

m4 gruppen ett fint bolag

– Ett fint bolag med bra folk som inte riktigt fått till det, säger m4 gruppens nye vd Jonas Lindblom om sin arbetsgivare.

SID 6-7

Ernsts Express Dalapilot

Företaget ligger i framkant och tänker långsiktigt. Några rader ur motiveringen när Avestaåkeriet utnämndes till Dalapilot 2018.

SID 37

Allt flera tjejer vill utbilda sig till yrkesförare. TYAs Lars Kotz höjer dock ett varningens finger: "Vi har inte råd att förlora dem på grund av sexism och en förlegad jargong." **Sid 24**

Mitt Åkar'n

TIDNING FÖR SVERIGES ÅKERIFÖRETAG DALARNA OCH VÄSTMANLAND

4/2018

*God Jul &
Gott Nytt År!*

Medlemsinfo

Regionsnyheter



Var sak har sin tid

Det börjar närma sig jul. Det kan man inte tro när man i skrivande stund tittar ut genom fönstret och konstaterar regn, mörker och fem plusgrader.

Men, tids nog kommer nog snön och med den samma kaos som alla andra år kring vinterväghållningen.

Eller, tror vi på bättring/ändring i år? Hand upp, någon? Än kanske undrens tid inte är förbi? NCC ska sälja sin vägunderhållsdivision (snöröjning, sopning och skyltning) och statliga Svevia var så desperata i Jämtland att de jagade

LEDAREN

utländska(!) snöröjare tills det till slut som tur var ordnade sig.

Gissa vad den gemensamma nämnaren är? Jo, pengar såklart. När både NCC gör brakförlust inom vägunderhållsdel och Svevia inte kan betala en vettig ersättning till de duktiga åkare som utför vinterväghållning är det ett systemfel någonstans.

Det här är såklart en viktig och prioriterad fråga för oss på SÅ, och hör gärna av er i vinter när/om det blir problem.

Apropå vinterväghållningen var jag förresten på ett möte tillsammans med Arbetsmiljöverket för några veckor sedan.

Där konstaterades just att vara lastbilschaufför är Sveriges farligaste yrke, och så kan vi naturligtvis inte ha det framöver om vi ska kunna rekrytera nya förare till branschen.

Det är nästan så att man får en klump i halsen när vi kan konstatera att detta är det sista numret både för Mitt Åkar'n och Gävleborgsåkarna.

Vid årsskiftet kommer vi nämligen att lägga ner våra regionala tidningar och gå in i Svensk Åkeritidning (SVÅT) i stället.

Orsaken till detta är många. Det kostar pengar att ge ut en tidning, vi är färre på kontoret som kan jobba med tidningen, det är svårt att hitta någon tidningsmakare som kan ta över m.m.

Men, jag tror det blir bra med den nya lösningen. Det känns tryggt att ha SVÅT i ryggen då vi kommer att få hjälp med layout

och dylikt. Dessutom kommer tidningen att ges ut med tio nummer/år, vilket ger oss chansen att även fortsättningsvis kunna komma ut med många intressanta artiklar och information med en stark regional prägel.

Jag vill i samband med detta passa på att rikta ett stort och innerligt TACK till vår redaktör, Sven-Arne Wikén. Många utav er läsare har genom året stött på Sven-Arne, och för mig har det varit ett privilegium att få arbeta nära honom. Duktig, påläst, social och otroligt engagerad för vår fina bransch är några ord jag fått höra om honom, och jag kan inte annat än instämma.

Även Nils-Erik Borg som hjälpt oss sälja annonser ska ha en eloge för det fina och engagerade arbete han lagt ner på tidningen.

Ni som inte är yrkeschaufförer, skänk gärna en tanke på våra duktiga förare som INTE får ledigt i jul och nyår, utan får slita, kanske på hala vintervägar, så att vi ska få det vi behöver i mat, dryck och julklappsväg. Utan lastbilen stannar Sverige!

Vill också passa på att rikta ett stort tack till vår duktiga medarbetare i SÅ Gävleborg, Margareta Holmström, men naturligtvis också till våra förtroendevalda som gör allt de kan för att ni medlemmar ska få så mycket medlemsnytta som möjligt i Sveriges Åkeriföretag.

Lev väl, kör lugnt och ha en synnerligen **God jul och gott nytt år**. Vi ses och hörs igen nästa år, lita på det!

PATRICK
MAGNUSSON

Regionchef
Sveriges Åkeriföretag,
Mitt och Gävleborg



Sveriges Åkeriföretag
Mitt

Box 1958, 791 19 Falun
Näringslivets Hus
Ölandsgatan 6

Regionchef
Patrick Magnusson
tel: 010-510 54 13,
072-236 05 35
e-post:
patrick.magnusson@akeri.se

Hemsida
www.akeri.se
Fax
023-454 99

Styrelsen
Ordf Patric Baier, Ludvika
tel: 0240-108 05, 070-602 65 09
V ordf Per-Åke Oskarsson, Krylbo,
tel: 0226-569 92, 070-338 11 72

Per Ludvigsson, Borlänge
tel: 070-338 41 62

Robert Dahlberg, Hedemora
tel: 070-232 60 10

Anna Dahl, Falun
tel: 070-882 44 68

Patrick Magnusson, Regionchef
tel: 023-454 94

Av åkare. För åkare. Sedan 1961.

Kilafors grundades år 1961 av Sveriges åkare och det var tydligt vad vi ville åstadkomma. Tillsammans skulle vi ta fram de bästa produkterna, anpassade för det hårda nordiska klimatet och se till att vi alla kunde dra nytta av varandras kunskap och erfarenhet.

Mycket har hänt sedan 1961. Branschen har utvecklats, vi har utvecklats, men vår grundidé är densamma: Vi ska finnas där för dig och hjälpa dig att få det bästa ekipaget för dina utmaningar. Hos oss har vi svetsare, ingenjörer, ekonomer, säljare och tekniker. Vissa har själva drivit åkeri medan andra har varit anställda eller kanske haft en förälder eller släkting som drivit det. Det gemensamma är att vi alla har bra koll på åkeribranschen och en stark drivkraft att hjälpa dig att kunna vara ute på vägen och köra ännu fler mil – det enda vi ber dig om är att ta med oss på resan.

Läs mer på kilafors.se

Mitt Åkar'n

Ansv. utgivare: Patrick Magnusson

Redaktör: Sven-Arne Wikén, tel 070-683 66 56

Annonser: N-E Borgh, tel 073-392 52 99

e-post: dalaforetagaren@telia.com

Original: Adante Reklam tel 023-130 44

Tryckning: Grafiska Punkten

Deras åkeriföretag – en rullande Gasell

(Familje)traditionens makt är stor inom åkeribranschen.

Det vet Hans och Anton Nilsson i Storbyn utanför Hudiksvall mer än väl.

För ett knappt år sedan blev Anton majoritetsägare i det företag som Hans startade för 38 år sedan.

– Och jag själv hade också en far som var åkare, säger Hans

1955 startade Birger Nilsson sitt åkeriföretag och sonen Hans kom, som sig bör, tidigt in i verksamheten.

– Jag var riktigt ung när jag började köra en traktorreggad 2-axlad Scania trailerdragare för min pappas räkning, förklarar Hans.

– Jag började på gymnasiet, men hoppade så småningom av och har sedan dess blivit kvar i branschen.

1980 startade Hans sitt företag, gjorde det genom att ta över en tankbil från sin far och bildade ett handelsbolag som drygt tio år senare ombildades till aktiebolag.

– I början sysslade jag i första hand med tanktransporter och började efter några år även med återvinning, fortsätter Hans. Den verksamheten avyttrades 1993 till Bengt Fahlander Åkeri & Återvinningsanläggning.

För POL-transporters räkning

Företaget hade bland annat två bilar som gick för POL-transporters räkning, ett företag som tillsammans med ODAB skötte merparten av landets bränsletransporter på 1980-talet.

Efterhand blev det mer och mer uppdrag för Shell, också det en tradition som hållits vid liv sedan mera än 60 år tillbaka.

Hans med en bild på sin far Birger och dennes andra lastbil, en Scania Regent. Året är 1958.



Far och son, Anton och Hans.

ger utförde transporter för Shells räkning från första början och vi har fortfarande bolaget som en av våra största uppdragsgivare, säger Hans. Även om fordonen i dag körs för ST1:s räkning sedan det finska energibolagen för åtta år sedan förvärvade större delen av Shells verksamhet i Sverige.

H Nilsson Återvinning & Transport selsätter 15 personer som förfogar över åtta bilar.

– Sju av dessa går på fleråriga kontrakt vilket är en trygghet i sig, säger Anton Nilsson.

Två av bilarna kör för ST1:s räkning, tre för Swea Energi och två för Qstar.

– Dessutom har vi en reservbil vilket är av största vikt eftersom leveranserna alltid måste fram i tid, förklarar Hans. Bilen var för övrigt en gammal bekant. Vi sålde den 2010, fem år senare hittade vi den på Blocket och köpte tillbaka den – välvärdad och i mycket bra skick.

Tidigt in i branschen

Precis som sin far kom Anton Nilsson tidigt in i branschen och direkt efter Fordon- och transportprogrammet vid Staffangymnasiet i Söderhamn hoppade han in bakom ratten på företagets anläggningsbil.

– Där blev jag kvar de första två åren innan bilen såldes och jag började köra bränsle, säger Anton.

– Men i dag blir det inte så mycket körning för min del, jag ser mig som en förarresurs, redo att hoppa in vid semestrar och

annan frånvaro hos ordinarie styrka

– I första hand är jag ansvarig för personal och fordon, Hans är företagets ”transportledare” med bland annat all planering på sitt bord.

Tvingades ställa en bil

H Nilsson Återvinning & Transport har det väl förspant när det gäller kompetent och ”trogen” personalstyrka.

– Svårigheten brukar, i likhet med de flesta andra företag i branschen, vara att sy ihop ett fungerande schema för sommarsemestrarna, konstaterar Hans.

– Nu har vi ett par anställda som föredrar att i stället vara lediga på vintern och det underlättar en del. Men ändå tvingades vi ställa en av Swea-bilarna i somras.

Hans vänder sig om och frågar med lite högre röst sin fru Yvonne som befinner sig i rummet intill:

– Kommer du ihåg när vi hade en sommarsemester senast..?

Svaret kommer blixtnabbt:

– Nog lär det väl vara minst 24 år sen...

– Där hör du, säger Hans med ett leende. Ledighet sommardag är inget en åkare är direkt bortskämd med. Men vi klagar inte, i stället har vi kunnat vara lediga andra tider på året.

Att Hans och Anton driver ett mycket framgångsrikt företag råder det ingen tvekan om. Det senaste beviset fick de när åkeriet för ett par månader sedan utsågs till ett av totalt 32 Gasellföretag i Gävleborg av tidningen Dagens Industri.



Två årsbarn. Hans Nilsson är född 1952 och som av en händelse är Shell-pumpen i bakgrunden också från samma årtal.



Tre generationer åkare, åtminstone två. Fortfarande lite oklart vilken yrkesbana Antons dotter Freja så småningom kommer att välja...

– Kul att uppmärksammas på det sättet, säger Anton. Och samtidigt ett tecken på att vi åtminstone gjort något rätt...

Trots att Hans Nilsson fyllt 66 och överlåtit aktiemajoriteten i företaget till sonen Anton har han inte några omedelbara tankar på att dra sig tillbaka.

– Jag har i vart fall satt upp ett delmål om att hänga med till 2020 för att kunna fira företagets 40-årsjubileum, säger Hans. Sen får vi se hur det blir...

Företagets bilar utför i huvudsak transporter från Mälardalen och upp till Örnsköldsvik, men vissa uppdrag sträcker sig längre än så.

– Vi har bland annat en bil som hämtar finländsk HVO-diesel i Luleå några gånger i veckan, säger Anton.

Under årens lopp har Hans Nilsson enga-

gerat sig en hel del inom olika branschforum, bland annat i Åkeriföreningen, nuvarande Sveriges Åkeriföretag Gävleborg

Märker att åren går

– Inte minst i samband med åkarträffar och liknande märker man att åren går, säger han. När jag började var jag yngst och i dag tillhör jag de allra äldsta.

Men det är inte det enda tecknet på att det har hänt en hel del sedan Hans startade sitt företag, han fortsätter:

– Då satt jag med papper och penna och skötte uppföljning av fordonen och annat som hörde till. I dag är det Anton som svarar för mycket av dåtidens pappersarbete med hjälp av datorer.

– Stor skillnad är det även när det gäller att göra nyanställda ”körbara”. När jag

gjorde mina första anställningar tog det högst en vecka innan de var självgående och kunde börja jobba fullt ut.

– I dag får man räkna med att samma process tar ungefär en månad, det är så mycket med handdatorer och annat som ska fungera innan han eller hon är redo.

På frågan om det känns tryggt att ha Hans' stöttning så här i början av sitt åkeriföretagande svarar Anton med ett brett leende:

– Absolut, men han bromsar en del också...

Inte att ta miste på den hjärtliga tonen mellan far och son där inte.

– Men skulle vi vara oense om något som rör företaget och verksamheten är det Antons röst som väger tyngst, det är han som är majoritetsägaren, avslutar Hans. □

FAKTA/DI Gasell

För att utses till Gasell måste företaget bli uppfylla följande kriterier:

- ✓ En omsättning över 10 miljoner kronor
- ✓ Minst tio anställda
- ✓ Minst fördubblat omsättningen, om man jämför det första och det senaste räkenskapsåret i den fyraåriga undersökningsperioden.
- ✓ Ökat omsättningen varje år under de senaste tre åren
- ✓ Ett positivt samlat rörelseresultat för de fyra senaste räkenskapsåren
- ✓ I allt väsentligt vuxit organiskt, inte genom förvärv eller fusioner
- ✓ Sunda finanser

Energigas Sverige får 5 miljoner till innovationskluster

För en dryg vecka sedan kom besked från Energimyndigheten att Energigas Sverige får fem miljoner kronor för att inrätta ett innovationskluster för flytande biogas, LBG. Satsningen har fått namnet Drive LBG.

Tunga transporter är ett område där flytande biogas kan göra stor skillnad i omställningsarbetet.

Syftet med Drive LBG är att främja teknikutvecklingen av flytande biogas. Arbetet inom innovationsklustret kommer att drivas i nära samarbete med

de regionala biogasnätverken runt om i Sverige. Energigas Sverige är värdorganisation och kommer att leda projektet.

– Det är mycket glädjande att vi har fått det här anslaget. Det innebär stora utvecklingsmöjligheter för gasbranschen och är ett viktigt steg i arbetet för ett hållbart samhälle.

– Flytande biogas kommer att betyda mycket för omställningen inom exempelvis transportsektorn, sjöfarten och industrin, säger Maria Malmkvist, vd för Energigas Sverige.

Läs mer på Energimyndighetens webb.

“Ett fint bolag – som inte riktigt fått till det...”

En visionär med skorna stadigt och lagom djupt nerkörda i den mälardalska myllan.

Så kan han beskrivas, m4 gruppens nye vd Jonas Lindblom.

Den 28 februari i år tillträdde han sin nya befattning i ett företag som har några turbulenta år bakom sig.

– Jag har alltid haft en dragningskraft till verksamheter som går lite dåligt, säger han. Men det jag fastnade för var att det är ett i grunden fint bolag med bra folk – som inte riktigt “fått till det...”

De senaste tolv åren har Jonas Lindblom innehaft olika tjänster inom transport- och maskintjänstföretaget Foria med bas i Södertälje. Bland annat som chef för affärsutveckling och affärsområdeschef för Logistik samt Bygg & Anläggning samt den sista tiden som ekonomichef.

Jonas, som är född och uppvuxen i Västerrik, har även hunnit med anställningar hos företag som ÖSB Express & Logistik AB samt Maersk som är Danmarks största företagskoncern.

