



transport
PROFFS

Medlemstidning för Åkeriföreningen ÖST • Nr 2 2003

TEMASIDOR 9-12

Det svenska vägnätet
transportnäringens
blodomlopp!

Foto: Kerstin Ericsson

Aktuell information från Arver Lastbilar

TVÄTTKORT

Tvätta dygnet runt i vår
AUTOMATTVÄTT
i Katrineholm och Eskilstuna



Vi tycker att det ska vara enkelt att tvätta bilen!

I våra helautomatiska biltvättar i Eskilstuna och Katrineholm kan du tvätta bil o släp dygnet-runt. Med vårt tvättkort blir det också mycket enklare. Tvättautomaten räknar själv ut mängden avfettning och tvättmedel.

- **Låt inte smuts få torka och "bränna fast"!**
Tvätta lite oftare, så är din bil alltid ren och fräsch.
- **Nytvättad bil stärker också reklamvärdet!**

Lägre pris om du tvättar på tider med låg beläggning och själv sköter tvättarbetet. Dessutom är risken för köbildning mindre!

Välkommen till våra dygnet-runt-öppna
automattvättar i Eskilstuna och Katrineholm



arver

L A S T B I L A R



SCANIA

Vi finns alltid på plats - när du behöver oss!



Medlemstidning för Åkeriföreningen ÖST

ANSVARIG UTGIVARE

Joakim Larsson

Åkarnas Service AB

Box 1203, 701 12 Örebro

Tel. 019-27 86 80 Fax 019-27 86 81

PRODUKTION

Idé & Produktion/Håkan Åvall

Brevbäraregatan 38,

703 78 Örebro

Tel. 070-658 46 83

Nr 2 • 2003

Nästa nr av TransportProffs

utkommer vecka 24 2003

Manusstopp 26 maj.

INNEHÅLL

4. Nya lokaler i Norrköping
5. Större krav för budbilsförare
7. Kontrollera alltid frakten
8. Fjärrsektionen på konferens
Temasidor :9-10-11-12
Vägar-transportnäringsens
blodomlopp
13. Nya krav på släktutrustning
Bildcollage: 15-15
Rejme bjöd på Bayersk afton
16. Resa till danska Herning
En sammanfattning 18-19
ÖST:s årstfest i Kolmården

ÅKERIFÖRENINGEN ÖST

Åkarnas Service

i mellansverige AB Örebro

Tel 019-27 86 80,

fax nr 019-27 86 81

Jocke Larsson

Anita Alexandersson

Johan Gustafsson

Gunilla Persson

Styrelse

Ordförande

0155-292550

Vice ordf

011-159090

Ledamot

011-312620

Ledamot

0587-12568

Ledamot

0155-289040

Ledamot

013-84115

VD

019-278680

www.akeri.com

Håkan Norén

070-5357220

Anders Talén

070-3330970

Erik Alfredsson

0705-128812

Lars-Ivar Erixon

070-6892357

Lars Johansson

070-5285123

Lars-Åke Strand

070-3480714

Jocke Larsson

070-3105666



Bäste Dräng?

Erfarenheterna sedan 1917 då SÅF bildades visar att det finns mycket frågor som man med gemensamma krafter kan göra mycket mera åt än man skulle kunna göra på egen hand. Man skulle därför kunna tycka att steget till att samarbeta med kollegor över företagsgränserna skulle vara ganska litet men det är uppenbarligen inte det. Andra åkerier ses mera som konkurrenter än kollegor och det tar därför emot att utbyta erfarenheter med varandra. Man inser att man kan lära sig mycket av den andre men man unnar inte den andre att lära det man själv skulle kunna bidra med. Man har klarat sig bra tidigare utan att fråga någon om råd och så vill man fortsätta. Själv är bäste dräng således. Här hoppas jag att vi kan få till en attitydförändring på sikt.

Att lära sig av misstag är i och för sig en effektiv metod på det sättet att man sällan gör om större misstag. Vissa mindre misstag gör man om hela tiden utan att upptäcka att man gör galea. Problemet är bara att alla misstag kostar pengar, en del mer än andra. Att utnyttja kunskapen andra har efter att ha gjort sina misstag utan att behöva drabbas av de negativa effekterna borde vara ett attraktivt alternativ.

Om man tycker att en viss kategori åkare förstör marknaden för er andra för att de inte har vett att ta betalt, skall man då hoppas att de drar på sig nytt vett om de får hålla på ett tag eller skall man försöka påverka dem genom att umgås med dem på olika sätt?

Branschorganisationen samlar hela tiden på sig erfarenheter som dras och försöker att förmedla de dragna slutsatserna vidare. Ibland går det bra och ibland går det mindre bra att få ut budskapet till medlemmen. Jag hoppas att vi i fortsättningen skall kunna skapa flera tillfällen för er att träffa andra åkare öga mot öga. Åkare som är inställda på att alla har att vinna på ett förbättrat samarbete. Det har gått inflation i uttrycket nätverksbyggande på senare tid men här passar ordet in precis. I nätverk ingår bara de som vill och kan. Kom ihåg att det inte är ni medlemmar mot varandra utan det är ni medlemmar mot resten av näringslivet i första hand.

Må bäste dräng vinna!

Jocke Larsson

P.S Bäste dräng kan mycket väl vara en kvinna! D.S

200 inbjudna gäster minglade
när landshövdingen invigde

Nya lokaler i Norrköping



Minglade. 200 inbjudna gäster hade mycket att prata om.

I de helt ombyggda Nordbankenlokalerna på Drottninggatan i Norrköping ligger Åkeriföreningens nya kontorslokal. Det är jättefräscha lokaliteter och det finns väldigt bra förutsättningar för att lägga möten och annat där. Ni är hjärtligt välkomna dit men vi ber er att ringa först eftersom det är betydligt vanligare att vi inte är på plats än motsatsen om vi inte har kommit överens om en tid.

Den 8 april var det stor invigning av Näringslivets Hus som huset numera kallas.

Landshövdingen var, tillsammans med 200 andra, på plats för att inviga det hela så nu är det ordentligt gjort.



40-årig ombudsman. Jocke Larsson fick en liten present av ÖST:s ordförande, Håkan Norén.

Mer än bara diesel i tankarna



Ring din kontakt så berättar han mer:

Fredrik Eriksson • sfer@statoil.com • 070-429 60 05 • Hälleforsnäs
Ulf Malmberg • sumg@statoil.com • 070-584 14 73 • Karlstad

TruckDiesel +++

STATOIL
Energi

Nya utbildningskrav för (t ex) budbilsförare

Att förare som transporterar farligt gods ska ha utbildning inom området har varit bestämt i många år. Hitills har förare av "värdeberäknad mängd", alltså maxvärde 1000 poäng, varit undantagna. Men i de nya reglerna kommer det att ställas utbildningskrav även för dessa transporter.

Utbildningen är den som populärt kallas funktionsanpassad utbildning och innehåller följande:

- Allmän utbildning som ska innehålla villkoren i bestämmelserna för transport av farligt gods.
- Funktionsspecifik utbildning i farligt godsregler som relaterar till de specifika arbetsuppgifterna som personen har.
- Säkerhetsutbildning om de risker och faror som det farliga godset kan medföra.

