öresundsregionen och Göteborg på 2–2,5 timme. Det är svårslaget! menar Stina Granberg.

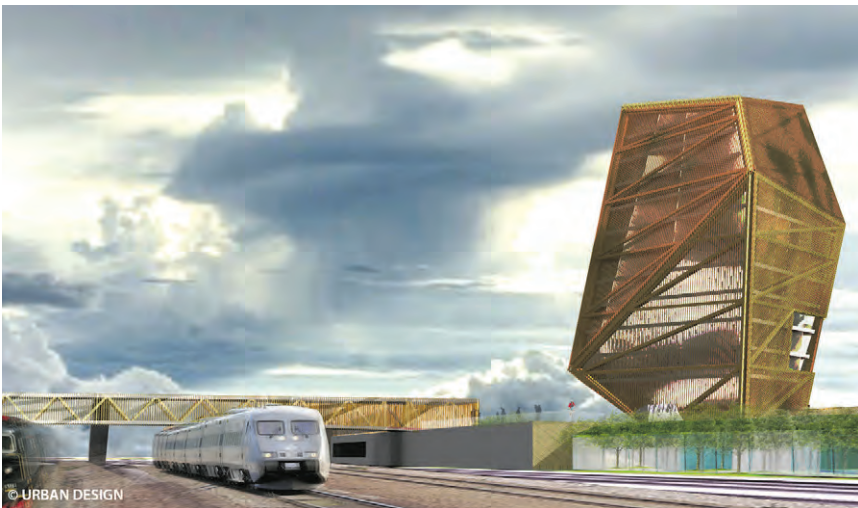


Bild: grafica.se

Goda kommunikationer och en attraktiv stadskärna är nycklar som skapar tillväxt.

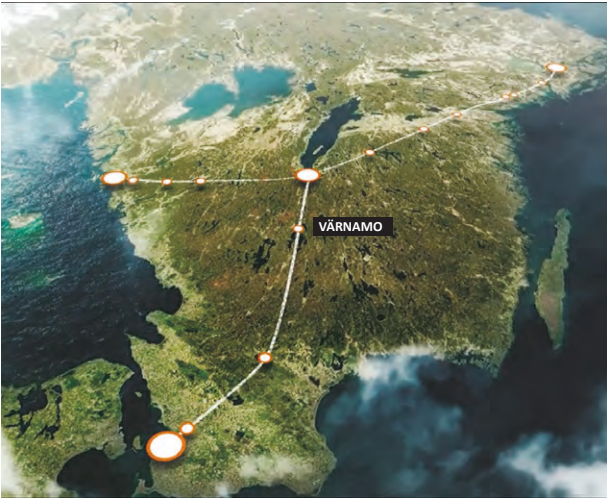
Att resa till Nässjö med tåg:

Jönköping	30 min
Stockholm	2 h 30 min
Göteborg	2 h
Malmö	2 h
Kastrup	2 h 30 min

OneDoor – motorn för näringsliv och stadskärna

Ett intensivt arbete pågår att utveckla näringslivet och navet är OneDoor som drivs av Nässjö Näringsliv AB. Genom OneDoor har projektledare kontakt och samverkar med kommun, näringsliv och inte minst nya företag som vill etablera sig, berättar Marcus Wårdmark, handelsplatsutvecklare. Fler och fler varumärken söker sig till Nässjö. Att OneDoor är ett bra arbetssätt är nyetableringarna Subway och Harald Nyborg exempel på. Fler stora varumärken är på ingång som till exempel Billema.

– Jag har arbetat i åtta år som handelsutvecklare. Jag kan verkligen se hur vårt arbetssätt och tajta samarbete har gett resultat, avslutar Marcus Wårdmark.



Mikael Karlsson
Projektsamordnare för Høghastighetsjærnvægen i Værnamo.



Stina Gof
Utvecklingschef i Værnamo

HØGHASTIGHETSBANAN TILL VÆRNAMO

Værnamo blir stationsort på den nya høghastighetsbanan mellan Stockholm, Göteborg och Malmö. Tillsammans med E4 och væg 27 och Kust till kust-banan bildar den nya banan en strategisk knutpunkt som sätter Værnamo på kartan.

I Værnamo ser vi fram emot invigningen av høghastighetsbanan som kommer att dra nytta av vårt fantastiska geografiska læge och bland annat underlætta pendling regionalt og mellom landets tre stora stæder. – Værnamo ær en perfekt ort att fånga upp folk runtomkring Det betyder mycket fôr kommunens utveckling att avstândene ock-

så krymper till andra delar i Sverige, sâger Stina Gof, utvecklingschef i Værnamo.

Fördelar fôr næringslivet i regionen

Tillverkningsindustrin i eksempelvis Gnosjöregionen får lâttere att rekruttera personal og lâttere att få nya kunder nær kommunikationerna fôrbedras.

– Det ær inte bara tillverkningsindustrin som tjênar på detta. Tjênstefôretagen kan utôka sina marknadsandelar og æven turismnæringsen skulle få ett uppsving. Sveriges næringsliv mår båttere nær avstândene minskar. Dessutom avlastar vi nuvarande stambanan där persontrafik og gods nu får samsas om spårutrymmet.

Studie med Trafikverket

Trafikverket har gjort en åtgærdsvalsstudie fôr att utreda vad som ger mest og båtst effekt fôr Værnamoborna og andra resenærer. Studien visar att en åndring av spårdragningen så att den inte går genom stan som den gôr nu ær att fôredra. Då skulle alla spår kunna samlas på ett centralt stælle, både de gamla og de nya.

– Vi når en stor omnejd med stationen vid Sydsvenska krysset som innefattar drygt 110 hektar mark i og omkring trafikplatsen fôr E4 og væg 27. Området ligger centralt i regionen og med ett väl utvecklat trafiksystem, sâger

Mikael Karlsson, projektsamordnare fôr Høghastighetsjærnvægen i Værnamo.

Nya bostæder

En del i oppgôrelsen ær att bygga 1770 nya bostæder fram till 2035. Genom att skapa nya bostæder kommer ogsâ att den lokale tillvæxten og næringslivet att utvecklas.

– Vi efterstrævar att skapa attraktive bôenden og arbeften. Værnamo ger bra oppvæxtvillkor og en station på høghastighetsbanan møjliggôr fôr folk att stanna kvar, sâger Stina Gof.



DESIGNING
FUTURE CITIES

Internet of Things. Du märker inte att du är uppkopplad.

