

Norråkar'n

#1/2023

Vad blir effekten om vi inte synliggör åkerinäringens arbetskraftsbehov?

Tjälade vintervägar

Ny ledamot i Sveriges Åkeriföretag Norr
– Driver JKP Åkeri AB

ÅRSMÖTET 2023

Rapport från Skellefteå

BYGG DIN EGEN TRUX



På vår hemsida kan du komponera din egen lastbilsfront bland en mängd olika tillbehör, kulörer och andra kombinationer.

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

**PROVA
SJÄLV HÄR**

Scanna koden med din telefon
eller surfa in på www.trux.se/bygg



Trux®
Always in the frontline

www.trux.se info@trux.se [+46 \(0\)10-483 89 90](tel:+460104838990)

VÅREN NÄRMAR SIG

och vi behöver kommunicera mera

LEDARE

Lördagen den 8 februari genomförde vi Sveriges Åkeriföretag Norrs årsmöte i Skellefteå och jag hade den stora äran att få förnyat förtroendet som ordförande.

Vi hade en mycket trevlig och intressant helg, med både spännande studiebesök på Northvolt, intressanta föreläsare och dessutom fantastisk god mat och mycket trevligt sällskap. Det enda jag hade önskat mera av är att flera av Er medlemmar hade varit med, det blir så mycket lättare för oss i styrelsen föra vår och Er talan i olika sammanhang om vi får en möjlighet att träffa Er ibland.

Inför nästa årsmöte har jag för avsikt att försöka få till ett så kallat Hybridmöte, det vill säga både fysiskt och digitalt, det borde göra det möjligt för alla medlemmar att kunna delta.

Ett annat sätt som jag kommer att försöka kommunicera med Er medlemmar är "Månadens fråga". Jag kommer skicka e-mail med en eller två frågor till Er som ni enkelt kan svara på. Det kommer också finnas möjlighet att enkelt och anonymt skicka in synpunkter eller frågor till mig eller styrelsen. Hoppas att Du tar denna chans att kommunicera med oss i styrelsen.

Den här tiden på året är kanske den jag tycker allra bäst om, ljuset återvänder, solen värmer och helt plötsligt får man lust att bara sitta vid en brasa ute i naturen, grilla en korv och kanske koka lite kaffe – ibland behövs det inte mera än så för att man ska känna sig lycklig.

Tag hand om varandra och kör förståndigt

Tord Sandin



Tord Sandin

Ordförande
Sveriges Åkeriföretag Norr

REDAKTION & STYRELSE

NORRÅKAR´N

Medlemstidning 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
Ärnäsfall



VICE ORDFÖRANDE
Malin Öhrlund
070-640 75 30
Luleå



LEDAMOT
Mikael Ledström
0705237358
Åsele



LEDAMOT
Stefan Sjögren
070-346 05 10
Tvåårlund



LEDAMOT
Richard Ferm
070-213 29 50
Sundsbruk



LEDAMOT
Johan Hyttsten
070-216 95 58
Järpen



LEDAMOT
Dan Kauppi
0706718024
Kiruna



LEDAMOT
Kim Kristoffersson
070-2165301
Fåker



INNEHÅLL #1 2023

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

12 **Årsmötet 2023**
– rapport från Skellefteå.

14 Ny ledamot i Sveriges Åkeriföretag
Norr – driver **JKP Åkeri AB**.

16 **Rekryteringsmessa i Åsele**
den åttonde februari.

18 Closer till **Norrbotten**.

20 Vad blir effekten om vi inte synliggör
åkerinäringens **arbetskraftsbehov**?

22 Kommunala beslut ökar
transporternas miljöpåverkan.

23 Här hittar du fler aktuella **nyheter**
från branschen.

24 Tjälade **vintervägar**.

26 **BK4 Vinter** öppnar nya vägar för
tung transporter.

28 Här hittar du fler aktuella **nyheter**
från branschen.

30 Att arbeta med att följa kost-
nadsutvecklingen **går inte att
repetera för många gånger!**





I Hälsingland sedan 1961

Vi är Sveriges största tillverkare av lastbilssläp, påbyggnader, släpvagnar och kärror. Våra produkter är speciellt anpassade för det nordiska klimatet och byggda i Sverige. Oavsett vilket transportbehov du eller dina kunder har så har vi en lösning.

Mycket har hänt sedan 1960-talet. Branschen har utvecklats och vi med den, men vår grundidé är densamma som då – vi ska finnas där för dig och dina behov.

Idag är vi Sveriges största tillverkare av släpvagnar, kärror och lastbilspåbyggnader för transporter inom timmer-, flis- och anläggningssektorn.

I vår fabrik i Kilafors har vi många olika yrkesgrupper. Den gemensamma nämnaren är att vi känner åkeribranschen väl och vill 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 www.kilafors.se

Kilafors

Skogstransportörer utvecklade sina kunskaper i Transportekonomiska frågor på träff i Umeå den 24 mars

Just nu råder många frågetecken kring transportekonomiska frågor inom skogsnäringen. För att hjälpa er medlemmar att reda ut frågetecken bjöd vi på Sveriges Åkeriföretag in till en kostnadsfri träff den 24 mars, klockan 10.00-15.00 i Umeå riktat till skogstransportörer. Syftet med träffen var att stärka positionen som företagare samt att ge dig som företagare verktyg och rusta dig till att förstå konsekvenser och effekter i transportekonomiska frågor. Dagen kom bland annat att beröra frågor och kopplingen mellan kalkylering - index - DMT. Under dagen gavs även praktiska tips och även demonstration hur Sveriges Åkeriföretags digitala program kopplat till kalkylering och index fungerar.



Ulric Långberg, samhällspolitisk chef, och Marcus Johansson, utbildningschef, får ta del av Norrland.



Under våren träffar vi politiker på lokal, regional och riksnivå

I dagarna har vi på Sveriges Åkeriföretag gått ut med regional information riktat till cirka 550 politiker och beslutsfattare i de fyra nordligaste länen. Senare i vår kommer vi bjuda in till en webinarieriserie som riktar sig till politikerna och beslutsfattare för att belysa tre fokusområden: Hållbara Företag, Infrastruktur och Kompetensförsörjning. Träffarna har tidigare om åren haft högt deltagande och varit uppskattade och är en viktig del i det påverkansarbete vi driver för en bättre åkerinäring.

SPÄNNANDE UPPLEVELSER

Det bjöds på spännande upplevelser i Kiruna när Sveriges Åkeriföretag bjöd in till nätverkande, studiebesök och konferens för medlemmar i början av februari.

Stadsomvandlingen i Kiruna pågår för fullt. Det är ett logistiskt komplicerat projekt som Kiruna Kommun och LKAB bär huvudansvaret för, men som även Trafikverket och Vattenfall är en stor del av. Grubbrytningen innebär att delar av Kiruna centrum med dess infrastruktur påverkas och därför behöver omstruktureras eller flyttas. Sedan stadsomvandlingens start år 2004 har flera stora infrastrukturprojekt genomförts.

Gruppen startade dagen med en guddad tur genom Kiruna och tittade på stadsomvandlingen

ovan jord samt fick presenterat hur allt hänger ihop. Gruppen åkte sedan vidare till gruvan för ett studiebesök. Järnmalsbrytningen i Kiiruna-vaara sker under jord sedan 1960-talet men pågick först i dagbrott. LKAB har även brutit malm i Loussavaara från 1920 till slutet av 1980-talet.

Dagen avslutades med en hybridkonferens i Scandic Kirunas konferensrum med ett intressant pass om åkerinäringen och dess utmaningar. Från Sveriges Åkeriföretag deltog chefsjurist Petra Eklund-Åhlström, vd Rickard Gegö, utbildningschef Marcus Johansson, samhällspolitisk chef Ulric Långberg och chef medlemservice Carina Ahlfeldt.

Carina Ahlfeldt

LAXO LX

- Snabbt och smidigt i alla väder
- Optimera 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.

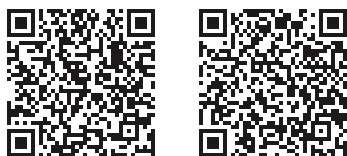
Läs mer på: laxo.se



Värna konkurrenskraften och minska utsläppen

Den 13 mars publicerade Drivkraft Sverige, Fossilfritt Sverige, Transportföretagen, Motorbranschens riksförbund och Sveriges Åkeriföretag vår gemensamma syn kring den klimathandlingsplan som regeringen ska presentera. Det finns förutsättningar att nå klimatmålen både nationellt och gentemot EU med en balanserad politik som värnar vår konkurrenskraft samtidigt som den minskar utsläppen.

I debattartikeln föreslår vi att regeringen vidtar en rad åtgärder.



Scanna QR-koderna och läs våra ståndpunkter på akeri.se eller läs hela debattartikeln på DI Debatt.

Sveriges Åkeriföretag Norr erbjuder skolorna ett kunskapstest

För att lyfta kompetensen samt bilda sig en uppfattning om att nyutbildade förare besitter den kompetens som åkerierna förväntar sig har föreningen Sveriges Åkeriföretag Norr erbjudit samtliga avgångsklasser på de 19 gymnasieskolorna, som utbildare lastbilsförare, delta i branschorganisationens kunskapstest. Syftet är att uppmuntra alla delaktiga till ett gott arbete och lyfta de arbetet som eleverna gör tillsammans med lärarna. Testet har genomförts under några år och gett ett bra diskussionsunderlag för att diskutera kunskapsinnehåll med beslutsfattare och skolorna. Som tack för hjälpen utses en elev i respektive klass till att få ett stipendie vid examen.