Längd på utbildningstiden

Hur lång tid utbildningen ska vara framgår inte i regelverket utan ska anpassas efter de förutsättningar som arbetsuppgifterna ger. Det kan finnas personer vars utbildning kan omfatta 4-6 timmar och det kan finnas andra som måste ha utbildning i 2-3 dagar. Det är alltså arbetsuppgifterna som avgör utbildningens längd och omfattning.

Uppdatering av kunskaperna

I ADR-reglerna finns krav på att en detaljerad beskrivning av all genomförd utbildning ska arkiveras såväl av arbetsgivaren som av arbetstagarerna. För att ta hänsyn till ändringar i reglerna för transport av farligt gods ska kunskaperna regelbundet uppdateras med uppdateringskurser. Polisen är tillsynsmyndighet och ska kontrollera att reglerna om utbildning följs. Det kan därför vara lämpligt att förarna vid färd har någon form av utbildningsintyg med sig.

Vilka berörs?

Vilka kommer att omfattas av den nya bestämmelsen? Jo, alla som transporterar farligt gods enligt "värdeberäknad mängd" (maxvärde 1000) oavsett fordonets vikt. Av de förare som kör tung lastbil är det kanske inte så många som berörs. Men en transportörsgroup som definitivt kommer att beröras av den nya regeln är bussbolagen som transporterar farligt gods som bussgods. Detta är antagligen en mycket vanlig typ av transport inom många områden i Sverige.

Övergångsperiod på sex månader

Regelverket tillåter en övergångsperiod på sex månader. Det innebär att utbildningen måste vara genomförd senast den 1 juli 2003. Om ni har funderingar om dessa regler, ring eller skicka e-post till Mats Willén, 054-13 50 75, e-post mats.willen@srv.se
Källa: SRV



Bensinkortet på solskyddet ingen bra plats!

På förekommen anledning vill vi på det bestämdaste varna för att ha bensinkort och även övriga kontokort kvar i bilen. Allt av värde som förvaras i bilen är synnerligen stöldbegärligt, inte minst kontokort. Nu kan vi också lägga ytterligare en dimension till bilinbrott. Kortet stjäls inte, de kopieras och utnyttjas senare, då man även har "knäckt" kortkoden. Det senare har ett par åkare och medlemmar i ÖST råkat ut för och som medfört stora ekonomiska förluster för kortägaren. Det råder nämligen delade meningar om möjligheterna att "knäcka" koderna till kontokorten. Kortleverantören säger att det inte är möjligt.



Det inträffade vittnar om något helt annat. Hur det än är med den här saken så är största möjliga försiktighet påkallad.

Förvara inte kort i bilen!

På TransportPROFFS är vi nu intresserade att höra om det finns fler i vårt område som råkat ut för liknande händelser. Hör av er till Åkeriföreningen ÖST 019-27 86 80. Det finns all anledning för oss att återkomma i den här frågan och klargöra vad som gäller vid förvaring av kontokort och om det är möjligt att kopiera dessa.

UTBILDNING

INVESTERA I KOMPETENS FÖR 2003

KURSPROGRAM

Åkeriföreningen Öst arrangerar nedanstående kurser:

ADR-Specialkurs klass 1	6/5	Örebro	Pris *1600
-------------------------	-----	--------	---------------

Kommande kurser:

Kalkylkurs • Bonanzakurs "ekonomi utan siffror" • Förhandlingskurs

Skicka in intresseanmälan till Åkeriföreningen

*) moms tillkommer. Se också www.akeri.com

För anmälan och information telefon 019-27 86 80 • fax 019-27 86 81
e-mail: anita.alexandersson.det@akeri.se

SKA DU ÄNDÅ HA SKADOR
KAN DU ÅTMINSTONE
HA NYTTA AV DEM

TRYGG  HANSA

VI FÖR STATISTIK ÖVER DINA SKADOR OCH HJÄLPER
DIG IDENTIFIERA RISKERNA. DET KALLAR VI SKADESTOP.
RING OSS, SÅ BERÄTTAR VI MER.



Dragica Blomgren
Säljare
Direktnr 0150-781 69
Mobiltel 070-550 65 29
Fax 0150-174 73



Krister Olsson
Säljare
Direktnr 019-15 55 56
Mobiltel 0705-15 55 56
Fax 019-15 56 40



Mats Thor
Säljare
Direktnr 011-101 884
Mobiltel 0706-356 982
Fax 011-131 423

Som transportör är du skyldig att kontrollera din frakt!

Försummelse mot detta leder till sanktioner och tragiska olyckor!

En rekvisition är inte tillfyllest för att utföra en transport med farligt avfall.

Transportören är skyldig enligt lag att kontrollera vad som skall fraktas innan lastning.

Tyvärr uppstår alltför ofta incidenter där föraren litar på avlämnarens utsago.

Vid mista misstanke måste man kolla lastens beskaffenhet och i synnerhet nu när den nya ”**MILJÖBALKEN**” ställer stora krav på oss alla.

Ansvarsfördelningen är tydligt markerat, först och främst till avlämnaren som till transportören skall överlämna en ”**GODSDEKLARATION, ATT GODSET ÄR RÄTT KLASSIFICERAT OCH TILLÅTET FÖR TRANSPORT ENLIGT ADR , TRANSPORTKORT m.m.**” (Om Ni tar för vana att alltid använda

Åkeriföreningens handbok så skall eller bör inga incidenter uppkomma. Utöver det gratisexemplar ni erhåller varje år finns Åkerihandboken att köpa till alla Era förare för 60 kr exkl moms). Minsta feltramp kan leda till oerhörda ekonomiska sanktioner eller ännu värre att det uppstår skador på människor i värsta fall med dödlig utgång.

När ni ansöker om tillstånd hos Länsstyrelsen för tilltänkta FA-transporter finns ett formulär som delger Er vilka krav som leder till godkännande och med hänvisningar till de utbildningar som erfordras, tex. ADR-utbildning för förare.

Handboken ger Er också klarhet i vad som skall finnas på fordonet i form av handlingar och extrautrustning.

På Åkeriföreningen finns tillgång till en säkerhetsrådgivare och med all säkerhet även på lastbilscentralerna. Denna person är tillsatt enligt lag för Er transportörer och en säkerhetsrådgivare ska även finnas hos avlämnaren.

Säkerhetsrådgivaren skall vara den som tryggar tillvaron för FA eller FG hanterandet.

Vid olycka skall en säkerhetsrådgivare utföra en rekonstruktion för att förhindra liknande olyckstillbud. Naturligtvis är han den person som kan svara på Era kluriga frågor och här uppmanas Ni att fråga en gång för mycket istället för att sätta Er i trångmål. För Er förpliktar också de EU-direktiv som kräver att EWC eller LOW-koder noteras på Era

transportsedlar. Allt fler företag miljöcertificerar sig och kräver därmed att transportföretagen avlämnar statistik på utförda transporter. Som Ni vet är Ni skyldiga att föra anteckningar enligt avfallsförordningen (SFS 2001:1063).