– Hos Maersk arbetade jag i huvudsak med export och import och hos ÖSB fick jag mitt första chefsjobb, som ansvarig för företagets säljstöd.

Parallellt med sina studier i Linköping och Örebro (han har en magisterexamen i ekonomi) arbetade han periodvis i en golfbutik och året efter utbildningen var han



Jonas Lindblom.

anställd hos ett IT-företag.

– Man kan se mina val som en medveten strategi för att bygga erfarenhet inför det fortsatta yrkeslivet, förklarar Jonas.

Den mest lämpade

Trots att Jonas trivdes bra hos sin förra arbetsgivare kände han för ett drygt år sedan att det var dags att “lära känna en ny kultur och nya människor” och sökte, tillsammans med ytterligare ett drygt 40-tal andra välmeriterade kandidater, jobbet som m4 gruppens nye vd.

– Det blev en ganska lång process, från september till november förra året, innan styrelsen beslutat sig för att jag var den mest lämpade och skulle ta över efter tidigare vd:n.

Trots att det inte ens gått ett år sedan

Jonas Lindblom tillträdde har han redan hunnit sätta sin prägel på verksamheten som omfattar runt 230 delägare, ett 230-tal anställda och en omsättning som balanserar på 1,4 miljarder strecket. I stort som smått ska tilläggas.

– Vi har bland annat gått ifrån, eller skrotat om man så vill, våra tidigare två affärsområden Logistik och Bygg/Anläggning/Miljö, säger han.

– I dag säger vi helt enkelt att vi jobbar inom våra tjänsteområden Bygg & Anläggning, Miljö, Tank & Bulk, Special, Industri, Distribution och Intermodala transporter.

Dessutom finns m4 akademi samt funktionen delägarservice som stödjer medlemsföretagen.

Utöver delägarföretagen består m4 gruppen av en central stab med verksamhets- och transportledning, försäljnings- och marknadsorganisation samt ekonomi- och administrationsavdelning.

Tillsatt tre platschefer

Samtliga sju platskontor finns kvar, men med en väsentlig skillnad:

– Vi har tillsatt tre platschefer som delar på ansvaret för kontoren. De tre har eget budgetansvar och resultatet har bland annat blivit mer närvarande chefer och kortare beslutsvägar samt en starkare lokal närvaro.

– Ett nog så viktigt steg i vår strävan att leva upp till affärsidén om “det stora företagets resurser och det lilla företagets engagemang”. Organisationsförändringen har starkt bidragit till att m4 i dag är en ännu naturligare samarbetspartner på varje marknad/ort än vad som var fallet tidigare.

Enligt Jonas Lindblom har omställningen gått smidigt och mötts av stor förståelse från såväl anställda som delägare och kunder.

Under sina första månader på vd-posten har Jonas tillbringat en stor del av sin tid ute på fältet.

– Jag vill vara “hej och du” med alla som har någon form av koppling till företaget, fortsätter han. Inte minst alla de

1 200 personer som ytterst får sin lön via m4. Men självklart även med kunder och andra intressenter.

– En stor del av min motivation är att veta vilka alla är. Jag vill att samtliga ska vara delaktiga i såväl vått som torrt och då är det naturligtvis viktigt att alla också får både synas och höras.

“Fältverksamheten” har fortsatt och trots att Jonas i dag nog är avsevärt mera varm än ljummen i kläderna tillbringar han i snitt halva arbetstiden ute i verksamheten.

– Övrig tid finns jag på huvudkontoret här i Västerås, säger han.

Mångmiljonförluster

m4 gruppens senaste sju-åtta år har, med några få undantag, präglats av förluster i mångmiljonklassen.

– Frågan är hur man år efter år har hamnat i den situationen, fortsätter Jonas Lindblom. Givetvis finns det många orsaker, ren och skär otur i vissa affärer och ett antal konkurser är några. En annan och nog så viktig förklaring är att en del av verksamheten varit rena förlustaffärer.

– Man kan kortfattat beskriva det som att 85 procent av den totala verksamheten ur kostnadseffektivitet gått bra eller ok – resterande 15 procent har inte gjort det.

– Nu har vi lyckats rensa bort en del av dessa 15 procent, arbetet med att städa bort resterande delar som tynger hela verksamheten är också i full gång och jag är övertygad om att det på sikt kommer att bli riktigt bra...

När Jonas Lindblom tog itu med det han kallar m4 gruppens “omstart” var det framför allt följande punkter han och den övriga ledningen riktade in sig på:

- ✓ Att greppa läget via input, att ta till sig så mycket info som möjligt från de som kan verksamheten
- ✓ Städa/rensa bland olönsamma affärer
- ✓ Skapa en gemensam koncernstrategi

- ✓ Klarlägga var det finns förutsättningar att växa ytterligare
- ✓ Ha stenkoll på alla kundavtal
- ✓ Gå hand i hand med delägarna

– Det sistnämnda är oerhört viktigt. I allt vi gör måste vi ha åkarperspektivet i fokus och hela tiden lyssna till delägarnas synpunkter.

Jonas Lindblom pekar även på det problem som i stort sett hela branschen har att brottas med, förärrekrytering:

– Men det är minst lika viktigt att kunna behålla de man redan har, bland annat genom att våra delägare är duktiga företagare och arbetar aktivt med schyssta villkor och sunt ledarskap.

– Och, även här, låta anställda och delägare ses och höras – helt enkelt att ta till sig deras synpunkter och åsikter.

Delägarnytta är ett återkommande uttryck när man pratar med Jonas Lindblom och han kommer även in på den del av företaget som arbetar med utbildning; m4 akademi.

– Här erbjuder vi både delägare och externa intressenter de grund-, fort-, säkerhets- och specialutbildningar de behöver i sin yrkesroll. Dessutom arbetar “akademien” även en hel del med förärrekryteringsfrågor.

– Att vi inom m4 besitter den här typen av kompetens och kunskaper är av stor strategisk betydelse och i förlängningen en betydande konkurrensfaktor, avslutar Jonas. □

FAKTA/m 4 gruppen

M4 gruppen bildades 2010 genom sammanslagning av fyra transportföretag i mälardalsregionen. Mälarens fyra, m4.

De fyra företagen var:

Bergslagens LBC som bildades 1961 genom en sammanslagning av Fagersta LBC, Norberg LBC och Skinnskatteberg LBC
LBC Västerås som bildades 1939. På 1980-talet gick Västerås LBC ihop med Bergslagens Transport och Lindboms i Hallstahammar.
Sörmlast som bildades under det tidiga 1990-

talet genom en sammanslagning av Alltransport i Eskilstuna, LBC Strängnäs och Sörmlast Ek. Förening i Katrineholm/Flen.

Triofrakt som bildades 1965 genom lastbilcentralerna i Arboga, Kungsör och Köping.

M4 gruppens sju kontor finns i Västerås, Eskilstuna, Fagersta, Katrineholm, Köping, Västerås och Avesta (m4 gruppen är majoritetsägare i Avestaåkeriet Ernsts Express som räknas som en ordinarie verksamhet inom företaget).



Jonas Lindblom utanför m4 gruppens huvudkontor i Västerås.

WWW.ZUGOL.COM

ZUGOL Miljöskyddsmedel

Ett miljövänligt barkgranulat för absorption av oljespill och andra kemikalier.

Finns i följande volymer: 20 och 40 liter.

ZUGOL är tillverkat av furubark, en ren förnyelsebar naturprodukt från våra svenska skogar utan tillsatser av några kemiska ämnen.

ZUGOL finns i många olika utföranden, speciellt anpassade för att ge dig som användare bästa möjliga funktion.

ZUGOL AB Svensk Barkindustri
Österå 145, SE-791 91 Falun, SWEDEN
Tel: +46-23-300 69, Fax: +46-23-301 92,
E-mail: info@zugol.com

Stopp för lönedumpning inom räckhåll

Påkvällen den 3 december nådde EU:s transportministrar en kompromiss som innebär att det blir schysstare arbetsvillkor och sund konkurrens inom åkerinäringen.

Den svenska linjen i frågor om utstationering, ökad kontroll och reglering av kom-

binerade transporter har fått gehör.

Besluten är i stora delar helt i linje med Sveriges Åkeriföretags ståndpunkter.

– De förhållanden som råder i dag där åkerier och lastbilsförare från låglöneländer gynnas, och som har löner och undermåliga sociala förhållanden som konkurrensmedel, har inte tillfört någon smart

logistik inom vare sig svensk eller europeisk åkerinäring, säger Rickard Gegö, vd vid Sveriges Åkeriföretag.

Det var EU:s transportministrar som tillsammans med EU:s transportkommissionär Violeta Bulc nådde fram till kompromisser under förhandlingar i Bryssel.

Överenskom-

melsen innebär att det ska bli schysstare arbetsvillkor och sund konkurrens inom transportnäringen.

En stor framgång

– Det är en stor framgång att vi nu enats om en rad viktiga frågor som kan leda till bättre ordning och reda på vägarna. Trots tuffa förhandlingar har EU:s medlemsländer kommit överens om nya regler som skapar förutsättningar för en sund konkurrens och schyssta arbetsvillkor för yrkeschaufförer, säger Tomas Eneroth, infrastrukturminister.

Överenskommelsen innebär bland annat att det blir striktare regler för cabotage-transporter, att reglerna för utstationering vidgas, skärps och tydliggörs samt att vekkovila i lastbilshytten förbjuds.

Dessutom tas ett undantag för kombinerade transporter bort, ett undantag som möjliggjort för förare från låglöneländer att köra i Sverige på villkor som är sämre än de som gäller för svenska chaufförer. □



NÄRKO

ERFARENHET
INNOVATION
SÄKERHET

Vagnförsäljning
Bilskåp
Reparation
Reservdelar

www.svenskanarko.com

Svenska Närko AB KNIVSTA 018-34 90 60
SKÅNES FAGERHULT 0433-306 00



e-cap

- en lönsam investering!

TransEco AB i Knivsta T:018-341701 M:070 645 3244
info@traneco.se www.traneco.se

– Det värsta jag varit med om under mina 20 år som kranbilsförare, säger Larsa Bodin om det som hände vid byggarbetsplatsen i Järvsö.

När Larsa Bodin i början av oktober svängde in med sin kranbil till en byggarbetsplats i Järvsö möttes han av ett gäng berusade byggjobbare.

– Fulla gubbar runt bilen är inte direkt vad man drömmer om när man ska utföra sitt uppdrag, säger Larsa som efter ett tag lämnade platsen med oförrättat ärende.

Direkt efteråt ringde han upp chefen för det byggföretag i Stockholm som uppför de aktuella timmerhusen och förklarade vad han upplevt.

– Men han trodde inte alls att hans personal var berusad utan antydde att de kanske var "nervösa", fortsätter Larsa.

Larsa förklarade för chefen att han skulle åka tillbaka dagen efter, men betonade också att skulle historien upprepas så skulle han åka därifrån igen.

– Klockan 07.00 morgonen efter svängde jag in till byggarbetsplatsen och möttes av killen som varit den mest berusade dagen innan. Han kom vinglande mot bilen och gjorde honnöer. Efter ett tag försvann han och i stället dök två andra personer upp.

– Den ene förklarade att han var platschef och att han och kollegan nog skulle se till att mitt jobb skulle kunna utföras.

– De var i och för sig mindre berusade än den första killen – men långt ifrån "arbets-



Fulla byggjobbare fick Larsa att vända

föra" om man uttrycker det så...

Larsa är anställd av Bollnäs-företaget Allyft & Transport som i sin tur hade hyrts in av Last & Kran i Ljusdal för att lyfta de tunga timmerstockarna på plats under själva bygget av timmerhusen.

– Timmerpaketen körs ut till platsen med tradare och sen skulle jag lasta dem och därefter lägga stockarna på plats. Som kranbilsförare har man ett stort ansvar och här gällde det även arbete på höga byggeställningar.

– Detta i kombination med berusade byggjobbare, både på hög höjd och på

marken, vill jag verkligen se som ett stort arbetsmiljöproblem.

Inte heller den andra dagen behövde Larsa speciellt lång betänketid innan han bestämde sig för att än en gång lämna arbetsplatsen utan att ha kunnat utföra det jobb han kom dit för.

Personalen skickades hem

– Sedan fick jag veta att byggföretagets chef på kvällen hade ringt upp Last & Kran för att veta om allt hade funkade den här gången. Vilket det alltså inte hade.

Så småningom stoppades bygget och

personalen som kom från Lettland skickades hem. Men eftersom bygget av timmerhus kräver specialistkompetens tog det ett par veckor innan arbetet kunde återupptas med nytt manskap.

– Lite synd kan tyckas att det inte fungerade. Byggarbetsplatsen ligger bara 15 minuter hemifrån och det rörde sig om ett fast uppdrag som skulle sträcka sig över tre veckor.

Men det väger trots allt lätt när det blev som det blev...

Sedan det här blev känt har Larsa överrösts av beröm för sitt handlande, både av kollegor och andra.

– Självklart värmer sån't, även om det är en upplevelse jag helst hade velat vara utan. Det är det värsta jag varit med om under mina 20 år som kranbilsförare. Riktigt obehagligt och samtidigt något av en tragedi för de inblandade byggnadsarbetarna. □



DIN KOMPLETTA
RESERVDELSPARTNER

www.slapis.se | info@slapis.se

Vägteknikexperten Johan lämnar för familjeföretaget

Nu ska en av landets främsta vägteknikexperter bli bäst på grusmaterial.

Efter att under närmare 30 år ha verkat för bättre och säkrare vägar byter Johan Granlund bana.

En bit in på nästa år kliver han in som produktionschef i det ångermanländska familjeföretaget Helgums Grus AB (HGAB).

– Det känns riktigt inspirerande att ge sig i kast med en helt ny uppgift, säger Johan. Men jag har stortrivts med mitt ”gamla liv” och hade aldrig tagit det här steget om det inte rört sig om den egna familjens företag. Det har varit helt avgörande.

Johans far Ragnar och dennes bröder Lennart och Gunnar startade 1963 företaget Bröderna Granlunds Grus & Vägmaterial AB. Drygt 20 år senare sålde trion företaget till dåvarande Domängrus (i dag Swerock) där Ragnar arbetade vidare som

Johans programförklaring

Inför jobbytet ger Johan den här programförklaringen:

”Människans mest använda byggmaterial är ballast från berg- och grustäkter. Jag kommer med passionerat engagemang, gedigen kunskap och bred branscherfarenhet att leda och utveckla HGAB:s produktion och effektiva transporter av regionens bästa ballast.

Vårt mål är att exploatera familjeföretagets fulla potential att ta positionen som den regionala ballastbranschens ledande leverantör, mätt i termer av ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet.”

regionchef för södra Norrland.

– Han jobbade där fram till 1992 då han blev vägmaterialansvarig hos Nipfrakt - Sollefteå LBC, förklarar Johan Granlund. År 2000 startade Ragnar det egna företaget Helgums Grus AB som är inriktat på försäljning av grus och som idag har sex täkter.

Själv inledde Johan sin framgångsrika yrkeskarriär när han 1991 anställdes hos Vägverkets Byggnadsdistrikt med XYZ-län som verksamhetsområde och basen i bostaden hemma i Helgum utanför Sollefteå.

Vägytemätning i egen regi

– 1992 omorganiserades vi till Vägverket Produktion Nord och 1998 började jag på Vägverkets Huvudkontors Vägavdelning i Borlänge. Två år senare värvades jag till Vägverket Konsult som då byggde upp vägytemätning i egen regi och jag blev ansvarig för bland annat verksamheten med laserscanning.

Därefter hette Johans arbetsgivare i tur och ordning Vectura (bildades 2009 när

”En eldsjäl inom området”

I samband med att Johan tidigare i höstas lämnade konsultjobbet hos WSP fick han följande ord på vägen av företagets regionchef EvaHelena Dahl:

”Johan Granlund är en eldsjäl inom sitt område med stor kunskap och engagemang och lyfter frågor inom trafiksäkerhet och färdkvalitet i ett större samhällsmässigt sammanhang”.

