

Norråkar'n

#1/2022

**Scanias 74-tons el-lastbil
levereras till Boliden**

**Träffa SÅ Norrs nya
styrelsemedlemmar**

**Örnfrakt skickar ner
tre bilar till Ukraina**

**Inskickade remissvar
kring infrastruktur**



Godstransportservice
EL-LASTBIL!



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
NORR



EN SÄKRARE FRÄMNT



Trux lätta fordonsskydd är oerhört effektiva och skyddar 1 000 gånger sin egen vikt, vilket gör att du vid en eventuell viltkollision oftast kan rulla vidare och ha ett planerat driftstopp senare. En säker investering för dig och din leverans.

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

Trux[®]
Always in the frontline

TIDEN GÅR FORT!

LEDARE

Ja, det är väl något som nästan alla kan skriva under på?

Själv tycker jag att det var nyss som jag blev vald till ordförande i SÅ-Norr men då jag tänker tillbaka är det sex år sedan.

Det har varit sex roliga år och detta tack vare ett fantastiskt samarbete med tjänstemännen i region Norr med Carina Ahlfeldt i spetsen, samt med en engagerad styrelse.

Föreningen hade årsmöte lördagen den tolfte februari och där blev dåvarande vice ordförande Tord Sandin vald till ordförande för SÅ-Norr. Själv var jag vald till att sitta kvar i styrelsen ytterligare ett år, och det känns bra att avsluta engagemanget i denna styrelse på detta sätt.

Efter att ha suttit med i styrelsen sedan 2005, det vill säga i 17 år, är det hög tid att yngre för- mågor tar över detta intressanta styrelseuppdrag. Det känns väldigt tryggt att sådana drivande

åkeriföretagare som Tord Sandin och Malin Öhrlund axlar rollerna som ordförande och vice ordförande, samt att övriga ledamöter i styrelsen också arbetar för att skapa förutsättningar för ” stolta och lönsamma åkeriföretag på en sund och attraktiv marknad”.

Med de orden vill jag tacka för mig både som ordförande och ledarskribent.

Ha en fin vår!



Kent Ernerstedt

Före detta ordförande,
numera styrelseledamot
Sveriges Åkeriföretag Norr

REDAKTION & STYRELSE

NORRÅKAR´N

Medlemsblad för Sveriges
Åkeriföretag Norr. Utkommer
med fyra nummer per år.

Postadress: Storgatan 28F,
903 21 Umeå • Tel: 010-510 54 00
E-post: infonorr@akeri.se
www.akeri.se/regioner/norr

ANNONSER

Petter Bergman
Tel: 070-360 54 10
E-post: petter@spiggmedia.se

Anna Näslund
Tel: 070-360 54 60
E-post: anna@spiggmedia.se

ANNONSHANTERING

Svart Pist Publishing AB
Tel: 0651-122 22
E-post: annons@svartpist.com

GRAFISK PRODUKTION

Svart Pist Publishing AB
Tel: 0651-122 22
E-post: info@svartpist.com

ANSVARIG UTGIVARE

Tord Sandin
Ordförande
Sveriges Åkeriföretag Norr
Tel: 070-672 50 00

TRYCK

Tryck: Bold Printing Mitt
Upplaga: 1 200 ex.

MEDLEMMARNAS FÖRLÄNGDA ARM

Styrelsen för Sveriges Åkeriföretag Norr representeras av nio ledamöter från olika områden i de fyra nordligaste länen. Styrelsen är medlemmarnas ombud och förlängda arm. Har du som medlem något du vill framföra går det bra att höra av sig även till styrelsen.



ORDFÖRANDE
Tord Sandin
070-672 50 00
Arnsvall



VICE ORDFÖRANDE
Malin Öhrlund
070-640 75 30
Luleå



LEDAMOT
Kent Ernerstedt
070-632 80 48
Lycksele



LEDAMOT
Stefan Sjögren
070-346 05 10
Tvärålund



LEDAMOT
Bengt-Olof
Hemmingsson
070-331 61 44
Svenstavik



LEDAMOT
Richard Ferm
070-213 29 50
Sundsbruk



LEDAMOT
Johan Hyttsten
070-216 95 58
Järpen



LEDAMOT
Dan Kauppi
0706718024
Kiruna



LEDAMOT
Mikael Ledström
0705237358
Åsele



INNEHÅLL #1 2022

6 Här sammanställer vi de senaste, aktuella **nyheterna** från branschen.

12 Träffa SÅ Norrs **nya styrelse-medlemmar** som tillträtt.

14 Läs mer om företaget **Godstransportservice (GTS)**.

16 **Örnfrakt** skickade ner tre bilar till Ukraina med förnödenheter.

18 Under 2022 införs flera nya bestämmelser gemensamt inom **EU**.

20 Inskickade **remissvar** kring framtida infrastruktur.

22 SÅ Norr har träffat **Kyl- och frysexpressen Nord AB**.

24 Här har vi **Sveriges första ADR-godkända el-lastbil**.

25 Möt SÅ Norrs nya ledamot i styrelsen – **Mikael Ledström**.

26 **Catrin Ingvarsson** heter den nye vd:n för **BDX Företagen AB**.

27 En **74-tons el-lastbil** från Scania levereras till Boliden nu i vår.

28 Regionchef **Carina Ahlfeldt** skriver några rader om **"Akut situation"**.



14



22



16

Rickard Gegö, vd Sveriges Åkeriföretag, Carina Ahlfeldt, regionchef Sveriges Åkeriföretag Norr, och Tord Sandin, vd Sandin Cargo AB samt ny ordförande i SÅ Norrs styrelse.



24

LAXO LX

- Snabbt och smidigt i alla väder
- Optimerat ekipaget efter dina behov
- Våra automatspännare är kraftiga, men lätta att hantera
- Robusta aluminiumbankar och hållfasta stöttor

Spänn fast och kör

Pålitlig utrustning och bankar av hög kvalitet i all ära, men vi nöjer oss inte där. Med LAXO LX sker all lastspänning i bekväm arbetshöjd, vilket gör att jobbet går snabbt, enkelt och bekymmersfritt. Våra automatspännare är både tillförlitliga och underhållsfria.

Läs mer på: laxo.se

LAXO

Den norrländska åkerinäringen i media

Under januari och februari har lokala medier i Norrrapporterat om vår bransch. De börjar få upp ögonen för den situation vi befinner oss i och hur viktig åkerinäringen är.

Bland annat så publicerade både Sundsvalls tidning, Norrbottens kuriren, Östersundsposten, Västerbottens Folkblad vår insändare ”Det höga bränslepriset - är målet att konkurrera ut AB Sverige?”. Västerbottens Kuriren gjorde ett lite längre reportage kring bränslepriset och intervjuade även Johan Lundmark, Branschföreträdare Norrr- och Västerbotten.

Bland annat nämner vi att våra medlemmar konkurrerar på en global marknad och är extremt import- och exportberoende där transporten av varor som åkerinäringen utför, oftast är länken i affärerna. Höga skatter och höga bränslepriser gör att Sverige minskar sin attraktionskraft radikalt. Samt att höga kostnader kombinerat med låg lönsamhet för åkeriföretagen gör det svårt att ställa om. För att inte konkurrera ut svensk åkerinäring och vår basindustri samt stärka näringslivets konkurrenskraft måste konsekvenserna av det höga bränslepriset ses över.

P4 Norrbotten intervjuade Malin Öhrlund, VD i Öhrlunds Åkeri AB och styrelseledamot i Sveriges Åkeriföretag norr, om bl.a. chaufförernas vilotider och transportköparnas roll!

I dagarna var även Johan Lundmark och berättade om att drivmedelspriserna påverkar vår bransch NU och inte om flera månader. Lyssna på P4 Västerbotten för detta.



NORRLANDBJÖRNEN 2021

Norrlandsförbundet delar ut Norrlandsbjörnen.

2021 går Jämtland Norrlandsbjörnen till Curt Sillström, Östersund. Curt är en driftig företagare och enastående affärsman som vid 77 år fyllda ännu inte är redo att gå i pension. Han har ett stort engagemang för teknik, fordon, flyg och kultur, sponsrar hembygdsrörelsen och har instiftat Bröderna Lindqvists stipendium till lovande unga musiker. Han stöttar hembygdsförbundet Heimbygda, och dyker upp överallt där någon behöver hjälp.

Curt Sillströms åkeri grundades 1969 när Curt som 25-åring köpte sin första lastbil.

Verksamheten har växt till en koncern med

drygt 90 medarbetare och 140 fordon. Branschsamarbetet Reaxcer har med Curt som visionär i styrelsen utvecklats till ett av Sveriges största distributionsföretag med över 1 miljard i omsättning.

Curt är delägare i Jämtland Teknikland och en viktig kraft i utvecklingen kring Optands flygfält.

Motivering för priset: Curt Sillström har som VD och ägare skapat ett framgångsrikt åkeriföretag. Han har genom sin energi, positiva livssyn och okuvliga affärssinne skapat många arbetstillfällen. Han har också bidragit till att utveckla bygden genom engagemang och sponsring. Curt Sillström tilldelas Norrlandsbjörnen för Jämtlands län 2021.

VINTERVÄGTRÄFF

i Västernorrland och Jämtland

I början av februari träffades en sammankallad grupp digitalt, bestående av Sveriges Åkeriföretag, lastbilscentralerna samt några till nyckelaktörer inom transportbranschen i Västernorrland och Jämtland, skogsnäringen, Handelskammaren och Trafikverket region Mitt.