Naturvårdsverket har konstaterat att med SÅ:s kretsloppsregister börjar man se en möjlighet att få bättre kontroll av FA flödet. Någon rättmätig statistik fanns ej tidigare och vi får nog finna oss i att vi transportörer betraktas som den potentiella möjlighet att få ordning på flödet av FA och FG här i Sverige. För Er som transporterar vanligt avfall t.ex. byggsopor, tegel, betongskrot, asfaltsskrot o.d. gäller numer att ha länsstyrelsens godkännande. En stämpelavgift av 950:- ger Er tillstånd att i tio år transportera vanligt avfall. För 1.650:- kan Ni söka även för FA som är giltigt i fem år.

Till hösten kommer ”**MILJÖSEKTIONEN FÖR D.E.T-LÄN**” anordna ett seminarium där vi kommer att aktualisera nya EU direktiv och en och annan fortbildning. Hör av Er till ÄF om Ni vill tillföra intressanta spörsmål och vilka kreativa personer som från talarstolen kan förmedla det.

För Miljösektionen
D.E.T-län.
J E Friman

Kamratföreningen Sörmlandsåakarna

Veteransektionen
Anordnar bussresa till Rügen
23-26 juni 2003.

Intresserade medlemmar i Kamratföreningen
inbjudes att deltaga i mån om plats.
Prospekt kan erhållas och anmälan kan göras till
S.O.Johansson Brunnsgatan 16, 611 32 Nyköping
Telefon 0155-21 80 80

Fjärrsektionens Tällbergskonferens

Som med all önskvärd tydlighet framgått i Svensk Åkeritidning har Åkeriföreringen ÖST varit medarrangör till en mycket lyckad konferens i Dalarna den 21 mars. Arrangörer var 6-länsgruppen och rubriken för konferensen var "Gränslös Konkurrens". Vi hade med tur och skicklighet lyckats få till en mycket bra och namnkunnig panel vilket var en förutsättning för att resten skulle bli bra också.

Sören Andersson inledde övningarna genom att ge en allmän genomgång av var SÅ står och vad man har på gång. Fokusförändringen ska innebära att de åkare som tidigare inte varit tillräckligt bra på att göra affärer skall få en chans att bli det. Arbetet med KMT (Kvalitet, Miljö och Trafiksäkerhet) kommer enligt Sören att betala sig framöver. "Det känns som att det håller på att vända"

Bertil Dahlin



Bertil Dahlin målade upp en tämligen höftfull bild bestående av de nya EU-medlemmarna som kommer att komma in i EU från 1/5 2004. I vart fall Slovenien kommer att ha rätt till fritt cabotage från första dagen och de övriga är inte långt efter.

Ingvar Nilsson



Ingvar Nilsson, vice VD och produktionschef på Schenker, listade ett antal styrkor respektive svagheter för svensk fjärrtrafik och sammanfattade sina slutsatser med att branschen måste omstruktureras snabbare och vara förändringsbenägen. Man måste också satsa på teknik/IT och opinionsbildning för att bli framgångsrik.

Hans Paridon



Hans Paridon, ansvarig för inrikes partigods på Danzas, var mer pessimistisk än Ingvar när det gäller svenska fjärrakeriers framtidsutsikter. Priset kommer att vara det ojämförligt starkaste konkurrensmedlet även i framtiden och svenska åkeriers möjligheter att pressa priserna är begränsade. Den allra största andelen av åkeriernas kostnader är fasta och kan inte påverkas genom rationellare drift. När det gäller övriga konkurrensmedel, precision, kapacitet, administration och bemötande är de svenska åkerierna inte bättre än

de utländska. Det kommer alltså att bli priset som kommer att falla avgrändet. Även Hans såg behovet av fortsatt omstrukturering.

Per Yngström, regionchef Öst på DFDS, såg en möjlighet i samspel mellan inrikes och utrikesåkerier i framtiden. I den internationella trafiken har man idag nästan ingen svenska åkerier i trafik. En lokal förankring till kontoren kan vara en stark konkurrensfördel. Rationell drift oavsett nationalitet kommer att vara vinnarkonceptet framöver.

Jan Hellsten, avgående VD Maserfrakt och tillträdande VD MLT AB, ansåg att det finns en möjlighet för de fristående aktörerna om de klarar av att vara sina egna speditörer. Man blir mer kostnadseffektiv och man kommer nog när det kniper även kunna samarbeta med andra, vilket kommer att krävas.

Peter Petrov



Sist ut i raden av talare var Peter Petrov, Nordenansvarig på Willi Betz. Han hade en, för oss som lyssnade, ny syn på det mesta vilket var mycket uppfrikskande. Större och mindre åkerier har var och en sina fördelar. Det pågår en brant prisutveckling i Östeuropa vilket kommer att utjämna dagens prisskillnader över

tid. Det finns inga färdiga lösningar. Man kan inte sitta tillbaka. Peters huvudbudskap som jag uppfattade det var att det "finns inte plats för pessimism eller överoptimism". EU-utvidgningen ägnades ett eget avsnitt. Det mest intressanta som sades var nog ändå när Peter Petrov förklarade att i Östeuropa sitter åkerierna och är rädda för vad som skall hända när de kommer med i EU med tanke på de rationella logistiklösningar som väst-åkerierna har tillgång till. I Västeuropa sitter åkerierna och är lika rädda för öst-åkerierna men med andra motiv. Vi fick inte se någon folkmassor av portugiser som kom till Sverige när det blev möjligt i och med vårt EU-medlemskap. Peter menar att vi till stor del kan tänka likadant när det gäller det utländska cabotaget och EU-utvidgningen.

På kvällen åt vi middag och hade trevligt. Det är lätt att det blir på det viset när man är på Dalecarlia. Lördagsförmiddagen ägnades åt sammanfattning av fredagens övningar samt diskussioner av några mer konkreta frågeställningar. Efter en avslutande lunch företogs hemfärd genom värsverige.

Detta var andra gången som 6-länsgruppen ordnade en fjärrkonferens i Tällberg och även om det inte skulle bli Tällberg nästa gång så är det nog en kvalificerad gissning att det kommer att arrangeras liknande arrangemang även kommande år.



Behoven är långt större än resurserna!

Många av projekten skjuts på framtiden!

I Vägverkets pressmeddelande Nr 2, 2003-01-16, med rubriken "Förslag till nationell vägplan på remiss", konstaterar Generaldirektör Ingemar Skogö: "Behoven av vägätgärder är stora och många angelägena objekt kommer inte att kunna inrymmas. Den planeringsram som regeringen tilldelat Vägverket räcker till att åtgärda ca 60 procent av de inventerade bristerna i vägtransportsystemet. Detta innebär att många projekt kommer att senareläggas minst fem år i förhållande till nuvarande plan."

Det förslag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004 - 2015, som Vägverket nu presenterar kommer att remissbehandlas av kommun, län och näringsliv. Förslaget till plan visar hur Vägverket och övriga aktörer inom sektorn kan ge landets medborgare och näringsliv den bästa samlade nyttan inom de planeringsramar, som regeringen angivit - 149 miljarder kronor. Regering och riksdag beslutar dock varje år om den årliga budgeten till Vägverket.