Invigning av en ny gastankstation i Luleå. Foto: Lars-Göran Norlin

NY GASTANKSTATION I LULEÅ

Gasum har under våren öppnat en tankstation för både flytande och komprimerad fordonsgas på Storheden i Luleå. Etableringen har kostnad cirka 30 miljoner kronor och både Luleå och Bodens kommuns kommunalråd deltog vid invigningen.

Till NSD säger Bodens kommunalråd att "Vår stadsbussflotta går på biogas och tjänstebilarna går på biogas. Att en ny biogasstation nu byggs i Luleå är bra för det visar vilken styrka biogasen

som fossilfritt drivmedel har. Från Bodens sida applåderar vi alla satsningar på biogas i regionen."

Luleås kommunalråd säger till NSD att "Väldigt mycket av de som händer sker likadant i våra två städer just nu. Vi försöker samarbeta så ofta vi kan. Just kring biogas har vi gemensamt samarbetat under en ganska lång tid. Boden har gått lite före oss, men vi har bland annat levererat matavfall till dem för att de ska kunna göra biogas innan vi började själva".

Johan Lundmark, Källa: nsd.se

FUNGERANDE TRANSPORTER

Som de flesta väl känner till är åkerinäringen samhällsviktig och helt 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.

För att denna samhällsviktiga funktion ska

fungera behövs ytterligare resurser till utbyggnad och vidmakthållande av infrastruktur, för omställning till fossilfrihet, för kontroller på väg och för snabbare implementering av effektivare godstransporter på väg. I Vägvalet, Sveriges Åkeriföretags näringspolitiska program beskriver vi ett antal åtgärder där förändring krävs.

Läs mer på akeri.se/sv/vagvalet



SEMINARIERESA

Res med Sveriges Åkeriföretag norr
Cypern 15 - 22 september 2023

Välkommen att följa med på vår seminarieresa till Cypern. För medlemmar bjuder vi på seminarieavgiften. Du betalar endast självkostnadspris. Seminarierna kommer preliminärt att innehålla företagsutveckling, affärsjuridik, avtalsrätt samt tips hur man som ledare arbetar för att bli en attraktiv arbetsgivare. 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.

Vi kommer att bo på hotell Amarande där de som vill kommer att ha helpension. Amarande är ett modernt och fint hotell för en vuxen publik som vill bo nära stranden. Från hotellet har du promenadavstånd till det stora utbudet av restauranger och nöjen i Ayia Napa. Amarande har ett gym och tennisbana om du önskar en aktiv semester och behöver du en stunds avkoppling kan du besöka hotellets eget spa. Hotellet har två barer.

Läs mer på: <https://www.ving.se/cypern/ayia-napa/amarande>

Pris per person i delat dubbelrum: 15 080:-
(Anmälningsavgift 5000/person)

Tillval per person

Helpension per person: 3 520 :-
Enkelrumstillägg: 5 500 :-
Avbeställningsskydd: 349:-
Försäkring: 552:-

I grundpriset ingår:

Flygresan med SAS tur och retur Umeå - Cypern. Del i dubbelrum med balkong. Bagage. Transfer till och från flygplatsen och mat ombord på flyget samt frukostbuffé.

Anmäl dig till Carina Ahlfeldt på 070-354 1406 eller maila carina.ahlfeldt@akeri.se
Sista anmälningsdag är 2023-05-01.

Anmälan är bindande fr o m 2023-05-01.

För deltagande på seminarieresa arrangerad av Sveriges Åkeriföretag Norr krävs att en medlem per sällskap/rum deltar i seminarierna för att seminarieavgift inte skall faktureras. Dessa resor brukar vara populära så säkra din plats redan nu!



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
NORR

Ändrade varuflöden med e-handeln

De senaste åren har det skett en stor förändring av privatkonsumenteras varuflöden vilket inneburit att E-handeln har växt snabbt. En genomsnittlig månad under 2019 e-handlade 70 procent av vuxna svenskar och under pandemin ökade det till över 80 procent. Detta har medfört att nya aktörer har dykt upp på marknaden, aktörer som inte av tradition tidigare utfört godstransporter.

Både logistikmönster och fordonstyper har förändrats och det ställs inte lika stora krav på yrkeskunnande för att utföra uppdragen. Varorna distribueras också till ställen där gods i normala fall inte lossas.

Arbetsmiljöverket har fått signaler som indikerar att e-handelns nya aktörer inte följt med i den tekniska och organisatoriska utvecklingen. Detta leder dels till ökade arbetsskador och risker för de anställda. Mottagningsplatserna för godset är inte konstruerat att kunna ta emot den mängd gods som idag hanteras, vilket i sin tur leder till ökade risker för den som ska hantera godset. Prissättningen på transporter blir mer avgörande med en pressad prisbild, vilket i sin tur framkallar stress hos förarna, icke avtalsenliga löner och bristande fordon, där sunda företag blir utkonkurrerade av oseriösa.

Här finns det mer att önska. Bland annat genom hårdare krav i upphandling, rätt utformade varumottagningar, en samhällsplanering som lever upp till nya behov samt en ökad medvetenhet hos den som beställer varorna.



Susanne Rutqvist framför den eldrivna timmerbilen.

ELTIMMERBILEN

SCA:s världsunika fullstora eltimmerbil har sedan i somras använts för transport mellan terminal och industri. Nu har den också kört sin första rutt direkt från avverkningsplatsen i skogen till industrin.

– Just den här timmerbilen sparar cirka 55 000 kilo koldioxidutsläpp varje år och det körs en väldigt stor volym tunga transporter från skogen varje år. Det här är ett första steg mot att kunna ställa om på bredare front och där kan stora klimatnyttor skapas, säger Susanne Rutqvist, ansvarig för att leda SCA:s klimatarbete.

SCA, Scania och forskningsinstitutet Skogforsk har ett gemensamt projekt där världens första fullstora eltimmerbil används och studeras i Västerbotten. Sedan sommaren 2022 har fordonet, som vid normal lastning körs med en totalvikt om 64 ton, använts på slingan mellan terminalen i Gimonäs och SCA:s bruk för förpackningspapper i Obbola utanför Umeå.

– Den har fungerat väldigt bra och feedbacken från förare har också varit positiv både när det gäller köregenskaper och att den ger en tystare arbetsmiljö. Det har i sin tur gjort att vi blev nyfikna på att även testköra med last på skogsvägar för att kunna analysera möjligheterna att elektrifiera även ute i skogen, säger Susanne Rutqvist.

I slutet av förra veckan genomfördes första transporten från skogen då timmerbilen körde

från en avverkningsplats i Djäkneböle i Västerbotten. Det blev två olika transporter, den ena med en totalvikt på 64 ton och den andra med en totalvikt på 70 ton. På plats för att utvärdera körningen fanns bland annat forskare från Skogforsk.

Susanne Rutqvist konstaterar att projektet, trots att det ännu inte är färdigt, gett tydliga insikter i utmaningar med elnätet. Exempelvis har SCA inte kunnat uppföra en laddstation på terminalen i Gimonäs, vilket innebär att eltimmerbilen bara kan laddas på Obbolas industriområde.

– Vi har jobbat framgångsrikt för fossilfrihet på våra industrier och det är uppenbart att näringslivet både vill och kan ställa om även de tyngsta vägtransporterna. Just nu är elinfrastrukturen det största hindret och det behöver skapas förutsättningar att ladda på terminalerna, säger Susanne Rutqvist.

Projektet med den elektriska timmerbilen drivs av SCA, Scania och Skogforsk och är en del av Reel, ett nationellt initiativ där ledande svenska aktörer har gått samman för att accelerera omställningen till elektrifierade emissionsfria tunga transporter på våra vägar. Initiativet leds av Closer och delfinansieras av programmet Fordonsstrategisk forskning och innovation (FFI) genom Vinnova och Energimyndigheten.

Mats Hellström

OPTITUNING ERBJUDER

SKRÄDDARSYDD

OMPROGRAMMERING



TUNING



ADBLUE



EGR



DPF

Med hjälp av vår skräddarsydda mjukvara och våra unika filter för både olja och drivmedel så kan vi garantera:

- **REDUCERAD BRÄNSLEFÖRBRUKNING**
- **MER EFFEKT**
- **100% NÖJD-KUND-GARANTI**

Kontakta oss så berättar vi mer om vad vi kan göra för att reducera dina kostnader!

Tel: 010-3500 500

Mail: Info@OptiTuning.se

www.OptiTuning.se

OptiTuning

ÅRSMÖTE 2023

Sveriges Åkeriföretag Norr

Det var längesen vi kunde genomföra en Transportkonferens och ett fysiskt årsmöte för Sveriges Åkeriföretag Norr. Senast det gjordes var i Åre 2019 och det både känns som och är en evighet sedan. De senaste åren har årsmötet genomförts digitalt, på ett sätt som fungerat bra – men det är aldrig samma sak som ett ”riktigt” årsmöte.