Vid mötet diskuterades dels hur vinterns vinterväghållning fungerat, där näringslivet upplever stora framkomlighetsproblem i vissa geografiska områden. På mötet diskuterades hur vi kommer till rätta med de upplevda kvalitetsbristerna, samt

hur vi får fler företag att vilja ägna sig åt vinterväghållning och hur företagen ska kunna beman sina bilar och hur förarna har rätt kunskap.

Syftet med mötet var att lyfta kvalitén och säkerställa god framkomlighet för godstrafiken. Det är viktigt att ha ett regionalt forum att diskutera frågorna med Trafikverket på regional och lokal nivå. Att enbart strida via media eller via tredjeperson är sällan någon framgångsfaktor att lösa praktiska utmaningar. Sverige är ett stort land och utmaningarna skiljer sig mycket mellan norra och södra delen av landet, där det är viktigt att fånga upp våra regionala utmaningar.



Lastbilar som har helhetstänket

Som en av världens största lastbilstillverkare vet vi vad som krävs för att leverera. Dagens företag behöver lastbilar som är pålitliga, hållbara och anpassade efter sin verksamhet. Oavsett vilket verksamhet du bedriver så har vi en modell för alla, vi erbjuder lastbilar för fjärr- och linjetrafik, distribution och entreprenad.

Varmt välkommen in till din närmaste återförsäljare för att få mer information eller läs mer på mercedes-benz.se



Mercedes-Benz
Trucks you can trust

Landrins Bil

Landrins Bil, Bergsgatan 120, 853 50 Sundsvall, Tel: 060-14 00 00

Försäljningschef Transport/Tunga Fordon
Morgan Parment 060-14 00 45

Framgångsrikt företagande

Precis som vi gjorde under vår och höst 2021, så håller branschföreträdare från Norr och Mitt i webinarierier för er medlemmar. Även om de är avsedda för hela landet, känns det extra roligt att vi i Norr kan bidra med kompetens för hela landet! När detta nummer är ute kommer vi redan att ha genomfört ett par pass, men några av de viktigaste passen är fortfarande möjliga att anmäla sig till.

Jag och Frans Beckman från region Mitt kommer den 7 april kl. 14.00 att berätta om hur ni blir proffs på kalkylering via SÅ Webbalkyl. Vi visar hur programmet fungerar, men framför allt så visar vi hur ni kan använda kalkylering till att stärka era affärer och vara än mer förberedda när ni väl går in i förhandling. Att ha kostnads-kontroll är en av de viktigaste delarna för att kunna driva ett lönsamt företag!

Den 21 april berättar Göran Danielsson om Organisatoriskt och socialt arbetsmiljöarbete och varför det är så viktigt just i denna bransch.

Slutligen så kommer jag och Frans hålla ett pass om hur åkeriföretag kan få bättre lönsamhet med hjälp av uppföljning. För oavsett hur bra kalkyler vi gör, så måste vi veta hur lönsamma våra transporter är – utan att behöva vänta på ett bokslut, då det redan kan vara för sent att göra några förändringar!

Besök akeri.se/event eller kontakta mig eller Frans Beckman för att anmäla er.

SNART FULL FART

på Arbetsförmedlingens yrkesförarutbildningar

Under mars/april drar vårens första yrkesförarutbildningar i gång via Arbetsförmedlingen. Dessa utbildningar står för ca 30 procent av tillskottet av nya förare.

Under fjolåret upphandlades yrkesförarutbildningarna, men ärendet överklagades och har lett till förseningar i kursstarterna. Vi bävade för att det skulle bli samma stopp som vid förra upphandlingen då utbildningarna stod stilla långt över ett år.

Utbildningarna finns i Östersund, Sundsvall, Umeå, Luleå och Gällivare. Dessutom har de kommunala Yrkesvux-utbildningarna fått utökade anslag till lastbilsförarutbildningarna, vilket innebär fler platser även där. Sammantaget ökar antalet som utbildas till lastbilsförare. Tyvärr så kommer de som går via arbetsmarknadsutbildningarna inte att hinns utbildas innan semestern i sommar, vilket kan innebära att det blir tufft för många åkerier att få tag på sommarvikarier.

Göran Danielsson

SÅ NORRS ÅRSMÖTE 2022

Det var längesen vi kunde genomföra en Transportkonferens och ett fysiskt årsmöte för Sveriges Åkeriföretag Norr, men i år tänkte vi göra ett försök och återigen var det Hotell Lappland som skulle stå för värdskapet. Men i och med Omikrons snabba spridning och att smittspridningen var som högst just inför årsmötet, så blev det även denna gång digitalt möte.

Runt 30 deltagare var anmälda till årsmötet detta år den 20 februari.

Ulric Långberg valdes till ordförande och det uppdraget skötte han, som alltid, med bravur. Årsmötet hölls innan den senaste tidens skenande drivmedelspriser, men detta var en av de punkter han informerade om.

Under årsmötet beslutades att antalet styrelseledamöter skulle utökas till 9 och i enlighet med valberedningens förslag till styrelse valdes Tord Sandin som ordförande för kommande år.

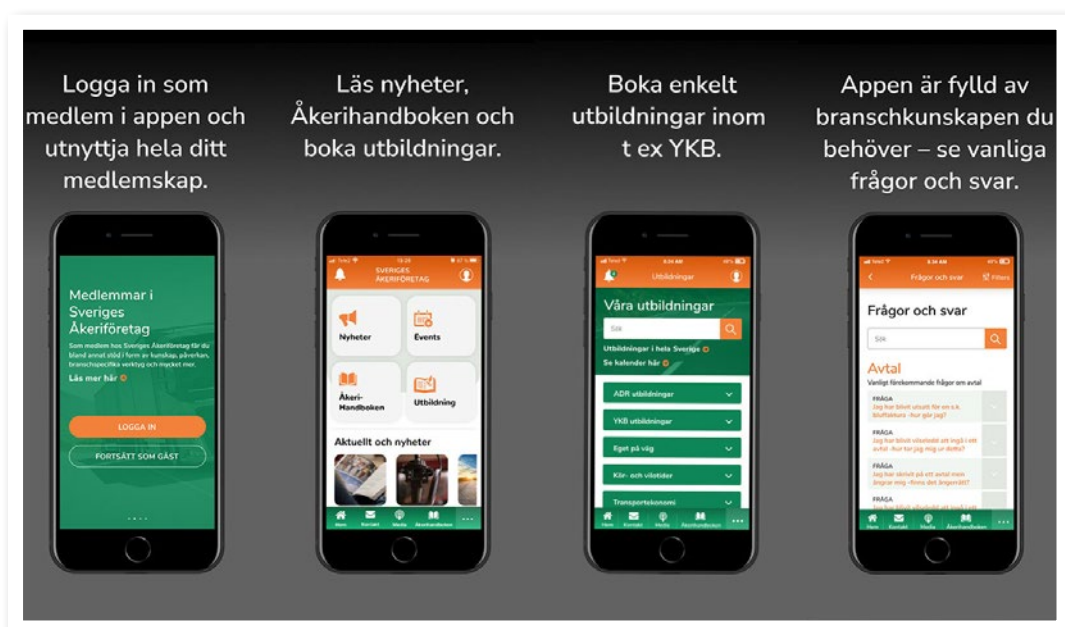
Övriga styrelseledamöter är Kent Ernerstedt, Lycksele, Dan Kauppi, Kiruna, Stefan Sjögren, Tvärålund, Mikael Ledström, Åsele, Malin Öhrlund, Luleå, Tord Sandin, Örnsköldsvik, Richard Ferm, Sundsvall, Johan Hyttsten, Järpen och Bengt-Olof Hemmingsson. Att utgöra föreningens valberedning för 2022 sitter Anders Ökvist, Kalix-Nyborg, Anton Tapani, Gällivare, Stefan Lindgren, Gräsmyr, sammankallande, Thomas Härgestam, Storuman, Bengt Eriksson, Skorpel, Jörgen Redman, Njurunda, Göran Jakobsson, Hallen och Stefan Håkansson, Lit. Vidare godkändes årsredovisningen och budget och avgifter beslutades och godkändes.

Vi längtar nu till att få möjlighet att ses under 2022 och hoppas att då kunna genomföra medlemsträffar där vi faktiskt kan träffas!

Ljuset kommer från norr!

Carina Ahlfeldt & Johan Lundmark

LADDA NER SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS APP!



BESÖK:

<https://www.akeri.se/sv/ladda-hem-sveriges-akeriforetags-app>



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
NORR

FÖRETAGSBESÖK NORRBOTTEN

Under februari var Rickard Gegö, vd Sveriges Åkeriföretag, och Carina Ahlfeldt på medlemsbesök i Norrbotten. Nedan kommer ett urval på bilder från dessa besök.



"SÅ fortsätter sin resa och har även besök Kauppi Entreprenad AB i Kiruna. Ett fint företag som bildades för 30 år sedan och som numera ägs av fyra bröder. Dan Kauppi, delägare, blev vid Sveriges Åkeriföretag Norrs årsmöte den 12 februari invald som ny styrelseledamot. Grattis Dan!"



"SÅ besöker Kaunis Iron i Junosuando. Ett framsynt och viktigt företag som verkar inom vår basindustri och som också tar ansvar för arbetet med att ställa om fordonsflottan trots vissa speciella utmaningar. På bilden tillsammans med Rickard Gegö Sveriges Åkeriföretag är Maria Törmä Lindmark, Lars Wallgren och Mikael Wahlberg från Kaunis Iron"



"Vi besöker Bröderna Mathiassons Åkeri i Gällivare. Ett väl-mående företag med inspirerande och drivna medarbetare."



"SÅ gör i dag ett företagsbesök hos Speclog i expansiva Kiruna. Ett anrikt företag som jobbar med generationskifte. På bilden Therese och Christopher Fjällström som har en spännande framtid framför sig."