Planen avser att ge följande resultat:

* Lätta fordon kommer fram på samtliga statliga vägar året runt. De vägar som näringslivet pekat ut som viktiga sätts främst och de allra flesta av dem

kommer att kunna trafikeras av tung trafik året runt. Även framkomligheten på de stora vägarna ökar utanför de största tätorterna.

* Viktiga näringslivsvägar förstärks, framförallt i skogslänen. Planen lägger också särskild vikt vid vägar, som är av stor betydelse för arbetspendling och möjligheterna att välja boendeort. Åtgärderna är viktiga för den regionala utvecklingen.

* Planens åtgärder ökar tillgängligheten för många i tätorterna och ger särskilt barn, gående och cyklister en säkrare trafikmiljö. Kollektivtrafiken anpassas till funktionshindrades behov. I de tre största städerna består däremot trängseln i trafiken, med bristande framkomlighet både för kollektivtrafik och personbilar.

* Trafiksäkerheten väger tungt vid valet av investeringar i vägnätet. Stora delar av de högttrafikerade vägarna möttesepareras, vilket kraftigt minskar risken för olyckor med dödade och svårt skadade människor.

Möjligheterna, att med de föreslagna åtgärderna uppfylla de uppställda målen, kommer främst att påverkas av samhällets ekonomiska utveckling och trafikens omfattning och tillväxt.

Vi kan räkna med en fortsatt stark trafik tillväxt på de svenska vägarna.

Prognoser för perioden 1997 - 2010 pekar på en tillväxt av personbilstrafiken med 29 procent och av lastbilstrafiken med 37 procent.

Samspelet mellan bland annat Riksåklagaren, polisen, väghållare, väg- och trafikmyndigheter, kommuner, landsting, fordonstillverkare, företag och trafikanter måste utvecklas och fördjupas för att kunna nå målet.

Generaldirektören: "Vägverket löser inte ensamt bristerna i vägtrafiksystemet".



Beträffande trafiksäkerheten säger Ingemar Skogö:

"Vi befinner oss långt ifrån etappmålet för trafiksäkerheten, att antalet dödade i trafiken ska halveras och understiga 270 personer år 2007. Med föreslagna insatser tillsammans i kombination med trafik tillväxten bedöms närmare 500 personer dödas i trafiken år 2007.

Vägverket löser inte ensamt bristerna i vägtrafiksystemet. För att närma sig etappmålet 2007 fordras långt- gående gemensamma ansträngningar från alla parter i vägtransportsystemet.

Vägverket gör också bedömningen, att den anvisade planeringsramen till drift och underhåll innebär att dagens tillstånd på vägnätet kan bibehållas de 3-4 första åren. Därefter måste ytterligare medel avsättas för drift och underhåll på de statliga vägarna.

Å, järnvägar vad mycket pengar!

364 miljarder kronor till vägar o järnvägar fram till år 2015!

Infrastruktur och ekonomisk tillväxt

Förra året utkom Studieförbundet Näringsliv och Samhälle (SNS) med en mycket intressant och viktig debattskrift, "Skattemiljarder i trafikpolitiken - Till vilken nytta?" En granskning av 2001 års infrastrukturproposition. På bokens bakre pärm presenteras innehållet på följande sätt: "Ger skattemiljarderna nytta för pengarna?"

Uppnås de mål man säger sig vilja uppnå med politiken? Denna bok belyser dessa frågor på ett viktigt politikområde, nämligen infrastruktur- eller trafikpolitiken. I boken granskar ledande forskare och experter 2001 års infrastrukturproposition, som avsätter 364 miljarder (!) kronor för satsningar på vägar och järnvägar fram till år 2015. Forskarnas slutsats är att propositionen innebär ett gigantiskt resursslöseri. I boken diskuteras också hur man kan undvika sådana "politikmisslyckanden" i framtiden."

En väl fungerande infrastruktur av hög kvalitet utgör en stabil bas för samhället och dess produktion av varor och tjänster. Den måste därför fortlöpande underhållas och om möjligt utökas och förbättras. Däri-



Studieförbundet Näringsliv och Samhälle (SNS) inlägg i debatten.

Men många

av projekten

är olönsamma!

genom skapas förutsättningar för ekonomisk tillväxt och höjd levnadsstandard.

Det gäller att på ett ansvarsfullt och framsynt sätt planera både kortsiktiga och långsiktiga mål. Regering och riksdag har fastställt, att Sverige ska arbeta för ett långsiktigt hållbart samhälle enligt Brundtlandkonventionen. Ett så-

dant samhälle kännetecknas av ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Eftersom de enskilda sektorernas mål kan komma i konflikt med varandra, gäller det för beslutsfattarna att finna en modell för samhällsbyggandet, som garanterar att satsade resurser leder till maximal samhällsnytta. De tre sektorerna måste samverka för

att tillsammans skapa bästa möjliga helhet. På såväl nationell som regional och lokal nivå finns ett stort antal aktörer - politiska, ekonomiska, sociala, kulturella, ideella m.fl. - som måste få möjlighet att komma till tals i beredningsprocessen, så att varje fråga blir allsidigt belyst innan beslut fattas.

Sveriges transportinfrastruktur skall underhållas och byggas ut enligt följande planer:

* Nationell väghållningsplan, av Vägverket benämnd Nationell plan för vägtransportsystemet (NPVS). Planen omfattar ny- och ombyggnad av samt trafiksäkerhetsåtgärder på de nationellt viktiga vägarna - stamvägnätet. Dessutom ingår förbättringsåtgärder (rekonstruktion, bärlighet, tjälsäkring) och miljöåtgärder på hela det statliga vägnätet.

Planen upprättas av Vägverket och fastställs av regeringen.

* Nationell banhållningsplan, av Banverket benämnd Framtidsplan för järnvägen. Planen omfattar alla åtgärder på det statliga järnvägsnätet. Banverket upprättar planen som fastställs av regeringen.

Vad händer med stamvägnätet i framtiden?



Källa: Sverige 2003 - förslag till vision.

* Länsplan för regional transportinfrastruktur (förkortas allmänt LTP, läns-transportplan). Planen omfattar ny- och ombyggnad samt trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Dessutom omfattar planen bidrag till kommuner för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder och till Trafikhuvudmannen för kollektivtrafik för infrastrukturåtgärder i kollektivtrafiken. Länsplanen upprättas och fastställs av Länsstyrelsen eller regionalt självstyrelseorgan.

Förslag till Nationell väg-hållningsplan och Nationell banhållningsplan skall redovisas till regeringen senast 4 augusti 2003, som väntas besluta i frågan i december 2003. Vid samma tidpunkt ska också Länsstyrelsen fatta beslut om "Länsplan för regional transportinfrastruktur".

Det övergripande transportpolitiska målet är "att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar trans-

portsförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."

Till detta mål har fogats sex delmål:

- * Tillgängligt transportsystem
- * Hög transportkvalitet
- * Säker trafik
- * God miljö
- * Positiv regionalutveckling
- * Ett jämställt transportsystem

För planeringsperioden 2004 - 2015 har avsatts 364 miljarder kronor, som har fördelats på följande sätt:

87 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar

38 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga järnvägar

8 miljarder kronor för sektorsuppgifter, varav 6 miljarder till Vägverket och 2 miljarder till Banverket.