Västerbotten har stått på tur för att arrangera årsmötet och platsen för detta blev Skellefteå och The Wood Hotel, en av världens högsta träbyggnader. Hotellet är, som namnet avslöjar, helt byggt i trä från de lokala skogarna och känslan i inredningen inspireras av både fjällstuga och hantverkstradition.

Runt 55 deltagare var anmälda till årsmötet, som genomfördes den 18 februari.

Fredrik Svensson, Hållbarhetsansvarig på Sveriges Åkeriföretag, valdes till ordförande och det uppdraget genomförde han med bravur.

Under årsmötet beslutades att antalet styrelseledamöter skulle återgå till 8 st och i enlighet med valberedningens förslag till styrelse valdes Tord Sandin som ordförande för kommande år.

Övriga styrelseledamöter är Dan Kauppi, Kiruna, Stefan Sjögren, Tvärälund, Mikael Ledström, Åsele, Malin Öhrlund, Luleå, Tord Sandin, Örnsköldsvik, Richard Ferm, Sundsvall, Johan Hyttsten, Järpen och Kim Kristoffersson (nyval), Fåker.

Att utgöra föreningens valberedning för 2023 gör Anders Ökvist, Kalix-Nyborg, Anton Tapani, Gällivare, Stefan Lindgren, Gräsmyr.

Sammanställande, Thomas Härgestam, Storuman, Bengt Eriksson, Skorped, Jörgen Redman, Njurunda, Göran Jakobsson, Hallen och Stefan Håkansson, Lit.

Vidare godkändes årsredovisningen och budget och avgifter beslutades och godkändes.

Efter genomfört årsmöte passade Tord Sandin

på att tacka av Kent Ernerstedt, som gjorde sitt sista år som ledamot i föreningsstyrelsen efter en lång tid i SÅ Norr. Både som ledamot, men framför allt som en väldigt uppskattad och inspirerande ordförande för föreningsstyrelsen. Även Bengt-Olov Hemmingsson har klivit av styrelsen. Stort tack för era ovärderliga insatser och god lycka med allt ni tar er till framöver!

Efter genomfört årsmöte föreläste Fredrik Svensson om hållbarhetsfrågor, utifrån vilka utmaningar vi har i nutid, vilka utmaningar som kommer i vår framtid men också kring hela den process (EU och nationell) som styr vad åkerinäringen får att förhålla sig. Det är en komplex värld, men krav på omställning kommer snabbare och snabbare och det gäller att som företagare rusta sig för detta i den mån det går.

Efter Fredriks dragning var det dags för en föreläsning kring företagskultur, det vill säga kulturella skillnader inom företag – utifrån hur företag kan tänka och arbeta för att både behålla och rekrytera ny personal. En väldigt inspirerande och uppskattad föreläsning som nog gav många i rummet en del tankar och idéer att ta med sig tillbaka till sina egna verksamheter.

Vi fick sedan en guidad rundtur runt Northvolts fabriker. Det är nog få (undertecknad inkluderat) som förstått hur stor det redan är, men än mer hur stort det kommer att bli. Det handlar om tusentals människor som rör sig kring området, bara för att bygga upp det som ska vara på plats inom kort.

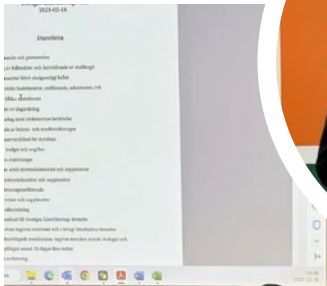
Vi längtar redan nu till nästa Transportkonferens och årsmöte 2024 som kommer att genomföras i Norrbotten. Vi hoppas då på ett ännu högre deltagarantal. Årsmötet 2024 kommer dessutom att genomföras som ett hybridmöte, där deltagare kan vara med både fysiskt och digitalt.

Ljuset kommer från norr! ☐

Johan Lundmark



Sex av åtta ledamöter ser fram emot kommande år. Foto: Sveriges Åkeriföretag



Fredrik Svensson och Johan Lundmark.



Engagerade medlemsföretag.



Föreläsning om hållbarhet och dess utmaningar.



Foto: JKP Åkeri AB



NY LEDAMOT

i SÅ Norr driver JKP Åkeri AB

När jag får tag i Kim så har han precis avslutat den första dagen av två utbildningsdagar kring ledarskap. En investering han tro på, för företagets bästa! Att prata med Kim om företagande och om åkerinäringen känns direkt naturligt, det märks att det är en genuint intresserad människa som vill framåt. Men vi återkommer till det.

Företaget drivs av en tredje generationens åkare. I JKP Åkeri står J och K för bröderna Kim och Jens och P för pappa Pelle. Idag jobbar Kim och Jens i företaget som i grund och botten har sina rötter i det mjölkåkeri som farfadern startade under 50-talet. Företaget körde mjölk runt Östersund och egentligen i hela Jämtland/Härjedalen. Genom åren har de gjort allt möjligt, men mjölk har varit stommen under en lång lång tid.

JKP Åkeri AB startade under våren 2005, för att ”bryta ut” mjölkkörningarna och för att dra igång ett projekt vid sidan av den ordinarie verksamheten. De började med en grävmaskin och en asfaltstrailer, det snurrade på och framåt hösten hade de både plogning och timmerkörning. Och så blev det ett tag framöver, med asfalt på sommarerna, timmer och plogning på vintrarna. Företaget har sedan utvecklats i efterhand och både plogning och timmer har försvunnit och övergått i distribution och styckegods.

I samtalet med Kim blir det snabbt tydligt att det är ett företag som blickar framåt, är nyfiken och vill testa nya idéer. De provar gärna olika typer av uppdrag, men är de inte nöjda så stannar de inte kvar och stampar bara för sakens skull. Det finns en nyfikenhet i grunden, som ofta är det som avgör vilken inriktning företaget tar. Kim förklarar det som att det är nyfikenheten som vidareutvecklar och lönsamhet (eller brist på) som avslutar. Men han tycker också att det är viktigt att uppdragen ska passa in i verksamheten, ibland kan det finnas saker som kanske inte passar inte i deras företag, men som andra företag kan genomföra istället – rätt person (eller företag) på rätt plats!

2014 var ett år som avgjorde för stora delar av företagets framtid. De ägde då en lastbil och hade bestämt sig för att sälja den och lägga ner företaget för att göra någonting helt annat. Kim sökte andra jobb och var på väg ut ur åkerinäringen. Uppdragen gick ihop, men företaget utvecklades inte. Men bilen gick inte att sälja. De satte sig ner gemensamt över en pilsner och stod mellan att antingen lägga ner och sälja företaget för ingenting, eller att testa och köra fullt ut för att se hur långt de kan gå. Dagen efter när det vaknade, låg beslutet fast – ”Vi ser hur långt det kan gå”. Och det gick. De är idag uppe i tjugotvå bilar och trettio anställda. Två sprintrar, sju tvåaxlade distributionsbilar (varav

två med kran), två fyraxlade krok-bilar och elva treaxlade distributions/fjärrbilar – i en blandning av flera olika märken. I dag rör de sig över ett stort område (Jämtland/Härjedalen primärt) där det kan skilja 65 mil mellan de nordligaste och det sydligaste området.

Mellan bröderna har de delat upp rollerna i företaget. Jens är fordonsansvarig, ansvarar för verkstaden, inköp av fordon, vad som ska säljas, serviceansvar samt kringtjänster med avtal osv. Kim gör det mer övergripande arbetet, ägande/ledande/drivande och personalfrågorna.

Att ha anställda, ställer större ansvar än man kan tro och det är en fråga som Kim tror att många företag kan behöva stöd inom. Kanske stöd och hjälp när företag växer ur sin kostym, då många aspekter i företaget förändras. Att gå från att vara en till tre anställda, till att komma över tio anställda, med alla nya lagar, krav och regler som då gäller. Allt från arbetsmiljö, medarbetarsamtal och alla delar som företag MÅSTE göra. Enligt Kim har det varit en utmaning att växa som de gjort, men de lyckas att behålla mycket av den personal de har. De har alltid praktikanter, som ofta erbjuds jobb. Och oavsett hur länge personal stannar (och stannar gör de flesta), så prioriterar företaget att skiljas som goda vänner, för att öka chansen att de kommer tillbaka senare i arbetslivet!

Att företaget gärna testar nya utmaningar har vi redan slagit fast. Ännu ett exempel på detta är investeringen i de två LBG (flytande biogas) som de gjorde sommaren 2022. Bilarna köptes bl.a. med stöd av Klimatklivet. Investeringen gjordes bl.a. på grund av kundkrav, men Kim upplever att intresset och frågorna kring bilarna och företaget ökat sedan dess. Bilarna går Östersund – Mälardalen och just i detta fall fungerar logistiken bra, tankinfrastrukturen passar väl in i uppdraget då LBG finns tillgängligt hela vägen – I bl.a. Östersund, i Sundsvall, Arlanda och snart även Gävle. Perfekt för körningen! Men att gå över till en annan typ av drivmedel kom med en del utmaningar. Den rent praktiska hanteringen av fordonsgas kan, om den görs på ett felaktigt sätt, göra att en stor del tillgängliga mil förloras. Blir det för högt tryck, eller för varmt i tanken – så förlorar bilen gas. Detta fick de uppleva till en början, då de tappade upp till 20 mil per tankning. Men med stöd av både fordons- och gasleverantörer så fick de ordning på detta och nu fungerar det mycket bra! Dessutom (förutom när gaspriserna skjuter upp till extrema nivåer) har gasbilarna haft en lägre milkostnad än de mer traditionella dieselfordonen som kört på samma uppdrag.