NÄRKO

ERFARENHET
INNOVATION
SÄKERHET

Vagnförsäljning
Bilskåp
Reparation
Reservdelar

Söker du lastbil eller reservdelar?

Inga problem. Vi hjälper dig att ta fram det du söker.
Vi köper även begagnade lastbilar oavsett skick.

Lastbilar



Reservdelar



Demontering



NORDSTRÖMS
beglast

+46 44 572 00 • beglast.com

Nu kan du även se
filmer på utvalda
objekt på vår hemsida.

Välkommen till
beglast.com



Finansiering

Direkt betalning,
avbetalning eller
leasing-avtal?
Du bestämmer.

HEJ DAN KAUPPI!

Dan Kauppi blev invald som ny ledamot i föreningsstyrelsen Sveriges Åkeriföretag Norr nu i februari.

Grattis Dan! Berätta, vem är du?

– Bor i Kiruna med sambo och tre utflugna barn plus ett bonusbarn. Driver ett åkeri med cirka 120 anställda tillsammans med mina tre bröder, Ulf, Per-Ola och Peter. Vår huvudsakliga verksamhet består av betongtransporter men även trailers, lastväxlare och en del servicemaskiner främst åt LKAB.

Vilka är de viktigaste frågorna för åkerinäringen den kommande perioden (utöver drivmedelsfrågan)?

– De viktigaste frågorna för den här branschen, förutom bränslepriset, tror jag är fungerande utbildning av nya förare. Som det är nu kommer det förare från utbildningar som knappt fått köra i verkligheten! Vi har haft personal som efter avslutad utbildning endast fått köra tio timmar lastbil.

Är det någonting särskilt inom just din region eller just era typer av transporter som är extra viktiga att jobba med?

– I övrigt tycker jag att vägnätet är ett ganska stort bekymmer i vår region, med tanke på den intensiva trafiken på E10:an som är avstängd titt som tätt på grund av avåkning/bärgning. Ganska allvarligt då alla ambulanstransporter från Kiruna söderut går den vägen. Hoppas det säger en del om vad vi tycker här i Malmfälten! □



Rickard Gegö, vd Sveriges Åkeriföretag, Carina Ahlfeldt, Regionchef Sveriges Åkeriföretag Norr, och Tord Sandin, vd Sandin Cargo AB.

NY ORDFÖRANDE

Stort grattis Tord Sandin till din nya roll som ordförande för Sveriges Åkeriföretag Norr! En roll som du haft sedan årsmötet nu i februari 2022.

– Tack! Det är verkligen ett stort förtroende som jag fått, jag är stolt och glad över att få vara med och driva branschens viktiga frågor framåt.

Du har länge drivit ditt företag med höga ambitioner och en tydlig målinriktning. Ett tankesätt som även tagits in i föreningsstyrelsen – men nu växlar upp i och med din nya roll som ordförande. Har du någon målsättning och/eller ambition för föreningen och vår region under perioden som du kan dela med dig av?

– Min ambition är att fortsätta att stärka föreningens betydelse för våra medlemmar, att se till att det är medlemmarnas viktigaste frågor som vi i styrelsen jobbar med. Till exempel utbildningsfrågor och kompetensförsörjning, och naturligtvis drivmedelspriser, DMT.

Du har varit ledamot i föreningsstyrelsen i ett antal år, men vad tror du kommer att bli skillnaden för dig i din nya roll som ordförande?

– Den största skillnaden för mig är att jag får mera att göra, jag driver ju även två åkeriföretag med cirka 25 anställda,

men det här uppdraget är ingen ”one mans show”. Vi har en fantastisk styrelse bestående av totalt nio personer som har lång erfarenhet och bred kompetens och som brinner för branschen på samma sätt som jag gör. Valberedningen har gjort ett mycket bra jobb som dels lyckas behålla styrelsemedlemmar, dels hittat två nya krafter som jag är övertygad kommer att ytterligare vässa vår styrelse.

Du har tidigare sagt att du önskar ännu mer input och engagemang från medlemmarna. Har du några idéer eller önskemål på hur detta ska arbetas med under perioden?

– Vi i styrelsen kommer tillsammans ta fram en plan på hur vi ska arbeta för att bäst tillvarata våra medlemmars behov och viktiga frågor, nu ska jag inte gå händelserna i förväg, men vi behöver undersöka hur medlemmarna vill att vi kommunicerar med dem, till exempel via digitala snabbenkäter, mail, sociala medier, genom samtal och så vidare. Och under tiden så önskar och hoppas jag på att våra medlemmar hör av sig till mig eller någon annan i styrelsen med synpunkter och frågor och försöker att delta i både de fysiska och de digitala träffar och utbildningar som anordnas av Sveriges Åkeriföretag, det finns fantastiskt mycket nytta att ta till sig. □



25-27
augusti
2022



Vi möts på Norrlands viktigaste mässa för entreprenad och transport

25-27 AUGUSTI 2022 | BODEN

Load Up North är Sveriges intressantaste mötesplats för entreprenad- maskiner, transport, jord och skog, väg och anläggning samt rekrytering. Som vanligt har vi även med service och eftermarknad. Mässan arrangeras av Nolia AB och genomförs vartannat år i Norrbotten och vartannat år i Västerbotten.

PARTNER:
BODEN
EVENT


**LOAD UP
NORTH**



Godstransportservice (GTS)

INVESTERAR FÖR FRAMTIDEN

Den 23 februari deltog vi när Björn Ledin, vd Godstransportservice (GTS), visade upp företagets nylevererade och helelektriska lastbil. Lastbilen ska användas för lokal distribution inom Umeå kommun och är en satsning som Björn hoppas ska kunna bidra till att visa att eldrift funkar även uppe i norr.

Jag ringer Björn för att följa upp hur det har gått än så länge, vilket resulterar i ett mycket trevligt samtal om både körstil, laddinfrastruktur och marknadsföring.

Resultatet av den enda utvärderingen de har kunnat göra hittills, är att det har gått hur bra som helst! De har haft vissa laddningsutmaningar, men det har inte haft med själva bilen att göra – utan enbart kring laddningsplatser. Björn säger att bilen går väldigt bra och strömmen räcker till med god marginal. Som lägst har de legat på 30 procent av batteriets laddning vid slutet av dagen. Bilen beräknar kvarvarande ström baserat på det historiska körmönstret. Det vill säga om de gör ett chaufförsbyte mellan två dygn, så är det föregående dagens chaufförs körmönster som bilen utgår ifrån när det bedömer hur mycket ström som finns kvar.

Jag har hört en del rykten om att en investering i en ellastbil innebär förlorad lastvikt, men det är ingenting som Björn känner igen. Batteriet väger fyra ton och de tappar enbart en ton i lastvikt. I och med uppdragens art, så är det däremot oftast volymen som sätter stopp för hur mycket det kan lasta. I en tvåaxlig dieselbil får de

lasta 8,5 ton och med ett undantag för ellastbil beräknas maxlasten vara 7,5 ton. Även om batteriet är tungt, så är det ganska mycket som ”plockas bort” – en motor till exempel väger ju ganska mycket!

Bilen går på ett bygglogistikuppdrag för Region Västerbotten, just nu en dryg halvtid. Björn har en förhoppning om att det ska upp på en heltid. Men i dagsläget får bilen hamna där det behövs när den är färdig med leveransen för Region Västerbotten för dagen. Hamnar de exempelvis efter på något distrikt, så kör den där istället. Eller att de fått mycket plangods – då kan den hamna där en eftermiddag. Där det behövs, helt enkelt!

För chaufförerna innebär det en förändrad körstil, de måste ständigt komma ihåg hur lätt den rullar. Det gäller att halvsnabbt komma upp i rätt hastighet, och sen rulla i samma fart. De använder retardern när de ska bromsa, det vill säga att de bromsar med laddningen. Att bromsa med laddningen är väldigt kraftfullt, nästintill så att bromsarna läser sig.

Investeringen för Björn Ledin och hans företag var kostsam – bilen är så pass dyr, att det än så länge inte direkt är någon som är beredd att betala så mycket extra för att åka fossilfritt. Det är däremot någonting som Björn tror kommer att förändras inom en hyfsat snar framtid. Björn själv ser det som att den här investeringen ska kunna göra så att de får nya kunder rent allmänt – de visar att det finns en elbillsatsning i flottan och att GTS vågar satsa.

Vi återkommer ofta till att det finns utmaningar kring laddningsmöjligheter, bland annat tillgången och även möjligheten att själv sätta in en snabbladdare. Som företag är du beroende av andra förutsättningar än du själv kan påverka. Själva laddningsmöjligheterna och tillgången till el måste prioriteras mycket högre, om det ska vara möjligt att investera i fler el-fordon. Björn har tidigare deltagit och pratat i Studio Scania – bland annat med en representant från Elektrifieringskommissionen. Enligt henne behöver politiken en tydlig efterfrågan innan de ”gräver elnät”. Men samtidigt så behöver åkerierna ett fungerande nät och laddningsmöjligheter för att de ens ska kunna investera i nya fordon – de måste ju gå att ladda. Det blir ett moment 22.

Björn nämner tanken på att om fem år ska 70 procent av alla svenskar köra personbil på el och kanske 20-25 procent i åkerinäringen. Då börjar vi snabbt komma till ett kritiskt läge där strömmen inte räcker, om utbyggnaden inte tar fart.

Men i detta läge är det som sagt det marknadsföringsmässiga som är den största anledningen som Björn utgått från i hans beslut om att investera i el. Rent ekonomiskt, så är en ellastbil i grova drag 2,5 gånger dyrare att investera i (för den fordonstyp som GTS köpt). Inga astronomiska summor egentligen, men det handlar ändå om att få kunden att vilja betala lite extra för detta alternativ, över tid.