17 miljarder kronor för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion av vägar 100 miljarder kronor för att modernisera och utveckla järnvägs-systemet

39 miljarder kronor för att modernisera och utveckla stamvägnätet

30 miljarder kronor för regional transportinfrastruktur samt

45 miljarder kronor för amoteringar och lån inom väg- och järnvägsområdet

Vårt lands ekonomiska tillväxt är f.n. oroväckande låg, vilket medför stora och svåra avvägningsproblem för stat, landsting och kommuner vid fördelningen av

skatteintäkterna mellan ett stort antal angelägna behov. Akuta behov måste prioriteras och andra, som bedöms mindre viktiga, skjutas på framtiden. Det finns anledning att befara, att flera projekt inom transportsektorn kommer att få bida sin tid.

Många frågor ska besvaras och många problem lösas för att stora ekonomiska satsningar verkligen ska få maximal effekt och göra största möjliga nytta.

D-,E-och T-län viktiga delar i vägnätets kärnområde!

Ett studium av det nationella stamvägnätets utformning visar med stor tydlighet de tre länen D,E och T:s strategiska läge i det vägnät, som binder samman de tre storstadsregionerna, Stor Stockholm, Stor-Göteborg och Stor-Malmö, varifrån vårt lands viktigaste förbindelser mot omvärlden strålar ut.

Områdets stora betydelse ur transportsynpunkt styrks ytterligare av, att det utgör en del av "Den Nordiska Triangeln", ett av EU:s fjorton prioriterade transportinfrastrukturprojekt. Detta innebär att Köpenhamn, Oslo och Stockholm skall sammanbindas med väg och järnväg av hög standard.

De tre länen ligger också väl i linje med de inom EU diskuterade regionala planeringsprinciperna (ESDP-planeringen), som bl a syftar till att stärka utvecklingen av "stödjepunkter" längs strategiska transportkorridorer.

De här redovisade grundförutsättningarna bör tillsammans med de transportpolitiska målen utgöra bas för utarbetandet av Nationell väg-hållningsplan resp. Länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2004 - 2015. I detta arbete gäller det att väga samman lokala, regionala och nationella behov och intressen på sådant sätt, att satsade resurser verkligen resulterar i en väl fungerande transportinfrastruktur, som gagnar samhällsutvecklingen i stort.

forts. på nästa sida

Den regionala länsplanen...

□ I förarbeten till Länsplan för regional transportinfrastruktur redovisar länsstyrelsen i resp. län sin syn på åtgärder och prioriteringar. När det gäller vägnät och transporter sågs bl a :

Länsstyrelsen
Södermanlands län:

Låg standard på stora delar av det regionala vägnätet.

Europavägarnas nationella betydelse med stor andel långväga trafik har medfört att utbyggnad av dessa har prioriterats sedan 1970-talet. Övriga delar av länets huvudvägnät med riksvägarna 52 Nyköping - Örebro, 53 Oxelösund - Västerås, 55 Norrköping - Uppsala, 56 Norrköping - Köping och 57 Katrineholm - Järna har därmed till stor del fått stå tillbaka, vad gäller tilldelning av investeringsmedel.

På kortare sikt kan trafiksäkerheten i vissa avsnitt förbättras genom riktade trafiksäkerhetsåtgärder. E20:s stora betydelse som huvudstråk för den tunga trafiken Stockholm - Göteborg motiverar fortsatt utbyggnad till minst 4-fältsväg i hela sträckningen.

De höga trafikflödena, ökad säkerhet och framkomlighet motiverar att stora delar av riksvägnätet i Sörmland bör byggas om till så kallad mötesfri landsväg. Begreppet innebär 14 meter bred väg med mitträcke och omväxlande 2+1 körfält.

ÖSTSAM

Länstransportplanen 2004 - 2015 och Östgöta-regionen:

Hög transportkvalitet

I Östgotapaketet framhålls även vikten av att verka för att det befintliga vägnätets standard förbättras på ett systematiskt sätt. En huvudtanke bakom denna formulering är bl a att uppmärksamma vikten av att samordna åtgärder via länsplanen med ex bärighetsåtgärder i den nationella planen för att få ut maximal effekt. Detta för att bl a underlätta för tyngre transporter på det mer finmaskiga nätet.

Säker trafik

Även i detta avseende finns en direkt koppling mellan prioriterade frågor i Östgotapaketet och Länstransportplanen. Ett av syftena med att ex arbeta bort nuvarande genomfarter i Åtvidaberg och Svärtinge är att höja trafiksäkerheten, inte minst för oskyddade trafikanter.

Så skall Örebro län uppfylla de regionala målen

* Genom ett aktivt samarbete på många plan och medvetet styrda satsningar att knyta samman orterna åstadkoms en konkurrenskraftig region där de olika delarna kompletterar varandra. Ett nödvändigt villkor för att uppnå detta är utbyggda och förbättrade kommunikationssystem.

* Standarden på de vägstråk som ingår i stamvägnätet och som berör länet höjs till godtagbar standard:



Mötesfritt. Många vägar byggs om och förses med vajerräcke till så kallad 2+1 väg.

- Väg E18 Norska gränsen
- Örebro - Kappelskär
- Väg E20 Göteborg - Örebro
- Väg E20 Örebro - Stockholm
- Bergslagsdiagonalen, delen väg 50, Ödeshög - Örebro - Borlänge
- * Eftersläpningen i vägunderhållet åtgärdas.
- * Broar åtgärdas så att hela det statliga vägnätet på sikt kan upplåtas för de belastningsbestämmelser som motsvarar EU-normerna.

Till sist en röst ur de egna leden. Transport-PROFFS vände sig till några åkerier inom vårt område för att få deras syn på vägarna och transportförhållandena. Vi fick ett svar! Synpunkterna från Ove Pettersson och Ove Petterssons Åkeri AB i Karlskoga är ett utmärkt inlägg i diskussionen om Länsplan för regional transportinfrastruktur i Örebro län.

Vi saxar några avsnitt ur Oves svar till Transport-PROFFS:

”Vi kan börja med det som berör oss mest, E18 mellan Karlskoga-Örebro. Där kan vi konstatera att det med den intensiva trafik som förekommer på vägsträckan, borde mycket snabba åtgärder ske för ”ombyggnad” till säkrare väg. Det är ju också pulsådern mellan Stockholm - Oslo. En väg som är mycket olycksdrabbad.

Sedan har vi 50:an mot Dalarna mellan Lindesberg-Storå, som inte plockar många pluspoäng. Den är både smal och backig på sina ställen.

I övrigt gör vi bedömningen att nu är många av länets vägar mycket starkt nedslitna och stora delar av vägnätet är behov av att asfalteras om.

En ljus i mörkret är E20 mot Arboga, en dröm för oss som kör tung trafik”.

...men fortfarande går det att påverka beslutsfattarna.

Inbrott?

Har ni råkat ut för inbrott eller inbrottsförsök under det senaste året? Meddela oss när och var det hände så skall vi försöka att sammanställa en bild av var riskerna är som störst.