Banverket Projektering och Vägverket Konsult förenades) där Johan var teknikchef, Sweco (som köpte upp Vectura 2013) och från 2014 fram till i höstas WSP.

– Har trivts bra på samtliga ställen, men nu var det dags att gå vidare, säger Johan Granlund som till professionen är civilingenjör.

Ragnar Granlund, som är ensam ägare till HGAB är 72 år och redan för fem år sedan gjorde han de första trevarna för att om möjligt få hem den förlorade sonen.

– Visst har tankarna funnits där, fortsätter Johan, men det är först nu som alla bitar fallit på plats.

Johan, som bor i Bäsna utanför Borlänge med sin familj, kommer att tillbringa ungefär halva arbetstiden på plats i Helgum.

– Jag kommer vara i Helgum två veckor åt gången och däremellan arbeta från bostaden i Bäsna, förklarar han.

Planer på ny lastramp

– I nuläget finns det inga beslut om några större investeringar, det handlar i första hand om att konsolidera företaget. I företagets övergripande hållbarhetsarbete finns planer på projekt som ligger olika långt fram i tiden, bland annat en ny lastramp för att stärka företagets multimodala transporter av järnvägsmakadam.

– Vid den nuvarande lastrampen, som ligger 22 kilometer från HGAB:s huvudtäkt Porfyrberget Lemrå, har företaget vissa begränsningar vid rangering av makadamtåg.

Den planerade längre lastrampen kommer helt att uppfylla företagets behov och ligger dessutom mycket närmare porfyr-takten.



– Jag hoppas att vi kan upprätthålla kontakten även efter ditt jobbyte, sade SÅ Mitts och Gävleborgs regionchef Patrick Magnusson när han tackade Johan Granlund för många års gott samarbete.

– Det rör sig om en mångmiljoninvestering och vi arbetar för att få med oss ett par av våra intressenter på tåget.

Produktion, logistik och marknadsföring blir några av Johans verksamhetsområden i företaget. Sådant som Ragnar Granlund hittills har skött i stort sett helt på egen hand. Vid sidan av allt annat.

– Nu kommer han att få välförtjänt avlastning, vilket jag är övertygad om blir till gagn för verksamheten.

HGAB sysselsätter ett tiotal personer på årsbasis och fordonsparken består av tre högkapacitetsekipage för upp till 70 tons bruttovikt, en plogutrustad grusbil med undermonterat vägghvelblad och treaxlad gruskärra, sex hjullastare, en 30-tonns gräv-maskin, en dumper och ett par arbetsbilar.

Till förädling av det krossade materialet anlitas några gånger per säsong externa krossentreprenörer.

Kan bli riksintresse

– Företagets specialitet är dubbdäcksresistent stålhard makadam som bryts i Porfyrberget Lemrå på den jämtländska sidan av länsgränsen, fortsätter Johan. Regionens berggrund domineras av svaga bergarter och staten utreder nu att klassa HGAB:s unika täkt Porfyrberget Lemrå som riksintresse för högkvalitativt industrimineral. Utöver Porfyrberget har företaget en handfull berg- och moräntäkter som ger korta transportavstånd till kundprojekt i Väster-norrlands, Jämtlands och Gävleborgs län.

Under sina många år som konsult har Johan Granlund av och till stämplat som kontroversiell och något av en svuren fiende till Trafikverket.

– Det lustiga är att det är precis tvärt om, säger han med ett leende. Jag anser att Trafikverket är ett av de absolut viktigaste och bästa statliga verken.

– Vad jag kan reagera på är att väg-hållningsmyndigheten inte alltid levererar i linje med sin fulla potential.

– Min målbild kan sammanfattas med bra utformade vägar, bra vägunderhåll och färre svåra trafikolyckor.

– Blir jag varse att något fungerar dåligt eller inte alls, då ser jag det som min plikt

att reagera. Det kan röra sig om feldoserade kurvor, vägars bärförmåga och sladd-resistens, ohälsosam färdvibration på guppiga vägar, undermålig vägfriktion eller annat som ökar risken för svåra olyckor.

– Visst, då reagerar jag – men alltid med god avsikt!

Listan över Johans insatser, i Sverige och internationellt, när det gäller trafiksäker framkomlighet och färdkvalitet är lång. Här är några exempel:

✓ Bistått norska vägtrafikmyndigheter i en rad projekt för ökad vägsäkerhet, vilket bidragit till att Norge nu redovisar Europas snabbaste minskning av svåra trafikolyckor.
✓ I Sverige har Johan bland annat lett standardiseringen av metoder för mätning av vägars bärförmåga och dimensionering av vägars förstärkningsbehov.
✓ Hjälpt Transportstyrelsen att minska risken för svåra vältolyckor med lastbils-ekipage och bussar med hög tyngdpunkt genom att i kommande Byggregler införa krav på att vägars kurvor ska utformas



I början av nästa år börjar Johan Granlund arbeta i familjeföretaget HGAB.

med betydligt större tvärfall än hittills.

Han har även tilldelats olika utmärkelser för sina insatser. Ett exempel är de två priser om 50 000 kr vardera som han fått av Nordiskt Vägforum, ett annat är en utmärkelse av Rysslands och EU:s Kolarctic-program för ’pedagogisk undervisning om sätt att minska trafikolycksrisker i samband med tung lastbilstrafik i arktisk miljö’ och nu senast NTF:s hederspris för mångårigt trafiksäkerhetsarbete i Evert Wargs minne

Reportaget fortsätter på nästa sida



Ett av HGAB:s tre 70-tonsekipage vid Porfyrberget Lemrå.

Foto: Johan Granlund.

“Då är Trafikverket med stor sannolikhet skadeståndsskyldigt”



I början av november började den nya beläggningen på 15 km av väg 66 mellan Smedjebacken och Ludvika att släppa, och många bilförare drabbades av stenskott och förstörda bildäck.

Johan Granlund kontaktades av SVT och sa i en intervju att Rv 66 kan bli extra hal och trafikfarlig under vintern om problemen inte åtgärdas – med en ökad risk för allvarliga olyckor.

– På den aktuella sträckan har det gjorts en så kallad försegling, en metod som innebär att ett oljebaserat bindemedel och fingrus lagts ut utan att man slutligen använt vält, förklarar Johan. När fingruset nu har släppt, blev vägytan spegelblank och kan bli såphal vid regn eller frost.

– Den resulterande produkten är inte CE-godkänd som vägbeläggning på of-fentliga vägar och jag är övertygad om att det rättsligt sett var fel att lägga ut den på Rv 66.

Johan Granlund förklarar att om en CE-godkänd ytbehandling typ Y1B gjorts, inklusive vältning som vrider gruskornen så de trycks fast med sin bredaste sida ned i bindemedlet, och beläggningen trots allt släpper, då kan beställaren reklamera produkten och entreprenören har då att kostnadsfritt omarbete vägbeläggningen.

– Förseglingsmetoden däremot är avsedd för enklare lagning av sprickor och hål. I metoden ingår inte vältning och lagningen omfattas inte av någon garanti mot stensläpp. Jag kan också säga att försegling kan vara en alldeles utmärkt underhållsmetod – om det gäller mindre byvägar och liknande...

Johan Granlund inledde sin framgångsrika yrkeskarriär när han för snart 30 år sedan fick anställning hos Vägverkets Byggnadsdistrikt inom XYZ-län.

Johan Granlund påpekar vidare att om den aktuella havererade vägbeläggningen skulle vara CE-godkänd ”så måste EU:s standardiseringsorgan omgående larmas”.

– Om det däremot INTE är en CE-godkänd vägbeläggning så har Trafikverket som offentlig byggherre sannolikt brutit mot EU:s Byggproduktdirektiv.

– Och då är Trafikverket med största säkerhet skadeståndsskyldigt mot samtliga drabbade.

“Godkänd enligt regelverket”

I en intervju med SVT Dalarna säger Jan-Erik Lundmark, som är Trafikverkets nationella samordnare för beläggningsfrågor, att den metod som använts på väg 66 ”är godkänd enligt regelverket” och fortsätter:

– Vi kommer att ha extra uppsikt på den här vägen men vi har inte sett något som tyder på någon extra risk.

Efter Granlunds TV-intervju har Trafikverkets entreprenör försökt vattenblästra

bort förseglingen, men maskinen stoppades då dess munstycken kladdats igen av vägbansans kletiga bindemedel redan efter bara 200 meters blästring. Vägsträckan har sedan sandats och inspekteras nu dagligen.

Motormännens medlemmar i Dalarna har valt Johan Granlund till ledamot i organisationens högsta beslutande organ; M Kongressen.

Granlund har lyft frågan om Rv 66 till tjänstemannaledningen på Motormännen som nu överväger att ta ansvar för drabbade medlemmars eventuella rätttegångskostnader för att stämna Trafikverket.

– Jag hoppas verkligen att vi från Motormännen inte ska behöva driva frågan till sin spets, utan att resultatet i stället blir att Trafikverket fattar beslut om att helt upphöra med försegling av de statliga vägarna och istället använda CE-godkänd ytbehandling Y1B.

– Jag förstår att verkets syfte har varit gott och att man efter bästa förmåga vill hålla med skattebetalarnas pengar.

– Men det får inte ske till priset av förlorad trafiksäkerhet... □

“Försegling kan vara en utmärkt metod – om det gäller byvägar...”

TRUCKS IN DALARNA
TUNGA FORDON & ENTREPRENAD

Vi möts igen på Trucks in Dalarna 17-18 maj 2019

Romme Alpin, Borlänge
www.trucksindalarna.se

Bilmetro Lastbilar

PRmedia me WG

Dalarnas Försäkringsbolag Bank & Försäkring

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Rolf Ericson
Lastvagnar & Bussar

Bilmetro först ut med ny etanolmotor

Fredagen den 5 oktober levererade Bilmetro Lastbilar Sveriges första lastbil med den nya 13-liters etanolmotorn.

Motorn är på 410 hästkrafter och drivs av svensktillverkad etanol, ED95.

Bilen ingår i Bilmetro Lastbilars hyrflotta och hyrs ut till Josef Lindberg i Sandarne. Den kommer att köra etanol ED95 ut från Agroetanol, Lantmännens anläggning i Gävle till kunder i Mälardalen.

ED95, som etanolen till lastbilar kallas, är ett av fyra fossilfria drivmedel som Scania idag kan erbjuda motorer till (de övriga är biogas, RME och HVO).

ED95 minskar koldioxidutsläppen med upp till 90% jämfört med diesel. 13-liters motorn kommer även att följas upp med en mindre 9-liters motor vilket gör att distributions- och anläggningsåkerier kommer kunna köra på ED95.

Två tillverkare i Sverige

I Sverige finns det idag två tillverkare av



ED95, Agroetanol och SEKAB.

– Vi är väldigt glada över att få den första av den nya generationens förbättrade etanollastbilar till Bilmetro Lastbilar.

– I det skifte som sker till fossilfria trans-

porter är ED95 ett viktigt drivmedel och det är extra roligt att vi ligger långt framme i ett hållbart kunderbjudande, säger Johan Améen nytitillträdd vd på Bilmetro Lastbilar. □

Allt fungerar perfekt! Laxo LX är både lättarbetat och tryggt

Laxo LX ger mig en förbättrad arbetsmiljö. All hantering sker i bekväm arbetshöjd. Det gör att jobbet går snabbt, enkelt och bekymmersfritt.

Jag trivs mycket bra med att köra skogstransporter. Det är fritt och väldigt omväxlande. När jag byggde ett nytt ekipage var det aldrig någon tvekan att jag skulle välja Laxo igen. Utrustningen är pålitlig och jag har alltid fått bra service och support. Allra bäst tycker jag om den nya automatspännaren. Den ligger skyddad i banken och är underhållsfri. Tillsammans med kättingen vet jag att jag har en tillförlitlig och lättarbetad lastsäkring som fungerar perfekt även under de tuffaste vinterdagarna.

Dick Johansson

Dick Johanssons Skogstransporter



LAXO
TAR EGNA VÄGAR
www.laxo.se

Ny märkning av drivmedel i EU

Under oktober 2018 infördes en ny märkning för drivmedel och för nya fordon i hela EU.

Syftet med märkningen är att underlätta för konsumenterna att välja rätt drivmedel för sitt fordon.

Fordon som omfattas av märkningen är personbilar, lätta lastbilar, tunga lastbilar, bussar samt mopeder, motorcyklar, tre- och fyrhjulingar.

Enligt ett nytt EU-direktiv (2014/94/EU) ska alla nya fordon samt alla drivmedels-pumpar för bensin, diesel, fordonsgas (CNG), flytande fordonsgas (LNG), motorgas (LPG) samt vätgas (H2) ha en märkning senast den 12 oktober.

Märkningen gäller även elhybridfordon och laddhybridfordon eftersom dessa fordon kan tankas med vissa av dessa drivmedel.

Märkning för rena elfordon

På sikt kommer även märkning för rena elfordon att tas fram för att underlätta vid laddning.

Förutom vid drivmedelpumparna kom-



mer märkningen även att finnas i närheten av tanklocket och i instruktionsböckerna i nya fordon.

Information om hur märkningen ser ut finns bland annat hos återförsäljarna.

För att underlätta för konsumenten kommer märkningen vid tanklocket på fordonen att matcha märkningen vid drivmedelpumpen.

Märkningen kommer inte att gälla äldre fordon.

Vill man ha information om vilka drivmedel som rekommenderas för fordon tagna i trafik innan den 12 oktober 2018 får man titta i instruktionsboken eller kontakta sin återförsäljare. □

Skärpta straff för mobilprat i bil på gång i Norge

Årligen utfärdar norsk polis mellan 15 000 och 20 000 bötesstraff för mobilanvändning under körning.

Nu vill den norska regeringen skärpa straffen och enligt ett nytt förslag ska den som upprepade gånger bryter mot förbudet kunna förlora sitt körkort.

Förslaget, som har skickats ut på remiss av det norska transportdepartementet, innebär att varje brott mot att använda handburen mobiltelefon under körning straffas med tre prickar.

Den förare som åker fast två gånger är bara två prickar från körkortsindragning.

I Norge straffas mobilanvändning under körning med böter på 1 650 norska kronor.

Enligt norsk polis beror tre av tio dödsolyckor i Norge på ouppmärksamhet och distraktion.

Källa Ny Teknik



Det 27,35 meter långa ekipaget ska testas under en femårsperiod. Infällda syns Lena Larsson, Volvo Lastvagnar och Robert Petersson, Kinnarps.



Volvo och Kinnarps satsar på nytt DUO2-projekt

Volvo och Kinnarps har fått tillstånd från Transportstyrelsen för att under fem års tid testa ett nytt HCT-ekipage på 27,35 meter.

Projektet är inriktat på ökad lastvolym och har en fordonskombination med en jämlastare och två kärror som kommer att sättas i drift i oktober.

Syftet för Kinnarps är att undersöka om HCT (High Capacity Transport) kan bidra till att minska både klimatpåverkan och antalet transporter.

– Kinnarps har redan nu ett unikt logistikkoncept där vi får plats med upp till 50 % mer möbler i en given lastbärare än branschen i övrigt, säger CEO Robert Petersson.

– Det är möjligt genom att produkterna fraktas löseballerat med filter och pappskivor istället för att paketeras i kartonger. Vi tar nu ytterligare steg att minska miljöpåverkan från våra transporter genom

DUO2-samarbetet med Volvo.

Ekipaget kommer inledningsvis att gå mellan Skillingaryd, Jönköping och Kinnarps, en körsträcka på omkring 100 mil per dygn. Målet med projektet är att den skall minska till 75 mil, genom att man minskar med en tur per dag.