Björn tror att GTS kommer att både vilja och kunna fortsätta investera i elbilar, men han vill såklart utvärdera den första bilen ordentligt. Problemet som han ser, är varken tillverkning, ledtider eller beställning, det är snarare strukturen i elnätet. Det blir en rent teknisk fråga om ampere och strömtillgång – De kan klara sig med 32 amperes säkring för att ladda under natten med ett par bilar, men börjar det bli behov av 63

ampere så blir det inte längre lika enkelt. Nästa steg med snabbladdare kan hamna ändå uppe i 300 amperes säkring och är en mycket mer komplex installation som är i behov av en väl tilltagen tillgång av ström. Däremot är potentialen hög, då en snabbladdare ska kunna ladda en fjärrbil full på cirka 30 till 60 minuter. Återigen, infrastrukturen kring el kommer att vara en avgörande faktor.

Björn har haft kontakt med bland annat Umeå Energi för placering av snabbladdare i Umeå. Umeå Energi kommer att bygga minst en sådan, men det är inte helt klart var den första kommer att placeras. Björn menar på att det vore bra att placera den vid Avion – det är viktigt att tänka var det passerar mest tung trafik, vilket är E12 och E4. Och att satsa på elladdare tror han kommer att vara en lönsam affärsidé, då möjligheten att ta betalt för laddningen kommer att vara hög till en början med så pass få tillgängliga laddare.

Men, det är Scantias återförsäljare i Umeå, Motorcentralen, har sålt lastbilen och förberett deras verkstad med den laddutrustning som bilen laddas med för tillfället samt att de förberett för att kunna utföra service och reparationer.

Godstransportservice (GTS) har en flotta på 27 lastbilar och tio paketbilar, med transportverksamhet i Umeå och delar av Västerbotten. Laddningen av ellastbilen kommer framöver att ske på DB Schenkers terminal i Umeå. Eftersom distributionen sker dagtid finns gott om tid för laddning nattetid.

– Vi har också bygglogistikuppdrag för Region Västerbotten som har legat på för en omställning till el men först nu finns fordon tillgängliga. Jag är övertygad om att tiden är mogen och att kunderna är villiga att betala lite extra för gröna transporter, säger Björn Ledin, vd på GTS. □

Johan Lundmark



HJÄLPSÄNDNING TILL UKRAINA

Det är inget vanligt år och det är ingen vanlig tid – därför finns det anledning att även för Norråkarn avvika från mönstret. Ett medlemsreportage i all ära, men detta reportage handlar egentligen om allt annat än själva medlemmen – detta handlar om en bransch som ställer upp, en bransch där service är A och O. Min kollega Göran Danielsson tipsade mig om att Örnfrakt var på väg ner till Ukraina. Han hade just avslutat ett samtal med Örnfrakts ordförande Gustav Häggström, som satt på en färja på väg över till Polen. Han hade just berättat att Örnfrakt var på väg ner med tre bilar till Ukrainska gränsen med förnödenheter.

Några dagar efter hemkomsten, fick jag en pratstund med Gustav, som gärna berättade om deras initiativ. Det började med att Örnfrakt blev kontaktade av en gammal Örnfraktschaufför som numera är verksam i Hoppets Stjärna *läs mer*. Gustav pratade ihop sig med Tina Bostedt, VD Örnfrakt, strax efter att kriget brutit ut. – ”vi kan ju transporter och borde kunna bidra på något sätt.” Hoppets Stjärna hade precis kommit igång med deras insatser lokal, med insamling av gåvor och förnödenheter. Hoppets Stjärna verkar utanför Kärrsjö utanför Örnköldsvik och har en bas där. Utifrån det så byggdes det upp finansiering på ett ekipage via gåvor och Örnfrakt finansierade ytterligare ett ekipage.

Veckan därpå öppnade Hoppets Stjärna ett hjälpcenter. Där samlades det in all typ av gods och varor, från både företag och privatpersoner. Till exempel så kom det via Polarbröd 23 pallar bröd, det samlades in mjöl, olja – och det fylldes på med kläder. Det som krigsoffren efterfrågat var allt från torrvaror, konserver, blöjor, engångsartiklar av papper, hygienartiklar, mediciner (lång hållbarhet), förbandsmaterial, filter, madrasser, powerbanks, radioapparater,

uppladdningsbara ficklampor, uppladdningsbara strålkastare samt elverk. Eftersom de inte bett om kläder togs det bara med i mån av plats. Allt gods lastades sedan om på Örnfrakt och iväg gick två trailers, som skulle till två olika orter i Ukraina. Inte utanför Ukraina, de skulle alltså in i ett krigsdrabbat område.

Gustav säger att Hoppets Stjärna är har väldigt bra rutiner för att hantera hjälpsändningar och de hade förberett bra med bl.a. frakthandlingar och hjälp med tull - de gör ett kanonbra jobb säger Gustav. De gjorde det tillsammans med Christer Andersson, som jobbar på uppdrag av Hoppets Stjärna.

Styrelseordförande Gustav Häggström, Transportledare Anna Bredin samt Joakim Strandberg och Charlotte Strandberg deltog på denna resa. Väl på plats i Ukraina, möttes de upp av Ukrainska trailers, som tog godset ännu längre in i Ukraina och så långt som endast 18 mil ifrån Kiev. De hade även hjälp av kontaktpersoner i Ukraina, delvis på grund av språket och för att säkerställa att resan blev så säker som möjligt. När de skulle lossa godset, så var det ingen som pratade engelska – till en början en utmaning, men efter ett tag började de prata lite vikt på axlar och lite höjder, genom att rita på kapellen och liknande – då blev språket helt plötsligt universellt!

Gustav berättar att bomber hade fallit endast 10 mil därifrån den plats de lossade, vilket de fick veta först i efterhand. Otäckt, men också ett tecken på att hjälpen verkligen hamnat där den behövs.

För en skillnad gör de! De som tog emot godset, visade platser där de tog emot flyktingar. De hade ställt iordning madrasser och kök. Alltså de som inte kan ta sig ut ur Ukraina, de som söker skydd och stöd. Örnfrakt och andras hjälp är helt avgörande för deras skull och hjälpen når direkt

1970
För överst
högsta

SNÖKEDJOR / SLIRSKYDD

VI HAR ÅF I HELA LANDET



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

SVART PIST

PUBLISHING

HEMSIDOR • KUNDMAGASIN
KONSULTATION • TRYCKSAKER

Kontakta oss gärna!
0651-122 22 • info@svartpist.com



de som behöver det utan mellanhänder.

Gustav säger att det kändes riktigt bra att kunna att hjälpen kom fram och att det via Lennart Eriksson på Hoppets Stjärna gjordes bra prioriteringar och kunde tack vare donationerna köpa in det som behövdes mest. Gustav berättar även om det Elverk de hade med sig, som verkligen kom väl på plats – strömmen gick ofta och bara någon dag innan ankomst hade de tappat sitt värmeverk. Men nu gick det att laga mat igen. Men att se att inte ens det grundläggande fungerar, var en ögonöppnare.

Örnfrakt har lovat att de kommer att hjälpa till med minst ännu en resa. Det finns externa finansierare och de kommer att kunna göra mer. De har då rullat (i Örnfrakts regi) i fem vändor (som även finansierats på annat håll).

För de företag som bidrar med fordon blir det i bästa fall kostnadstäckning och timingen med drivmedelspriser har inte underlättat. Men det finns en stark vilja bland åkarna i Örnfrakt att hjälpa till, att göra något gemensamt under Örnfrakts flagga – Detta är en gemensam insats.

Gustav riktar även ett särskilt tack till Strandbergs Specialtransporter!

Det Gustav och Örnfrakt hoppas att andra

upptäcker genom deras insats, är att det faktiskt går att hjälpa till! Och göra skillnad – Det finns ingen förskriven rutin, men vill man bidra så är det fullt möjligt! I detta skede är det akut, men sen kommer eventuellt även ett skede med mer reguljära sändningar och då blir det ett mer vanligt logistikupplägg – oavsett vem som gör det.

Vill du läsa mer om vad Örnfrakt gör, både i deras vardag och i situationer som denna, besök deras Facebooksida! Där går det bland annat att följa den resa jag just beskrivit, med både bilder och film. Därifrån har jag även hämtat detta citat:

”Nu är vi framme där vi ska lasta om i Ukraina. Att komma till tullen där beväpnade militärer var på ena sidan staketet och mammor med sina barn på flykt på andra sidan är en bild man bara trodde man skulle se på film. Tyvärr är det verklighet och vi är tacksamma över det vi kan bidra med.”

– Örnfrakt.

Ett citat som verkligen får en att uppskatta den vardag vi lever i vårt land och får en att hoppas att även Ukraina återfår en vardag snarast möjligt. Men till dess, så behövs insatser just som denna!

Johan Lundmark

FLERA NYA BESTÄMMELSER

Under 2022 införs flera nya bestämmelser gemensamt inom EU. Bestämmelserna ingår i ett större paket, mobilitetspaketet, och ska ge bättre arbetsvillkor för yrkesförare, mer rättvis konkurrens mellan transportföretag och ökad trafiksäkerhet i den europeiska transportsektorn. I paketet finns regler om tillstånd, godstransporter, kör- och vilotider, färdskrivare och vägarbetstid.