Alla pratar om Internet of Things. Eller att vi är på väg in i nästa fas, där allt kommunicerar med varandra. Både prylar och människor – och det sker utan att vi märker det. Du beställer på kvällen och nästa morgon när du kommer hem står paketet vid dörren. För offentlig sektor, kommuner och privata aktörer innebär det här en revolution. WSP Telekom har erfarenhet av allt från affärsutveckling, tekniska nätverksrevisioner, välfärdsbredband till fiber- och mobilnätutbyggnad.

Vill du veta vad det innebär för din verksamhet? Kontakta oss, vi berättar gärna mer. Läs mer på wspgroup.se



www.wspgroup.se



Stefan Lind
projektledare för Götalandsbanan.



Götalandsbanan - så mycket mer än ett infrastrukturprojekt

Med Götalandsbanan, höghastighetsbanan som länkar samman Sverige från väst till öst suddar man ut avstånden mellan regioner, städer och landsbygd. Projektet lägger grunden till en långsiktig och hållbar utveckling samt en starkt konkurrenskraft till de regioner som banan passerar och till Sverige som helhet.

Götalandsbanan är mycket mer än en ny höghastighetsjärnväg, det är ett gigantiskt samhällsbyggnadsprojekt. För att kunna möta och dra mesta möjliga nytta av banan och se till att så många som möjligt får tillgång till den, har kommunerna Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping samt Stockholms läns landsting gått samman i ett samverkansavtal som gestaltas via sammanslutningen kring Götalandsbanan.

Det är viktigt att man ser hela nyttan av Götalandsbanan, inte bara för de städer som har stationslägen. Götalandsbanan kommer påverka hela stråket som järnvägen går igenom. Götalandsbanan är ett infrastrukturprojekt som är av strategisk vikt för hela Sverige, även de regioner som befinner sig utanför banans sträckning, säger Stefan Lind.

–Några av Götalandsbanans effekter är

regionförstoring till följd av förkortade restider, vilket i sin tur främjar arbetspendling och ökad ekonomisk integration över regiongränserna. När fler kan arbetspendla ökar specialiseringsgraden i näringslivet, vilket gynnar den lokala och regionala tillväxten. För näringslivet innebär det också bättre möjligheter att rekrytera rätt personer och kompetens samtidigt som människor får ett större utbud av arbetsgivare att välja mellan, säger Stefan Lind, projektledare för Götalandsbanan.

Möjliggör tillförlitliga godstransporter

Eftersom Götalandsbanans planerade sträckning till stora delar är områden som idag inte har en järnvägsanslutning nås orter som tidigare inte legat i anslutning till någon stambana, exempelvis Jönköping och Borås. Det innebär att Sveriges stambanor kompletteras med ytterligare sträckningar än dagens.

Andra effekter av Götalandsbanan är att den frigör kapacitet på de befintliga stambanorna, vilket bland annat medför att godstrafiken på järnväg ges möjlighet att utvecklas.

– Götalandsbanan har också stor inverkan på industrins tillgång till miljö-

och kostnadseffektiva transportvägar. Kapaciteten i dagens järnvägssystem är nådd och det finns inte plats för fler tåg. En avlastning på befintliga stambanor skulle bland annat innebära att det öppnar upp utrymme för alternativ till dagens tunga lastbilstransporter på Sveriges vägar.

En långsiktig investering för hela samhället

Ett av Sverigeförhandlingens mål är att kommunerna längs med höghastighetsbanans sträckning ska bygga minst 100 000 nya bostäder.

För kommunerna som berörs av Götalandsbanan är det angeläget att maximera höghastighetsbanans nytta och synergieffekter genom att agera strategiskt och anpassa sin stadsplanering utifrån de nya möjligheter som höghastighetsbanan medför.

Han betonar att nyttan av Götalandsbanan inte begränsas till enbart stationslägena utmed sträckan. Genom en god regional och lokal planering förbättras tillgången till det nya höghastighets-systemet för stationsorternas grannkommuner. Det handlar både om infrastrukturplanering, stadsplanering men ocksåensmidiganslutningstrafik. Tillväxt-

effekterna och samhällsnyttan begränsas därmed inte enbart till Götalandsbanans ändstationer. Det är dock viktigt att man ser helheten i systemet och att man inser att de stora effekterna blir verklighet först när hela sträckning Stockholm-Göteborg är klar. Delsträckor ger inte alls samma samhällsnyttor som helheten gör.

–Självklart medför Götalandsbanan relativt omfattande investeringskostnader, men när man analyserar kostnaderna bör man ha i åtanke att det här rör sig om en långsiktig investering som genererar samhällsnytta och synergieffekter för tillväxten i minst hundra år framöver. Erfarenheter från tidigare stora infrastrukturprojekt, exempelvis Öresundsbron, visar även att samhällsnyttan ofta blir större än vad man ursprungligen beräknat, säger Stefan Lind.

Med Götalandsbanan förkortas restiden avsevärt mellan Stockholm och Göteborg, vilket innebär att tågen på allvar kan konkurrera med flyget på dessa sträckor. När fler resenärer väljer tåget framför bil eller flyg så minskar även klimatpåverkan samt möjliggör effektiva resor för många människor.

GOTALANDBANAN.SE



Ett Göteborg i
förändring - i siffror

140 000

-

Så många fler bor idag i Göteborgsregionen i
jämförelse med år 2000.

100 000

-

Så många jobb har skapats i Göteborgsregionen
mellan 2000 och 2012. Det motsvarar en tillväxt
på 20%, vilket är mer än i både Stockholms- och
Malmöregionen.

20

-

Så många miljarder investerar Göteborgsregionens
företag årligen i forskning och utveckling.

Källa: Business Region Göteborg

Infrastrukturen en viktig del för att nå regeringens mål

Bostadskrisen är i ropet och regeringen har som mål att bygga 250 000 nya bostäder till 2020. Infrastruktur och bättre kommunikationer är en viktig del för att göra det möjligt, framhåller Infrastrukturminister Anna Johansson.

Av Pontus Fall

När man satsat på nya tunnelbanestationer har man sett att det lett till ökat byggande i de områdena. Förr byggde man bostadsområden utan att planera för kommunikationerna, och då fick man bostadsområden där många hushåll hade två bilar. Planeringen av kollektivtrafik och cykelvägar måste integreras med i övrig stadsplanering, och komma in god i tid. Det bidrar till att nå klimatmålen.

Det mer handfasta ansvaret för kollektivtrafiken ligger på regional nivå, men staten kan till viss del agera medfinansier. Regeringens satsning på ett så kallat stadsmiljöavtal innebär att 500 miljoner kronor per år avsätts för investeringar som syftar till ny kollektivtrafik under mandatperioden. Utöver detta är 199 miljoner avsatta för kollektivtrafik i landsbygden under 2016.