Tel. 019-27 86 80

Fax 019-27 86 81

nytt om namn

Örebro län

Nya trafik tillstånd

Lars Erikssons Plåtslageri i Örebro AB, Örebro

Rolf Haggström, Kumla

Ny medlem

J & E Edins Åkeri AB, Askersund

Håkan Fransson, Vretstorp

Fredrik Larssons Åkeri AB, Arboga

Johan Larsson Transport Götlanda AB, Arboga

Nora Specialtransporter AB, Nora

Sällvens Entreprenad AB, Karlskoga

AB Leif Åkerlings Partiaffär,

Odensbacken

Födelsedagar

Juni

09 Bo Andersson, Örebro 60 år

28 Jan-Erik Wass, Örebro 60 år

Juli

08 Karl-Evert Nilsson, Kumla 75 år

Östergötlands län

Nya trafik tillstånd

Arvid Åkare i Norrköping AB,

Norrköping

Lars & Mikael Dahlbergs

Entreprenad AB, Valdemarsvik

Per Mattias Fahlén, Lingham

Finspångs Rostskydd AB, Finspång

Mathias Forslind, Linköping

C Fredriksson Åkeri AB, Vikingstad

Jonas Gunnarssons Entreprenad AB,

Söderköping

Jacob Johansson, Norrköping

Linghems Skogshandtering AB,

Lingham

Bo Stragrefeldt, Linköping

T Westers Grävstjänst AB, Kimstad

Ydre Åkeri AB, Österbymo

Åleheims Skogstransport AB,

Boxholm

Nya medlemmar

Seth Ax Åkeri AB, Boxholm

Boxholms Åkeri AB, Sommen

Jacob Johansson, Norrköping

Bo Stragrefeldt, Linköping

Födelsedagar

Juni

04 Lars-Olof Carlsson, Gusum 60 år

Juli

20 Nils Johansson, Mjölby 70 år

Södermanlands län

Nya trafik tillstånd

Daniel Bo Anders Asplund,

Eskilstuna

Tommy Lars Erik Frisk, Katrineholm

Sven Anders Martin Jansson,

Vagnhärad

Tony Johanssons Åkeri i Nyköping

AB, Nyköping

Björn Anders Svanborg, Vagnhärad

Sörmlands Packservice HB, Jönåker

Nya medlemmar

Daniel Asplund, Eskilstuna

Tony Johanssons Åkeri AB,

Nyköping

Födelsedagar

Juni

02 Yngve Blixt, Katrineholm 75 år

06 Arne Carlsson, Stora Sundby 60 år

08 Ulla Asterfors, Eskilstuna 70 år

10 Eddy Ericsson, Katrineholm 60 år

20 Bengt Lundqvist, Strängnäs 60 år

Juli

01 Gunnar Åkerberg, Vagnhärad 75 år

06 Erik Jansson, Malmköping 70 år

Ändrade krav för brandsläckningsutrustning

I ADR-S 2003 ändras kraven för bland annat brandsläckningsutrustning.

Av de nya bestämmelserna framgår att transportenheter som tagits i bruk och som utrustats med brandsläckningsutrustning före den 1 januari 2003, d v s enligt ADR-S 2001, får använda denna utrustning till och med den 31 december 2007. Därefter ska transportenheter utrustas med brandsläckningsutrustning enligt de nya bestämmelserna. Transportenheter som tas i bruk under första halvåret 2003 behöver inte uppfylla de nya kraven på brandsläckningsutrustning förrän den 1 juli 2003 enligt ADR-S 2003, beroende på de allmänna övergångsbestämmelserna på ett halvår.

Transportenhetens totalvikt spelar en stor roll för hur stor brandsläckarkapacitet som måste medföras.

Brandsläckarna ska installeras så att de är lättillgängliga för fordonsbesättningen och de ska vara skyddade från vädrets inverkan.

Några exempel på tillämpning:

1. Då transportenheten väger mer än 7,5 ton och måste ha brandsläckarkapacitet på minst 12 kg, ska åtminstone en brandsläckare ha minst 6 kg kapacitet.

Detta innebär flera kombinationsmöjligheter av brandsläckare, t ex (6 + 4 + 2) kg (6 + 6) kg eller (8+4)kg.

2. Då transportenheten väger mer än 3,5 ton och högst 7,5 ton och måste ha brandsläckarkapacitet på minst 8 kg, ska åtminstone en brandsläckare ha minst 6 kg kapacitet. Detta innebär flera kombinationsmöjligheter av brandsläckare, t ex (6+2)kg eller (8+2) kg.

3. Då transportenheten väger högst 3,5 ton, måste den ha brandsläckarkapacitet på minst 4 kg. Detta innebär flera kombinationsmöjligheter av brandsläckare, t ex (2+2) kg eller (2+4) kg.

Källa: SRV



Alla 350 ”var i hatten” när Rejmes i Örebro

Bjöd åkare på Bayersk afton!

Tut
i luren!



När Rejmes Lastvagnar i Örebro lockade med bayersk afton, kom 350 åkare från Närke, Södermanland och Östergötland. För att skapa den rätta stämningen, fick alla ikläda sig en grön hatt av tyrolertyp. Hattarna var också försedda med logotyper från kvällens leverantörsutställare. På det viset var det lättare för arrangören, Rejmes i Örebro, att dela in gästerna i olika lag, för det tävlades också. Ljudnivån höjdes högst avsevärt när 16-mannabandet ”Svamparna” tog i med riktig umpa, bumpa-musik.



Överst till vänster:
350 åkare var i hatten. Rejmes bayerska åkarträff blev en succé.

Tut i luren. Rejme Lastvagnars vd, Lennart Eidvall hade försett sig med en s.k ”supportertuta” som han använde flitigt under kvällen.

Undre bilden till vänster: **Halla alla!** Kjell Johansson, försäljningschef, på Rejmes, försöker här samla sitt lag för fortsatta övningar.

Kom igen ”gubbar” nu är det dags att sjunga. Tommy Eriksson hjälpte bordsgrannarna med sänghäftet.



Prisutdelning. Det tävlades också och delades ut priser, bl.a av Martin Andersson från Volvo Finans.



Informerade om Åkeriföreningen. ÖST:s Jocke Larsson, passade på att prata åkerinäring med Lars Pettersson från Katrineholm.



Tyngre än gammalgäddan. Hur mycket ska jag dra till med. Lars Pettersson var tveksam om vikten. Bromstrumman vägde 68 kg.

Lagledarroll. Kjell Ohlsson, lastvagnssäljare, på Rejmes såg till att alla från lag "Boss" höll ihop.

Säljande argumentering. Mats Hanning från Trux berättade levande om sitt företag.



Bayersk afton hos

Rejmes
i Örebro



Kluriga frågor. Ingemar Hermansson från Translink bjöd på en del kluriga frågor från sin egen verksamhet.



Schwamparna. Kvällens 16-mannaorkester höll ångan uppe och bjöd på lite umpa, bumpa-musik



VARNING FÖR SKOJARE!