Om framtiden tycker Kim att det är svårt att sia. Just nu är vi eventuellt på väg in i en lågkonjunktur och de ser att det är mindre gods. Än så länge syns det inte rent lönsamhetsmässigt, men det finns flera små signaler om var det är på väg – Det märks tydligt genom att de bland annat levererar minskade volymer av sprit till både Systembolag och restauranger i Jämtlandstrakterna. En bra indikator på fyllnadsgraden i hotell och

fjällsmiljöer!

Men Kim Kristoffersson som ledamot i föreningsstyrelsen Sveriges Åkeriföretag Norr då?

Vem är du och vad har du för verksamhet?

Kim Kristoffersson är en trebarnsfar med sambo, som bor i villa med katter och husvagn. EN ganska lugn människa, som tycker om att träffa folk (fast ändå inte). Han älskar att åka i väg på träffar som ger ett utbyte, som ger något att ta med sig hem. Det är något speciellt med att träffa folk som har liknande intressen, liknande verksamheter – för att dela både kunskaper och information.

Hur ser du på din roll som förtroendevald?

I och med sitt intresse för att nätverka, så ser Kim fram emot tiden som förtroendevald – även om han riktigt än har kommit in i det. Men Kim ser fram emot att lära sig mycket av både övriga ledamöter och att få träffa många likasinnade kollegor. Ta del av mycket spörsmål, lösningar och funderingar. Ser fram emot detta med stora ögon!

Vad ser du för viktiga områden föreningsstyrelsen?

Rakt upp och ner – intagningen till gymnasieskolorna. Jobba för att öppna upp diskussionen för en alternativ antagningsmodell eller andra sätt att fånga upp de som annars måste ta omvägar för att bli chaufförer. Det finns idag ett problem med att många söker till transport och intagningspoängen höjs, vilket kan leda till att de som är duktiga på yrket utan att kunna den teoretiska biten riskerar att hamna utanför. De kommer inte in på transportprogrammen. Kort sagt, skolfrågor ligger nära hjärtat.

Vad önskar du och vad förväntar du av medlemmarna?

Han förväntar sig att medlemmarna ställer frågor och hör av sig om de har någonting de vill att han och övriga styrelsen ska ta med sig. Det är viktigt, för att kunna göra ett bra jobb!

Vad är dom största utmaningarna med att driva åkeriföretag?

Lönsamheten är den största utmaningen, generellt sett. Det kan vara svårt att få rätt ersättning, alltid någon som är lite ”billigare”. Ibland kan det egentligen bara handla om att de har en ”bättre lösning” på uppdraget eller andra förutsättningar, men det är viktigt att ha med sig. Det som är ”för billigt” för mig, kanske är lönsamt för någon annan..

Vad är det bästa/roligaste med att driva åkeri?

Det är en daglig utmaning. Det finns nya utmaningar varje dag, den enda dagen är aldrig den andra lik. Ena dagen vädret, andra dagen personal och tredje dagen fordonen. Men också utvecklingen. 2014 hade företaget en bil och sedan dess har de fördubblat åkeriet vart tredje år. In i 2022 hade de 12 bilar och idag har de 22 och har gjort en 80-procentig ökning 21-22. □

Johan Lundmark



Foto: Sveriges Åkeriföretag

REKRYTERINGSMÄSSA

Åsele 8 februari

Efter ett par år som präglats av en pandemi så har Åsele Lärcentrum, Åsele Näringslivsstiftelse och Åsele kommun fått upp farten i deras rekryteringsmessa i Åsele, den femte i ordningen.

Under två timmar den 8 februari fick karriärväxlare, arbetslösa, allmänhet samt årskurs 9 och gymnasieelever möjligheten att träffa företag, föreningar, kommun och olika branscher. Inbjudna var framför allt lokala aktörer som har ett behov av att rekrytera, antingen inför sommaren, på längre sikt eller inför större pensionsavgångar. Även ett antal lokala föreningar deltog.

I år hölls även en workshop i Biosalongen i

Kulturhuset. Talare på scen var bland annat Nils Petter Grenholm som berättade om Åsele Kommun och kommunens rekryteringsbehov på kort och lång sikt, Katrin Normark- Jonsson ÅNS och Anna Johansson Åsele Kommun informerar om sommarlovsentreprenörer och feriejobb, Johan Lundmark från Sveriges Åkeriföretag informerade om transportbranschen och Region Västerbotten avslutade kvällen.

Vi på Sveriges Åkeriföretag stod på mässan tillsammans med representanter från Inlandsfrakt och Enerstedts Åkeri AB. □

Johan Lundmark





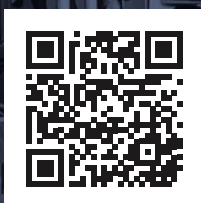
NORDSTRÖMS
beglast

+46 44 572 00 • beglast.com

Vi har din nästa lastbil

Söker du efter en speciell lastbil eller reservdel?
Inga problem. Vi hjälper dig att ta fram det du söker.
Vi köper även begagnade lastbilar oavsett skick.

Se filmer på utvalda objekt på vår hemsida.
Välkommen till **beglast.com**



Lastbilar



Reservdelar



Demontering



Finansiering



CLOSER TILL NORRBOTTEN

Innovationsplattformen Closer kommer till Norrbotten. I samarbete med främst LTU Business och Region Norrbotten vill man stötta införandet av hållbara och väl fungerande transport- och logistiksystem.

Norra Sverige och Norrbotten står inför de största industriinvesteringarna i modern tid. Som ett led i att stötta utvecklingen inom hållbara tunga transport- och logistiklösningar på väg, järnväg och sjöfart, ska nu den nationella innovationsplattformen Closer etableras i Norrbotten. LTU Business går in som regional värddorganisation och Region Norrbotten blir partner till Closer. Satsningen syftar till att stötta införandet av hållbara och väl fungerande transport- och logistiksystem, i samarbete med berörda industriparter.

– Denna etablering är inte en regional angelägenhet utan även en nationell och internationell sådan, säger Bo Hallams, styrelseordförande för Closer.

Affärsutvecklingsbolaget LTU Business, som ägs av Luleå tekniska universitet, har ett brett nätverk inom näringslivet och mångårig erfarenhet av att vara en drivande tillväxtmotor i innovationsprocesser och samverkansprojekt, skriver Lindholmen Science Park, aktören som driver Closer.

– Hållbar ståltillverkning, malmbrytning och annan industri omfattar i förlängningen även exporten från norra Sverige ut i världen och det är angeläget med en kraftfull satsning där offentlig-privat samverkan kan bidra till att påskynda omställningen. Vi ser fram emot att i samarbete med Closer samla aktörer från forskning, näringsliv och offentlig sektor för att accelerera utvecklingen och implementeringen av nya transport- och logistiklösningar, säger Gry Holmgren Hafskjöld, vd LTU Business.

Arbetet startar tidigt 2023 med att samla företrädare från aktörer som driver på industriinvesteringar, för att se vilka utmaningar som transportsystemet står inför. Målsättningen är att nå konkreta resultat genom gemensamma satsningar som skapar värde för såväl enskilda aktörer som för ett hållbart och effektivt transportsystem.

– Nya omlastningsterminaler och hamnlogistik, elektrifiering, automatisering och vätgasbaserade e-bränslen kommer att behöva testas och införas i stor skala. Vi välkomnar att Closer etableras även i Norrbotten och möjliggör att vi kan växla upp den utveckling som redan pågår, säger Janus Brandin, regional utvecklingsdirektör på Region Norrbotten. □

Text: Mats Hellström

Ett varuhus för branschen

- Axlar & bromsar
- BevoBox verktyglådor
- BevoGrip & RotoGrip
- Kopplings-material & stödben
- Komponenter för påbyggnad
- Lastsäkring, ADR & skyltar
- Exteriör, interiör & avgas
- Hydraul & dieseltankar
- Aluminium
- Ljus & elkomponenter
- Pneumatik & bromskomponenter
- Kran & lyftutrustning

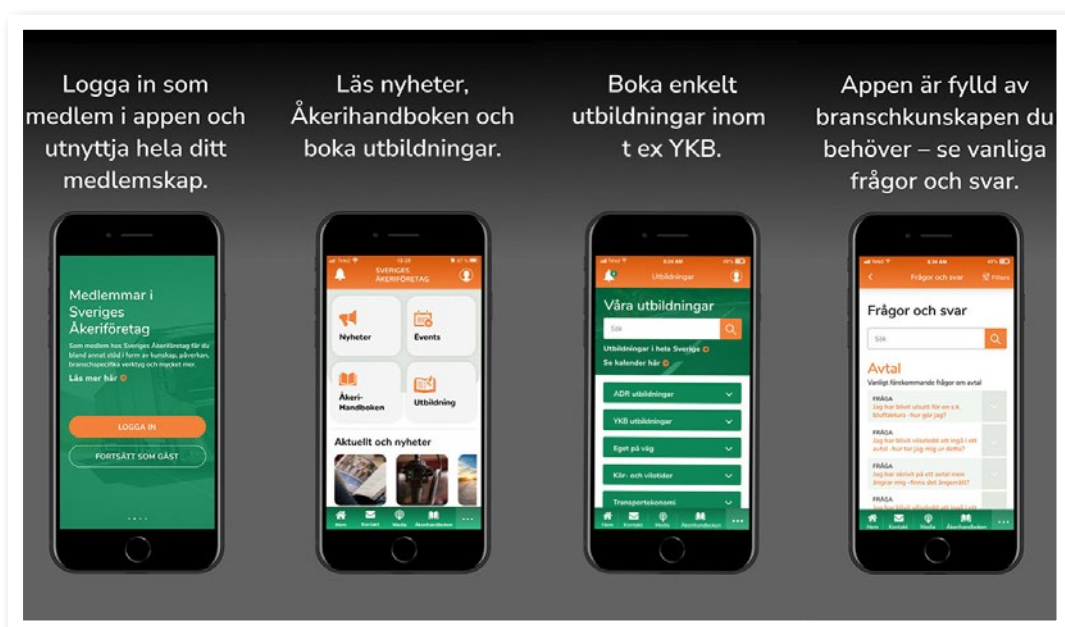


Allt för att bygga lastbilar och släpvagnar

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

 **BEVOLA**

LADDA NER SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS APP!