Viktig del av HCT-arbetet

– För Volvo är projektet med DUO-kärra en viktig del av HCT-arbetet. Vi har arbetat länge med att få till detta försök på landsväg med tre stycken 7,82 meters växelflak, vilka är intermodala och packas direkt för distribution från fabrik och är en mycket vanlig EMS-modul på kontinenten, säger Lena Larsson, projektledare och HCT-expert på Volvo Lastvagnar.

– Denna fordonskombination har mycket god följsamhet och har därmed bra framkomlighet ute på vägarna.

Ekipaget är optimerat för att få med så mycket volym som möjligt inom en totalhöjd på fyra meter, total längd på

27,35 meter och en bruttovikt på 64 ton. Det har en låg körhöjd, samt luftfädring med stor reglerhöjd, för att kunna anpassa sig vid lastning och lossning och samtidigt en hålla sig inom totalhöjden. Lastkapaciteten ökar med 50 % till 150 m3, vilket motsvarar en praktisk kapacitet omkring 130 m3. Försöket ingår i DUO2 projektet där även DUO-trailer testas. □

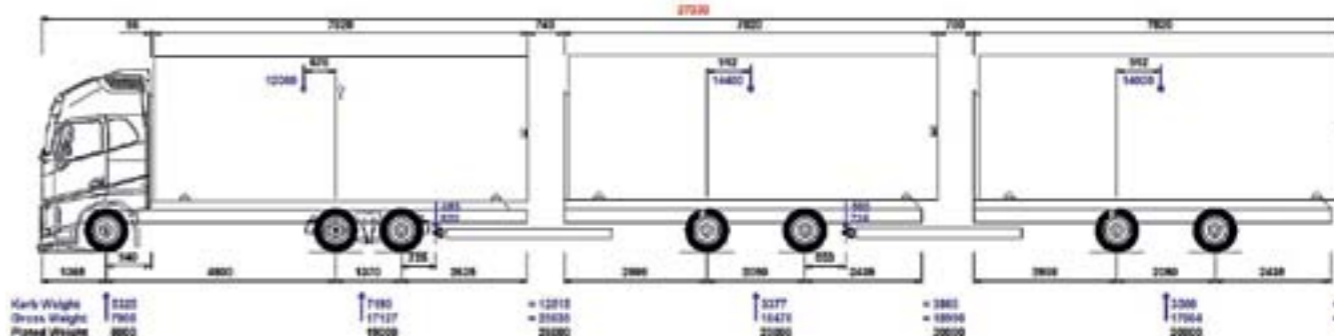
FAKTA/Ekipaget

Första ekipaget i detta försök består av:

- En Volvo FH540, 6x2 med en fix tag-axel och två stycken 2-axliga kärror byggda av Volvodetaljer, och vilket innebär att man får samma reglerhöjd för bil och kärror.
- Kinnarps Växelflak, invändig höjd på 2,95 (utvändigt 3,20 meter)

Mått:

- Totallängd: 27,35m
- Bredd: 2,55m
- Höjd: 4m



EN DEL AV SVERIGES TÄTASTE VERKSTADSNÄTVERK!

Wist Last & Buss är Nordens största privata återförsäljare av Volvo lastbilar och bussar och därmed en del av hela 97 verkstäder runt om i Sverige. Du hittar oss på 19 platser från Köping i söder till Kiruna i norr.

Utöver din lastbil eller buss servar och reparerar vi även ditt släp och dina påbyggnader samt har reservdelar till dessa.

Välkommen in till oss!

Emma och Johan på bilden träffar ni på vår verkstad i Västerås. #viärWist



Anpassade yrkesförarprov på YKB – nu en möjlighet!

Sedan i somras är det möjligt att ansöka om muntligt uppläst kunskapsprov och förlängd provtid även för Yrkeskompetensbevisets grundutbildning på 280 respektive 140 timmar.

Detta är en viktig bit i kompetensförsörjningspusslet och har efterfrågats av branschen.

Enligt färskasiffror behöver åkeriföretagen anställa cirka 7 000 nya förare bara det närmaste året.

Då det idag bara utbildas hälften så många som behovet kräver är det av största vikt att dessa har det stöd som behövs för att klara utbildningen.

Branschen har haft ett problem där flertalet duktiga, intresserade och engagerade personer slås ut på grund av läs- och skrivsvårigheter. Nu är det möjligt att få den hjälp som behövs.

Kompletteras med intyg

Ansökan om anpassat kunskapsprov ska kompletteras med ett intyg som visar på att man behöver muntligt uppläst prov och förlängd provtid på grund av exempelvis dyslexi. Detta intyg kan trafikskolorna



Marcus Johansson

hjälpa till med alternativ sker detta via vuxenutredning.

Själva föreskriften kommer att ändras under 2019 men förarprovskontoren kan hjälpa till redan nu.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar ändringen och hoppas att detta leder till att ännu fler ges möjlighet att utbilda sig till yrkeschaufför.

MARCUS JOHANSSON
Utbildningschef
Sveriges Åkeriföretag

20-30 kilometer elväg ska byggas – kan bli i Sandviken

Nästa år väntas ett besked om elvägsprojektet på E16 vid Sandviken ska byggas ut.

– Vi håller på att upphandla vad vi kallar en pilot, en elväg på 20-30 kilometer. E16 är säkert en av intressenterna för piloten, säger Trafikverkets Magnus Lindgren till P4 Gävleborg.

– Det har nästan gått för bra, vi hade hoppats på mer bekymmer så vi hade lärt oss mer, men det har fungerat väldigt bra.

Elvägsprojektet är testet av världens första elväg i befintligt vägnät. Den två kilometer långa demonstrationssträckan ligger mellan Sandvikens västra utfart och Kungsgården.

En vecka i månaden har två lastbilar trafikerat sträckan för att få en bild av hur anläggningen fungerar i vanlig trafik och under olika väderförhållanden.

Målsättningen är att skapa kunskap, erfarenhet och förutsättningar för att skapa underlag inför eventuella beslut för elektrifiering av landets större transportstråk.

Beslut har nu fattats om en förlängning av projektet fram till 2020. □

Nya trafiksäkerhetskameror på väg 68

För en tid sedan satte Trafikverket upp nya trafiksäkerhetskameror längs väg 68 mellan Avesta och Jularbo samt mellan Dicka och Rossberga.

Syftet är att människor inte ska dödas eller skadas i trafiken.

Trafiksäkerhetskamerorna bidrar till sänkt hastighet, vilket räddar liv.

Hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får.

Lägre hastighet innebär dessutom mindre utsläpp av koldioxid.

– Trafiksäkerhetskamerorna i landet räddar cirka 20 liv per år och fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken.

– Vi vill inte att någon ska behöva åka fast för fortkörning, men vi vill göra allt vi kan för att människor inte ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken, säger Gabriella Gulliksson på Trafikverket.

Sex nya kameror sattes upp längs väg 68 – två mellan Avesta och Jularbo och fyra mellan Dicka och Rossberga.

Totalt finns nu i Dalarna 98 trafiksäkerhetskameror.

Kamerorna placeras på vägar med mycket trafik, höga hastigheter och hög olycksrisk.

Placeras väl synliga

Alla kameror placeras synligt. I varje kamera finns ett system som mäter fordonets hastighet med hjälp av radar. Endast de som kör för fort fotograferas och registreras.

Planeringen och placeringen av trafiksäkerhetskameror baseras på Trafikverkets och Polisens erfarenhet och kunskap om att just kameror är ett bra verktyg

FAKTA/ Trafiksäkerhetskameror

- De nuvarande (1 600 kameror år 2017) kamerorna räddar cirka 20 liv per år. Dessutom räddas fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken.
- Alla kameror placeras synligt och är väl skyltade.
- Kamerorna innehåller både kamera och radar.
- Endast de som kör för fort fotograferas.
- Alla kameror är direktkopplade till Polisen.



Nu har sex nya trafiksäkerhetskameror satts upp på väg 68, dels mellan Avesta och Jularbo, dels mellan Dicka och Rossberga. Arkivbild Trafikverket.

för att dämpa hastigheterna på en specifik sträcka.

Myndigheterna väljer ut lämpliga sträckor ut där den största effekten kan uppnås,

ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Under första halvan av december sattes ytterligare fem kameror upp i Dalarna, på väg 70 mellan Mora och Oxberg. □

DalaFrakt - din samhällsbyggare i Mellansverige

Vi kan erbjuda...

- Vägunderhåll
- Mark- och anläggningstjänster
- Fastighetsnära tjänster
- Grävning/dikning
- Slamsugning
- Sand och grus från täkter
- Avfallshantering
- Övriga transporter



DALAFRAKT
www.dalafrakt.se



Julklappstips
kurbitsskulls.se

KURBITS & SKULLS 



**SNÖKEDJOR/
SLIRSKYDD**

KEDJAN CHAUFFÖRVÄGEN 23 • 831 48 ÖSTERSUND
063-51 77 55 • www.kedjanab.se

Sydpolen ny marknad för Kilafors

Kilafors Industri AB fick i våras sin mest oväntade order någonsin, då det stor klart att företaget skulle få leverera en containervagn till Sydpolen.

I början av oktober lämnade vagnen svensk hamn och säljaren Hans Englund var naturligtvis på plats för att övervaka leveransen och ”säga farväl”.

– Det här känns jättespännande, säger Hans Englund. Klart att jag blev glad när jag såg möjligheterna för företaget att synas över hela världen, men min första reaktion när det stod klart att vi skulle få ordern var ändå lite skräckblandad förtjusning.

– Den här produkten ingår ju inte direkt i vårt ordinarie sortiment.

Efter påbyggnation hos Hammar Maskin i Olsfors har vagnen nu skeppats vidare till det brittiska åkeribolag som sköter alla transporter mellan det 80-tal forskningsstationer som finns på Antarktis, och där Sverige har två stationer.

Containervagnen ska rulla på världens

kallaste kontinent, så den har specialutrustats för att klara extrem kyla med särskilda axlar och bromsar från BPW. I huvudsak ska vagnen transportera containers med förnödenheter och material på de enkla grusvägar som byggts fram till och mellan forskningsstationerna.

Försörjningen en utmaning

– Det som komplicerade saken var att vagnen skulle lastas på en båt som inte går särskilt ofta och att den nu ska färdas till andra sidan jordklotet, säger Carina Jakobsson, vd. Försörjning av reservdelar kommer således att bli en utmaning, men vi har hittat en särskild lösning för det.

– De som arbetar på forskningsstationerna är ju vana vid att ha en viss framförhållning när det gäller att få saker och material levererat till Antarktis, avslutar hon med ett leende.

Över 10 000 enheter har sålts från fabriken i Kilafors genom åren – men aldrig trodde väl företagsledningen att det fanns en marknad på Sydpolen. För Hans Englund som sålt vagnar åt företaget sen 70-

talet är affären speciell:

– Vi har sålt teatervagnar, lastväxlarvagnar och timmervagnar till Sydafrika, men detta toppar allt, avslutar han och skrattar.

FAKTA/Kilafors Industri AB

Kilafors grundades 1960 och är Sveriges största tillverkare av chassi för lastbils-släp.

Kilafors Industri AB ingår i TransLink Gruppen, ett integrerat nätverk av utvecklingsorienterade fabriker och tjänster för tunga industriella transporter.



Säljaren Hans Englund fanns på plats när containervagnen lämnade svensk hamn i början av oktober.



HVO-stopp i tanken efter nya skatteregler

Efter att under några år ha kört sitt företags fordon på HVO återgick Robert Norrsjö Åkeri i somras till att tanka sina bilar med diesel.

– Egentligen är jag helt emot förändringen, men vi hade inget val på grund av skattereglerna, säger ägaren Robert Norrsjö. Hade vi fortsatt med HVO hade det inneburit en årlig merkostnad på närmare miljonen.

När åkeriet gick över till HVO var literpriset på det fossilfria drivmedlet och ”vanlig” diesel i stort sett det samma.

– I dag är merkostnaden för att köra på HVO runt 80 öre, fortsätter Robert Norrsjö. För vår del innebär en fördyring på cirka 8 000 kronor per bil och månad. Vi har tio bilar och i slutändan handlar det om närmare en miljon kronor i besparing.

Robert Norrsjö har, i likhet med många av sina kollegor, kört på HVO där PFAD är råvaran. PFAD är en restprodukt när palmolja används i bl a livsmedels- och kosmetikaindustrin.

Kruxet är palmoljans stora påverkan på miljön och trots att den är förnybar är den inte hållbar.

För ett år sedan beslutade exempelvis livsmedelsjätten Axfood att överge HVO som drivmedel i sina fordon. Ett beslut som motiverades så här av företagets hållbarhetschef Åsa Domeij:

– För oss är klimatfrågan en av våra mest utmanande hållbarhetsfrågor. Därför valde vi att köra de flesta av våra lastbilar på biodrivmedlet HVO, helt bestående av förnybara råvaror.

Inte längre möjligt

– Numera är det tyvärr inte längre möjligt att köpa HVO fri från palmolja och PFAD. Eftersom en storskalig produktion av palmolja för drivmedel riskerar att driva på skövlingen av regnskog har vi bestämt oss för att sluta tanka med HVO så länge den innehåller PFAD eller palmolja.



Robert Norrsjö.

I samma veva, hösten 2017, beslutade riksdagen om en kommande skattenedsättning där PFAD är råvara.

Beslutet trädde i kraft vid halvårsskiftet i år och medförde att HVO baserad på PFAD inte ska vara skattebefriad från energi- och koldioxidskatt.

Droppen för vår del

– Och det var droppen för vår del, fortsätter Robert Norrsjö, som under de senaste åren leasat HVO-tank av Energifabriken. Vi hade helt enkelt inte möjlighet att fortsätta köra på HVO. Visst, vi hade helst velat fortsätta – om kunderna betalade merkostnaden. Men det gör de inte...

För några veckor sedan fattade övergångsregeringen, med stöd av alliansen och vänsterpartiet, ytterligare ett PFAD-beslut. Ett beslut som innebär att PFAD från och med 1 juli, 2019 inte längre kommer att klassas som restprodukt och därmed stängs av från den svenska drivmedelsmarknaden.

Enligt Transportföretagen medför beslutet att drygt hälften av de råvaror som i dag

används i HVO, PFAD och teknisk majsolja inte längre kommer att räknas som restprodukter – och därmed faller de som användbara råvaror för HVO-tillverkning.

För att kunna producera HVO med fortsatt hög klimatnytta måste det till nya råvaror, vilket innebär stora svårigheter. Dessutom skärps lagen om reduktionsplikt nästa år så att låginblandningen av HVO i dieselolja måste öka ytterligare.

Tillsammans gör allt detta att bristen på HVO 100 kommer att bli ännu större under nästa år.

Bromsa upp övergången

Sveriges Bussföretag konstaterar bland annat att beslutet kommer att bromsa upp övergången till en helt fossilfri busstrafik i Sverige och fortsätter:

”När förslaget blev känt protesterade vi kraftigt och pekade på att det innebär ett dräpdrag för en fossilfri busstrafik. Den nuvarande svenska regeringen har dock inte alls lyssnat på bussbranschens kritik och argument utan valt att genomföra beslutet.”

Sveriges Åkeriföretags branschchef Ulric Långberg anser, med tanke på den ytterst lilla inhemska tillverkningen” att svenska miljöbeslut tas på bekostnad av våra grannländer.”

– Ett alternativ vore att i högre utsträckning än i dag använda skogsavfall som råvara, i dag används bara runt 9 procent, säger han. Men skogsindustrin tycks inte ha något intresse av att producera biobränsle.

Ulric Långberg ställer sig också undrande till miljömålet om att utsläppen för inrikes transporter år 2030 ska vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå.

– Vi vet inte hur det ser ut då, kanske finns det inte en enda råvara att använda sig av.

– Därför, alla åkare som tecknar avtal med uppdragsgivare som kräver HVO i tankarna, skriv in att detta endast kan ske om förutsättningarna finns.