Två sorters bedrägerier är särskilt vanliga. Annons och katalogbedrägerier och sk nigeriabrev. Det finns all anledning att varna för dessa smarta skojare, som återkommer varje år med nya raffinerade metoder och som lurar svenska företag på miljonbelopp. Den vanligaste metoden står annonskojarna för. Den kan gå till på följande sätt:

- En blankett som ser ut som en faktura skickas ut. Någonstans finns ordet "erbjudande" eller en liknande formulering med.
- Du får ett erbjudande om annonsering i en produkt (företagskatalog eller liknande) som aldrig kommer ut eller distribueras i en väsentligt mindre omfattning än företaget påstår.

Svenska företag luras varje år på 800 miljoner kronor

En variant på det sistnämnda är att du får erbjudande om att medverka i en intervju i en tidning, men efterhand får veta att intervjun bara publiceras mot att du annonserar i samma tidning för ett visst belopp

Var särskilt uppmärksam:

- I semestertid, då många hoppas på att sommarvikarier ska släppa igenom fakturor lättare.
- Inför årsskiftet och kvartalsskiftet då antalet fakturor är större än normalt.
- På fakturor som liknar stora kända leverantörers. (Det har förekommit flera fall då skojare försökt efterlikna fakturor från t ex Telia.)

Varningslistan:

Varningslistan tillkom genom samarbete mellan Företagarna och Svensk Näringsliv. Observera dock att annonskojarna byter namn så ofta att det inte räcker med att kolla mot en lista. Om du misstänker att du utsätts för falska fakturor är det därför bäst att allmänt lära sig hantera företag som använder dubiösa marknadsföringsmetoder och bondfängerier.

Skojarlistan finns att hämta hem från svenskt Näringslivs hemsida: svensknaringsliv.se

Utställningen i Herning



Vad är dagspriset på en banan? Jörgen Larsson, Lars Pettersson, Per-Olof Pettersson, Kjell Johansson och Björn Lundin dividerade kring priset.

För väldigt länge sedan bestämde sig Kran, Bygg & Anläggningssektionen med Sammey Björk i spetsen att företa en resa till utställningen i Herning, Danmark. Utställningen går av stapeln i slutet av mars vart annat år. Framförhållningen var viktig eftersom det är svårt att få tag i Hotell under de dagar mässan pågår. För medlemmarna var det inte lika lätt med framförhållningen och när anmälningstiden gick ut i december var det ett ganska stort antal platser i bussen obokade. Det blev till att idka operation övertalning från framförallt Sammeys sida. Övertalningarna gav bra utdelning och bussen blev hyggligt full när det var dags för avfärd.

HIAB bjöd på lunchen

Det var ett gäng glada resenärer från alla våra tre län som i svinottan blev bussade till Mjölby från alla väderstreck. Därifrån ställdes kosan till Göteborg och sedan blev det färjetur till Fredrikshamn. Bussen tog oss sedan till Århus där vårt hotell och sedemera

gemensam middag väntade. Det var ett antal sponsorer med på resan vilka på olika sätt bidrog till trivseln på resan. En av dessa var HIAB som sponsrade med inträde till mässan och dessutom en överdådig lunch inne på mässan. Själva mässan har vi redan kunnat läsa i Svensk Åkeritidning om och det är väl inte mycket att tillägga till det. Jag tror att de flesta fick sitt lystmäte tillgodosett i de olika montrarna.

Möte med danskt gemyt

Att danskarna är ett restaurangbesökande folk blev vi varse när sällskapet skulle försöka hitta någonstans att äta på fredagskvällen. Efter att ha delat upp oss i mindre grupper gick det till slut bra. Alla blev mätta. Glada var vi redan innan. Delar av lördagen tillbringades i Fredrikshamn där man bland annat nogsamt kunde undersöka dagspriserna på öl och annat danskt gemyt på flaska.

Någon av oss handlade nog en del också. Hade det inte varit för att värmen hängde sig och passagerarna på övervåningen fick

leva med en temperatur på 36 grader kunde man gott säga att resan gick problemfritt. Det som skulle hända hände och det som inte fick hända hände inte. Vart nästa resa bär hän vet vi i dagsläget inte men att det skall ske någonting framöver har vi fått Sammey att lova. Se upp för inbjudningar i den här tidningen.



Har man sett en lastbil, har man sett alla.



Efter shopping kommer transport.



MICHELIN E 2+ DÄCKENS FÖRDELAR ÄR SJÄLVKLARA.

Michelin E 2+ däck är skapat för dig som kräver mångsidighet, mer km, körkomfort och uthållighet på alla typer av landsvägar, även på slitande underlag.

Michelin E 2+
Däckens fördelar är självklara.



CG Centrala gummi ab
VÄSTHAGAGAT. 5 TEL. 26 30 10, -11-12

Årsfesten 2003

En sammanfattning för icke närvarande

Årets årsfest med tillhörande årsmötesförhandlingar har i sedvanlig ordning föregåtts av idogt förberedelsearbete. Inte minst har inbjudningar gått ut till alla medlemmar inte mindre än tre gånger totalt. Till slut blev vi ett riktigt bra gäng som träffades i Kolmården under ett späckat lördagsdygn. Förmiddagen ägnades åt årsmötesförhandlingar för halva styrkan och besök i Norrköping för den andra halvan.



Samling inför årsmötesförhandlingarna.

har pratat om fokusförändring sedan blockaderna i Göteborg och Skåne genomfördes.

Attack på problemen

Kravallerna i Frankrike och England fick inte några som helst positiva effekter och enligt SÅ måste vi lära oss att attackera problem på andra sätt. Den nya vägavgiften i Tyskland med 14 kr/mil skall betalas av den som utnyttjar tjänsten inte den som utför den. Fokusförändringen syftar till att höja kunskapsnivån på medlemmarna så att de klarar en utmaning likt den tyska vägavgiften.

Trafiksäkerheten har varit i fokus under en tid nu och är enligt Sören något av en ödesfråga för oss. I ca 10% av dödsolyckorna är föraren juridiskt ansvarig men i nästan samtliga fall blir det ändå en "Lastbilsolycka" i media. Andelen lastbilsolyckor med dödlig utgång har ökat eftersom personbilarna har blivit mycket säkrare och kollisioner mellan personbilar inte sällan inträffar utan att någon av passagerarna dödas. Att kollidera med en lastbil är fortfarande livsfarligt.

År 2001 dödades 27 lastbilsförare i sina bilar, 17

saknade säkerhetsbälte och av dessa hade 11 helt säkert klarat sig om de hade använt sig av bältet. De 11 förarnas familjer hade säkert önskat att deras man/far varit en av de ca 30% som använder bältet. Vägverkets mätningar av överlastar fortsätter och resultaten är framförallt axellasterna är besvärande för oss. Fortsättningen på fokusförändringen går nu ut på att hitta utbildare och att höja nivån på medlemmarnas kunskaper.