Stambanorna har uppnått sin kapacitetsgräns. Hur ser planerna ut för att

expandera och underhålla järnvägen?

-Regeringen har utökat underhållet med 1,34 miljarder per år, framförallt för de mest trafikerade delarna. En viktig åtgärd som kommer att lösa delar av kapacitetsbristen är Citybanan i Stockholm. Den invigs sommaren 2017. Parallellt utreder Trafikverket Götalandsbanan för att fastställa de slutliga sträckorna.

Götalandsbanan diskuteras ju inom ramen för Sverigeförhandlingen.



Standardiseringen – ditt strategiska verktyg!

Öka din kompetens och utveckla ditt internationella nätverk samtidigt som ditt företags affärsutveckling gynnas och konkurrenskraften ökar.

Kontakta oss så berättar vi mer.



Fastställer all svensk standard inom elområdet

–**Lyckas vi få** till nya kopplingar för städer som idag inte är en del av järnvägsnätet, kan vi få till stora och positiva pendlingseffekter, säger Infrastrukturministern angående Sverigeförhandlingen.

FOTO: KRISTIAN POHL/REGERINGSKANSLIET



Hur ser du på de rådande förhandlingarna?

–Förhandlingarna sker utan regeringens inblandning mellan kommunerna och andra intressenter. Redan inför förhandlingarna kunde man konstatera att det skulle röra sig om en stor investering. Nu bedrivs ett intensivt arbete både inom Trafikverket, Sverigeförhandlingen och kommuner för att få fram korrekta uppgifter om både kostnader och nyttor. Regering och riksdag ska ha ett så bra beslutsunderlag som möjligt för de stora investeringar vi har att ta ställning till.

Innebär det att ambitionsnivån för Sverigeförhandlingen kan komma att sänkas?

–Det svårt att göra det. Antingen gör man satsningen eller så gör man den inte. Parallellt har regeringen gett Trafikverket i uppdrag att undersöka om det finns åtgärder som kan få ner spannet för kostnaderna. Det kan röra sig om teknikval och möjligheter att sänka bullerkraven på vissa sträckor. Behovet av att stärka kapaciteten på södra stambanan är väldigt tydligt. Det var ju det som föranledde

Ambitionen är nya höghastighetsbanor, förutsatt att vi kan finansiera dem.



Läs fler artiklar på tillvaxtsverige.se

Sverigeförhandlingen. Lyckas vi få till nya kopplingar för städer som idag inte är en del av järnvägsnätet, kan vi få till stora och positiva pendlingseffekter. Ambitionen är nya höghastighetsbanor, förutsatt att vi kan finansiera dem.

Vad görs för att bygga upp en grön infrastruktur med laddstationer och tankstationer för biobränsle?

– Vi kommer få allt fler laddstationer i takt med att intresset för elbilar ökar. Här handlar det om att få kom-

munala intressen, bostadsrättsföreningar, köpcenter och andra intressenter att samverka. Staten agerar katalysator för detta genom bland annat Klimatklivet, en satsning där staten stödjer lokala projekt, t ex utbyggnad av elstolpar. Energimyndigheten har i uppdrag att främja miljövänliga drivmedel som biogas och etanol. Det pågår även flera projekt inom Vinnova. Regeringen har även förändrat supermiljöbilspremien, vilket innebär att man får full subvention för rena elbilar. Det är ett viktigt incitament. ■

ELLEVIO

ELLEVIO I ALMEDALEN

Ellevio, Sveriges största fristående elnätsföretag, är på plats i Almedalen och arrangerar två egna seminarier.

- Jag kan lova att det blir intressanta diskussioner kring elnätens framtid och hur marknadsmodellen kommer se ut, säger Ellevios vd Johan Lindehag.

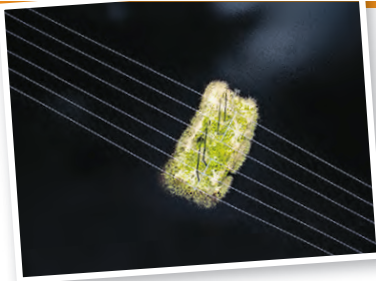
Vad händer med elnäten i framtiden?

Måndag 4/7 kl. 13.00–14.00

Plats: Hästgatan 10

När vi förändrar vårt sätt att producera och konsumera el, förändras också nätens roll. Är elnäten helt redo för en förändrad elproduktion – i linje med den framtid Energikommissionen skisserar?

Seminariet inleds med en kort presentation av rapporten Vägval el. Därefter



följer en paneldiskussion med bland andra Mikael Möller, näringspolitisk chef på IKEM, Ann Vadasz-Nilsson, generaldirektör på Energimarknadsinspektionen, Johan Lindehag, vd på Ellevio.

Finns den optimala marknadsmodellen - vad är slutmålet och vad innebär det för kunderna?

Tisdag 5/7 kl. 11.00–12.00 (Ellevio bjuder på lunch i anslutning till seminariet)

Plats: Hästgatan 10

Vad vill kunderna, vad är egentligen en “kundcentrisk” marknad och vad är elhandlarnas respektive elnätsbolagens perspektiv? Vi diskuterar framtidens elmarknad med bland andra Johan Öhnell, ordförande Oberoende Elhandlare, Caroline Törnqvist, chef marknadsövervakning & internationella frågor på Energimarknadsinspektionen, Bengt Johansson, elnätschef på Ellevio.

NYHETER



Stockholm, Köln och Barcelona är demonstrationsstäder för projektet GrowSmarter, som ska utveckla och testa nya smarta lösningar tillsammans med olika innovativa miljöteknikföretag.
FOTO: ISTOCK

EU-projekt för urban hållbar tillväxt

Av Ofelia Vasquez Graah-Hagelbäck

Stockholm stad är tillsammans med Köln och Barcelona med i GrowSmarter, ett EU-projekt som ska främja urban hållbar tillväxt.

Ätta europeiska städer samarbetar med olika miljöteknikföretag för att testa och utveckla tolv smarta lösningar för urban hållbar tillväxt inom projektet GrowSmarter. Stockholm, Barcelona och Köln är demonstrationsstäder som tillsammans med olika innovativa miljöteknikföretag ska utveckla och testa nya smarta lösningar. Cork, Graz, Porto, Valetta och Suceava som är de andra städerna i GrowSmarter tar del av erfarenhe-

terna av de smarta lösningarna i demonstrationsstäderna.
–Här i Stockholm så kommer vi att fokusera på Årsta och Slakthusområdet för projektet. Det är två stadsdelar som delar samma utmaningar som många andra europeiska stadsdelar, säger Gustaf Landahl, avdelningschef på Miljöförvaltningen i Stockholms stad och tillika ledare för projektet.