– Med tanke på osäkerheten inför framtiden är det lika bra att förse sig med både livrem och hängslan... □

TRUCKS IN DALARNA

TUNGA FORDON & ENTREPRENAD

Vi möts igen på Trucks in Dalarna 17-18 maj 2019

Romme Alpin, Borlänge

www.trucksindalarna.se

Bilmetro Lastbilar

PR-media me WE

Dalarnas Försäkringsbolag Bank & Försäkring

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Rolf Ericson
Lastvagnar & Bussar

Nästa Scania-generation på turné

Den 1 oktober tillträdde Johan Améen som Bilmetro Lastbilar nye vd.

Ett par veckor senare gav han sig ut på turné – han deltog vid Next Generation Scania On Tours stopp i Hälsingland, Dalarna och Uppsala.

– Ett ypperligt tillfälle att få träffa både personal och kunder, förklarade Johan vid besöket i Borlänge.

Kom och upplev Scanias nya generation av vinnare.

Så marknadsförde lastbilstillverkaren riksturnén som inleddes i Kristinehamn den 11 september och avslutades i Halm-

stad den 3 november.

Totalt besöktes ett drygt 60-tal orter i landet av lastbilskaravanen, sex av turnéstoppen gjordes vid Bilmetro Lastbilar anläggningar i Hudiksvall, Gävle, Bollnäs, Mora, Borlänge och Uppsala.

Största privata återförsäljare

– Ett sant nöje att få komma ut och visa upp den nya generationen Scania som gjort ett segertåg i Europa och vunnit ett stort antal tester, fortsätter Johan Alméen. Att Bilmetro Lastbilar är landets största privata återförsäljare gör ju heller inte saken sämre...



De nya lastbilarna var stripade med "Möt en vinnare".

Introduktionen av Scanias nya lastbilar inleddes i samband med mässan Elmia Lastbil 2016 med R- och S-serien.

Sedan dess har nyheterna avlöst varandra och nu är den nya generationen fulltalig, med såväl fjärr- och anläggnings- som stadsfordon..

I samband med att riksturnén inleddes förklarade Niklas Engholm, chef för produkter på Scania Sverige:

– Äntligen kan vi visa upp den

nya generationen på riktigt, med alla hytter och stora delar av motorprogrammet. Det känns bra att så många

som möjligt nu får chansen att provköra fordonen.

– Här kan alla få en tydlig bild av av hur hela den nya generationen Scania ser ut, hur den känns och hur den uppför sig på vägen.

Den nya generationen har sedan lanseringen vunnit de flesta jämförelsetester i Europa, som Truck of the Year, 1000-poängstestet och Green Truck Award och även slagit banrekord när det gäller låg bränsleförbrukning. Karavanens fordon var även stripade med "Möt en vinnare".

– Nu är testvinster inget självändamål, men vi berättar på plats om hur förare och åkerier har nytta av fordonen och tjänsterna i sin vardag, säger Niklas Engholm.



Bilmetro Lastbilar vd Johan Améen.



Även Bärningstjänst Dalarna fanns på plats med några fordon.

– Med en interiör i världsklass ökar trivseln bland förarna, dessutom med fantastiska köregenskaper.

Scania-Vabis från 1929

Förutom ett tiotal nya fordon fann även ett antal "veteraner" med på den del av turnén som ägde rum inom Bilmetro Lastbilar domäner. Det gällde bland annat en Scania-Vabis 1929 som ägs av Bilmetro Lastbilar men som Anders Näslund har vårdnaden om. Både under rundturen i Hälsingland/Dalarna/Uppsala och i sitt magnifika veteranmuseum hemma i Sälgsjönäs utanför Hofors.

– Bilen kostade som ny 13 850 kronor och den förste ägaren var Västerviks Hospital, S:t Gertruds Sjukhus, förklarar Anders, som sammanfattar turnélivet som



Anders Näslund, längst i hö, tillsammans med tre gamla kollegor, fr v Sven-Erik Wallin, Rolf "Klockar'n" Andersson och Bert Eriksson. Bilen är den Scania-Vabis från 1929 som annars återfinns i Anders' s veteranmuseum hemma i Sälgsjönäs.

"kul men jobbigt".

– Hela riksturnén är en minst sagt imponerande satsning av Scania och det är kul att få vara med på ett sådant här evenemang. För min personliga del har det även varit trevligt att träffa flera gamla kollegor från mitt yrkesliv som skogsägare.

Många tog chansen att stifta bekantskap med "den nya generationen" vid turnéstoppet i Borlänge.



VI PRESSAR INTE BARA SLANG, VI KAN HYDRAULIK OCKSÅ!

Parker Store

PF Hydraulik AB är en av Dalarnas största hydraulik- och pneumatikleverantör.

Vi levererar allt från ledningskomponenter till kompletta aggregat/system från vårt stora lager i Borlänge. Våra kunder återfinns inom: stål-, pappers- och gruvindustrin, entreprenad, åkeri, skogs- och jordbruk.

Lastbilspump VP1-130 är konstruerad för att klara de tuffaste tänkbara driftförhållanden och miljöer. Den är tyst och smidig att arbeta med och klarar tryck upp till 420 bar. Pumpen har optimal prestanda och rejäla säkerhetsmarginaler som ger en oöverträffad produktivitet. VP1-130 har lång livslängd, låga driftkostnader och hög verkningsgrad. Den blir snabbt en lönsam investering.



HYDSUPPLY
HYDRAULIC SUPPLIER I NORDEN AB
HYDSUPPLY

Slangar • Rördelar • Hydraulik • Pneumatik • Tillbehör
Maskingränd 4 Borlänge | Tel 0243 812 22 | www.hydsupply.se

Gillar du oss?

På vägen Sedan 1919

God Jul & Gott nytt år!

önskar vi på
OP höglunds

OP höglunds ab

Philipsen Lack AB

010-45 67 900 · info@ophoglunds.se · www.ophoglunds.se

Rickard Gegö:

“Nu utvecklar vi Fair Transport”

Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen utvecklar Fair Transport – ett initiativ för hållbara affärer och en hållbar transportbransch.

Lanseringen kommer att ske under första kvartalet 2019.

– Det är nu hög tid att Fair Transport förändras till att hålla vad det lovar och blir ett åtagande som tål att synas i sömmarna.

– Vi tar Fair Transport vidare till ett rejält åtagande för ansvarstagande och hållbarhet, och vi gör det tillsammans med Transportföretagen, säger Rickard Gegö, vd vid Sveriges Åkeriföretag.

Som ett stöd för hållbara affärer kommer Fair Transport att kunna utgöra en grund

för åtgärder inom ansvarstagande, klimat och miljö samt trafiksäkerhet.

Möjliga och uppnådda förändringar redovisas transparent och det blir enkelt att se att åkerier lever upp till både lagkrav och mervärden.

Annorlunda utbud i dag

– Utbudet i dagens matbutik ser helt annorlunda ut idag jämfört med för några år sedan. Idag handlar vi helst hållbara produkter och vi betalar gärna den lite dyrare prislapp som dessa ofta har. Inom transportsektorn ser det än så länge annorlunda ut.

–Allt för många transportköp sker enbart utifrån lägsta pris. Lägsta pris är inte håll-

bart. Genom Fair Transport hoppas vi hjälpa alla transportköpare att välja rätt transport, en hållbar transport, säger Mattias Dahl, vd vid Transportföretagen.

Rickard Gegö.

Sveriges Åkeriföretag och Transportföretagen har tillsammans beslutat att vidareutveckla Fair Transport.

Med Fair Transport ska transportköpare få hjälp att välja rätt åkeriföretag, och de seriösa, ansvarstagande företagen stärks.



FAKTA/Fair Transport

Fair Transport blir till våren 2019 en digital mötesplats för hållbara affärer. Det är en vidareutveckling av det värdegrundsbete Sveriges Åkeriföretag bedrivit sedan 2012.

Syftet är att stärka seriösa svenska åkeriföretag i en allt hårdare konkurrens och driva på för en hållbar utveckling inom transportsektorn.

En hållbar utveckling av transportsektorn förutsätter hållbara affärer.

NU ÄR VI ÄVEN HIAB-ÅTERFÖRSÄLJARE

Vi kan nu erbjuda våra kunder den optimala lasthanteringslösningen för era specifika behov. Vi säljer även reservdelar, erbjuder slangtillverkning samt service på HIAB's sortiment.



DIN KOMPLETTA FORDONS- OCH SERVICELEVERANTÖR I DALARNA

- ▶ Försäljning tunga fordon
- ▶ Transportkyla
- ▶ Tvätt
- ▶ Reparationer
- ▶ Lastbilsuthyrning
- ▶ Däck
- ▶ Reservdelar
- ▶ Hydraulik

BORLÄNGE
Smedjebacksv. 3
0243-25 77 00

MORA
Tällv.
0250-237 00

rebil.se

Rolf Ericson
Lastvagnar & Bussar

Hör gärna av er med synpunkter!

Som branschorganisation är vi självfallet inriktade på att ägna oss åt det som våra medlemsföretag finner viktigt.

Vi hoppas att ni, både små och stora medlemsföretag, känner att ni får valuta för avgiften och att ni också utnyttjar de medlemsförmåner som vi erbjuder.

Vi inom regionen är intresserade av att få ta del av era idéer och synpunkter kring upplägget av vår verksamhet. Kontakta gärna oss (Patrick eller Margareta) och dela med er av era synpunkter.

“SKOGSSKÄRM” - FLEXI

- Mjukare, flexiblare och mer köldtålig
- Framtagen för nordiskt klimat
- 19,5 och 22,5 - tums dubbelmont. hjul
- Märkta med snöstjärnan

Praktiskt testade med utmärkta resultat!

www.plastomer.se
info@plastomer.se | Tel: +46 (0)490 822 80

Vi säljer nya, renoverar och reparerar

kylare, intercoolers & värmeelement till alla fordon och maskiner.

Volvo BM • Caterpillar • Komatsu
Volvo Penta • Valmet • Kalmar truck m. fl.

Stort sortiment av utbyteskylare
till entreprenad och industri

Snabb leverans och bra priser.
Entreprenad - Industri - Krossverk - Lastbil

BIL & KYLARSERVICE
BILKYLA.SEE
AC-center

0243-132 17
Islingby ind.omr,
Borlänge

TRUCKS IN DALARNA

TUNGA FORDON & ENTREPRENAD

Vi möts igen på Trucks in Dalarna 17-18 maj 2019

Romme Alpin, Borlänge
www.trucksindalarna.se

Bilmetro Lastbilar
PRmedia me WG
Dalarnas Försäkringsbolag Bank & Försäkring
SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
Rolf Ericson Lastvagnar & Bussar

V-KRAN

En lätt, smidig och effektiv kran.

Låg vikt väger tungt när du ska välja timmerkran. Med en lättare kran tar du mer last. Kortvirkeskranen V10CX bygger på den populära V10-kranen. Kranen har en låg egenvikt, stabil konstruktion med rullager i stativ och utomordentlig lyftgeometri. Dessutom väl beprövad svensk kvalitet med bra service.

FTG
FTG Cranes AB, Blåstergatan 2, 462 73 Vänersborg
Tfn: 0521-26 26 30. Fax: 0521-26 26 39. E-mail: info@ftgforest.com www.ftgforest.com

Lars Kotz, TYA:

“Vi har inte råd att förlora tjejerna...”

Allt fler kvinnor söker sig till åkeribranschen.

I många av de kullar som lämnar gymnasieskolans transportprogram de närmaste åren är runt hälften av eleverna tjejer.

– Mycket glädjande, säger TYAs regionala projektledare Lars Kotz. Nu gäller det att ta vara på det ökande intresset – men tyvärr har jag fått signaler på att det är lite si och så med den saken.

Vad Lars Kotz syftar på är de rapporter han och hans kollegor fått och får från kvinnliga elever och deras lärare om att det märks att de är på väg in i en mansdominerad bransch.

– Naturligtvis långt ifrån överallt, men de som hör av sig talar om en speciell jargong med bland annat sexistiska skämt.

– Oavsett hur det landar hos tjejerna så är det något som på sikt kan försvåra rekryteringen.

Lars Kotz fortsätter:

– Ska vi kunna lösa kompetensfrågan så måste 100 procent av arbetsmarknaden attraheras. Nu har vi lyckats få många tjejer med på tåget, men vi har inte råd att förlora dem på grund av att någon åkare eller handledare har en förlegad syn på vad som är ok eller inte.

TYA (Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd) driver just nu ett projekt där mångfald och jämställdhet är några av de frågor som lyfts.

– Det har bland annat arrangerats konferenser med deltagande av skollädares, lärare, APL-handledare och åkeriföreträdare, fortsätter Lars Kotz.

– Konferenserna har varit väldigt framgångsrika och i många fall fungerat som ”ögonöppnare” för deltagarna. Men, som så ofta i sådana här sammanhang så när man sällan ut till dem som i första hand skulle behöva delta...

Vilken bild har eleverna?

Under projektarbetet har även elever frågats om hur man blivit behandlade under sina APL-veckor ute på företagen.

– Och det är ju även något jag själv gör när jag åker runt till olika skolor och träffar transportelever, säger Lars Kotz.

– Det händer att vi träffar tjejer som blivit taskigt bemötta av sina handledare och även utsatta för sexism i olika hög utsträckning.

– I ett fall som jag känner till tog såväl skolan som det aktuella företaget direkt tag i fallet och löste det till det bästa. Men det här är så oerhört viktigt. Det handlar inte bara om de enskilda elever som drabbas utan kan på sikt bli en faktor som hotar en hel bransch.

Lars Kotz uppmanar alla åkeriföretag att



Lars Kotz.

ställa sig den enkla frågan: ”Vilken bild har eleverna av vårt varumärke?”

– Blir de korrekt bemötta och väl omhändertagna? Blir de det så berättar de för sina kompisar och det sprider sig snabbt att det där företaget är ett ”bra företag”. Har eleven däremot en rakt motsatt bild av sin praktikplats så kan man vara övertygad om att även denna bild sprids – om möjligt ännu snabbare.

Lågprioriterad fråga

Många skolor har svårt att få ut sina elever på APL, något som beror på att detta hos många åkerier är en lågprioriterad fråga, man anser sig ha fullt upp med det dagliga arbetet och inte tid att dessutom ”ta hand om elever”.

– Där vill jag bestämt hävda att detta är ett område som måste in på varje företags agenda. Det ska vara lika viktigt att utbilda APL-handledare och ta emot transportelever som att utföra godsleveranser.

– Gör man det inte så blir det på sikt heller ingen utkörning av gods eftersom det inte finns någon som kan utföra transporter...

Lars Kotz betonar även vikten av att ta hand om företagets APL-handledare på ett så bra sätt som möjligt.

– Jag har själv varit med om att chauffören strax innan hen ska ut på dagens första körning fått veta att ”i dag ska Hanna åka med dig, hon går på den skolan. Lycka till!”

– Det här blir fel, både för eleven och för handledaren. Det är viktigt att lyfta även den som ska ta hand om eleven, berätta i god tid att om ett par veckor kommer den här eleven för att följa med dig några dagar för att få lära sig en del om sitt framtida yrke. Då får man en helt annan ingång och garanterat ett mycket bättre slutresultat.

– Med tanke på dagens och morgondagens ännu större brist på förare så måste vi göra

allt vi kan för att tilltala en så stor del av arbetsmarknaden som möjligt. Och då kan varje liten detalj vara direkt avgörande för om en ungdom ska välja vår bransch eller någon annan,

Lars Kotz pekar även på att en tredjedel av den tid eleverna läser karaktärsämnen på den treåriga gymnaseutbildningen till yrkesförare utgörs av APL (Arbetsplatsförlagt lärande).

– Därför är det så oerhört viktigt att dessa veckor fungerar på bästa tänkbara sätt. Vill man dra det till sin spets kan man likna APL vid en ödesfråga för åkeribranschen – funkar den inte så kommer heller inte branschen att funka!