Beslutet fattades under sommaren 2020 och de flesta reglerna ska tillämpas från och med den 21 februari 2022. Andra datum gäller dock för kör- och vilotider och färdskrivare. De nya bestämmelserna gäller:

- Flera skärpta krav i tillståndsförordningen
- Anmäl hur många anställda du har
- Nytt prov i yrkeskunnande om du som trafikansvarig blivit olämplighetsförklarad
- Skärpta regler för användningen av utländska fordon
- Ändringar i godsförordningen för att motverka att reglerna missbrukas
- Ändringar av regler för kör- och vilotider
- Ändringar av färdskrivarförordningen
- Vägarbetstid – polisen utför kontroller

Viktigt för er medlemmar som har internationella transporter, är att ta reda på om de transportererna omfattas av utstationeringsdirektivet.

Från och med 2 februari 2022 gäller nya regler för utstationering inom EU. Arbetsgivare som utstationerar förare inom vägtransportbranschen ska då skicka in en utstationeringsdeklaration i EU-kommissionens portal. Deklarationerna som ska kunna visas upp vid en eventuell vägkontroll. Detta gäller framför allt chaufförer som genomför t.ex. cabotagetransporter i andra länder. Dvs i regel gäller det inte om ni enbart genomför bilaterala transporter!

Ett urval från Transportstyrelsen.se:

• Anmäl hur många anställda du har.

Du som har tillstånd att bedriva gods- eller busstrafik ska senast den 31 mars 2022



anmäla hur många anställda det fanns i företaget den 31 december 2021. Du ska också anmäla hur många av de anställda som har arbetat som förare under året.

En anmälan av antal anställda per den 31 december ska därefter göras varje år innan den 31 mars.

• Vägarbetstid – polisen utför kontroller.

Det införs krav på att Polismyndigheten ska kontrollera om en förare överskridit den maximala sammanlagda arbetstiden per vecka och anmäla misstänkta överträdelser till Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen använder ett riskvärderingssystem för att välja ut vilka företag som vi ska utföra tillsyn av. Även lagakraftvunna överträdelser mot vägarbetstid kommer att registreras i systemet och därmed

påverka vårt urval av företag för kontroll.

Ändringar av färdskrivarförordningen.

Från och med den 2 februari 2022 ska förare manuellt registrera fordonets position varje gång fordonet passerar en medlemsstats gräns.

Skärpta regler för användningen av utländska fordon.

Svenska tillståndshavare som anmäler utländska fordon i yrkesmässig trafik ska visa att det finns särskilda skäl att använda det utländska fordonet i Sverige. Detta gäller även för fordon som är registrerade i Danmark, Finland eller Norge.

För ytterligare information eller frågor, kontakta oss eller Transportstyrelsen. □

Johan Lundmark & Charlotta Nilsson

ELMIA 2022

Följ med oss till Jönköping och Nordens största lastbilmässa
25 - 28 augusti



Bussen avgår från Umeå,
torsdag den 25 augusti kl. 07.00.

Vi kommer att göra stopp efter vägen för
påstigande, och stannar för lunch och kaffe.

Vi räknar med att vi är framme i Jönköping
på torsdag kväll.

**Boende är bokat på
Grand Hotell på Hovrättstorget**
du kan läsa mer om på: grandhoteljonkoping.se

Du kommer att ha hela fredag och lördag
på dig att gå på Lastbilmässan.

På söndag den 28 augusti kl. 07.00
bär det av hemåt, och vi beräknas vara i Umeå på söndag kväll.

Pris för resa och del i dubbelrum, 3 nätter: 3.300 kr
Tillägg för boende i enkelrum, 3 nätter: 1.500 kr

Anmälan gör du till carina.ahlfeldt@akeri.se.
Antalet platser är begränsat och först till kvarn-principen gäller.



Remissvar kring framtida infrastruktur i

VÄSTERNORRLAND OCH JÄMTLAND

Under januari och februari har Sveriges Åkeriföretag Norr lämnat in remissvar på de regionala transportplanerna för Västernorrland, Jämtland, Norrbotten samt Västerbotten.

Under januari och februari har Sveriges Åkeriföretag Norr lämnat in remissvar på de regionala transportplanerna för Västernorrland, Jämtland, Norrbotten samt Västerbotten.

Den s.k. Länstransportplanen, som berör respektive läns alla trafikslag och omfattar både person- och godstransporter, anger målen och styr utvecklingen av den regionala transportinfrastrukturen under perioden 2022-2033. Den omfattar t.ex. investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, drift av enskilda vägar samt andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder etc.

I Jämtland samarbetade Sveriges Åkeriföretag tillsammans med Mittsvenska Handelskammaren och i Västernorrland gick Sveriges Åkeriföretag in med eget remissvar.

Vi är bland annat kritiska till fördelningen av medel, där väginvesteringar får mycket mindre medel än gång- och cykelvägar. Vi tryckte även på att effektiva vägtransporter är en förutsättning för hela övriga näringslivet och för ett fungerande samhälle. Där saknades beskrivningar av åtgärder för att effektivisera transporter på vägnätet, t.ex. kring BK4. Planerna visar tydligt att det fortfarande finns brister och utmaningar i övergångar mellan det enskilda och nationella vägnätet i samband med ökade bruttovikter.

Vi lyfte även att om järnvägen ska fungera effektivt förutsätter det att lastbilstransporterna fungerar och har rätt förutsättningar. Det positiva är att planupprättarna i Västernorrland vill öka avsättningen av medel till ökad trafiksäkerhet.

Transportplanerna för Norr- och Västerbotten besvarades under februari. I dessa markerade vi att de tilldelade resurserna är alldeles för låga - vilket Länsstyrelserna själva höll med om. Till skillnad från Jämtland och Västernorrland så var fördelningen mellan trafikslagen bättre, men det är till liten tröst då den totala tilldelningen är alldeles för låg.

I förslaget för Norrbotten skrivs att det konstateras att de medel som tilldelats länsplanen på intet sätt är tillräckliga för att kunna genomföra de åtgärder i transportsystemet som

skulle behövas. Dessutom skrivs att Trafikverkets analys visar att påtagliga trafikökningar kommer att påverka regionalt statliga vägar. I deras utredning konstateras att nuvarande finansiella ramarna i de regionala länstransportplanerna ger ett mycket begränsat utrymme för nya åtgärder. Vi ser detta som djupt olyckligt och ser gärna att regionen tydligt markerar och bevakar detta.

Region Norrbotten skriver också att behoven av investeringar i länet ökar utifrån trenderna kring hållbara transporter inte minst kopplat till den stora gröna industriomställning som sker i norra Sverige som ska bidra till både Sveriges och EU:s klimat-mål. I det statliga vägnätet finns bristande standard utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet i många stråk och med den snabba samhällsomställning som sker i Norrbotten kommer bristerna i transportsystemet att förstärkas. Samtidigt finns en risk att länstransportplanens begränsade medelstilleddelning inte kan möta den utveckling som sker i hela geografien och ett transportsystem för alla.

I remissförslaget för Västerbotten står att kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen skenat och medfört att de objekt som genomförts blivit i genomsnitt 20 procent dyrare än vad kalkylerna visat. Vidare skrivs att det konstateras att de medel som tilldelats länsplanen på intet sätt är tillräckliga för att kunna genomföra de åtgärder i transportsystemet som skulle behövas. Vi ser detta som djupt olyckligt och ser gärna att regionen tydligt markerar detta. Det är olyckligt i en region som har ett transportintensivt näringsliv, med betydelse för hela landets välfärd.

Remissvarets skrivelser om det statliga nätet är bra men också oroväckande. Framför allt delen om att det inte är anpassat för den tyngre godstrafiken och att en betydande del av vägkapitalet brutits ned utan att tillräckliga medel först till drift och underhåll. Vår industri är beroende av bra möjligheter att köra tyngre transporter, som även är ”effektivt ur både kostnads- och hållbarhetsperspektiv genom dess bidrag till ett effektivare nyttjande av befintligt transportsystem.”

Ring, sms:a eller maila in till någon av oss om ni har synpunkter på vägar i er egen region! Då står vi ännu mer redo att bemöta de utmaningar vi har med vår infrastruktur i vår region. ☐

Göran Danielsson & Johan Lundmark

KOMPLETTA EKIPAGE

TIMMER & FLISEKIPAGE-LASTVÄXLARVAGNAR



LASTVÄXLARVAGNAR



TIMMERBILSPÅBYGGNADER



FLISEKIPAGE

VÄLKOMMEN TILL EN AV SVERIGES STÖRSTA PÅBYGGARE



Med dig på vägen sedan 1919

☎ 010-45 67 900 ✉ info@ophoglunds.se 📱 ophoglunds 🌐 www.ophoglunds.se



MARKNADENS BREDASTE SORTIMENT!

Bakgavellyftar • Järnvägskranar • Kranar för återvinning • Lantbruks- och industrikranar • Lastbilskranar
Lastväxlare • Marinkranar • Påhångs- och boxmonterade truckar • Skogskranar • Specialkranar



Tillsammans lyfter vi Sverige | www.hinz.se





Kyl- & frysexpressen Nord AB

FAIR TRANSPORT

I mitten av februari blev jag kontaktad av Martin Bylund, Hållbarhetssamordnare på Kyl- Och Frysexpressen Nord AB, som ville träffa oss och prata om bland annat Fair Transport. De ville lyfta fokus till vilka mervärden de ser med Fair Transport, men även berätta om hur deras arbete kring hållbara transporter bedrivs.

Jag åkte därför och besökte Martin och Jon Widell, VD Kyl- och Frysexpressen Nord AB, på plats i deras lokaler på Klockarbäcken i Umeå. Företagets har gått under många namn och ägarskap sedan 90-talet, men 2020 så säljer Postnord företaget PostNord Termo AB till en privat konstellation med Kyl och Frysexpressen Mälardalen som huvudägare - Kyl och Frysexpressen Nord AB blev det nya namnet. Redan när jag kommer innan för dörrarna, blir det tydligt att de prio-

riterar säkerhet och hälsa – jag fick fylla i både hälsodeklaration och fick ett tillfälligt passerkort för att ens ha tillstånd att kliva in i lokalerna. Helt rätt, med tanke på att de hanterar livsmedel!