Fokus på miljö och tillväxt
Målet med projektet är i de utvalda områdena minska energiförbrukning och utsläpp med 60 procent samt att i nära samarbete med miljöteknikföretagen skapa 1500 nya jobb.
–Att minska utsläppen från



Gustaf Landahl
avdelningschef på
Miljöförvaltningen, Stockholms stad
FOTO: MILJÖFÖRVALTNINGEN

transporter är en stor utmaning och i Årsta ska vi premiera kollektivtrafik, förbättra bygglogistiken samt ha fler elldaddare, cykelpooler och elbilspooler för att nå utsläppsmålen.

Energieffektivisering vid renovering
Återvinning av spillvärme med från severhallar och grönsakskyllar, biogasproduktion av matrester och smarta system för solenergiproduktion är exempel på lösningar för energieffektivisering.
–Energieffektivisering kommer också att bero på hur de boende betar sig. Exempel på det är hur man använder el och varmvatten. Genom realtidsinformation till de

boende kan man sprida info och göra de boende medvetna om sin förbrukning och därmed minska obetänksamt användande.

Skapar tillväxt
De tolv smarta lösningarna ska vara på plats i slutet av 2017 och ska då visas upp för andra städer. De industripartners som är delaktiga i projektet kommer också att visas upp och tanken är att det ska generera affärer vilket ska resultera i fler jobb.
–Vi ska visa att vi kan göra det lättare och bättre att vara miljösmart samt skapa tillväxt, det är nyckeln till framgång. Det ska vara lätt att göra rätt, avslutar Gustaf Landahl. ■



– BORRNING FÖR BERGVÄRME, VATTEN OCH ENTREPRENAD



T.A. är experter på värmepumpar, brunnborrning för bergvärme, vatten och entreprenad.

T.A. utför installationer av värmepumpar, borrning för bergvärme, vatten och entreprenad. Vi erbjuder totalentreprenader med garantier av certifierade brunnborrare som är medlem i Branschorganisation Geotec. Vi utför kompletta borrhål med kollektorer innanför husvägg, kompletta pumppaket för vattenförsörjning samt totallösningar för värmeanläggningar. T.A. Energy Systems är medlem i Svenska kyl & värmepumpsföreningen.

Vi arbetar i Stockholm, Uppsala, Knivsta, Norrtälje, Gävle, Västerås, Södertälje och platser däremellan.

www.taenergi.se
Ledingenäs 52 | 741 90 Knivsta | Tel: 018-34 55 20 | Fax: 018-34 38 86

Sopsug - klimatsmart miljöteknik

Envac löser avfallsinsamlingen från hushåll, gator och parker på ett enkelt och miljövänligt sätt



REMOVING WASTE - CREATING VALUE

www.envac.se

Är du också för klimat- och ursprungsmärkning av drivmedel?

Var med och påverka – gå in och gilla

Gröna Bilisters upprop nu!



www.facebook.com/JagVillVeta

swish® 123 268 23 34

GRÖNA BILISTER

Du behövs, vi behövs. Bli medlem!*

*Bilist och/ eller mobilist? I Gröna Bilister kan du känna igen dig både med och utan bil. Medlemskapet kostar endast 100 kr per år. Läs mer på www.gronabilister.se



Bränsleceller skapar ett nytt energisamhälle!

PowerCell utvecklar morgondagens bränsleceller för lagring av förnyelsebar energi och miljövänliga alternativ till den traditionella förbränningsmotorn.

Energiförsörjningen har en viktig roll att spela för ett fossilfritt samhälle och idag finns många bra och potentiella, hållbara alternativ. Men för ett nytt energisamhälle som bygger på förnybara källor måste vi också skapa flexibla elnät, säger Per Wassén, vd på PowerCell.

Skapar energibalans

– Sol- och vindenergi ger, till skillnad från fossila bränslen, oregelbunden tillgång till el som skapar obalans i energiförsörjningen. Att kunna lagra energi blir därmed nödvändigt.

Det är med denna insikt som PowerCell satsar stort på utveck-

ling av system för lagring av vind- och solenergi. Den innovativa tekniken gör det möjligt att lagra överskottsenergi i elektrolytiskt framställd vätgas.

”Det är ett helt nytt energisamhälle som vi ser konturerna av redan nu, med kompletta system för olika typer av energibehov.”

Bränslecellstack

– Den elektrolytiskt framställda vätgasen lagras på tank och kan användas i bränsleceller för att alstra ny el när elen behövs under solfattiga eller vindstilla dagar. Därmed kan utbudet regleras mot efterfrågan på elmarknaden, berättar Per Wassén.

Ett annat tillämpningsområde är bränslecellen som en effektiv och miljövänlig energikälla istället för den traditionella förbränningsmotorn. PowerCell samarbetar med flera fordonstillverkare och forskningsinstitut för att utveckla en bränslecellsstack som klarar de rigorösa fordonskraven.

– En variant vi tittar på är en komplett bränslecellsstack som tankas på några minuter och kan köras 50-60 mil, säger Per Wassén och avslutar:

– Det är ett helt nytt energisamhälle som vi ser konturerna av redan nu, med kompletta system för olika typer av energibehov.



MÖT OSS I ALMEDALEN!

Mån. 4 juli kl. 13-15, Glassmagasinet:
FOSSILFRI TRANSPORTSEKTOR
Bränslecellsfordon och vätgasinfrastruktur

Tis. 5 juli kl. 10-12, Glassmagasinet:
ENERGILAGRING I VÄTGAS
Lagring av förnybara energikällor för el-produktion med bränsleceller

POWERCELL.SE

Certifiering – en viktig del i vår kvalitetsinfrastruktur

Du som läser det här kommer i stort sett varje dag i kontakt med produkter eller tjänster som kontrollerats eller bedömts med avseende på dess säkerhet, **kvalitet eller hållbarhet**.



Jörgen Backersgård
vd, DEKRA Industrial AB och
Ordförande i bransch-
organisationen SWETIC, Swedish
Association for Testing, Inspection
and Certification
FOTO: DEKRA

Bakom denna kontroll finns ett välutvecklat och beprövat system för certifiering, provning och kontroll, som utförs av oberoende och ackrediterade företag eller organisationer. Detta borgar för en kvalitetsinfrastruktur som ger trovärdighet, trygghet och långsiktig konkurrenskraft.