Lars avslutar med två APL-råd till skolorna:

✓ Tid och kommunikation är klara framgångsfaktorer.

✓ Kommunicera med elev och praktikplats, såväl före som under och efter praktikveckorna; Vad ville ni ha ut och vad fick ni ut av tiden? Är det något som behöver ändras i upplägget? Vill eleven tillbaka, vill företaget fortsätta samarbetet? Nyttja de lokala programråden för att utveckla samverkan kring APL.

Och ett sista råd till förarna och åkerierna:

– Prata gott om yrket, lyft fram allt det positiva. Man underlättar inte rekryteringen genom att hela tiden vara missbelåten och peka på sådan som eventuellt fungerar lite mindre bra! Det finns andra arenor man kan lyfta det i.

– Jag har stött på åkare som avrått sina barn att gå transportutbildningen för att i nästa andetag fundera på hur vi ska locka ungdomar till branschen.

Ta gärna kontakt med Lars Kotz om ni vill veta mera om arbetet mot skolorna eller om handledarutbildning; tel 070-651 98 44, e-post lars.kotz@tya.se □

Åtgärder för ökad säkerhet och bättre framkomlighet i Mora

För några veckor sedan inledde Trafikverket byggandet en ny tillfällig cirkulationsplats i korsningen mellan E45 och väg 70 i Mora.

Åtgärden ska minska köer i korsningen.

I samband med att Trafikverket bygger cirkulationsplatsen Badstubacksbron, i korsningen mellan väg 70 och Badstugatan, har Badstugatan stängts av och trafiken leds om ner mot korsningen mellan E45 och väg 70.

En konsekvens av detta är att långa köer bildas vid trafiksignalerna i korsningen. För att minska köerna byggs nu en tillfällig cirkulationsplats.

Bygget av den tillfälliga cirkulationsplatsen kommer att pågå till omkring den 20 december. Under byggtiden kommer inga vägar att stängas av. Bil-, cykel- och gångtrafik leds om intill korsningen.

– Vi började med att skylta och markera

upp hur trafiken leds om under byggnationen av den tillfälliga cirkulationsplatsen, säger Åsa Bergqvist, projektledare på Trafikverket.

Cirkulationsplatsen kommer sedan att ersättas av en större cirkulationsplats, som är planerad i samband med ombyggnaden av E45 mellan Noretbron och Fridhemsgatan om cirka två år.

Intensiv trafik och köbildning

Trafikverket planerar tillsammans med Mora kommun ett antal åtgärder på E45/riksväg 70 för att skapa ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet genom Mora.

Samtidigt arbetar Trafikverket och Mora kommun med att skapa en trevligare stadsmiljö. Både E45 och väg 70 går genom centrala Mora med intensiv trafik och köbildning vissa tider.



De flesta, turister och boende, har en plats i Mora som mål för sin resa.

Ett mindre antal ska passera genom tätorten.

Trafikverket arbetar tillsammans med Mora kommun för att skapa en smidigare och säkrare genomfart där trafiken flyter bättre för alla trafikslag, vare sig man cyklar, går, åker bil eller reser kollektivt.

Trafikverket planerar för nya cirkulationsplatser, separata gång- och cykelvägar och passager, samt fler körfält. Det förhindrar köer, kortar restiden och bidrar till minskad miljöbelastning.

Åtgärderna är paketerade i fyra vägplaner och genomförs i tre etapper. □

DITT NYA HEM GÅR SOM EN DRÖM.

MAN Trucks to Go

MAN Trucks to Go – kompletta lastbilar för snabb leverans.

Förenkla din vardag, välj en komplettbyggd lastbil från MAN. Komplettera med den kostnadsfria tjänsten MAN ServiceCare och ett MAN Servicekontrakt för ökad produktivitet och bästa totalekonomi.

Serviceverkstäder

Karlstad

Malte Månson
Verkstäder AB

Lovartsgatan 9
Tel. 054-55 57 60

Örebro

Malte Månson
Verkstäder AB

Berglundavägen 10 A
Tel. 019-27 40 00

Västerås

Malte Månson
Verkstäder AB

Omformaregatan 8
Tel. 021-81 03 10

Borlänge

STS Sydhamnens
Trailer Service AB

Planerargatan 5
Tel. 0243-21 79 00

Säljare
Magnus Ramkvist
Berglundavägen 10 A
702 36 Örebro
070-251 28 84
magnus.ramkvist@man.eu





Vi möts igen på Trucks in Dalarna Romme Alpin 17-18 maj 2019



trucksindalarna.se



Rolf Ericson
Lastvagnar & Bussar



Bilmetro Lastbilar



Om ynka fem månader är det åter dags för Trucks in Dalarna på Romme Alpin utanför Borlänge. Här intill ser ni några bilder från tidigare mässor, se dem gärna som en liten aptitretare inför vad som komma skall...



Bokningen är öppen

Bokningen till nästa års Trucks in Dalarna är öppen. All info finns på www.trucksindalarna.se eller boka på info@prmedia alt tel 0708-18 28 98. Följ oss gärna på facebook för senaste nytt #trucksindalarna



Vi möts igen på Trucks in Dalarna 17-18 maj 2019

Romme Alpin, Borlänge
www.trucksindalarna.se



Bilmetro Lastbilar



Rolf Ericson
Lastvagnar & Bussar

Huddig stärker upp på amerikansk mark

Hudiksvallföretaget Huddig utökar satsningen på den amerikanska marknaden.

Gör det genom att Vancer blir ny återförsäljare/servicelämnare för Huddig i USA.

Vancer är strategiskt placerad i Midwest, den region i USA där järnvägsindustrin har sitt hjärta. Här finns några av världens största järnvägsbolag och varje år utför Vancer underhåll av tusentals mil järnvägsräls.

– Avtalet med Vancer är strategiskt viktigt för oss i vårt arbete att fortsätta etablera Huddig på den amerikanska marknaden, säger Daniel Myrgren, marknads- och försäljningschef på Huddig AB.

– Vancer är helt rätt samarbetspartner för oss. De har hög kompetens och lång erfarenhet av järnvägsunderhåll. De är innovativa och driver utvecklingen framåt. Dessutom har de ett stort kontaktnät vilket är viktigt för oss då vi vill positionera Huddig hos järnvägsbolagen i USA.

Huddig har erfarenhet av att samarbeta med Vancer sedan tidigare, i andra konstellationer, så förtroendet för företaget är redan

idag stort.

Hans Bergqvist, Area Sales Manager för USA på Huddig, kommer vara den som arbetar operativt med teamet på Vancer.

Bjöd in till Huddig Day

– Det är väldigt positivt att vi tecknat detta samarbetsavtal. Jag är övertygad om att Vancer kommer att komplettera vår redan befintliga återförsäljare i USA, Supertrak, på ett bra sätt, säger Hans Bergqvist. Jag ser fram mot att samarbeta med Todd, Mark, Joel och övriga i teamet.

Torsdagen den 9 november bjöd Vancer in kunder och samarbetspartners till "Huddig Day" med maskindemos och information i företagets lokaler i Galesburg, Illinois. Hans



Hans Bergqvist, Huddig och Jared Reinoehl, Vancer.

Bergqvist från Huddig fanns på plats under evenemanget.

Förutom i Galesburg har Vancer en anläggning i Lincoln, Nebraska. □

FAKTA/Huddig

Huddig utvecklar, tillverkar och säljer Huddig grävlästare till el-, järnvägs- och entreprenadbranschen.

Sedan starten 1959 har företaget tillverkat mer än 10 000 grävlästare.

Företaget har cirka 100 medarbetare och ett återförsäljarnät som består av 25 auktoriserade återförsäljare i 13 länder.

Bara tryck på knappen!

ONSPOT

Automatiska snökedjor

Med Onspot automatiska snökedjor får du väggrepp direkt och undviker förseningar på grund av halt väglag. Det genialiskt enkla och pålitliga systemet aktiveras och avaktiveras med en knapptryckning under färd upp till 50 km/h, så du behöver vare sig stanna eller lämna hytten. Onspot automatiska snökedjor är perfekt anpassade för varje fordonsmodell för optimala prestanda. Det ökar säkerheten och sparar tid och besvär, så att du kommer fram i tid.

Member of VBG Group

www.onspot.com

VILL DU HA KONTROLL PÅ LÄGET?

Här kommer några tips när det gäller YKB!

- Planera in och boka era YKB-utbildningar i god tid. Med god planering kan verksamheten rulla på med minimala störningar och ni undviker panikåtgärder.
- Kör en delkurs per år så ligger ni i bra fas. Vänta inte med den sista delkursen för nära inpå att intyget går ut.
- Ni sprider era kostnader och utbildningstillfällen.
- Tänk också på att ni kan använda YKB-utbildningarna inom ramen för kollektivavtalets krav på 40 timmars utbildning inom en femårsperiod.

Sveriges Åkeriföretag utbildar dig och dina förare!
010-510 54 20, utbildning@akeri.se
www.akeri.se

Vi kan branschen!



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG



Ett 20-tal personer fanns på plats vid Regionala Utbildningsrådets rådsmöte i Tällberg. Infälld rådets ordförande Peter Hultman.

Här jobbas det för kompetensförsörjning

VBU Malmen i Grängesberg bedriver en mycket framgångsrik transportutbildning och var bland annat finalist i TYA:s Årets Transportskola 2018.

Detta uppmärksammades i samband med Regionala Utbildningsrådet W- och X-läns rådsmöte i Tällberg i slutet av november.

En av punkterna på dagordningen var en översikt av transportutbildningarna i de båda länen vid såväl gymnasieskolor som de som anordnar vuxenutbildning på uppdrag av arbetsförmedlingen.

Regionala Utbildningsrådet, RUR, har utsett vilka som har ansvaret att berätta/informera och närvara vid de olika skolornas programråd/yrkesråd.

Martin Johansson, MaserFrakt, är en av de ansvariga för VBU Malmen och han konstaterade bland annat:

– Skolan har i det närmaste 100-procentig närvaro bland eleverna i årskurs 1 och man kunde även redovisa de högsta antagningsbetygen någonsin inför skolstarten i höstas. Positivt är också att eleverna är

nöjda med utbildningen samt att skolan har bra stöd från kommunens politiker.

Det rapporterades även om en hel del personalförändringar vid de olika läroanstalterna samt om investeringar i bland annat fordon och simulatorer.

De cirka 20 mötesdeltagarna fick även veta att Staffangymnasiet i Söderhamn anställt två lärare med ansvar för 17 Komvux-elever (8 buss, 9 lastbil) och att Bessemerskolan i Sandviken hyr ut lokaler och fordon till Vux som startade yrkesförarbildning i höstas.

Sammanfattningsvis konstaterades att vissa transportutbildningar fungerar mycket bra – andra mindre bra...

Bristande intresse

Det rapporterades även om vissa elevers bristande intresse för den utbildning de sökt sig till:

– Det har hänt att elever ute på APL (Arbetsplatsförlagt lärande) varit så sena till företaget på morgonen att alla bilar hunnit åka därifrån. Andra har somnat i hytten och inte velat delta när det varit dags för



lastning eller lossning.

– Dessutom finns det tyvärr skolledningar som inte inser värdet och vikten av ett fungerande samarbete med företagen.

TYA:s Regionala Utbildningsråd finns på åtta ställen i landet och den viktigaste uppgiften är att marknadsföra branschen och underlätta rekryteringen.

Unikt för transportbranschen

Råden är brett sammansatta med representanter för åkeriföretag, Transportarbetarförbundet, Arbetsförmedlingen och Biltrafikens Arbetsgivareförbund, BA.

– Jag tror att det är unikt för transportbranschen att så många parter gått samman för att gemensamt främja kompetensförsörjningen, säger Ulrika Forslund, Forslunds Bulktransport AB i Gävle, som är en ledamöterna i RUR X/Y.

– Vi har en bra dynamik mellan de olika parterna i gruppen vilket har resulterat i ett givande samarbete.

Anders Andersson, Ulf Andersson Åkeri i Segersta, konstaterar:

– Jag är rätt så ny i sammanhanget, det



Anders Andersson, Ulf Andersson Åkeri.



Fr v Ulrika Forslund, Forslunds Bulktransport, Lasse Holm, TYA och Henrik Tegel, Transportföretagen.

här är bara mitt andra rådsmöte, men jag har redan insett att det är ett mycket viktigt forum för att underlätta rekryteringen till branschen.

– Här har vi en bra möjlighet att påverka och bidra utifrån olika håll. Det är alltid bra med nätverkande, sedan är det en klar fördel att rådet är gemensamt för Gävleborg och Dalarna – det gör vår röst ännu starkare.

TYA:s regionala projektledare Lars Kotzer åkeriföretagens deltagande i RUR-arbetet så här:

– Det är viktigt att ni står enade när det gäller att marknadsföra branschen, men att ni naturligtvis är konkurrenter när det gäller att lämna anbud på jobb.

Lars' kollega Lasse Holm informerade om genomförda och kommande aktiviteter i TYA:s regi.

Det gällde bland annat den Transportkompetenskonferens som arrangerades i början av oktober.

220 deltagande lärare

– Den innefattade bland annat seminarier, grupparbeten och föreläsningar för 220 deltagande lärare, säger han.

Lasse Holm kunde även glädja sig åt en 20-procentig ökning av antalet sökande till gymnasieskolornas Fordons- och transportprogram.

– Långsiktigt arbete ger resultat, säger Lasse.

– Gemensamt med flera branschaktörer har TYA lyft vikten av kompetensförsörjning och fler utbildningsplatser.

Lasse Holm pekade även på några andra aktiviteter, bland annat uppvaktning av lokalpolitiker, lansering av TYA:s Trendindikator 2018, skolbesök samt stöttning med verktyg för marknadsföring av branschen.

Under hösten har TYA även sjösatt projektet APL 4 med syfte att förbättra arbetsmiljön under transportleverans APL.

Ska en positiv förändring

– Målet är att ta fram en rekommendation kring ett könsneutralt förhållningssätt och att skapa en positiv förändring kring den jargong som ibland kan råda vid APL, säger Lars Kotzer.

I dag är 93 procent av landets lastbilsförare av manligt kön. Det råder med andra ord inga tvivel om att flera tjejer måste in i branschen för att åtminstone delvis råda bot på den stora brist på yrkesförare som kommer att förstärkas ytterligare under kommande år.

– Men för att lyckas med det måste vi även erbjuda en miljö där tjejerna känner sig hemma och trivs, säger Lasse Holm.

Arbetet ska resultera i en ny metodik, med bland annat filmer som diskussions-

underlag och som kan fungera som verktyg för skolor, regionala utbildningsråd och programråd i förändringsarbetet.

De representanter för åkeriföretag som fanns på plats fick även ge en lägesbild för sina respektive företag.

Utflyttade lastbilschaufförer

Martin Johansson, MaserFrakt berättade att man där inlett en kampanj riktad mot utflyttade lastbilschaufförer för att försöka få dem att återvända till hembygden.

Jan Runberg, Jale AB, förklarade att det är "något lugnare" när det gäller rekryteringsläget:

– Men sommaren är som vanligt det stora bekymret, då behöver vi årligen ett 50-tal semestervikarier.

Anders Andersson, Ulf Andersson Åkeri, berättade att till och med företagets kunder börjat fråga vad man eventuellt kan göra för att underlätta personalsituationen.

– Då inser man att läget är minst sagt prekärt, säger Anders.

Till en del kommer de nyanställda via arbetsförmedlingen och Reine Johansson gav dessa siffror:

– Hos arbetsförmedlingarna i Gävleborg och Dalarna fanns i oktober totalt 120 anställningsbara lastbilsförare, 87 i Gävleborg och 33 i Dalarna. □



Bärgningstjänst Dalarna AB

Vi är verksamma i hela Dalarna.