Martin och Jon presenterade mig för kollegorna på plats och jag hann med att både prata drivmedelspriser och indexering, innan vi satte oss ner med varsin kopp kaffe för att prata om deras visioner och syn på affärsmässighet och hållbarhet. Företaget har som målsättning att deras transporter ska vara helt utsläppsfria redan år 2027. En offensiv ambition, som de avser att lyckas med tillsammans med deras underleverantörer.

Jon berättar om att de verkligen gjort en resa för att bli lönsamma och att läget en gång i tiden inte alls såg så bra ut. Men efter ett hängivet arbete med ett tydligt fokus på att sänka kostnader och öka intäkter, så är läget idag ett helt annat.

”Från chauffören som kan köra mer energisnålt till inköparen som kan förhandla ner inköpspriserna hos leverantörerna och säljaren som kan höja priset ut mot kund.” – Jon Widgren

För att kunna erbjuda effektiva och hållbara transporter så har de i dag 60 egna lastbilar i sin fordonspark och samarbetar dessutom med ett 20-tal externa åkare.

Så här definierar företaget själv deras arbete kring just Fair Transport: Fair Transport är transportnäringens hållbarhetscertifiering av godstransporter på väg. Alla certifierade företag uppfyller uppsatta krav och kriterier och följs löpande upp via en oberoende tredjepartsgranskning. Certifieringen säkerställer på så sätt att transporter utförs ansvarsfullt, trafiksäkert och klimatsmart. Fair Transport är transportbranschens sätt att ta ansvar och bidra till den nödvändiga omställningen som hela vårt samhälle står inför. Tillsammans skapar vi en trygg och hållbar framtid. Och som Jon Widell säger:

”För oss var det en självklarhet att gå med i Fair transport, vi tror hela branschen gynnas av att ha en gemensam kvalitetsstämpel att luta sig mot och göra det lättare för våra kunder att välja rätt” säger Jon Widell, vd Kyl- och Frysexpressen Nord AB

Från Sveriges Åkeriföretag, ser vi såklart positivt på deras arbete och hoppas att det kan inspirera andra företag på vägen!

”Med sin certifiering i Fair Transport visar Kyl- och Frysexpressen Nord hur viktigt hållbarhetsarbetet är för företaget. Genom att arbeta för socialt ansvarstagande, ökad trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan är de en stor del i

omställningen för en sundare och mer hållbar transportnäring. De tar ansvar för att de livsmedel vi är så beroende av, levereras med klimatsmarta logistiklösningar. Ett arbete som vi vill ska prioriteras hos landets transportköpare.”

Johan Lundmark, branschföreträdare Sveriges Åkeriföretag.

Kyl- och Frysexpressen Nord AB har även förvärvat och blir nya ägare Tomas Jonssons Åkeri i Sävar AB den 1 maj. Åkeriet omsätter 35 miljoner kronor och har 25 medarbetare och 15 lastbilar i fordonsparken. Förvärvet är ett led i Kyl- och Frysexpressen Nord's strategi att stärka deras kunderbudande, öka sin konkurrenskraft och stärka sin position på den norrländska marknaden, skriver företaget i ett pressmeddelande.

Tomas Jonssons Åkeri i Sävar har även tidigare kört uteslutande för Kyl- och Frysexpressen Nord och ansvarat för distributionen av företagets kyl- och frystransporter i regionerna kring Umeå och Skellefteå. Det goda och välfungerande samarbetet under många år lade grunden till förvärvet, skriver Kyl- och Frysexpressen.

Tomas Jonsson, vd på Tomas Jonssons Åkeri i Sävar, säger att han är glad att Kyl- och Frysexpressen Nord tar över åkeriverksamheten.

– Vi har samarbetat under många år och känner varandra väl. I Kyl- och Frysexpressen Nord AB får mina medarbetare en seriös och trygg arbetsgivare som delar våra värderingar och kommer att vidareutveckla vårt företag i samma anda som vi gjort. Det känns väldigt bra. □

Text: Mats Hellström, Johan Lundmark samt Kyl- & Frysexpressen Nord AB

Foto: Martin Bylund, Kyl- och Frysexpressen AB

HÄR SKA DU ANNONSERA!

Ring mig om du vill synas i Norråkar'n.

Vi hörs väl?



PETTER BERGMAN

petter@spiggmedia.se

070-360 54 10

Annonssäljare

...OCH HÄR OCKSÅ!

Nå samtliga medlemmar i Sveriges Åkeriföretag Norr!



**TRYGG PARTNER PÅ
VÄSTERBOTTENS INLAND!**

INLANDSFRAKT AB



**VI REPAR
TUNGT!
(OCH LÄTT)**

**INLANDSFRAKT
VERKSTADS AB**

0941 - 149 00 VI SÖKER PERSONAL! HÖR AV DIG! INFO@INLANDSFRAKT.SE

Wibax presenterade SVERIGES FÖRSTA ADR-GODKÄNDA EL-LASTBIL

I december var vi på plats när Wibax presenterade en väldigt spännande och 64 ton tung nyhet. Tillsammans med Scania visade Wibax upp sin nya ellastbil, på plats i företagets fina lokaler i Piteå. Det är Sveriges första ellastbil med 64 tons dragvikt och Sveriges första ADR-godkända ellastbil. Lastbilen har en effekt upp till 300 kilowatt och vridmoment närmare 2 200 newtonmeter. Lastbilen kommer att dra tanktrailers med upp till 44 tons last, vilket ger en totalvikt på 64 ton.

Enligt Helena Hedman, lastbilschaufför på Wibax Logistics, så är vintern en utmaning men ingen omöjlighet:

– Vi har testkört med tom trailer i 29 minusgrader. Det gick bra, men visst märkte vi en viss ökning av elförbrukningen jämfört med när man kör i mildare temperaturer. Men den ska ju gå på fasta körningar med laddare på båda hållen, och där den ändå måste stå stilla ungefär en timme vid lastning och lossning. Så med snabbbladdare är det inga problem i det här fallet, säger hon (källa: wibax.com).

Vid lanseringen fick deltagarna möjlighet att provåka både lastbilen samt andra eldrivna fordon.

Tillsammans med Scania har Wibax analyserat sina transporter och inom kort finns möj-

ligheter att elektrifiera tre fjärdedelar av Wibax transporter. Wibax och Scania är stolta över att visa att det finns möjligheter till eldrift även i Norrland. Det är en utmaning, men med rätt



förutsättningar och logistikupplägg tillsammans med längre last- och lossningstider ges stora möjligheter till lång laddtid under uppdragen.

– Med bara det här fordonet minskar vi klimatpåverkan med upp till 1 370 ton CO₂, och vi gör det med ett fordon med full dragvikt. Med andra ord, det här är en riktig game changer, konstaterar Jonas Wiklund.

– Detta är den första elektriska 64-tonnaren som går i trafik hos kund. Steg för steg visar vi att elektriska lösningar händer väldigt snabbt och för i princip alla segment, säger Fredrik Allard, chef för E-mobility, Scania.

Sedan presentationen av lastbilen så har Elregion Norrland aviserat att det ska etableras en laddplats för tunga fordon i Skelleftehamn. Elregion Norrland är ett samarbete som består av företagen Scania, Northvolt, Boliden AB, Wibax AB, Skellefteå Kommun och Skellefteå Kraft. Skellefteå Kraft står som leverantör av laddutrustning och förnybar energi.

– Etableringen är en del av Skellefteå Krafts satsning på att möjliggöra elektrifieringen av tunga transporter. Totalt kommer 9,5 miljoner kronor att investeras i en laddplats för tunga transporter. Tre lastbilar kommer att kunna laddas samtidigt med en effekt på 300 kW. (Källa: www.wibax.com.) □





NY LEDAMOT

Hallå där Mikael Ledström, du blev invald som ny ledamot i föreningsstyrelsen Sveriges Åkeriföretag Norr nu i februari, grattis!

Vem är du, och vad har du för verksamhet?

– Jag äger och driver Bäckströms Åkeri AB sedan ett antal år och arbetar mestadels med timmertransporter och anläggning. I sommar två väghyvlar dessutom. Som sagt så är jag också nyligt invald SÅ Norrs föreningsstyrelse. Jag har också de senaste tre åren varit chef på Inlandsfrakt eller ”Spetsen på plogen”. Formellt sett operativ Styrelseordförande.

Vilka är de viktigaste frågorna för åkerinäringen den kommande perioden? (Utöver drivmedelsfrågan.)

– De viktigaste är att jobba med rekrytering och utbildning, men också att i dessa tider bli ännu bättre på avtalsskrivning. Vår näring måste undvika att köra på avtal som inte funkar. Vi måste lära oss av det som är nu, och måste omförhandla om kostnaderna drar iväg för mycket. Jobba med företagandet, rätt avtal, rätt skrivningar.

Är det någonting särskilt inom just din region eller just era typer av transporter som är extra viktiga att jobba med?

– Det är främst villkor och lönsamhet – vi måste jobba med bra villkor för att bedriva.

Övriga kommentarer?

– Det här är världens bästa jobb, vi brinner för branschen! Ingen som har lika bra jobb som vi som jobbar med det här! □

BEHOVET AV SNABBLADDNING KARTLAGT I JÄMTLAND

För att lastbilar ska kunna köra längre sträckor på el behövs publika snabbladdare som komplement till egna laddplatser. En utredning har nu fastställt var behovet av såna laddare är som störst i just Jämtlands län.