BESÖK:

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



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
NORR



Nu krävs det att både åkeriföretag och branschorganisationer hjälps åt för att inte förlora utbildningsplatser. Foto: envato.com

VAD BLIR EFFEKTEN

om vi inte synliggör åkerinäringens arbetskraftsbehov

Nyligen släppte SCB en regional utbildnings- och arbetsmarknadsprognos med sikte 2035 på uppdrag av Sveriges 21 regioner. Tyvärr visar denna prognos att det då kommer vara ett stort överskott på personal inom transportbranschen. Helt motsatt till branschens egen prognos som visar att vi behöver utbilda 50 000 nya förare de kommande 10 åren.

Branschen har reagerat starkt på rapporten och ifrågasatt hur man kommit fram till så felaktiga siffror?

Nu krävs det att både åkeriföretag och branschorganisationer hjälps åt, annars leder det till färre utbildningsplatser då utbildningspengar kommer gå till andra yrken som visar ett större

rekryteringsbehov.

Alla som är etablerade inom åkeribranschen vet vilket skriande behov det är på förare. Trots att vi ser en viss inbromsning på marknaden just nu kommer det saknas en stor mängd personal med rätt kompetens och erfarenhet framöver. Men att SCB får fram siffror som visar på ett överskott av personal framöver kan vi inte bara skylla på myndigheterna. Vi måste göra vår egen läxa också.

I SCB:s statistik anges att det finns 57 000 yrkesverksamma lastbilsförare, men i själva verket är denna siffra 125 000 yrkesverksamma enligt Transportstyrelsen. Sannolikt beror skillnaden på att SSYK-kodningen missar lastbilsförare som är kodade inom andra näringar. Yrkesförarbegreppet är för vitt och går in under många andra branscher, t ex bygg, där de registreras i stället.

I Arbetsförmedlingens register på antal arbetslösa lastbilsförare finns en diskrepans mellan vad den arbetssökande anger vid den egna inskrivningen, och vilka grundläggande krav som finns för anställningsbarhet. Detta i kombination med att många företag inte rapporterar in sitt arbetskraftsbehov till Arbetsförmedlingen. Om inte Arbetsförmedlingen får vetskap om branschens behov så finns det inga offentliga källor att utgå från. Antaganden och påståenden räcker inte.

Planerade utbildningsplatser genererar inte per automatik samma antal anställningsbara lastbilschaufförer. Till exempel har arbetsmarknadsutbildningar haft årslånga utbildningsstopp vid två tillfällen sedan 2016 på grund av överklagan av upphandling. De har även haft utmaningar att utbilda anställningsbara lastbilschaufförer.

Åkeribranschen har själv, till skillnad från många andra branscher, lyckats via sitt branschgemensamma påverkansarbete få till en stadig utökning av utbildningsplatser på gymnasiet senaste åren.

Denna kombination; antalet sysselsatta (enl. SCB statistik), bristfälliga register över arbetslösa anställningsbara lastbilsförare, få företag som frågar efter arbetskraft (via AF), generella antaganden från myndigheter och många fler som utbildas via gymnasieskolorna nu än tidigare, gör att framskrivningen i prognosen slår som den gör och visar på ett överskott på yrkesförare 2035.

SCBs rapport ligger till grund för regionens kompetensstrategier, det dokument som ligger till grund till politiska strategiska beslut om utbildning. Det innebär att den kan slå hårt mot åkerinäringen med färre utbildningsplatser på sikt. Skolhuvudmännen lägger finansiering på utbildningsplatser inom branscher där behovet är som störst. I denna rapport är det industrin,

vården, skolan och teknik. Skulle detta bli fallet så vore det en katastrof för åkeriföretagen. Vi vet via andra myndighetskällor att våra nationella vägtransporter kommer öka med 1,85 procent fram tills 2040, detta gör på perioden 2017 och 2040 att transportarbetet på väg ökar med 46 procent. Inom EU är dessa siffror ännu högre.

Just nu pågår kontakter med regionala myndigheter som sköter strategiska frågor kring kompetensförsörjning för att ge åkeribranschen bild på det behov som finns. Här är det också viktigt att enskilda åkeriföretag hjälper till på lokal nivå med att meddela sitt rekryteringsbehov och engagera sig i utbildningarna.

För att lösa utmaningar kring kompetensbristen så behöver vi arbeta med följande:

- Åkerier måste engagera sig i skolornas programråd och få skolorna att förstå sin roll för höjd kvalitet
- Åkerier måste engagera sig att ta emot APL-elever och ge dem en bra grund att bygga sin yrkesbana på. Här avgörs vilken kvalitet vi får på våra blivande förare då 40 procent av yrkestiden på utbildningen görs på praktik. Detta finns reglerat från Skolverket.
- Åkerierna måste rapportera sitt arbetskraftsbehov i rätt kanaler så att myndigheterna får en rättvis bild av branschens behov
- Åkerierna måste tänka på att stärka sitt varumärke och få personal att vilja stanna kvar i branschen längre. Något som skulle få stora effekter
- Skolorna måste tillsätta dedikerad personal som sköter APL-samordningen och kontakterna med åkerierna för att ge det stöd som behövs
- Branschen måste fortsätta arbeta branschövergripande med att påverka politiker att tillsätta fler utbildningsplatser. Idag finns det cirka 90 gymnasier som utbildar yrkesförare i Sverige. Skulle varje utbildning i snitt öka med 3-5 platser, i kombination med att minska utflödet från branschen, skulle de ge stora effekter.
- Branschen måste arbeta för fler utbildningsplatser och ökad kontinuitet på Yrkesvux med längre tillståndsgivande än 1 år. Vi behöver även verka för att få de gymnasieskolor som bedriver transportutbildningar att ta utbildningarna för Yrkesvux. Detta ser vi ger avsevärt bättre kvalitet. □

Göran Danielsson

Branschföreträdare, Sveriges Åkeriföretag

Per-David Wennberg

Regional projektledare, Västernorrland Jämtland TYA

KOMMUNALA BESLUT

ökar transporterna miljöpåverkan

Transportbehovet och volymerna in och ut från våra städer är enorma och är helt avgörande för att ett samhälle ska fungera. Det är en logistisk utmaning samtidigt som utsläppen från transportsektorn behöver minska. För ett hållbart fungerande samhälle krävs det att kommunerna styr mot transporteffektiva fordon, inte mindre fordon, som sker just nu.

Kommunerna är en viktig aktör när det kommer till åkerinäringens arbete med utsläppsminskning och omställning till fossilfrihet. Det är kommunen som ger förutsättningar till hur lastbilstransporter tillåts utföras i kommunen genom regelverk och bestämmelser. Tyvärr är många kommuner inne på fel spår gällande vilka fordon som får nyttjas, både i städer och på kommunala vägar. Vi ser olyckligt nog regelverk som styr mot små fordon med liten lastkapacitet, vilket leder till ökad trafikmängd, minskad trafiksäkerhet och ökade utsläpp. Tvärtom vad som behövs! Inga prognoser tyder heller på att samhällets transportbehov kommer minska, snarare tvärt om. Lösningen är att transportera smartare och effektivare med rätt typ av fordon.

Genom att frakta mer vid samma tillfälle och med längre och tyngre fordon som drivs av förnybara drivmedel, minskar vi mängden transporter samtidigt som vi minskar utsläppen från transportsektorn. Att helt förbjuda transporteffektiva fordon i städer och styra mot mindre lastbilar är fel väg att gå. Vi måste i stället både optimera stråk och tider för olika fordon och leveranser, samtidigt som fordonen ska drivas med förnybara drivmedel. Energieffektivitet

kopplat till transporteffektivitet blir allt viktigare i framtiden.

Vår uppmaning till Sveriges kommuner är att tänka om och i stället för att bidra till fler transporter skapa förutsättningar för effektivare och miljövänligare transporter.