Vår trafikledningscentral har ett nummer för enkelhetens skull.

Tel: 010-551 88 88



Optiker och läkare i samma företag

Familjeföretaget Medoptik är ett företag som drivs av optikerna Peter och Karolin Vetterskog.

Företaget är fristående och finns vid ICA Maxi Erikslund i Västerås.

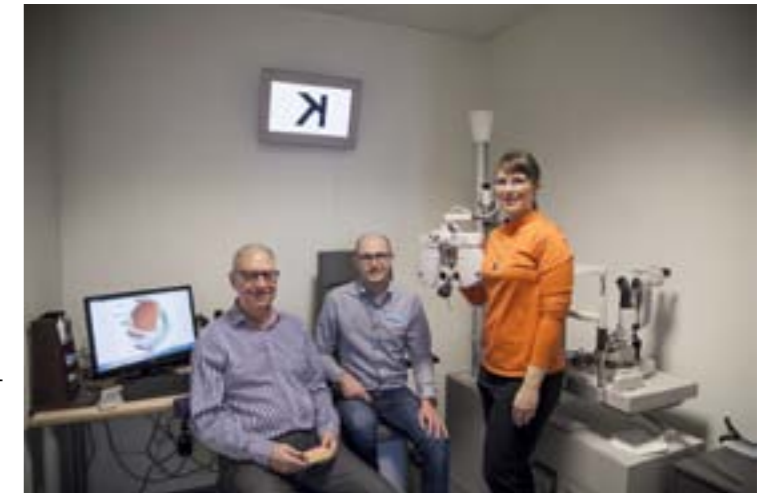
Nu startar syskonen, ihop med sin far, allmänläkaren Kurt Vetterskog, ett unikt samarbete som innebär att de både erbjuder synintyg och läkarintyg under samma tak.

Läkarintyg behövs till exempel för de som hunnit fylla 45 och har en högre körkortsbeförhöjning som behöver förnyas.

För att få förnya sin beförhöjning ska man, om man inte fyllt 45, skicka in en hälsodeklaration och ett synintyg.

Men har man hunnit fylla 45 behöver man ha ett läkarintyg som utfärdas av en läkare efter en undersökning.

”Nu erbjuder vi alltså såväl synintyg som läkarintyg här hos oss”. Vanligtvis får man ett synintyg snabbt hos sin



optiker, men att snabbt få ett läkarintyg är värre” säger Peter Vetterskog.

”Att få en tid för läkarintyg genom sin vanliga vårdcentral brukar vara svårt, det kan ta upp till tre, fyra månader innan man får komma, om de ens har möjlighet att ta emot den som behöver intyg.

Vårdcentralen har svårt ändå att hinna med alla som är sjuka. Genom vårt samarbete kommer man alltså bara behöva ett besök då jag regelbundet kommer att finnas på Medoptik, dessutom kommer inte väntetiderna att vara speciellt långa” säger Kurt Vetterskog.

Läkarintyg för körkort med högre beförhöjning

Som enda optiker kan Medoptik i Västerås erbjuda både Optiker- och Läkarintyg vid ett och samma besök, pris 895 kr. Korta väntetider. Allt databaserat, inga papper behövs.

Vi har även glas för mörkerkörning

Vi finns på ICA Maxi Erikslund i Västerås, nära Rv 66.

Tel 021-13 01 01
www.medoptik.se

medoptik
Leg. Optiker Vetterskog

Skidskyttelandslaget ökar farten med dragbil från Volvo

Volvo Lastvagnar går in som partner till Svenska Skidskytteförbundet och VM som hålls i Östersund i mars.

För att garantera att svenska landslagets världsledande vallateam med skidor och vallatrailer alltid kommer fram i tid till tävlingarna överlämnade man nyligen en helt ny Volvo FH till förbundet.

– Dragbilen är väldigt viktig för oss. Den är helt avgörande för att vallatrailern alltid kommer fram i tid till varje tävling. Vi är

därför väldigt glada och stolta över att ha Volvo Lastvagnar som sponsor, säger Håkan Blidberg, marknadschef på Svenska Skidskytteförbundet.

Högteknologisk utrustning

Trailern består av högteknologisk vallningsutrustning och rymmer 100-tals par skidor för att säkerställa skidskyttecirкусens bästa glid oavsett förutsättningar.

Här jobbar totalt sex personer och i ett låst rum sker de avgörande finjusteringarna som ska säkra medaljerna. Dit kommer bara några få invigda.

– Vi vill vara först ut på snön på varje ny ort vi kommer till och då är vallatrailern oehöört viktig. Den gör att vi kan sätta igång

med förberedelserna på en gång, eftersom vi inte behöver bygga upp verkstaden i en vallabod.

– Det ger oss mer tid till förberedelser, vilket är jätteviktigt då konkurrensen är stenhård, säger Kent Norell, vallachef för landslaget.

På plats under hemma-VM

Volvo Lastvagnar finns på plats med en utställningstrailer och många hängivna lastbils kunder vid VM i Östersund.

– Det finns många kopplingar mellan lastbilstransporter och skidskyttarna. Det gäller till exempel att minimera friktion och luftmotstånd samtidigt som nyttjandet av energi optimeras, säger Johan Selvén, försäljningschef på Volvo Lastvagnar Sverige.

– Detta är en mycket spännande satsning för oss tillsammans med ett av världens bästa landslag. □

“Vi vill vara först ut på snön på varje ny ort vi kommer till...”



Svenska skidskyttelandslaget framför nya dragbilen, en Volvo FH (även infälld).



FAKTA/Nya dragbilen

Dragbilen är en Volvo FH 540 4x2 i jubileumsutförande. Jubileumsbilen innehåller de helt nya tilläggen till Volvo Dynamic Steering:

✓ Volvo Dynamic Steering med Styrassistentens. Här samverkar Volvo Dynamic Steering med lastbilens elektroniska stabiliseringssystem.

När minsta tendens till sladd har identi-

fierats aktiveras systemet och hjälper med lätta ratt Rörelser föraren att motstyra för att stabilisera fordonet.

✓ Volvo Dynamic Steering med Körfältsassistentens.

Här samverkar Volvo Dynamic Steering med lastbilens körfältsassistentens.

När systemet identifierar att lastbilen riskerar att hamna utanför körfältet ak-

tiveras styrningen och hjälper föraren att återta kursen.

Behövs ytterligare assistans varnas föraren genom svaga rattvibrationer i stället för varningsljud.

✓ Volvo Dynamic Steering med Personliga inställningar. Individuell inställning av rattmotstånd för en personligt anpassad och bekväm körupplevelse.



TVÄTTA HOS OSS DYGNET RUNT!

Vid våra anläggningar i Mora och Borlänge erbjuder vi den optimala lastbils- och busstvätten för både din lastbil och för miljön. I Mora har vi drop-in och Borlänge är tvätten bemannad mån-fre kl 7-16, övrig tid drop-in. För tidsbokning ring 070-365 95 07. Med Volvo Lastbils kort kan du snabbt och enkelt betala tvätt, verkstad, reservdelar, däck, hyrlastbil och butiksinköp. Välkommen!



Betala enkelt med Volvo Lastbils kort!

BORLÄNGE
Smedjebacksv. 3
0243-25 77 00

MORA
Tallv.
0250-237 00

rebil.se

Rolf Ericson
Lastvagnar & Bussar

CTI - Traction Air och BEVOLA Norden premiär!

Kontrollera och styra däcktrycket har aldrig varit enklare, mer precist och intelligent! Anpassar däcktrycket i förhållande till vägförhållande och axeltryck enkelt från hytten.



- Förbättrad drivförmåga
- Minskat däckslitage
- Minskade vägsador
- Förbättrar fordons- och förarsäkerheten
- Reducerat underhållsbehov
- Förenklad montering
- Oberoende av fordonsdata, GPS teknik



Traction Air är det enda CTI system med enkel touch skärms teknik. Den är designad för chauffören, enkelt att använda, dag som natt. Mjukvaran är utvecklad för snabb respons och kan designas till specifika kundönskemål om programmering beroende på miljö och driftförhållanden med full automatik.

BEVOLA • Moränvägen 12 • 352 45 Växjö • Tel. 0470-75 27 50 • www.bevola.se

BEVOLA

Assistancekåren är rikstäckande, sammankopplade och digitaliserade



LOKALA BÄRGARE DYGNET RUNT I HELA SVERIGE 020-912 912

Vårt nationella Servicecenter har full kontroll på alla Assistancekårens fordon och ditt ärende. Vi tilldelar ditt uppdrag till den bärgare som är snabbast på plats, eller hjälper dig att boka tid för övriga uppdrag.

- Bärgning av alla fordonstyper
- Vägassistans Direkt*
- Fordonstransporter
- Mobil kraft

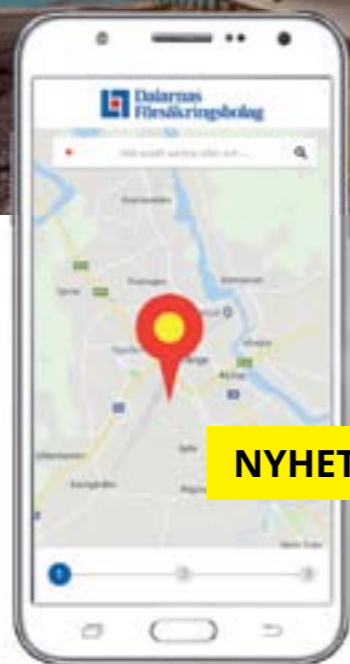
* Vi arbetar med vägassistans dygnet runt till alla trafikanter. Har du tecknat Assistancekåren Vaghjälptill ditt fordon är det 0 kr i självrisk. Har ditt fordon endast hel-/halvförsäkring blir din självrisk ca 1000 - 1500 kr.

ASSISTANCEKÅREN

Personalstyrka	Bemannade stationer	Bärgar från kommuner	Kundnöjdhet	Dygnet runt
2200	157	290/290	98,3%	24h

Assistancekåren är Sveriges största bärgningsorganisation, ensamma om att arbeta med bilbärgning och vägassistans från Sveriges alla kommuner. Vi är ofta spindeln i nätet vid trafikolyckor och andra bärgningsuppdrag med vår samlade kompetens, våra stora resurser och vårt värdefulla kontaktnät.

Läs mer och teckna vår vägassistansförsäkring på www.assistancekaren.se



Beställ Assistancekårens vägassistans via larmnummer och ett knappval i mobilen, utan att mobilapp krävs. Du blir positionerad med automatik, får ankomsttid via SMS och direktkontakt med den bärgaren på väg till dig.

Dalarnas Försäkringsbolag erbjuder Assistancekårens tjänst anpassad till sina kunder inom transport.

Ernsts Express Årets Dalapilot

Nu kan Ernsts Express lägga ännu en utmärkelse till alla tidigare erövrade.

Vid en ceremoni på Residenset i Falun den 4 december fick företagets vd Roger Blom motta priset som ett tecken på att åkeriet utsetts till Årets Dalapilot i transportkategorin.

– Väldigt hedrande, säger Roger Blom, som bland annat kunde berätta att företagets samtliga bilar sedan tre år tillbaka enbart körs på hållbara bränslen.

Priset delades ut av landshövding Ylva Thörn som även är ordförande i Nätverket Energiintelligent Dalarna, som utser dalapiloterna.

– Det handlar om att skapa bättre klimat och miljö, säger hon. Det har vi gjort genom att utse dalapiloter, företag som är föregångare inom energiområdet på olika sätt.

År 2010 utnämndes Dalarna till Pilotlän för grön utveckling av regeringen.

Som en del i detta viktiga uppdrag började Energiintelligent Dalarna att utse Dalapiloter för grön utveckling.

En Dalapilot är ett företag, en organisa-

tion eller en privatperson i länet som är en tydlig föregångare och förebild gällande arbete som leder till energieffektivisering, minskad klimatpåverkan och ökad användning av förnybar energi.

Dalapiloterna:

- har ett långsiktigt och strukturerat arbete,
 - är föregångare i sin bransch,
 - har genomfört betydande åtgärder för att minska sin energianvändning och arbetar för att påverka och inspirera andra verksamheter att arbeta energieffektivt och klimatsmart
- 20 Dalapiloter har utnämnts sedan starten 2011.

Grön hållbarhetsprofil

I motiveringen heter det bland annat:

”Ernsts Express har kört lastbilstransporter sedan 1955. Företaget har sedan mer än 10 år tillbaka en grön hållbarhetsprofil och söker hela tiden nya sätt att reducera sin miljöpåverkan genom att förbättra effektiviteten och öka kapaciteten på sina transporter.

Förutom att deras lastbilar helt drivs av

Roger Blom tillsammans med landshövding Ylva Thörn.



Roger Blom, en prisad vd.

förnybar energi, i form av biodiesel och HVO, har de jobbat med allt från eco-driving till att medverka i utvecklingen av lättare lastbilsflak.

Ernsts Express visar att de ligger i framkant och tänker långsiktigt genom att medverka i demonstrationsprojektet ”elväg E16” där två ellastbilar testas i verklig drift.

Bredden av de åtgärder som genomförts och medverkan i utvecklings- och demonstrationsprojekt gör att Ernsts Express idag är i absoluta framkant och hjälper till att driva hela sektorn mot fossilfrihet.”

– Det är väldigt hedrande för företaget att vi får den här utmärkelsen, avslutar Roger Blom. □



Vi möts igen på Trucks in Dalarna 17-18 maj 2019

Romme Alpin, Borlänge
www.trucksindalarna.se

Bilmetro Lastbilar

PRmedia me UG

Dalarnas Försäkringsbolag Bank & Försäkring

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Rolf Ericson Lastvagnar & Bussar

Nu bygger vi stationsnät för LNG & LBG



Det här är det sista numret av tidningen

Tidningen ni håller i er hand är den sista numret som ges ut.

Tidningen, som egentligen är två - och har varit tre, har varit de regionala tidningarna för SÅ Mitt, Gävleborg och Värmland.

Det började för tolv år sedan med Mitt Åkar'n, några år senare tillkom Gävleborgsåkarna och efter ytterligare ett par år såg Värmlandsåkarna dagens ljus.

SÅ Värmlands tidning kom ut med sitt sista nummer förra hösten och nu går alltså Gävleborgs och Mitts samma väg.

Med anledning av detta har vi ställt följande två frågor till nuvarande och f d "ordföringar" i de tre regionerna för att få deras syn på tidningarna.

1. Vad har tidningen betytt för dig/medlemmarna?
2. Hur ska föreningen nå ut till medlemmarna i fortsättningen?

Patric Baier, ordförande SÅ Mitt:

1. Det här är tidningen man vill läsa, ofta intressanta texter om kollegor man känner till.

Men även om andra i branschen som man kanske möter med jämna mellanrum på en viss vägsträcka men inte vet något om egentligen.

Materialet i tidningen har brutits ner och känns "nära" på något vis. Jag vet att det är många som tycker som jag, ofta när man kommer in på en verkstad eller ett lunchrum så är det alltid någon som sitter o bläddrar i tidningen. Bra är också

all information om medlemsförmåner, aktiviteter och annat som verkligen berör oss i branschen.

2. Det första jag tänker på är ju "iblandningen" av regionala sidor i Svensk Åkeritidning, men det blir ju inte på samma sätt som om vi haft Mitt Åkar'n kvar.

I övrigt vet jag inte hur det kommer att bli, eventuellt kanske någon form av nyhetsbrev som går ut till medlemmarna.



Carina Jakobsson, ordförande SÅ Gävleborg:

1. Tidningen har bidragit till närhet och mening med att vara medlem, kort sagt medlemsnytta.

Den har varit en viktig informationskanal och gjort att föreningen kommit närmare sina medlemmar.

Bengt Fahlander, fd ordförande SÅ Gävleborg:

1. Under alla mina år som ordförande har jag aldrig hört något negativt om tidningen, det har enbart varit positiva tongångar.