Det är i Östersund, Sveg och Bräcke som behovet av publika snabbladdare för tunga fordon är som störst. Det är resultatet av den färskaste utredning som gjorts på uppdrag av projektet ”Förnybart i tanken”. Konsultföretaget WSP har i utredningen kartlagt var behovet är störst och i vilken takt utbyggnaden bör ske.

– Idag finns det ett ytterst begränsat utbud av publika snabbladdare för tung trafik nationellt och om åkerier ska våga satsa på eldrivna lastbilar i närtid behöver utbudet byggas ut, säger Fredrik Widegren, expert och rådgivare inom elektrifiering på WSP Advisory.

Omkring hälften av lastbilarna som säljs år 2030 kommer att vara elektriska, enligt vissa fordonstillverkare. Den mesta laddningen kommer då att ske på åkeriernas egna terminaler och vid lastning och lossning av gods, men det behöver också vara möjligt att stödladda på strategiska platser utmed de större vägarna.

Förslaget bygger på intervjuer med regionala aktörer, trafikanalyser samt tidigare prognoser på området. En viktig faktor har varit att hitta naturliga ställen där fordon redan i dag gör uppehåll, gärna med restauranger och

toaletter i närheten.

I en första etapp fram till år 2025 föreslås etablering av snabbladdare i Sveg, i Östersund på rastplats Oden-skog och på rastplats Gimårasten i Bräcke kommun. I nästa etapp fram till år 2030 föreslås ytterligare snabbladdare på rastplats Strömsund, rastplats Åre Björnänge och på den nya rastplatsen som ska byggas i Svenstavik.

Kyl och Frysexpressen Nord AB, som kör tempererade transporter i framför allt Norrland, har en tydlig vision om att deras transporter ska vara utsläppsfria år 2027. Martin Bylund är hållbarhetssamordnare på företaget.

– Ska vi vinna affärer om fyra år så måste vi ställa om, men vi behöver kroka arm med kunder, fordonstillverkare, drivmedelsleverantörer och andra intressenter, till exempel region

Jämtland Härjedalen, för att det ska vara möjligt, säger han.

I strävan mot att minimera klimatavtrycket från transporter rullar nu i Östersund två lastbilar som drivs av flytande biogas.

– Det finns tankstationer för biogas i Östersund och med den infrastrukturen vågade vi investera. En liknande satsning för att ladda tunga elfordon skulle betyda otroligt mycket för oss, säger Martin Bylund.

Förnybart i tanken finansieras av Europeiska Regionala Utvecklingsfonden, Länsstyrelsen Västernorrland, Region Jämtland Härjedalen och Biofuel Region. □

Mats Hellström

Ny vd för BDX

CATRIN INGVARSSON



Catrin Ingvarsson har varit tillförordnad vd för BDX Företagen AB sedan den 27 september 2021. Nu har styrelsen utsett henne till vd och koncernchef för bolaget.

Catrin Ingvarsson går från tillförordnad till ordinarie vd samt koncernchef i BDX. Foto: Patrik Öhman

Catrin Ingvarsson har arbetat i koncernen sedan 2013 i olika roller, bland annat som CFO. Nu senast har hon alltså varit tillförordnad vd.

– Jag, och hela styrelsen, är otroligt glada över att vi får behålla Catrin Ingvarsson i rollen som vd. Hon har en gedigen erfarenhet från BDX Företagen AB, både genom sin roll som CFO och även att hon har ingått i BDX koncernledning sedan 2020. I styrelsen ser vi fram emot att fort-

sätta BDX Företagens tillväxtresa tillsammans med Catrin Ingvarsson, säger Roger Åström, styrelseordförande BDX Företagen AB.

– Det känns hedrande att styrelsen utsett mig till vd i en så fin koncern med så många kompetenta kollegor, tillsammans kan vi verkligen göra skillnad, säger Catrin Ingvarsson.

BDX Företagen har under de senaste åren ökat verksamheten till en omsättning om närmare 5 miljarder kr och 600 anställda, med uppdrag över hela landet men med basen i främst Norrbotten och Västerbotten.

– Det jag ser fram emot nu är att vi ytterligare ska utveckla verksamheten. Inte nödvändigtvis genom att växa men att utveckla de delar där vi redan nu har en stark position. Vår logistikverksamhet har vuxit med stora rikstäckande uppdrag, inom maskin- och transport är vi en av de största aktörerna i norra Sverige. Inom industriverksamheten har vi breddat ut-

budet från gruvor till pappersindustri och på entreprenadsidan lägger vi grunden för Sveriges framtida elförsörjning i Europas största vindkraftspark. Till det kommer en omfattande ballast- och miljöverksamhet som kompletterar vårt erbjudande. Det är ett otroligt marknadsläge som hela norra Sverige befinner sig i, vilket gör att vi har en spännande tid framför oss, säger Catrin Ingvarsson.

Catrin Ingvarsson har även en bakgrund som skidskytt och skidåkare, med bland annat en framskjuten placering i det 22 mil långa Nordenskiöldslppet 2019 och en andraplats i Jubileumsvasan 2022.

– Min bakgrund inom idrotten ger mig verktyg att se framåt, skapa tydliga mål och framför allt att realisera planeringen och förmedla vägen framåt för företagets medarbetare. Vår förmåga att samarbeta är avgörande. Vi behöver arbeta tillsammans, inte bara samtidigt, säger Catrin Ingvarsson. □

Mats Hellström



SLP AB är ledande leverantör av släp- och lastbilspåbyggnader till gruv- och anläggningsindustrin.

Vi har ett starkt fokus på teknikutveckling, viktoptimering och kostnadseffektivitet i nära samarbete med leverantörer av material och fordonskomponenter. Våra slutkunder är främst entreprenörer inom gruv- och anläggningsindustrin i Norden.

Kontakta oss angående din framtida leverans.



Släp- och lastbilspåbyggnader i Övertorneå AB
Älvägen 1, Övertorneå. Tel 0927-796 90

www.slpab.com



74 TON

En 74-tons el-lastbil från Scania ska levereras till gruv- och metallföretaget Boliden nu under våren. Den kommer att köras av Renfors Åkeri och trafikera en 30 km lång sträcka i Västerbotten.

– Vi visar återigen att tekniskt är helelektriska lösningar för tunga fordon redan är här. Utvecklingen går otroligt snabbt! Det är mycket viktigt att infrastrukturen hänger med för att fler kunder ska ta steget. Det är också otroligt värdefullt att jobba på denna typ av koncept för tung el-drift med aktörer som Boliden som vill driva utvecklingen framåt, inte minst inom klimatområdet, säger Fredrik Allard som är chef för e-mobilitet på Scania.

El-lastbilen har en totalvikt om 74 ton inklusive last och trailer och kommer alltså att köras av Renfors Åkeri. Den ska trafikera en cirka 30 km lång sträcka tur och retur mellan gruva och anriktningsverk i Västerbotten. Samarbetet mellan Boliden och Scania öppnar för möjligheten att elektrifiera ytterligare transportflöden inom Boliden framöver, menar bolagen.

– Det känns spännande att få vara en del i den här teknikutvecklingen, kommenterar Niklas Lundqvist, vd vid Renfors Åkeri.

– Att tidigt vara med och testa eldrift för väldigt tunga transporter och bidra till utveckling och omställning till hållbara lösningar ligger helt i linje med vår agenda, säger Jonas Ranggård, programchef på Boliden.

Satsningen på den tunga el-lastbilen sker inom ramen för Reel (Regional Electrified Logistics), ett initiativ som leds av Closer och utförs med stöd från programmet Fordonsstrategisk Forskning och Innovation (FFI) för att främja övergången till ett elektrifierat godstransportsystem på den svenska marknaden.

Leverans av fordonet planeras ske under andra kvartalet 2022. □

Mats Hellström

HUR VIKTIG ÄR SVENSK ÅKERINÄRING FÖR DIG?

Dieselpriiset har ökat med över 70 procent från 1 januari 2021 och ligger nu över 26 kr/litern.

Höga kostnader för diesel är ett mycket akut ekonomiskt problem för en stor del av åkerinäringen. Företag som utför livsviktiga transporter och får samhället att fungera. Många åkerier berättar att de inte vet hur de ska klara de ökade kostnaderna då de är bundna av avtal som inte medger kompensation för högre kostnader. I många fall finns ingen förståelse hos kund att åkeriföretagen behöver omförhandla sina avtal. Skrämmande nog är offentlig sektor värst. Här har åkeriföretagen svårast att omförhandla sina avtal och få ersättning för ökade priser på drivmedel.

Åkerinäringen är en samhällsviktig bransch och avgörande för industri och handel, för sjukvård och varuförsörjning, för samhällsbyggande, för att säkra både rent vatten och värme och som en viktig resurs för svenskt försvar. Helt krasst klarar sig inte Sverige utan åkeriföretagen.

Tyvärr riskerar prisutvecklingen på diesel att slå ut flera åkeriföretag vilket kan leda till kraftiga störningar i samhället. Läget är mycket svårt då många åkeriföretag har svårt att få ut kostnadsökningen på kund. Även åkeriföretag som har en drivmedelsklausul i sina avtal har svårt att få kompensation för ökade kostnader då ersättningen regleras i efterhand, ibland med långa tidsintervall. Läget är så pass allvarligt att många företag inte vet om de kan betala nästa faktura för drivmedel. En faktura som kan vara flera hundratusen kronor högre än normalt. Vi riskerar konkurser, arbetslöshet och att åkeriföretag tvingas ställa sina fordon.

Vad gör våra politiker för att ge åkeriföretagen rimliga villkor för att kunna fortsätta driva sin verksamhet i den situation vi befinner oss i? En situation

som om ingenting görs nu med all sannolikhet kommer att förvärras.