Ett viktigt instrument

Trots beprövade strukturer och metoder för teknisk kontroll och opartiska bedömningar, så står utvecklingen inte stilla. Ständigt utvecklas de standarder och rutiner som ligger till bas för ackreditering och certifiering. Internationellt sker en harmonisering mot allt mer globalt gällande normer och direktiv för till exempel märkning av produkter och därmed ett viktigt

instrument i den öppna marknaden och fria handeln. Ackreditering innebär att ett företag eller en organisation får ett opartiskt och internationellt accepterat godkännande av att ha kompetens, system och rutiner för att få utföra vissa bestämda uppgifter inom certifiering, provning eller kontroll.

Regelbunden tillsyn

De kontroller som utförs syftar till att säkerställa en god kvalitet på varor och tjänster eller att produkter som tillverkas och säljs är säkra och uppfyller grundläggande krav. Och just säkerhet, för personer, drift och miljö är också det absoluta syftet med all periodisk och systematisk kontroll som sker av tekniska anordningar och kritiska tjänster som vi alla brukar i samhället eller kommer i kontakt med på våra arbetsplaster. Kontrollordningen,

med ackreditering i spetsen, utförs i Sverige av SWEDAC (Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll). Det är den myndighet som har till uppgift att bedöma, godkänna och ackreditera företagen. SWEDAC genomför också regelbunden tillsyn att kraven fortlöpande uppfylls.

Uppenbar och trovärdig nytta

Det pågår diskussioner och en debatt kring hur systemet för oberoende kontroller kan utvecklas och få en bredare tillämpning på fler områden än som idag är fallet. Särskilt intressant och högst aktuellt är välfärdstjänster, utbildning och vår trafik- och infrastruktur. Kvalitet och hållbarhet, som i nyss nämnda områden står inte i motsats till försämrad lönsamhet eller fördröjningar.

För att lyckas med bredare tillämpningar är det viktigt att den

nuvarande modellen och dess tillämpningsområden bevaras och ger en uppenbar och trovärdig nytta. Alla aktörer måste bidra till detta - de myndigheter och standardiseringsorgan som utfärdar standarder och föreskrifter, ackrediteringsorganen som skall skapa förutsättningarna och harmonisera dessa internationellt och slutligen, givetvis utövarna som utför den egentliga certifieringen, provningen eller kontrollen.

En vidare utveckling

Jag är övertygad om att förutsättningarna för en vidare utveckling av kvalitetsinfrastrukturen enligt det ackrediterade systemet är goda och nyttan är uppenbar. En utveckling i andra riktningen, med nedmontering av kraven på oberoende kontroller eller certifieringar vore ett långsiktigt steg i fel riktning. ■



TEKNISK Kvalitet

Powered by NDT Training Center

TEKNISK KVALITET: FÖR TRYGGHET OCH KONKURRENSKRAFT

Teknisk kvalitetssäkring är viktig för vår trygghets skull och har alltid utgjort en av industrins hörnstenar.

Med välutbildad och certifierad personal inom besiktning, inspektion och oförstörande provning kan risker för haverier och kvalitetsproblem till stor del kontrolleras, förutses och minimeras.

Kvalitet och kostnadseffektivitet blir allt viktigare för industrins konkurrenskraft. Högre krav ställs därför på hur effektivt en konstruktion möter kundernas förväntningar

och hur väl den har anpassats för tillverkning, drift och eftermarknad. Genom besiktning och oförstörande provning upptäcks avvikelser och skador i tid. På sikt skapas en ovärderlig erfarenhetsbank.

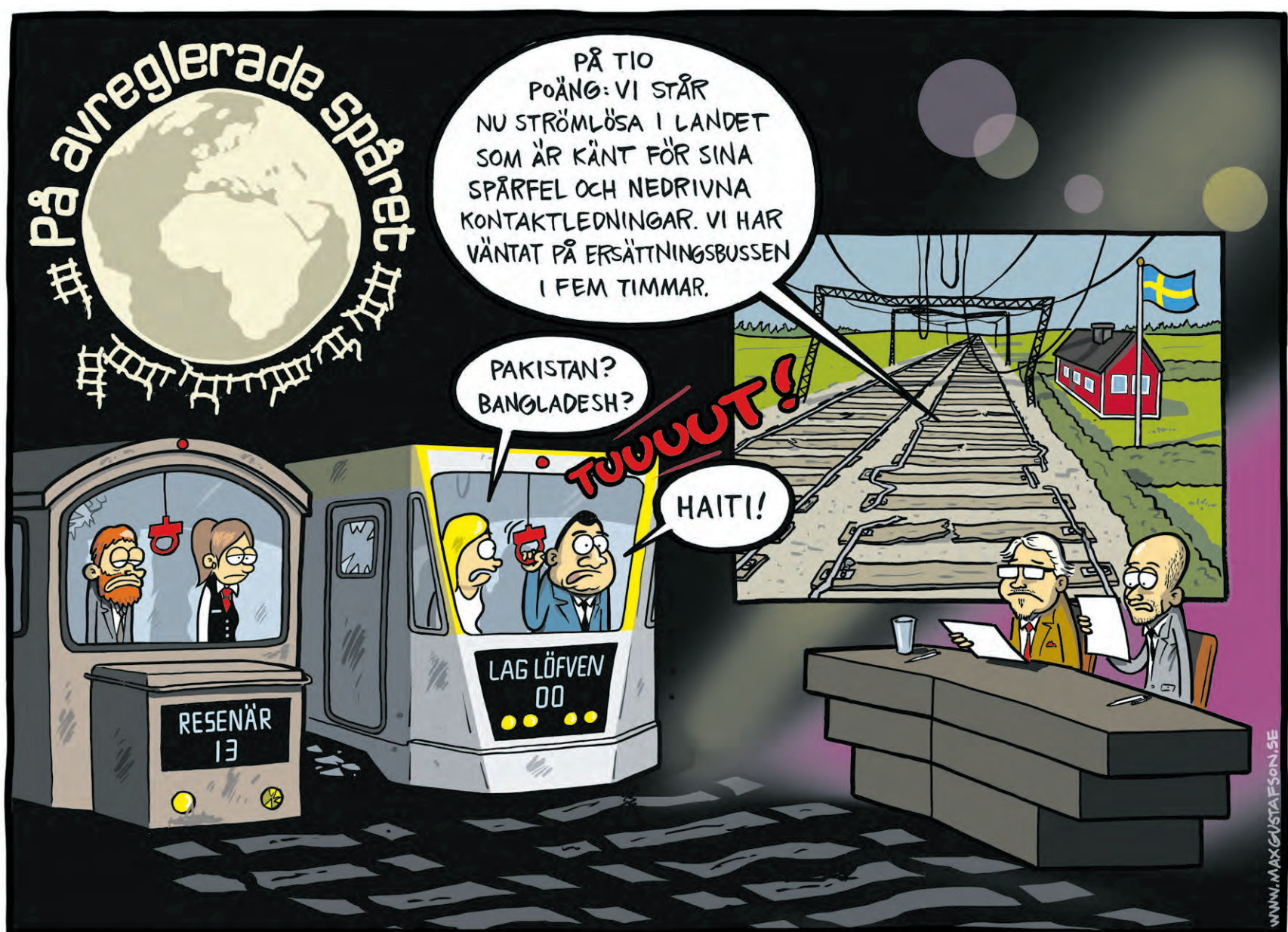
”Kvalitet och kostnadseffektivitet blir allt viktigare för industrins konkurrenskraft.”

