

Trafik Magasinet

SJÖFART, TRAFIK PÅ VÄG, JÄRNVÄG & FLYG



Är turistbussen av ondo?
Jetpak är klimatsmarta på riktigt!
Vem ansvarar för att lasten är säkrad?
Titanic – det osänkbara fartyget



masternaut
mobile resource management

Se till att varje **DROPPE BRÄNSLE** räknas

Med anslutning till CANbus ger Masternaut's unika lösning ett komplett system för att hantera förarbeteenden genom att identifiera individuella utbildningsbehov och uppmuntra säkrare och mer ekonomisk körning. Genom ett aktivt stöd till föraren har vi tillsammans med våra kunder **minskat bränslekostnader med upp till 20 %.**

Vår unika rapporteringssvit ger dig information så att du lättare kan ta affärskritiska beslut. Denna insikt gör att du kan öka din produktivitet, minska dina kostnader samt miljöpåverkan.



Kontakta Masternaut så berättar vi mer om våra lösningar 031-748 5950



Se-info@masternaut.com



www.masternaut.com



Mittnordenkorridoren

En efterlängtd **GRÖN** transportkorridor i öst-västlig riktning som komplement och avlastning för att minska godsvolymer på de hårt belastade nationella huvudtransportstråken.

Läs mer på: www.midnordictc.net



Part-financed by the European Union



Baltic Sea Region
Programme 2007-2013

MIDNORDIC GREEN TRANSPORT CORRIDOR

Development project North East Cargo Link II



Vad vet ni om projektet Gröna Korridorer?

Gröna korridorer har sitt ursprung i EU-kommissionens initiativ att utveckla en grönare transportpolitik som möter klimatutmaningen och samtidigt ökar EU:s konkurrenskraft. EU-kommissionen lanserade begreppet "gröna korridorer" 2007 i Freight Logistics Action Plan. Från svenskt håll vill man medverka till att utvecklingen på transportområdet kraftfullt drivs framåt i samverkan. Ett bra exempel på detta är det arbete som bedrivs inom Logistikforum, som ligger bakom mycket av det som skett från svensk sida.



Meråkersbanan är en viktig pusselbit i Midnordic Green Transport Corridor

Det fanns en tid då Trafikmagasinet kritiserade Stefan Back, dåvarande förbundsdirektör på Transportindustriförbundet, att denne inte tycktes ha någon större insikt i transportkorridorer som är av betydelse för landet. I dag är läget ånnorlunda. Stefan Back, Chef på Hållbar logistik vid Transportgruppen och även Kenneth Wålberg på Trafikverket arbetar idogt med att lyfta fram vikten av "Gröna Korridorer". Faktum är att Sverige faktiskt gått i bräschen för detta "koncept", som eftersträvar stabila och långsiktigt hållbara logistiklösningar med dokumenterat minskad miljö- och klimatpåverkan, hög säkerhet, hög kvalitet och effektivitet, samt integrerade logistikupplägg med ett optimalt utnyttjande av olika trafikslag. Till detta kan nämnas ett harmoniserat regelverk med öppenhet för alla inblandande parter; något som får sägas vara en utmaning inom EU. Förra året hände en hel del; Gröna Korridorer fick cirka 30 miljoner beviljat till ett projekt inom Nordsjöprogrammet och en manual togs fram för Gröna Korridorer, som ska fungera som ett metodstöd. En viktig bit är förstås den omtalade kapacitetsutredningen som skall slutredovisas till regeringen den 30 april 2012 och arbetet inom tvärgruppen gods i kapacitetsutredningen arbetar mycket med prognoser fram till 2050 och hur man skall förhålla sig till dessa prognoser.

Mittnorden i fokus

När det gäller korridorprojekt pågår bland annat North East Cargo Link II (NECL II). Projektet har hela 22 partners hela vägen från Trondheim i väster till Parikkala vid den Finsk-Ryska gränsen. Målet för NECL II

projektet är att utveckla en "Grön" korridorlösning där projektet utvecklar och marknadsför den öst-västra Midnordic Green Transport Corridor som en kostnadseffektiv och miljöanpassad transportled som knyter ihop Norge, Sverige och Finland. Detta är något som eftersträvas inom bland annat Nordiska Rådet sedan många år tillbaka. I ett ännu större perspektiv knyter man ihop godsflöden österut, dvs. Ryssland och Asien, vilket onekligen är en utmaning. Projektet inriktar sig på att förbättra infrastrukturen och logistiken inom området, vilket betyder satsningar på vägar, järnvägar och sjötransporter, på hamnar samt logistik- och distributionscenter, men även med att generellt påverka transportmönster.

Energiekonomisk nytta och minimering av miljöolägenheter uppnås genom transportkedjor som utnyttjar olika transportsätt så effektivt som möjligt. För svensk del är Per-Åke Hultstedt, Länsstyrelsen Västernorrland, projektledare och säger att man bland annat genom

Projektet har hela 22 partners hela vägen från Trondheim i väster till Parikkala vid den Finsk-Ryska gränsen.

arbete med kapacitetsbristanalyser strävar efter att uppnå förbättringar av transportinfrastrukturen i korridoren där exempel på speciellt viktiga satsningar för svensk del faktiskt ligger i Norge där en elektrifiering av Meråkersbanan är oerhört central. Till detta tillkommer behovet av en effektiv hamnfunktion i Trondheim som bedöms som ytterst viktig speciellt kopplat till framtidens transportmönster. Intressant är onekligen också utvecklingen av ett ICT-system där målet är ett fungerande transportmatchningssystem anpassat för olika transportaktörer. Förutom att minska antalet nuvarande tomma och/eller delvis lastade transporter är matchningen av miljösmarta transporter en viktig del i utvecklingen av systemet.