- Ökade krav på ”nollutsläppsfordon” riskerar att öka mängden lastbilstransporter då lastkapaciteten är lägre för dessa fordon. Stäng inte konsekvent dörren för nyare transporteffektiva fordon som med drivs med förnybara drivmedel.
- Öka bärighetsklasserna på det kommunala vägnätet. Ett transportfordon byggs inte för en bärighetsklass utan samma fordon används till olika transportuppdrag. Genom att sänka bärighetsklasserna på kommunens vägnät kan alltså mindre last läggas på varje fordon vilket ger helt motsatt effekt än vad kommunen vill uppnå. Lägre bärighetsklasser ger fler transporter, ökade utsläpp, minskad trafiksäkerhet och ökade kostnader både för näringsliv och samhälle.

Ett fungerande transportsystem i städer och kommuner är ingen åkerifråga utan det handlar om Sveriges konkurrenskraft för hela näringslivet. Synen och värderingen på lastbilstransporter måste ses till vilket behov som finns. Att förbjuda är fel! Att styra mot transporteffektivitet är rätt! En levande stad kräver lastbilstransporter där logistiska flöden måste fungera och vara både kostnadseffektiva. Det visar hur attraktiv en kommun och stad är att verka och etablera företag i. □

100% FOSSILFRI ELDRIVEN FORDONSFLOTTA

Under ett seminarium på Race of Champions för några veckor sedan avslöjade Wibax att företaget satsar mot en hundra procent fossilfri eldriven fordonsflotta som helt drivs av egenproducerad el.

– Vi ska visa vägen hur man kan ta ansvar för sin del av miljöpåverkan, säger Jonas Wiklund, vd Wibax.

På Race of Champions vid Pite Havsbad samlades några av världens bästa förare inom motorsport för att avgöra vem som är den bästa. Här hölls också seminariet Green champions, där världsföraren Sebastian Vettel och företrädare från bland annat Northvolt, H2 Green Steel, SSAB och Wibax samtalade om hur man tillsammans bygger ett mer hållbart och smartare samhälle.

Jonas Wiklund, Wibax koncernchef, avslöjade där att kemileverantörens nya mål är att hela bolagets fordonsflotta vara eldriven år 2030, och dessutom drivas av egenproducerad el till hundra procent.

– I och med att vår eldrivna lastbil fungerat så pass bra och genom framtagandet av vår mobila elbilsladdare Wicharge har vi lagt viktiga pusselbitar i vår fortsatta resa mot att bli fossilfria, säger Jonas Wiklund och fortsätter:



– Vi tror att den här satsningen är nödvändig, både som konkurrenskraft och i och med den samhällsomvandling vi står inför. Vi känner dessutom att vi inte ville vara med och bidra till att dra upp de höga elpriserna ytterligare utan vi ska själva tillföra minst den effekt som våra bilar kräver.

Wibax tidigare miljömål omfattade bland annat en 80 procent fossilfri fordonsflotta. Förutom att höja den siffran ytterligare har man alltså nu även lagt till kravet om att bli självförsörjande på el.

– Det briljanta med elbilar är att vi faktiskt kan driva dem själva. Sedan om det blir laddbilar eller bilar drivna på vätgas återstår att se. Detsamma gäller produktionen av el. Som det ser ut idag lutar det åt en kombination av både sol- och vindkraftsel.

Mats Hellström

Den elektriska lastbilen leverer gods mellan Östersund och Åre.

Under sportlovsveckorna i februari och mars levererade åkeriet Sandberg & Jonsson varor till butiker, restauranger och kaféer i Åre med en Scania 25P ellastbil. Laddning skedde på plats genom en mobil laddenhet.

Sandberg & Jonsson, som kör för DB Schenker, levererar på uppdrag av Martin & Servera till cirka 35 restauranger, kaféer och offentliga verksamheter i Åre. Åkeriet tog den första helelektriska lastbilen i Jämtland i drift i somras, en Scania 25P. Den laddas nattetid på åkeriets depå i Östersund och levererar under dagen varor i Östersund och på Frösön med en stödladdning lunchtid.

– Det har fungerat väldigt bra, rapporterar trafikledare Mikael Ivarsson, Sandberg & Jonsson. Kunderna, föraren och vi är alla nöjda.

Under sportlovsveckorna är det extra tryck på varuleveranserna i fjällen och den elektriska lastbilen sätts därför in för att leverera gods mellan Östersund och Åre. Logistiken förenklas med en mobil laddenhet som är placerad i Åre.

– Med en mobil laddenhet vill vi visa att elektrifiering är möjlig här och nu och att man inte behöver vänta på vare sig nätkapacitet eller laddstolpe för att kunna elektrifiera, säger Jessica Björkquist, ansvarig för e-mobilitet på Scania Sverige.

Laddenheten ryms i en container med laddstolpe för en kapacitet med upp till 150 kW för CCS2-laddning av två fordon. Den förses med el genom Northvolts Voltpack Mobile System med ett energilager på 560 kWh.

Mats Hellström

NYA SNABBLADDRE

Den 8 februari invigdes Circle K:s nya snabbaddare för tung trafik i Kiruna. Samtidigt öppnar drivmedelskedjan nya laddare i Arvidsjaur och Gällivare med sikte mot 14 nya laddplatser i Norrbottens län.

Circle K och Testinfra Sweden har tidigare beviljats stöd från Energimyndigheten och utbyggnaden av laddinfrastruktur i regionen sker nu i samarbete med ABB E-mobility och Vattenfall Eldistribution.

Förutom Kiruna, Arvidsjaur och Gällivare kommer också Jokkmokk få ett antal laddare, men senare under året. Totalt rör det sig om 14 laddplatser fördelade på de fyra olika stationerna. Varje laddare har en kapacitet på 360kW.

– Vår utbyggnad av laddplatser ska ligga före efterfrågan på elfordon och den här satsningen i Norrbotten visar just det, säger Lennart Olsson som är ansvarig för laddning för tung trafik på Circle K.

Alla fyra stationer är byggda utifrån ett lastbilsperspektiv, vilket innebär god svängradie samt att alla laddplatser kan nås från flera håll med olika sorters lastbilar. Utöver de nya laddarna erbjuder tre av de fyra stationerna full service med allt som behövs under laddpausen, såsom ett brett utbud av mat och dryck samt toaletter. Totalt bygger Circle K, tillsammans med ABB E-mobility, upp 90 nya laddplatser på stationer runt om i Sverige under första halvåret 2023.

Mats Hellström



TJÄLADE VINTERVÄGAR

Sveriges Åkeriföretag deltar i forskningsprojektet "Tjälade Vintervägar". Här undersöks hur tyngre lastbilar (upp till 74 ton), vid tjäle, ska kunna köra på vägar som normalt inte bär så tunga fordon. Detta förutsätter lägre hastighet över broar eftersom de inte är tjälade. Med ny teknik, geofencing, ska förarna få hjälp att dra ner hastigheten vid bropassager.

Piloten pågår i Västerbotten. Anledningen till det är att där har man en längre sammanhängande tjalperiod då bärigheten på vägen ökar och som gör att man kan tillåta tyngre fordon. Broar påverkas inte av tjälen så deras bärighet ökar inte. Men, genom att sänka hastigheten över broarna kan det i vissa fall vara möjligt att även höja bärighetsklassen för dessa.

Förhoppningen är att öppna ett större vägnät för fordon upp till 74 ton (BK4) på ett säkert sätt för att kunna transportera mer timmer under vintertid, vilket ökar samhällsvinsterna och transporteffektiviteten.

– Vi testar två olika varianter av geofencing med fyra Volvo- och Scania-lastbilar. I Volvo-lastbilen är geofencing en del av förarstödsystemet. När föraren i Volvo-lastbilen närmar sig bron får föraren ett varningsmeddelande i instrumentpanelen där det står t.ex. att tillåten hastighet över bron är max 30 km/timme. Det är förarens ansvar att anpassa lastbilens hastighet över bron. I den andra varianten anpassar Scania-lastbilen själv hastigheten till den tillåtna gränsen, när lastbilen närmar sig bron och föraren behöver inte göra något. När bron är passerad kan föraren öka hastigheten. Om föraren inte vill använda tekniken går den att koppla bort, säger Kristina Andersson, projektledare RISE.

Projektet finansieras av Trafikverket och är ett samarbete mellan Trafikverket, Sveaskog, RISE, Skogforsk, AB Volvo, Scania, Olofssons Åkeri i Bredträsk och Sveriges Åkeriföretag. Förutom att testa tekniken ska projektet även undersöka hur ett framtida regelverk med geofencing skulle kunna se ut för att tillåta tyngre transporter vintertid. I projektet ingår det även undersöka hur transporteffektiviteten påverkas.

Trafikverket ser stor potential kring projektets resultat:

– Att tillåta en högre bärighetsklass skulle både bidra till ökad kostnadseffektivitet för skogsindustrin liksom till ett bättre nyttjande av infrastrukturen, vilket ger samhällsekonomiska vinster. Det handlar exempelvis om att tillgängliggöra ”genvägar” för transporterna som inte kan användas idag, menar Thomas Asp projektledare på Trafikverket.

Skogforsk lyfter också projektets värde:

– För skogsbrukets del är detta mycket intressant då dessa vägar ofta finns långt ut i skogen. Genom att kunna köra på en normalt sett mindre bärig väg vintertid kan körsträckor och emissioner minskas betydligt”, säger Henrik von Hofsten, forskare på Skogforsk.