Kunnande, engagemang och tvärfunktionellt samarbete avgör hur ett företag lyckas. Att rekrytera välutbildade människor och på

olika sätt vidareutbilda egen personal är A och O. Innan certifiering och nyrekrytering rekommenderas studenterna från utbildningarna inspektions- och provningsingenjör och inspektions- och provningstekniker.

NDT Training Center erbjuder även kompletta kursprogram inom fordonsbesiktning, oförstörande provning och internationell svetsinspektion.

För mer information se:
tekniskkvalitet.se



Löfven, infria 100 % av ditt vallöfte!

Inställda tåg, nedrivna kontaktledningar och världens mest uppsplittrade järnväg här i Sverige. "Minister 1%" (infrastrukturministern) tror att det räcker att ta tillbaka underhållsbesiktningen till Trafikverket så tågen kommer i tid. Vi järnvägare är skeptiska. Statsministern, det är dags att infria 100 % av vallöftet nu.

*Underhållsbesiktningen motsvarar 1 % av det samlade järnvägsunderhållet, läs mer på Facebook (sök på "Spårfel").



Tommy Lillqvist
FOTO: ELY LILLOVIST

Framtiden för säkra järnvägsövergångar och miljövänliga lok

Av Ofelia Vasquez Graah-Hagelbäck

Järnvägsövergångar av gummi är lätta att montera och lyfta upp vid spårunderhåll och bidrar också till en säker övergång för tåg och trafik. –Övergångar av gummi är praktiskt och ett smart alternativ. Det är den vanligast förekommande produkten vid järnvägsövergångar och framtidens val då de håller över tid. Tvärbanan har gummi för att ge ett exempel. Det är ett hållbart alternativ som dessutom sänker underhållskostnaderna, säger Tommy Lillqvist på ett företag som säljer produkter och materiel för järnvägsbranschen. Genom att använda sig av strail utan flänsrännor blir det en säker övergång för cyklister, rullatorer och rullstolsburna. –Systemet gör att du kan cykla på snedden över spåren utan att fastna. Det är framtidens skydd för cyklister.

Miljövänliga lok
Ökade miljökrav i industrin och järnvägsbranschen har förutom järnvägsövergångar av gummi lett till att fler diesellok byts ut mot batteridrivna lok. Batteridrivna lok släpper inte ut avgaser och använder inget diesel, vilket sparar både pengar och miljö. Dieseldrivna lok i stängda industrilokaler utgör en hälsorisk och därför tillhör framtiden batteridrivna lok. –Gamla lok är dyra i underhåll, förutom själva dieselkostnaden. Det gäller att tänka på helheten, både kostnader och miljöpåverkan inom hela branschen, avslutar Tommy Lillqvist. ■

+ Läs fler intressanta artiklar på [tillväxtsverige.se](#)



Carina Borgström Hansson
Head of Global Cities Work, WWF
FOTO: WWF

Varje vecka flyttar 1,5 miljoner människor från landsbygd till stad. FOTO: ISTOCK

Vilken stad vill vi bygga?

Av Catharina Holm

Våra städer står för majoriteten av jordens utsläpp. Det är i städerna som de största klimatinsatserna måste ske, men det är också i städerna de många möjligheterna finns.

Idag bor 54 procent av jordens befolkning i våra städer. Samma 54 procent står för 70 procent av de globala utsläppen. Varje vecka flyttar 1,5 miljoner människor från landsbygd till en stad och prognoser säger att vi kommer att bygga lika många städer under de närmsta trettio åren som vi gjort hittills i människans historia. –Att våra städer måste ta ett stort ansvar i klimatfrågan blir glasklart när man också ser hur stor del av klimatbelastningen som orsakas av desamma. Vi har en kort tidsrymd framför oss där vi kan använda oss av progressiva mål för att minska och till slut helt eliminera vår klimatpåverkan, säger Carina Borgström Hansson, Head of Global Cities Work, WWF. Resultatet kommer annars att, förutom ett förändrat klimat, generera ekonomiska, hälso- och

rättsiseproblem. Många av dagens flyktingar flyr just på grund av klimatet. –Samtidigt samlar städerna kreativitet, innovation, teknisk utveckling, entreprenörer och inte minst finansieringsmöjligheter, så det är också i städerna som mycket av förändringspotentialen finns, fortsätter Carina Borgström Hansson. Det krävs dock progressivitet i städernas styrning, och en förmåga att identifiera och sträva mot en tydlig vision. Vilken stad är det vi vill skapa för våra medborgare; vilken stad kan vi bygga som både klimatet och människor mår bra i? **De fyra B:na** –Jag brukar prata om de fyra B:na som en stad både bör och kan påverka för att skapa ett hållbart samhälle. Belöningen kommer att bli bättre luftkvalitet, tryggare områden med mindre trängsel och inte minst en grönare stad. En stad som människor trivs i, säger hon. *Det första B:et är Bilen.* Här spelar stadsplaneringen en kritisk roll då den påverkar våra rörelsemönster. Genom att skapa blandade sam-

hällen med trygga cykelvägar och stora grönområden blir incitamenten att ta bilen betydligt mindre. Carina Borgström Hansson igen: *Nästa B är Bostaden;* vi ser redan idag att det går att bygga klimatsmart, och som kommun påverkar man genom upphandlingar som i sin tur driver innovationer. Solceller, vindsnurror där det är möjligt och energisnåla vitvaror– allt ger i slutändan resultat! *De två sista B:na är Biffen och Börsen.* Kommuner kan påverka en rättvis konsumtion genom upphandling av näringsrik och god mat till offentliga restauranger som minskar köttkonsumtion och matsvinn och genom att förvalta medborgarnas pengar ansvarsfullt, det vill säga inte genom stöd till bland annat fossila verksamheter, kan kommunen påverka genom Börsen. –Vi människor har en förmåga att anpassa oss men förändringar innebär också en pedagogisk utmaning för att få alla med sig. Det är dock en, av många, utmaningar som våra städer måste anta, avslutar Carina Borgström Hansson. ■

LÅGA BULLERSKÄRMAR SKYMMER INTE SIKTEN!



ca 1,7 meter från spårmit



Se referenssträckor på [zblocnorden.se](#)

Kostnadseffektiv montering

Underhållsfri absorbent

Effektiv bullerdämpning

Spårnära låga skärmar används sedan mitten av nittioalet på många platser i Sverige. Fördelarna med låga skärmar är att bullret kan dämpas utan att samhället påverkas av barriäreffekter samt att låga skärmar är mycket kostnadseffektiva i jämförelse med andra alternativ.