Kostsam utbildning

Björn Johansson, TYA, var nästa gäst på listan. Björn är en av flera som jobbar hårt med att få utbildade förare till stånd. Enligt Björn kostar en nyutbildad förare 200.000 kronor innan han är helt upplärd på det uppdrag han kör. Syftet med den satsning på företagsförlagd utbildning som man framgångsrikt har inlett på många orter är givetvis att få fram förare över huvud taget men också att få fram förare som är "billigare att ta i drift". Elever som kommer ur det systemet är i full produktion mycket tidigare än annars. En annan aspekt är att skolorna idag inte klarar av att utbilda på de olika tankavsnitten. Alla får grundlig utbildning i gruskörning men knappast någon får utbildning på tankbil eller rundvirkestransporter. För kommunernas del är det också en god affär eftersom ett skolår på en vanlig trans-



ÖST:s ordförande Håkan Norén inledningstalade.

Årsmötet gick programenligt. Valberedningen hade föreslagit Lars Pettersson, Katrineholm som ordinarie ledamot i styrelsen och så blev det också. Eftersom man också beslutade att dra ner antalet suppleanter till tre så valdes ingen ny suppleant in istället för Lars. På övriga poster blev det konsekvent omval.

Sören Andersson hade hörsammat vår inbjudan och fick, utöver förmånen att få svinga klubban under mötet, möjlighet att berätta något om vad som är på gång i SÅ för tillfället. Vi



Nyblivne hedersmedlemmen, Jonny Ståhl, välkomnas av Håkan Norén.



Jocke Larsson och Keith Åsbom.



Eva Johansson och Annika Andersson



Håkan Norén o Anita Alexandersson



Johan o Jocke har sett något...



En av dagens höjdpunkter var delfinshowen!

portutbildning kostar 130 000 – 160.000 kronor medan företagsförlagd utbildning enligt Karlstadmodellen kostar ca 90.000 kronor.

TYA satsar även på en egen variant av vuxenutbildning som är 20 veckor lång i likhet med andra utbildningsanordnare men föregås av en testperiod där eleven utvärderas och måste godkännas innan utbildningen påbörjas. Av de 20 veckorna är sedan 6 förlagda till medverkande företag. I Åkeriföreningen ÖSTs område har man inte lyckats få till någon utbildning ännu och Björn hoppas att han skall få kontakt med intresserade åkerier som kan tänka sig att medverka i de olika

utbildningsmodellerna. Gunnar Carlsson, Trafiksäkerhetschef på NTF, var vår sista gäst. Gunnar har jobbat länge på NTF och har stor erfarenhet av både trafiksäkerhetsfrågor och diskussioner med åkare. Gunnar konstaterade att det krävs mycket stora insatser för att nå Nollvisionens mål med 270 döda till år 2007 samtidigt som han konstaterade att det skulle räcka med att alla höll hastigheten, var nyktra och använde bilbältet. Så enkelt och ändå i praktiken helt omöjligt.

Punkter som vi i branschen enligt Gunnar bör titta på är hastighet, avstånd, bromsar, däck, bälten och överlast. En del av årsmötesdeltagarna tyckte istället att

det var mycket som ”de andra” borde göra för att förbättra trafiksäkerheten och den visan får Gunnar höra oavsett vilket gäng han har framför sig. De flesta av medlemmarna i Åkeriföreningen har nog all anledning att vara stolta över sitt uppträdande i trafiken men jag tror nog att man känner till att alla andra inte är lika stora föredömen. I den stora allmänhetens ögon är det gamla epitetet ”Vägens Riddare” borta sedan länge och vi har en lång uppförsbacke framför oss innan vi har fått tillbaka det.

Minimässa

Vår minimässa gästades av ett lagom stort gäng utställare och de sade sig efteråt vara nöjda med hur det hela avlöp. Snooze som vann första priset i tipspromenaden var även han nöjd med sin nya telefon från Dialectbutiken i Norrköping. Efter att ha tittat på tre sorters lastbilar, däck, telefoner och dieselpriiser från Preem var det hög tid att förbereda sig för Delfinshowen.

Industrilanskapet i Norrköping var målet för medföljandeprogrammet. Av de rapporter vi har fått var det betydligt roligare än det låter. Att låta en skådespelare utklädd i tidsenliga kläder få åskådliggöra de olika processerna var ett uppskattat inslag. Eftersom man hade lunchen på Bacchus att se fram emot tog man med jänmodet faktum att det var mycket kallt att vandra omkring utomhus under hela tiden.

Delfinerna är nästan ett måste när man är i Kolmården och de är verkligen fascinerande att se även om man har sett dem flera

gånger tidigare. Showen utvecklas till att omfatta fler delfiner och mer show i form av ljud och ljussättning men det är ändå den gamle Flip som är showens stjärna. Jag tror att alla var mycket nöjda med den halvtimmeslånga föreställningen även om en del tyckte att det var en onödigt brant uppförsbacke att gå innan man kom fram till Delfinariet. Vål där bjöd Trygg Hansa på ett glas sprattelvatten och ordningen var återställd.

Middag med dans var utlovat och gick också av stapeln enligt plan. Ett litet sträck i räkningen utgjorde möjligen Carina Perenkrants som kom och presenterade sig som den nya ombudsmannen men placering i vårt nya kontor i Norrköping. Så småningom gick det upp för det stora flertalet att hon skojade med oss och när hon sedan ”stå-upp-ade” för oss var det ingen som tvekade längre.

Fin stämning

Det blev i varierande utsträckning sent innan man drog sig tillbaka men jag har efteråt hört flera som påstår sig ha haft roligt. Jag hoppas att detta gäller alla och att man tycker att det skall bli likt kul att få komma på nästa årsfest. Den kommer att gå av stapeln den 27 mars nägonstans i Södermanland. Förslag på lokaliteter mottages tack-samt.

Tack alla ni
som var med och
gjorde festen
till vad den var!

Avsändare
ÅKARNAS SERVICE AB
TRANSPORTGATAN 4
702 27 ÖREBRO

Vid definitiv eftersändning återsänds
försändelsen med nya adressen på
baksidan (ej adressidan)

RENAULT MASCOTT

Du kommer märka skillnaden

Lik alla andra? Sätt den på prov!

Välkommen att provköra Renault Mascott, Sveriges nya lätta lastbil! Till det yttre kanske den påminner om andra på marknaden, men en stabilare grundkonstruktion och en rad andra detaljer gör att lastbilen långt ifrån är en i mängden. Vi lovar att du kommer märka skillnaden!

Renault Mascott 3,5, 5,5 och 6,5 ton. 106-146 hk

Enkel- eller dubbelhytt. Fyra olika hjulbaser. Lastbilen är rikligt utrustad redan i basutrustandet. Därtill finns ett omfattande utbud av tillval. Med Renault

Mascott följer alltid ett års fabriksgaranti på hela lastbilen samt tvåårig garanti på själva drivlinan (upp till 200 000 kilometer).



www.mascott.nu

Säljs och servas endast av utvalda Volvo-lastvagnssäljare.

Rejmos
LASTVAGNAR

NORRKÖPING - LINKÖPING - TRANÅS - MOTALA
011010400 • 011010410 • 011010420

www.rejmos.se

Nya chassie för omg. leverans:

FH12-43 6x4, helluft, 460 hk, L2H2 (Globe), ADR • FH12-46, 6x2, parabel, 460 hk, L2H1 • FH12-46, 6x2, parabel/luft, 460 hk, L2H1
Ring våra säljare i Norrköping, Linköping, Motala eller Tranås för mer information.