Även Sveriges Åkeriföretag är väldigt positiva

till projektet:

– Vi ser positivt på att vara delaktiga och att följa projektet som leder till ökad transporteffektivitet och möjlighet att styra funktioner med hjälp av geofencingteknik. Det är bra att projektet begränsats, så att man får data av alla fordon som medverkar och därmed kan ha en tät dialog med förarna och tillvarata deras och åkeriets upplevelser. Med den här typen av teknik kan användningsområdet utökas och appliceras på andra regelverk och bärighetsbegränsningar eller andra framkomlighetsfrågor som berör branschen. Projektet kommer ge mycket kunskap om geofencingteknik och erfarenheter från alla berörda såsom myndighet, väghållare, forskning, åkeri och förare, säger Göran Danielsson och Peter Svensson, branschföreträdare för Sveriges Åkeriföretag.

Henrik Engman, inköpare från Sveaskog tycker också att projektet är intressant och viktigt för skogsindustrin:

– Ett av Sveaskogs miljömål är att minska CO2 utsläpp i värdekedjan från frö till kund med 50% (år 2020 till år 2030). Ett av sätten att nå detta är att köra med effektiva fordon med höga lastvikter utan ökat slitage på vägnätet. Ett projekt där man tittar närmare på hur man kan öka andelen BK4 [fordon upp till 74 ton] transporter utan att öka vägslitaget är mycket intressant ut Sveaskogs perspektiv, då de tunga transporterna utgör drygt 50% av Sveaskogs totala CO2 utsläpp (2021). Det gör också att underlaget för investering i en BK4 bil för våra lokala entreprenörer ökar och på så sätt ökar omställningen till miljövänligare transporter.

Scania deltar med lastbilar i forskningsprojektet:

– Vi på Scania är väldigt glada och positiva till att vara med och testa tillämpning av geofencing, som kommer att kunna bidra till ökad transporteffektivitet, lägre kostnader och ökad miljönytta för skogsindustrins transporter, säger Ulf Ceder, ledare för Framtidens transportforskning och partnerskap.”

Volvo deltar också med lastbilar i projektet:

– Normalt körs timmerbilar med upp till 64 tons bruttovikt på våra vägar. I det här viktiga High Capacity Transport (HCT)-projektet ser vi fram emot att öka med ytterligare 10 ton last till 74 tons bruttovikt, utan negativ påverkan på vägnätet. För oss på Volvo vill vi sätta föraren i centrum och utveckla system som stöttar föraren på bästa sätt. Det är viktigt för oss att öka transporteffektiviteten samtidigt som vi minskar CO2-utsläppen, säger Lennart Cider, specialistfordonsutveckling, AB Volvo.

Projektet pågår till och med augusti 2023. □



Foto: Olofssons Åkeri

BK4 VINTER ÖPPNAR NYA VÄGAR

för tunga timmertransporter

På Trafikverkets Bärighetsråd Väg i flera regioner, har BK4 Vinter varit en återkommande samtalspunkt och något som efterfrågats en längre tid. På senaste bärighetsrådet i Luleå gavs en kortare genomgång av utfallet av det projekt som genomförts, men utvärderingen är ännu inte färdig. Därför passar det bra att ta med ett utdrag med kommentarer och citat från en artikel som skrivits om ett av de deltagande företagen i projektet, Olofssons Åkeri i Bredträsk.

De deltar i ett försök där fyra av åkeriets 70- och 72-tons timmerbilar kör på vintervägar med vägbroar som är klassade för betydligt lägre bruttovikter. Åkeriets lastbilar har försetts med geofencing-funktioner som hjälper förarna att sänka farten när vägbroarna närmar sig.

– Det var rätt självklart för oss att tacka ja när vi fick frågan om att vara med i försöket att vintertid köra med våra tunga timmerbilar på sträckor med betydligt lägre bruttovikter. Det säger Christin Hellstrand på familjeföretaget Olofssons Åkeri i Bredträsk, som ligger i Bjurholms kommun i Västerbotten. Olofssons fick förslaget att delta i testet från sin stora kund Sveaskog som man kör rundvirke åt från många avverkningsplatser i regionen.

Göran Danielsson på Sveriges Åkeriföretag har i flera år arbetat aktivt med att öppna tjalade vägar för tunga fordon. Han säger att han nu ser positivt på att få vara delaktig i ett projekt som ökar transporteffektiviteten och också på att kunna styra funktioner med geofencingteknik.

– Projektet sker i tät dialog med förarna och man kan enkelt ta tillvara deras och åkeriets upplevelser, säger Göran Danielsson som även ser fördelar i att försöket är relativt begränsat.

Under vintertid, när vägarna är frusna (16 november–31 mars), har det under flera år tillbaka varit tillåtet med 64-tonsfordon på BK2- och BK3-vägar (max bruttovikter på 51,4 ton och

37,5 ton). Nyheten med det här försöket är att Olofssons Åkeris tunga bilar har fått dispens att köra på vintervägar med ännu tyngre bilar (BK4, alltså upp till 74 ton), och dessutom tillåts de passera tolv vägbroar med lägre bärighetsklass. Villkoret är att bilarna sänker hastigheten när de kör över broarna. Hastighetsgränserna över broarna varierar och maxhastigheten ligger mellan 30 km/h och 70 km/tim. De sänkta hastigheterna minskar vibrationerna i broarna och gör att de klarar högre vikter. Broarna i försöket är så att säga inhägnade i varsin digital zon och har lagts in i en digital kartdatabas. Metoden kallas geofencing.

Fordonsdatorn känner positionen och lämnar ett meddelande till föraren när bilen närmar sig någon av de skyddade broarna så att farten sänks. På två av timmerbilarna finns också en funktion som gör att lastbilen automatiskt saktar in när bron närmar sig. För föraren märks det genom att motorn tycks tappa kraft. Transportsträckor och hastigheter loggas för att fyra bilarna under hela försöket.

Projektet kommer att ge mycket kunskap om geofencingteknik och erfarenheter för alla berörda – myndigheter, väghållare, forskare, åkeri och förare, menar Göran Danielsson.

– Användningsområdet för den här tekniken kan utökas och tekniken kan tillämpas på andra regelverk och bärighetsbegränsningar, och inom ramen för andra framkomlighetsfrågor som berör branschen, påpekar han.

Pilotförsöket koordineras av det statliga forskningsinstitutet Rise, med huvudkontor i Göteborg. En lång rad parter deltar i projektet. Utöver Rise är det Trafikverket, Sveaskog, Skogforsk, Scania, Volvo Lastvagnar AB och Sveriges Åkeriföretag. □

Mats Udikas

Artikeln är publicerad i Svensk Åkeritidning nr 1 2023

TA VARA PÅ DITT MEDLEMSKAP I SVERIGES ÅKERIFÖRETAG NORR

Vi driver frågorna i branschen, stödjer medlemsföretagens behov av företagsutveckling, opinionsbildning och lobbying och erbjuder verktyg, förmånsavtal och kunskap.

OPINION OCH LOBBYING

- » Vi ingår i olika **expertgrupper**, tillsammans med bl.a. Transportstyrelsen, Trafikverket och Arbetsmiljöverket.
- » Vi har löpande möten med politiker och myndigheter för att **påverka och förbättra** för åkeriföretag i olika frågor.
- » Vi för diskussioner med Transportstyrelsen kring **genomförandet av företagskontroller**. Sanktionsavgifternas storlek måste vara kopplad till allvarligheten i överträdelsen.
- » **Regelefterlevnaden** – möten och påverkan med Transportstyrelsen och trafikpolisen om den konkurrenssituation som råder.
- » **Upphandlingsfrågor** med kommuner, landsting, beställare och myndigheten SKR (Sveriges kommuner och regioner).
- » Vi lyfter våra medlemmars möjlighet och förutsättningar i målet mot en **fossiloberoende fordonsflotta**.
- » Vi är **remissinstans** mot Trafikverket och departement.
- » **Aktiva i Bryssel** genom NLA där vi har kontor och anställda som lobbar för oss.
- » Svensk Åkeritidning, 6 nr/år. Norråkarn, 4 nr/år.
- » Vi uppmärksammar **sunda transporter från ansvarsfulla åkerier** genom **Fair Transport** som du själv kan ansluta dig till.

PRODUKTER OCH TJÄNSTER

- » **SÅ Sparman** – 10-talet förmånsavtal för er medlemmar. Bränsle, telefoni, fordon, försäkringar och yrkesbutiker.
- » **SÅ Juridik** – Gratis telefonrådgivning av våra egna jurister, specialiserade på åkerinäringen. Ring 010-510 54 00 eller juridik@akeri.se

KOMPETENSUTVECKLING

- » Vi erbjuder bland annat utbildningarna: **Eget på väg, Transportekonomi, YKB fortbildning, ADR, Lönsamhet, affärsjuridik och förhandlingsteknik.**

MÖTEN OCH EVENEMANG

- » **Nätverk** – flertalet rikstäckande och regionala nätverk för kunskapsspridning, rådgivning, nätverkande och påverkan.
- » **Möten och informationsträffar** – Konferenser, årsmöten, medlemsmöten, medlemsresor och seminarier.
- » **Evenemang** – lönsamhets- och utvecklingsseminarier, mässor

VERKTYG

- » **SÅ Analys och BKY**
- » **Transportekonomi** – Vi erbjuder verktygen SÅ Webb-kalkyl, SÅ Klimat Calc och SÅ Index för att hjälpa dig att få bättre koll på dina transportkostnader.
- » **Certifiering** - Hjälp med verktyg och tillgång till rådgivare med specifik branschkunskap.