Vår skärm Soundblock, har en mycket innovativ och effektiv absorbent av Vitrumit.

Läs mer på: [www.zblocnorden.se](#)



Känner ni till era möjligheter att få EU-stöd till miljö- och energiprojekt?

Sverige och EU erbjuder varje år miljarder i form av bidrag och annan offentlig finansiering. Flera av dessa stödprogram beviljar upp till 75% av investeringskostnaden i bidrag och lån till miljöinvesteringar och innovativa demonstrationsprojekt.

Vi är Sveriges ledande konsultföretag inom offentlig finansiering. Vi har sedan 1998 varit rådgivare till fler än 1 000 företag och organisationer och genererat över 1 miljard kronor till olika affärsprojekt.

Mer information hittar du på www.giasweden.com

GIA Sweden AB
Ulf Castenfors, VD
Tel: 08-440 93 31
Saltmätargatan 5
113 59 Stockholm



Välj det trygga sättet!

**Avanti är Sveriges äldsta
Branschorganisation för
borrentreprenörer.**

Läs mer om vårt arbete och våra
duktiga borrentreprenörer på:
www.avantisystem.se

Telefon: 0771-AVANTI (28 26 84)
E-post: kansli@avantisystem.se

EUROPAKORRIDOREN LÄNKAR SAMMAN SVERIGE MED ÖVRIGA EUROPA

Europakorridoren är en organisation bestående av ett femtiotal medlemmar i form av kommuner och regioner längs med stråket runt Sveriges planerade höghastighetsjärnvägar. Målsättningen är att skapa förutsättningar för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem längs Europakorridorens sträckning, med höghastighetsbanornas förverkligande som primärt mål.

– Vårt befintliga järnvägssystem har trafikerats i drygt 150 år och står inför omfattande underhållsbehov. Dessutom krävs fler spår för att hantera gods- och persontrafikens framtida behov, inte minst för att öka framkomligheten genom att effektivt kunna separera tåg med olika hastigheter, säger **Katarina Svärdh**, vd för Europakorridoren.

Europakorridorens syfte är att verka för att Götalandsbanan och Europabanan byggs så att Sverige får en modern, snabb och effektiv infrastruktur som förutom nytta för Sverige även för oss närmare övriga Europa genom att knyta samman våra järnvägsnät. Påverkansarbetet görs genom informations- och kunskaps-spridning samt samverkan.

Siktar på byggstart 2017
Den utbyggda Europakorridoren



består av två höghastighetsbanor, Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg samt Europabanan mellan Stockholm och Malmö; de nya stambanorna. Inom 60 minuters restid från stationerna utmed Götalands- och Europabanan bor ca 75 procent av Sveriges befolkning. Befolkningstätheten är hög och i Europakorridoren produceras ca 65 procent av Sveriges BNP. Här finns en mycket stor andel av Sveriges mest expansiva näringsliv och merparten av landets arbetstillfällen.

Höghastighetsbanorna gynnar arbets- och studiependling, stärker tillförlitlighet och kapacitet för godstrafik samt gör persontrafiken mellan Sveriges största städer och mest befolkningstäta regioner mer attraktiv och mindre störningskänslig. Kapacitet frigörs på befintliga stambanor vilket ger utrymme för fler lokal- och regionaltåg samt förbättrar möjligheterna att utföra planerat underhåll.

– Vår förhoppning är att höghastighetsbanorna börjar byggas 2017 och att båda banorna står klara senast år 2035. Den nya generationen järnväg medför samhällsekonomiska effekter på många nivåer, bland annat genom minskad miljöpåverkan, ökad godstrafik, ökad persontrafik, minskade restider samt utökade möjligheter att leda om trafiken vid trafikstörningar, säger Katarina Svärdh.



EUROPA



KORRIDOREN

www.europakorridoren.se

Sveriges järnvägsnät

Sveriges järnvägsnät är drygt 16 500 spårkilometer. Av detta förvaltar Trafikverket infrastrukturen för drygt 14 100 spårkilometer. Den allra största delen, omkring 80 procent, är elektrifierad järnväg. Sveriges första järnväg öppnades för trafik år 1856. Den gick mellan Örebro och Nora.

KÄLLA OCH ILLUSTRATION: TRAFIKVERKET



Läs fler intressanta artiklar på tillvaxtsverige.se

KRÖNIKA



Guy Ehrling

Kanslichef, Näringslivets Transportråd
FOTO: NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Kraftsamling för långsiktighet

Under hösten 2016 ska regeringen presentera en infrastrukturproposition. Infrastruktur och omfattande underhåll behövs för **tillväxt, konkurrenskraft, jobb, hållbarhet och välfärd.**

Det behövs ett tydligt godsfokus i propositionen och att en nationell godsstrategi tas fram för att svara upp mot näringslivets krav på modern logistik och där de olika transportslagen samverkar.

Modern logistik ställer ökade krav på infrastrukturens kvalitet, kapacitet och tillförlitlighet. Varuägande företag måste kombinera kostnadseffektivitet med en hög servicenivå och flexibilitet för sina kunder. Det kräver en logistikkedja där det inte får gå fel någonstans.

Det är viktigt att koppla ihop ett nationellt och internationellt perspektiv på infrastrukturen i propositionen. Där vägar och järnvägar med hög tillförlitlighet ansluter till och från viktiga hamnar för sjöfarten, kombiterminaler och flygplatser. Säkerställ gränsöverskridande godsstråk i sammanhängande korridorer och noder.

Det behövs systematiska och långsiktiga underhållsinsatser för ökad tillförlitlighet och att eliminera eftersläpningar. Näringslivets Transportråd förordar en kraftsamling för systematiskt underhåll hela den

kommande 12-åriga planperioden och med ett särskilt fokus under periodens 6 första år.