Vi vill med denna text uppmana till politiska åtgärder som akut sänker kostnaderna, speciellt priset på drivmedel, för åkeriföretagen och ger åkerinäringen och samhället en långsiktig trygghet.

Direkta åtgärder:

- Alla skatter, avgifter och regelverk som kan sänka priset på drivmedel måste synas och åtgärdas.
- Som en direkt akut åtgärd bör energi- och koldioxidskatten på diesel sänkas till EU mininivå.
- Reduktionspliktsnivån för diesel måste omedelbart ses över och tillfälligt ändras eller pausas för att medverka till att Sverige kan uppnå ett betydligt lägre dieselpriis i nivå med våra grannländer. Nuvarande kontrollstation i december är för långt bort.
- Som en landets största transportköpare måste offentlig sektor betala för de ökade transportkostnaderna som det ökade bränslepriset ger. Tilläggsfakturerings och tät indexering ska vara självklart i avtal där staten är transportköpare.
- Fasa ut den årligt återkommande KPI indexeringen samt den 2 procentiga BNP indexeringen av skatten på bensin och diesel. Onödigt kostnadsdrivande indexering är olämpligt när transportnäringen redan har kraftigt ökade kostnader för klimatarbete, nya fordon, laddinfrastruktur och fossilfritt drivmedel.
- Öka inhemsk produktion av bi-odrivmedel och vidta åtgärder för att minska kostnaderna.
- Minska samhällets sårbarhet och värna samhällets robusthet i klimatarbetet genom att säkra en ökad tillgång på energi och drivmedel. □

Författare: Sveriges Åkeriföretag och dess medlemmar

AKUT SITUATION!

Vi har daglig kontakt med åkare i olika delar av Sverige. Både via telefon men vi har också varit ut och träffat en del medlemsföretag.

Det som kommer upp vid varje möte är drivmedelspriserna som stigit med 70 % sedan 1 januari 2021. Det är en akut situation. Många företag har inte indexreglerat i sina avtal och för dem är det katastrof.

Genom att branschen påverkas av de höga bränslepriserna kommer också samhället att påverkas som gör att priserna på varor kommer att stiga och i vissa fall kommer inte transporterna att fungera alls.

Om åkerier försvinner vem skall då köra maten till våra butiker? Vem ska köra mediciner till apoteken? Vem skall hämta soporna?

Åkerinäringen är en samhällsviktig funktion som allmänheten kanske sällan tänker på. Hela samhället är så otroligt beroende av åkerinäringen. Åkerinäringen är samhällets blodomlopp.

Många ringer och har funderingar kring avtal och man vill att regeringen tar tag i problemet. Vi jobbar hårt med det och vi hoppas på större förändringar än de som hittills presenterats.

I det akuta läget råder vi er att ta en diskussion med era kunder, eftersom förändringen i drivme-

delspriser är något som ingen har kunnat påverka.

Ta det med din kund om de vill att du ska leva vidare som företag, och få dem att betala mer!

Trots allt det tråkiga som sker runt i kring oss så går ju övriga livet vidare.

Vi har påbörjat vår rundresa runt om i Sverige där vi finns på olika platser så ni kan komma och träffa oss. Gå in på vår hemsida och ser var vi finns just denna vecka. Kanske på någon plats som du passerar. Under hösten kommer vi att genomföra vår rundresa i norr.

Svenska truckers har kört i gång en ny säsong och du lyssnar väl på våra webinarier, bland annat Framgångsrikt företagande som vi kör nu under varen och våra poddar. Ladda ner vår SÅ app så kommer du enkelt åt dem där.

Som vanligt så finns vi här för dig! Tveka inte att höra av dig till oss på medlemservice 010-510 5400 eller skicka ett mail till medlemservice@akeri.se

Vi hör! ☐

Carina Ahlfeldt
Regionchef
SÅ Norr, Mitt &
Gävleborg
010-510 54 06



SLÄPVAGNAR & BILPÅBYGGNADER

- NTM's Trailerproffs erbjuder lösningarna oavsett transport!

NTM SVERIGE AB Tel. 0511-24 280

Försäljning

David Walander, Tel. 0511-24 283

Service

Torbjörn Johansson, Tel. 0511-24 285

Reservdelar

Johan Jonsson, Tel. 0511-24 287

Försäljning, Östra & södra Sverige

Tom Berg, Tel. 0140-170 03

Försäljning, Norra Sverige

Michael Engström, Tel. 090-349 33 20

Sopbilar, försäljning

Anders Hägglund, Tel. 070-224 67 85



NTMSVERIGE.SE

SEMINARIERESA MED SVERIGES ÅKERIFÖRETAG NORR

Rhodos 18 – 25 maj 2022



Äntligen – du är sedan länge bokad in på denna seminarieresa som skulle gå av stapeln hösten 2020. På grund av pandemin så fick den skjutas på framtiden. Nu äntligen är vi på gång igen.

Välkommen att följa med på vår seminarieresa till Rhodos. För medlemmar bjuder vi på seminarieavgiften. Du betalar endast självkostnadspris. Föreläsare är Agneta Gustafsson som arbetar som advokat hos Nywa AB samt Jessica Forsén Löfgren som arbetar som HR konsult på HR kompassen. Seminarierna kommer att innehålla affärsjuridik, avtalsrätt och styrelsearbete samt hur framtidens ledarskap och arbetsgivare ser ut. Dessutom kommer mycket tid till nätverkande att ges. Seminarieresan är anpassad till att passa för åkeriföretagare och kräver ingen förkunskap. Du kommer att ingå i en grupp av likasinnade och kan där utbyta erfarenheter från verkliga livet.

Orten Rhodos Stad – här finns långa stränder, glittrande badvatten, massor av aktiviteter, antika kulturskatter och ett stort utbud av restauranger och nöjen. Rhodos stad är en stad med många ansikten. Här finns kultur, bra shopping, massor av restauranger, ett pulserande nöjesliv och dessutom två fina stränder - mitt i stan. Rhodos stad börjar bli för östra Medelhavet vad Palma är för västra Medelhavet. Mandrakihamnen är det ena navet i Rhodos stad, med alla sina tavernor och barer. Det andra är Gamla stan, där det känns som att gå rakt in i medeltiden. Smala gränder, tavernor, idylliska små torg, springbrunnar och medeltida blomsterklädda väggar. På affärgatan Sokrates lockar butiker med guld och keramik. En resa hit ger dig kultur, en underbar gammal medeltida stadskärna innanför praktfulla murar, bra shopping, mängder av restauranger och ett otroligt trevligt nöjesliv. Allt inom gångavstånd från ditt hotell.

Vi kommer bo på Hotell Mitsis Grand Beach Hotel där vi kommer att ha all-inclusive. Medeltemperaturen i maj är 23 grader på dagen och 19 grader i vattnet.

www.ving.se/grekland/rhodos/rhodos-stad/mitsis-grand-beach-hotel

Pris per person: 12 600:- (anmälningsavgift 3 000/pers3on)

Tillägg enkelrum: 4 800:-

I priset ingår: Flygresor tur och retur, Umeå-Rhodos. Del i dubbelrum med havsutsikt. All inclusive. Transfer. Mat ombord på flyget. Avbeställningsskydd. Försäkring.

Seminarieavgift för medlem i SÅ norr; för dig som är medlem i SÅ norr bjuder vi på kursavgiften.

Seminarieavgift för icke medlem; 6 900:-.

För deltagande på seminarieresa arrangerad av Sveriges Åkeriföretag Norr krävs att en medlem per sällskap/rum deltar i seminarierna för att seminarieavgift inte ska faktureras.

Anmäl dig till Carina Ahlfeldt på 070-354 14 06 eller maila carina.ahlfeldt@akeri.se

Anmälan är bindande.

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

Kilafors

Av åkare. För åkare.

JYKI

JYKI GROUP

JYKI ULTRA LOW

Timmersläpet Jyki Ultra Low är en blick in i framtiden. Tack vare den optimerade och hållbara konstruktionen är släpets lastutrymme så stort som möjligt. Den låga chassihöjden har uppnåtts som en följd av ett långt utvecklingsarbete. Tack vare den nya chassikonstruktionen är släpets ramhöjd endast 1030 mm*.

*Med däckdimensionen 265/70R19,5"

WWW.SJOGRENSLASTVAGNAR.SE

Sjögrens Lastvagnar AB

Tel. 0226-662 50 • info@sjogrenslastvagnar.se • www.sjogrenslastvagnar.se

Ett varuhus för hela branschen



- BevoNac axlar & bromsar
- BevoBox verktygslådor & tillbehör
- BevoGrip & RotoGrip
- Kopplings-material & stödben
- Uppbyggnads- komponenter
- Lastsäkring, ADR & skyltar
- Exteriör, interiör & avgas
- Hydraul & dieseltankar
- Aluminium
- Ljus & elkomponenter
- Pneumatik & bromskomponenter
- Kran & lyftutrustning

BEVOLA har allt för att bygga lastbilar och släpvagnar

0470-752 750 • order@bevola.se • bevola.se

POSTTIDNING B

Sveriges Åkeriföretag Norr
Storgatan 28 F
903 26 Umeå



ATT KÖRA VIRKE ÄR EN LIVSSTIL.



En livsstil som ställer höga krav på förmågan att planera och att lösa problem – och ännu högre krav på säkerhetstänk. Men det är också en livsstil som ger många fördelar, särskilt om man känner sig trygg och säker i sin vardag. På ExTe har vi jobbat i 120 år för att virkesåkare och chaufförer ska känna sig trygga med sin livsstil, idag och i framtiden. Visa oss din vardag under #extelife
Läs mer om oss på exte.se

ExTe

Lastförankring är ett begrepp. Vi uppfann det.