INFORMATION OCH EXPERTKUNSKAP

- » Rådgivande och kunniga medarbetare.
- » Hemsida, Facebooksida och nyhetsbrev med aktuell information.
- » Åkerihandboken, "branschbibeln" som uppdateras årligen.



Framtidens masshantering är cirkulär

Hantering av massor vid byggprojekt är på väg att förändras. De senaste åren har ett stort antal projekt för att skapa hållbara lösningar med cirkulära flöden initierats. Många svåra frågor återstår att lösa för att sätta en ny standard, men på lokal nivå finns det aktörer som redan är i gång. [Läs mer här:](#)



Nya utsläppsmål kräver infrastruktur för alternativa bränslen

Den 14 februari 2022 föreslog EU-kommissionen nya ambitiösa koldioxidutsläppsmål för nya tunga fordon (HDV) från 2030 och framåt. Kommissionen föreslår nu strängare CO2-utsläppsnormer för nästan alla nya HDV, inklusive lastbilar. Jämfört med 2019 års nivåer föreslår kommissionen en minskning av utsläppen med 45 procent från 2030, 65 procent från 2035 och 90 procent från 2040. [Läs mer här:](#)



GEOFENCING HINDRAR FORDON ATT KÖRA FÖR FORT

Nytt EU-paket ska få fler unga till branschen

EU-kommissionen har nu publicerat sitt trafik-säkerhetspaket som innehåller reviderade körkortregler, införandet av ett digitalt körkort som gäller i hela EU och nya bestämmelser för att underlätta efterlevnaden av trafikregler över gränserna.

Innehållet i trafiksäkerhetspaketet ger bland annat möjlighet att ta bort ett av de största hindren för unga människor att komma in i yrket: klyftan mellan den ålder de slutar skolan och när de får bli yrkesförare. IRU:s förarbristrapport för 2022 visade att cirka 600 000 förare saknas i Europa, och förutspådde att den skulle nå nästan 2 miljoner år 2026, givet nuvarande trender. Den förväntade ökningen beror på en åldrande nuvarande yrkeskår, tillsammans med en låg andel unga förare. Sett över hela EU är endast 6 % av yrkesförarna under 25 år. I Sverige är bedömningen att det behövs 50 000 nya lastbilsförare de kommande 10 åren.

På vår hemsida kan ni läsa ett urval av de viktigaste regeländringarna av EU-körkortsdirektiv, gränsöverskridande tillämpning av vägtrafikregler. [Läs mer här:](#)



Med början i januari genomförs ett pilotprojekt med geofencing i de norrländska orterna Rissna, Hällesjö, Laggberg och Timrå. Tekniken kan komma att utgöra ett effektivare sätt att se till att fordon håller rätt hastighet.

Konventionell hastighetssäkring av vägsträckor sker genom någon form av fysisk åtgärd, exempelvis farthinder, en avsmalning av vägen eller trafiksäkerhetskameror. Geofencing gör det möjligt att tekniskt se till att fordon inte kan köra fortare än gällande hastighetsgräns inom ett visst geografiskt område, en lösning som skulle kunna vara både billigare och säkrare.

I projektet ska digitala hastighetshinder kopplas till förarstödsystem på de fyra utvalda sträckorna.

– Prioriterade sträckor är områden där barn och äldre använder landsvägen som byväg till skola, skolbuss eller som promenadstråk. Med enkla medel kan trafiksäkerhet och trygghet ökas, säger Jan Lindgren, senior utredningsledare på Trafikverket.

Projektet genomförs i samarbete med skogsindustribolaget SCA samt utvalda åkerier med ett 40-tal timmerlastbilar.

Det blir det hittills största geofencing-projektet räknat på antal tunga fordon i Sverige, enligt Trafikverket. Tidigare har tester främst gjorts i storstäder.

Genom projektet kommer de deltagande aktörerna kunna se hur tekniken fungerar och upplevs av chaufförerna. Om det fungerar kan fler åkerier och bolag inom skogsindustrin och andra branscher i framtiden komma att använda geofencing.

Geofencade sträckor

Hällesjö (Bräcke kommun, Jämtlands län)

- Zonen är 2,2 km lång.
- Hastighetsgräns: 50 km/h.

Rissna (Bräcke kommun, Jämtlands län)

- Zonen är 500 m lång.
- Hastighetsgräns: 50 km/h.

Laggberg (Timrå kommun, Väster-norrlands län)

- Zonen är 1,4 km lång.
- Hastighetsgräns: 50 km/h och 30 km/h på vardagar kl. 6–18 förbi skolan.

Timrå, Järnvägsgatan (Timrå kommun, Väster-norrlands län)

- Zonen är 750 m lång.
- Hastighetsgräns: 30 km/h.

PALFINGER

MARKNADENS BREDASTE SORTIMENT!

- Lastväxlare
- Lastbilskranar
- Skogskranar
- Bakgavellyftar
- Kranar för återvinning
- Marinkranar
- Påhångs- och boxmonterade truckar
- Lantbruks- och industrikranar
- Crawler
- Stationära kranar
- Järnvägs-kranar
- Specialkranar

#REACHANYTHING



PALFINGER.COM



NÄRKO

ERFARENHET
INNOVATION
SÄKERHET

Vagnförsäljning
Bilskåp
Reparation
Reservdelar

www.svenskanarko.com
Svenska Närko AB KNIVSTA 018-34 90 60

Att arbeta med att följa

KOSTNADSUTVECKLINGEN

går inte att repetera för många gånger

Om det inte var välkänt tidigare, så har 2022 visat både transportköpare och transportsäljare att Index är ett måste. Det är ett nytt år, men kostnadsläget är fortfarande svårt att förutspå och det gäller att vara beredd på att vi kommer att få dras med en osäkerhet även kommande tid. Förhoppningsvis finns nu en ökad förståelse hos transportköparna för en regelbunden indexreglering!

Index behövs för att behålla balansen mellan köpare och säljare som rådde när parterna slöt avtal. Parterna ska inte behöva inkludera risk för kostnadsökningar som åkeriföretagare inte rår över och har svårt att förutspå.

Ett index är beroende av en bra grundkalkyl och ett index ska kompensera för ett felaktigt grundpris! Index mäter inte hur många mil bilar rullat eller hur många timmar personalen arbetat. Väl genomarbetade kalkyler och en typtransportserie med rätt kostnadsandelar eller DMT genom SÅ Index går hand i hand – Då står du som företag väl rustad med god kontroll över företagets framtid.

Lika viktigt som det är att räkna på sina uppdrag, stämma av och uppdatera sina kalkyler och arbeta med ekonomisk uppföljning – lika viktigt är det att granska sina avtal för att säkerställa att ni utnyttjar de möjligheter till indexreglering som ni redan har. En missad kostnadsreglering kan vara svår att hämta igen i efterhand! Är det inte ni själva som sitter med själva avtalet?

Etablera då en dialog med den som har avtalet gentemot kund för att säkerställa att ni har så bra förutsättningar som möjligt att bedriva en hållbar och lönsam affär.

Behovet av att reglera kostnadsutveckling med andra typer av drivmedel än de traditionella kommer springandes. På SÅ Index finns redan idag fler drivmedel att följa kostnadsutvecklingen för, än enbart diesel – vilket ger möjligheter att skapa ett DMT med den typ av drivmedel du använder. Vi arbetar aktivt med att vidareutveckla våra indexserier och ser ett stort behov hos er medlemmar.

Som vanligt finns vi här för dig! Tveka inte att höra av dig till oss på medlemservice 010-510 54 00 eller skicka ett mail till medlemservice@akeri.se.

Vi hjälper dig även att komma igång med SÅ Index, eller våra andra webbaserade program SÅ Webbalkyl eller SÅ Klimat Calc.

Vi hör!

Johan Lundmark
Branschföreträdare Norr
010-510 54 17



1970 Vi har tillverkat kedjor sedan

SNÖKEDJOR / SLIRSKYDD

VI HAR ÄF 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

KOMPLETTA EKIPAGE

TIMMER & FLISEKIPAGE-LASTVÄXLARVAGNAR



VÄLKOMMEN TILL EN AV SVERIGES STÖRSTA PÅBYGGARE

☎ 010-45 67 900

✉ info@ophoglunds.se

📘 ophoglunds

🌐 www.ophoglunds.se

OP höglunds ab

Med dig på vägen sedan 1919

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

POSTTIDNING B

Sveriges Åkeriföretag Norr
Storgatan 28 F
903 26 Umeå



lumber.se/co

I ÅR HAR VI FUNNITS I 125 ÅR. MEN DET ÄR BARA BÖRJAN.



I 125 år har vi utvecklat produkter för säkra och effektiva virkestransporter – men vi har inte gjort det helt själva. Vårt världsledande sortiment är resultatet av alla idéer och synpunkter från er virkesåkare och chaufförer. Ert perspektiv som i kombination med vår kreativitet och passion gör ert arbete säkert, bekvämt och lönsamt. Vi ser fram emot att få göra det i 125 år till. Minst.

Läs mer om oss på exte.se

ExTe

Lastförankring är ett begrepp. Vi uppfann det.