En mer flexibel beslutsordning behövs för mindre infrastrukturåtgärder riktade till näringslivets transporter. Där Trafikverket har mandat att besluta om resurser till anpassningar av infrastrukturen för näringslivets behov.

Att använda befintlig infrastruktur bättre är A och O. Ett sätt att effektivisera transporterna är att möjliggöra längre och tyngre tåg och tyngre lastbilar 74 ton. Det är både god transportekonomi och bra klimatstrategi att effektivisera godsflödena.

De horisontella samarbeten t.ex. för gemensam distribution - som idag sker på ad hoc basis mellan varuägande företag - är skalbara. Transportmyndigheterna bör skapa förutsättningar för att underlätta horisontella samarbeten i stor skala mellan varuägande företag och mellan varuägare och transportföretag. Även här sammanfaller god transportekonomi och en bra klimatstrategi

Det behövs en sammanhållen och konsistent transportpolitik. Skatter och avgifter beslutas idag i stuprör varje transportslag för sig. Ta ett samlat grepp på hela skatte- och avgiftsstrukturen inom transportsektorn och gör en analys av hur det totala antalet skatter och avgifter på transporter påverkar näringslivets konkurrenskraft.

Det handlar om att långsiktigt förnya det svenska väg- och järnvägsnätet, hamnar, farleder och flygplatser och där nyttan kommer människor, näringsliv och samhälle till del under många år framöver. ■

Mina tips:

1. Läs mer om Näringslivets Transportråd på www.transportrad.se
2. Svenskt Näringsliv har publicerat en rapport om Infrastruktur och transporter för företagande och jobb. Rapporten är ett inspel inför regeringens kommande infrastrukturproposition. Läs mer på www.svensktnaringsliv.se/material/rapporter
3. I vår presenterades rapporten "Järnväg 2050 Näringslivets godstransporter". I rapporten identifieras behovet av en gemensam vision för järnvägen. Läs mer på www.tagoperatorerna.se

Läs fler artiklar på tillvaxtsverige.se



Yrkesförarens Dag – varje dag!

Varje dag levererar 120.000 yrkesförare i Sverige 5,5 miljoner leenden till lika många kunder. 9 september varje år firar vi Yrkesförarens Dag lite extra. Vi tycker dock att alla förare förtjänar uppskattning varje dag.

Tips vid nästa hämtning/lämning: Passa på att le lite extra tillbaka, tacka för paketet och uppmana din personliga förare att köra försiktigt – och gör det idag!

Skicka en hälsning till din favvoförare på www.yrkesforarensdag.se



MITSUBISHI OUTLANDER PLUG-IN HYBRID

LADDAD FÖR ATT UTFORSKA

PRIS FRÅN 395 500 KR FÖRMÅNSVÄRDE FRÅN 971 KR/MÅN

- Fyrhjulsdrift • Rymlig SUV • Supermiljöbil
- Upp till 52 km på el • Snabbladdning 30 min
- Upp till 800 km räckvidd • 1 500 kg dragvikt
- 8 års drivbatterigaranti eller 16 000 mil

Sveriges mest populära supermiljöbil är en fyrhjulsdriven SUV som rymmer hela familjen och drar släp. Som laddhybrid klarar den de flesta vardagsresor på el och det låga förmånsvärdet gör

den till den perfekta tjänstebilen. Välkommen att upptäcka Outlander Plug-in Hybrid.



MITSUBISHIMOTORS.SE

Viktad förbrukning 1,8 l/100 km och 134 Wh/km, CO₂ 42 g/km. Alla priser är av generalagent rek. cirkapriser. Förmånsvärde netto per månad vid 50 % marginalskatt. Outlander Plug-in Hybrid är Sveriges mest sålda supermiljöbil 2013-2016. Bilen på bild är extrautrustad.

GOODRAIL®

keeps you on track >

**Har ni behov av rangering
och tänker på miljön?**

**Vi har lösningen med
batteridrivna "lok"!**



Kontakta oss för
mer information:
Tel. 08-58012974
info@goodrail.com
www.goodrail.com

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD VERKAR FÖR ÖKA-
DE INVESTERINGAR OCH ATT UPPNÅ EN STRUKTUR
FÖR TRANSPORTER OCH INFRASTRUKTUR SOM ÄR
BRA FÖR SVENSKT NÄRINGSLIV OCH STÄRKER DESS
KONKURRENSKRAFT.

MEDLEMMAR I NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD ÄR
ETT 30-TAL SVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSFÖRETAG
OCH FLERA BRANSCHORGANISATIONER.

FÖR YTTERLIGARE INFORMATION BESÖK VÅR
WEBBPLATS **TRANSPORTRAD.SE** ELLER MEJLA
INFO@TRANSPORTRAD.SE

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare



Attraktiv och centralt belägen industri-
mark, kompletta logistiklösningar.

Flexibel tomtindelning – från 20 000
kvadratmeter och uppåt.

www.malmoindustrialpark.com

Malmö Industrial Park byggs ut i flera etapper. Området ska stå klart mitten av 2020-talet och omfattar då 900 000 kvadratmeter.

Malmö Industrial Park – logistiknavet i norra Europa

Malmö Industrial Park är ett nytt, expansivt industriområde i södra Sverige. Företag inom tillverkning, e-handel, förädling och distribution erbjuds centralt belägen industrimark. Tomtindelningen är flexibel och anpassas till varje företags behov.

Det geografiska läget gör det enkelt att distribuera gods till hela norra Europa. Industriparken ligger i direkt anslutning till kombiterminalen i Norra Hamnen, men också nära internationella motorvägsnät. Och bara en halvtimmes bilresa från Malmö ligger Kastrup – knutpunkten för flygfrakt i norra Europa.

Eftersom tåg-, väg- och sjötrafiken knyts samman i Malmö Industrial Park är de trimodala logistiklösningarna väl utbyggda. Hamnen drivs av Copenhagen Malmö Port (CMP) som är navet i en hantering, där gods flyttas mellan fartyg, lastbil och tåg på ett effektivt och miljösmart sätt.



Företagsetableringarna har påbörjats. På sikt görs satsningar på gröna energilösningar samt på industriell symbios, där industriparkens företag kan dra nytta av varandras resurser i utvecklingen av nya tjänster.

Malmö Industrial Park är fullt utbyggd i mitten av 2020-talet. Då omfattar området 900 000 kvadratmeter och är hemvist för mängder av företag, som gjort Malmö till knutpunkt för sin logistikverksamhet.

Besök vår hemsida, www.malmoindustrialpark.com för mer information.



*Från Malmö distribueras gods
enkelt till hela norra Europa.*