Men det hindrar ju inte att jag personligen varit lite "kritisk" mot att så mycket av innehållet varit det samma i Gävleborg, Mitt och Värmland. Hade gärna velat ha ännu mera lokalt material från min region.

Men jag förstår också, och respekterar, att en sådan lösning nog inte varit helt enkel att få till stånd.

2. Det blir väl i huvudsak via det ny-

Den stora tidningen (Svensk Åkeritidning) har ett annat perspektiv och är mera strategiskt övergripande, helt enkelt "längre bort" från medlemmarna.

2. Det kommer i första hand att ske via de lokala sidorna i Svensk Åkeritidning, nyhetsbrev och medlemsmöten.

Men visst tycker jag att det är synd att den lokala tidningen försvinner.



hetsbrev som Margareta (Holmström) skickar ut samt de lokala sidorna i Svensk Åkeritidning.

En fördel med de regionala tidningarna har bland annat varit att de nått ut till alla åkeriföretag, inte enbart medlemsföretagen som är fallet med den "stora tidningen".

Jag vet inte vad informationen om medlemsförmåner och alla andra fördelar med att tillhöra organisationen betytt för medlemsrekryteringen, men det är väl rimligt att anta att det haft viss betydelse.

Malte Henriksson, fd ordförande SÅ Värmland:

1. Tidningen har betytt mycket och jag tycker att det är synd att den har försvunnit. Jag saknar såväl de lokala reportagen som möjligheten att nå ut med åsikter och budskap från föreningen/organisationen till medlemmar - och till åkare som ännu inte blivit medlemmar. Jag gillar också att vi här i Värmland fått läsa om kollegor i Gävleborg, Dalarna och Västmanland som ju är vårt "närområde".

2. Bra fråga, sanningen är att vi inte är speciellt bra på det längre. De medel som står till buds nu är ju förutom de regionala sidorna i Svensk Åkeritidning att skicka mail eller sms, men vem ska göra det..? Och även om det skulle funka är det är ju långt ifrån samma sak som att ha en "egen" tidning.



Robert Norrsjö, fd ordförande SÅ Mitt:

1. Den har innehållit mycket trevlig läsning, bland annat om lokala, jordnära personer. Människor man kanske känt igen till namnet, men inte

vetat så mycket mera om. Jag skulle absolut ha önskat att tidningen fått leva vidare.

2. Vet inte, det blir naturligtvis mycket svårare eftersom vi förlorar en viktig kanal. Ett problem är ju också att man från centralt håll i organisationen inte bryr sig så mycket om det lokala.



Tack för oss!

Vi tre har haft förmånen att arbeta med de tre regionala tidningarna i Mitt, Gävleborg och Värmland de senaste åren och vill med dessa rader tacka läsare, annonsörer samt de tre föreningarnas styrelser och personal för ett mycket gott samarbete.

Tack, tack, tack!!

Sven-Arne Wikén, redaktör
Nils-Erik Borg, annonsansvarig
Andreas Karlsson, annonsproduktion/original.

HÄNG PÅ EN LJUS IDE

När vintermörkret faller är det hög tid att tänka på ljuset. För att se bättre och synas tydligare i trafiken. Trux X-Light pryder fronten på din bil och har plats för fyra extraljus som ger bästa sikt i regn och rusk.

TILLVERKADE I ALUMINIUM FÖR LÅG VIKT · UNIK DESIGN MED AIRFLOW-PROFIL · FÄRDIGLACKERAT FRÅN FABRIK

TRUX[®]
Always in the frontline

www.trux.se info@trux.se +46 (0)10-483 89 90


we think transport





God jul och gott nytt år!

önskar personalen på FOMA

Fordonsmateriel AB är en systemleverantör som erbjuder trailerkomponenter, intelligenta chassystem, karosseridetaljer, belysningsystem, kompositlösningar och kompletta telematiksättningar.

Fordonsmateriel AB
Tel. 0431 45 88 00 | info@foma.se | www.foma.se

LÖNSAMHET I FOKUS

UTBILDNING I TRANSPORTEKONOMI BAS



Att ha koll på ekonomin är en förutsättning för ett framgångsrikt åkeri. Vår utbildning i Transportekonomi ger dig bättre kunskap som i sin tur leder till en ökad konkurrenskraft och därmed förbättrar lönsamheten i företaget.

INNEHÅLL

Transportekonomi basutbildning är en metodisk genomgång av hur ett åkeri kan beräkna kostnader för lastbilstransporter. Vi lär ut ett arbetssätt och förklarar principer för kalkyleringens grunder. Vi ger exempel på enkla metoder för att följa upp verksamhet med efterkalkyler.

MÅLGRUPP

Utbildningen är en grundutbildning och vänder sig till dig som vill ha en större förståelse hur du beräknar kostnader för dina transporter.

KURSDATUM/ORT:

22/1 2019 Gävle senast anmälan 10/1

KONTAKT:

SÅ Utbildning 010-510 54 20, utbildning@akeri.se
Se även akeri.se/utbildning för mer information.



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG



Stefan Wellbrandt.



Ulric Långberg.



Lars Jönsson.

Tydlig inbromsning för åkeribranschen

– Slapp vi kostnader för löner och diesel skulle åkeribranschen vara riktigt lönsam!

Det konstaterade Sveriges Åkeriföretags branschchef Ulric Långberg när han gästade SÅ Mitts medlemsmöte i Borlänge i mitten av november.

Han redogjorde bland annat för slutsatserna i den senaste Nyckeltalsrapporten som tas fram för att analysera branschens ekonomiska och finansiella utveckling.

Rapporten pekar bland annat på en tydlig inbromsning för åkerierna. Något som dels beror på ett minskat byggande, men även på en ökad löneglidning på grund av personalbrist samt snabbt stigande dieselpriser.

Rapporten tyder även på att kombinationen av inbromsande efterfrågan och ökande kostnader pekar mot en fortsatt försvagad lönsamhet för en stor grupp åkerier. Miljö- och byggtransporter är två sektorer

som är känsliga för byggkonjunkturen, en tredjedel av SÅ:s medlemmar är för övrigt verksamma inom dessa områden.

Vikande vinstmarginaler

– Det finns tecken som tyder på att vi kan befinna oss i samma läge som 2007 då branschens vikande vinstmarginaler följdes av en lågkonjunktur.

Ytterligare en varningssignal är att konkurserna inom transportsektorn växer i den snabbaste takten sedan 2009.

BK4, HVO och SÅ Index var andra ämnen som avhandlades under Ulric Långbergs spirituella dragning.

CircleK:s Stefan Wellbrandt delade med sig av aktuell information, bland annat om reduktionsplikten och att 50 procent av all HVO försvinner vid kommande årsskifte.

Mötesdeltagarna informerades även om OrbiGo - Riksnätet SÅ "en ny teknisk plattform för radiokommunikation".

Föredragande här var Lars Jönsson som

bland annat förklarade att inom kort kommer analog komradio inte längre att kunna användas på grund av att analoga och digitala system inte kan kommunicerar med varandra.

– Teknikskiftet kan ske nästa år eller 2020, förklarade Lars Jönsson.

Sveriges Åkeriföretag har tillsammans med OrbiGo tagit fram ett nät för yrkestrafiken som möjliggör att tillgängligheten säkras och yrkestrafiken enkelt och säkert kan fortsätta kommunicera.

Med den nya tekniken följer funktioner som GPS-positionering, SMS-larm, personlarm med karta till larmcentral och statusuppdatering till uppdragsgivaren.

De nuvarande analoga Åkeri-rikskanalerna på 80MHz kommer att fasa ut och helt ersättas av OrbiGo - Riksnätet SÅ.

Nätet bygger på sammankopplade basstationer som innebär att användarna kan kommunicera effektivt var de än är, i fält, i skogen eller i staden.

Hej medlemmar!

Då har det snart gått ett år igen och det är dags för en julhälsning från mig som ordförande i SÅ Mitt.

Jag tror att jag talar för de flesta i branschen då jag påstår att det har varit ett år med mycket att göra, med en vinter som var just det, vinter, och på det en sommar som går till historien på många sätt.

Anläggningsbilar som bälgetingar med schakt och grus på flaket, industrin som snurrat för fullt och en sol som skapat törstiga strupar.

Vädret har ju betydelse, det skapar mycket jobb när det blir extremt, på många sätt.

När vi dessutom har haft högkonjunkturen kvar som draglok.

Smolk i bägaren finns det ju också, det i form av personalbrist, det tog tvärslut på chaufförer, här har vi en match att gå som jag tror vi själva får klara av i mångt och mycket, det måste fram en ansevärd mängd chaufförer varje år vilket man inte från skolsidan har en chans att hålla jämna steg med.

Här har vi ett stort ansvar, var och en, tala väl om branschen, berätta vilket bra yrke det är att vara chaufför eller jobba som något annat i näringen, för att locka nya och gamla att börja jobba i branschen.

Jag och styrelsen i SÅ Mitt vill önska er alla en skön jul

och inte för mycket nederbörd, så plogbilschaufförerna får någon lugn stund under jul, och ät lagom så matdistributörerna får vara hemma någon dag de med.

Paketen är ju levererade till jul (hoppas jag!!!) så personligen går jag i mål den 22 december och det blir lite lugnare när skinkan ska ätas.

Nu kör vi rakt in i 2019 och ser vad det året har med sig

God Jul och Gott Nytt År!

PATRIC BAIER
Ordförande SÅ Mitt




VI BRYR OSS OM DIN VERKSAMHET.

Vi är redo att skräddarsy en lösning för den viktigaste verksamheten av alla. Din.

Bilmetro Lastbilar **SCANIA**

Bollnäs • Borlänge • Gävle • Hedemora • Hudiksvall • Mora • Uppsala
bilmetrolastbilar.se • bilmetrotruckshop.se

Vi tillönskar alla våra läsare en
Fridfull Jul och ett
Gott Nytt År!



Styrelse och personal
Sveriges Åkeriföretag Mitt

SÄNK DINA TOTALA TRANSPORTKOSTNADER



Dina transportkostnader handlar inte bara om priset på drivmedel, utan om allt som i slutändan påverkar företagets ekonomi. Som kund hos oss kan du sänka de totala transportkostnaderna för ditt företag.

Läs mer på www.circlek.se/totalkostnad eller kontakta oss på 08-429 63 00.



DÅTID - NUTID - FRAMTID.
 FRÅN 0 TILL 120 PÅ SMARTA LÖSNINGAR.



Redan 1898 var man igång i bysmedjan i Färila. De första timmerbankarna kom under 20-talet. Stakarna lösgjordes på den sida virket skulle rulla av lastbilen. Två man slog upp varsin lästunga och sprang undan för att inte få virket över sig.

Allt virke lastades för hand av chauffören och hjälplastare. De första wirekranarna kom först under 50-talet. Under 50-60-talen tog ExTes utveckling riktig fart. Idag erbjuder ExTe marknadens bredaste sortiment med 144-, E-, A-, D- och S-bankar samt Com 90 som kronan på verket. Dessutom nya smarta tillbehör, som till exempel fjärrstyrda hjälpmedel som gör ditt jobb vid lastning och lossning så mycket säkrare, enklare och mer lätttsamt.

I år fyller ExTe 120 år. Historien är redan skriven. Framtiden formar vi tillsammans med våra kunder.

Läs mer om oss och våra produkter på www.exte.se

ExTe
 Lastförankring är ett begrepp. Vi uppfann det.

SÅ:s hjärta slår för dig

När hjärtat stannar börjar kampen mot tiden.

För varje minut som går vid ett hjärtstopp minskar överlevnaden med 10 % per minut. Efter cirka 10 minuter är döden oundviklig. Allt handlar om tid!

Som medlem har ni nu under en begränsad tid möjlighet att köpa en helautomatisk hjärtstartare eller en förbandsväska till ett mycket bra pris. Kontakta mig så hjälper jag dig!

Nyttja alla dina förmånsavtal.

Marie Mörsin
Marie Mörsin

marie.morsin@akeri.se, 010-510 54 56

PS. Du vet väl att du kan logga in på akeri.se och läsa mer om alla dina förmånsavtal?



ÅKARNAS FÖRMÅNSAVTAL

- BEHÖRIGHETSKONTROLL BKY • DRIVMEDEL Circle K • FINANSIERING Nordea Finans
- TELEFONI Telenor • FÖRSÄKRINGAR Bliwa, Trygg Hansa • YRKESBUTIKER Swedol

Hjärtstartare

14 200 kr
exkl. moms



- Helautomatisk
- Byte mellan svenskt/engelskt tal med en knapptryckning
- Automatiskt självtest av hjärtstartaren
- Fri support
- 8 års garanti
- Skydd mot vatten och smuts – IP55
- Hållbarhet batteri – 4 år
- Hållbarhet elektrod – 2 år

Förbandsväska

520 kr
exkl. moms



TRYGG  HANSA

Kan en app minska besvärliga och dyra långtidssjukskrivningar?



Nyhet!

Japp – om den är kopplad till SÅ Sjukvårdsförsäkring som ger dig snabb specialistvård när du behöver den!

SÅ Sjukvårdsförsäkring är en trygg förmån för dig som är medlem i SÅ. En försäkring som gör skillnad! Att slippa stå i vårdkö för specialistvård eller operation är en av fördelarna som hjälper dig hålla det ofta höga priset för långa sjukskrivningar nere. Och med vår nya app är vården du behöver alltid nära:

- ✓ Ett stort nätverk privata vårdgivare som är noga utvalda och kvalitetssäkrade.
- ✓ Medicinsk rådgivning dygnet runt, veckans alla dagar per telefon.
- ✓ Kontakt med specialistläkare inom 6 arbetsdagar, och tid till operation inom 14 arbetsdagar.

Ring oss på **0771-111 720** så berättar vi mer om din medlemsförmån. Du kan också läsa mer på trygghansa.se/sa.

I SAMARBETE MED





Försäkringar för livets alla faser

Trygghet för dig och de dina börjar med en bra försäkring. Den begränsar de svåra ekonomiska följder som en långvarig sjukdom, olycksfall eller nedsatt arbetsförmåga kan innebära. Med rätt försäkringar kan du vara trygg. Och visst behövs det för att leva livet fullt ut?

Du som är medlem i Sveriges Åkeriföretag, eller anställd hos en medlem, har tillgång till flera av Bliwas prisvärda försäkringar genom livets alla faser.

Vill du veta mer om våra försäkringar får du gärna ringa på **08-696 22 80** eller gå in på **bliwa.se/akeri**.

Bliwa

Snabbt från A till B. Långsamt från full till tom.

Nya Actros tar bränsleekonomin till en ny dimension.

FuelDuel dueller mot konkurrerande märken har visat en bränslebesparing på upp till 16%. Nya Actros har många tekniska innovationer som ger dig mer klirr i kassan för varje körd meter. FleetBoard® ingår i standardutrustningen och kan sänka förbrukningen med ytterligare 10%. Resultatet är en unik och mycket lönsam helhetslösning. Läs mer på www.mercedes-benz.com/the-new-actros

BLUE EFFICIENCY
POWER



Ett märke inom Daimler



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

 **Malte Månson**

Gävle
Hasse Sjöblom, 026-66 38 83, hans.sjoblom@maltemanson.com
Bosse Brolin, 026-200 45 06, bo.brolin@maltemanson.com
Tommy J, 026-66 38 85, tommy.johansson@maltemanson.com

 **Auto-Centrum AB**

Gustaf Linder, Västerås, 021-15 10 67
gustaf.linder@vasteras-autocentrum.se
Karl-Gunnar Olsson, Västerås, 070-396 17 76
karl.olsson@vasteras-autocentrum.se

 **Bilstjärnan**
People you can trust

Anna Jons 070-250 71 41
anna.jons@bilstjarnan.se
Kim Karlsson, Falun, 023-78 31 05
kim.karlsson@bilstjarnan.se