

ÅKERISYDNYTT

MEDLEMSTIDNING FÖR SVERIGES ÅKERIFÖRETAG ÅKERIFÖRENINGEN SYD - NR 2 Juni 2006

Inbjudan till
Åkerigolf 2006, sid 4

Information om
TELEFONAVTALEN, sid 8

Ny medlemsförsäkring
REHAB, sid 10

Kontrollbesiktning av åkeriföretaget:
ÅKERISKOLAN del 5, sid 16-17

Medlem i Åkeriföreningen

Åkeriföreningen Syd – bildad av
åkare för åkare

Som medlem i Åkeriföreningen är Du automatiskt medlem i Sveriges Åkeriföretag, vilket innebär att Du är med i en stor gemenskap bestående av 10.000 st fordons- och maskinägare i landet som kan påverka branschens villkor närings- och trafikpolitiskt. I Åkeriföreningen Syd finns idag ca 1.900 åkeriägare anslutna med 6.700 fordon och maskiner. Som medlem får Du tillgång till följande tjänster och förmåner:

Information

- **Svensk Åkeritidning** (15 nr/år) - rikstidningen med viktig information om det som rör näringen, biltester m m.
- **ÅkeriSydnytt** (4 nr/år) - länstidningen med åkarnyheter från Skåne och Blekinge.
- **Åkerihandboken** (1 ex/år) - med allt som är värt att veta som åkare.
- **SÅ Infobank** - Informationssystem via Internet (ansök om konto-id för att ta del av informationen).
- **Portalen** - Organisationsens webbsida med nyheter, fakta, debatt, tjänster etc. Gå in på www.akeriforeningen.org.

Rådgivning - Juridisk hjälp

I byråkratins snärskog hittar vi rätt medan Du tjänar pengar bakom ratten. Fråga Åkeriföreningen beträffande försäkringar, A-kassa, trafik tillstånd, kalkyler, förhandlingar, företagsutveckling, data, reklamationsfrågor m m. Ett samtal med oss kan bespara Dig åtskilligt obehag. Räcker inte våra egna resurser till har vi ett nära samarbete med en välrenommerad advokatbyrå.

Kalkyler och priser

Vi kan snabbt räkna ut just Dina kalkyler och priser, och ge förslag på transportavtal. Lättförståeligt, rätt och snyggt.

Förmånliga rabatter!

Vi har rabattavtal för inköp av nya personbilar (Volvo och Renault, Toyota, Ford, VAG, Mercedes). Vi har även avtal med Scandic Hotell, Viking Line, The Phone House, Trygg Hansa Privatförsäkringar, Dustin AB. Vi har mycket förmånliga mobiltelefonavtal med Telia, Telenor, Ventelo och 3, samt på fasta nätet med Telia. Drivmedel kan köpas till förmånliga priser genom vårt avtal med Statoil.

Finansiering

av fordon och maskiner kan ske till förmånliga villkor hos Nordea Finans.

Utbildningar

Vi anordnar regelbundet kurser i aktuella ämnen som ADR, Data, Lastsäkring m m.

Olycksfallsförsäkring

med ersättning upp till 50.000 kr vid dödsfall (genom olyckshändelse) och vid invaliditet mindre än 50% intill 50.000 kr och om minst 50% intill 100.000 kr

Grupplivförsäkring i Förenade Liv

Trots att Du i medlemsavgiften har en liten olycksfallsförsäkring, så rekommenderar vi dock att Du tar vår stora egna grupplivförsäkring som ger väsentligt högre belopp i ersättning. Alla nya medlemmar får denna försäkring gratis de 3 första månaderna som en medlemsförmån. Även resten av familjen kan försäkras. Premien är avsevärt lägre än för enskilda försäkringar. Tänk på att Du som företagare inte automatiskt har det försäkringsskydd som de anställda har.

Sjukvårdsförsäkringen i Länsförsäkringar

Sjukvårdsförsäkringen ger Dig möjlighet till snabb vård och täcker kostnader för såväl privat som offentlig vård till följd av sjukdom eller olycksfall. Även denna försäkring har Du gratis de 3 första månaderna som ny medlem.



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG
ÅKERIFÖRENINGEN SYD
Skåne och Blekinge län

Våra kontor

Box 4088, Stora Nygatan 36, 203 11 Malmö
Telefon: 040-664 25 30 Fax: 040-664 25 31

Björkhemsvägen 19, 291 54 Kristianstad
Telefon: 044-28 12 10 Fax: 044-28 12 11

Personal

Bengt Nordlindh, ombudsman	tfn 044-28 12 15, tfn 040-664 25 35
Anders Falk	tfn 044-28 12 14
Charlotte Håkansson	tfn 044-28 12 12
John Woxström	tfn 040-664 25 34
Ingrid Ekholst	tfn 040-664 25 32
Carina Strandell	tfn 040-664 25 33

Webbsida

www.akeriforeningen.org

E-post

info@akeriforeningen.org

Styrelsen i Åkeriföreningen Syd

Kjell Olsson (ordf.), Olofström
Lars Karlsson (1:e v.ordf), Staffanstorp
Mikael Nilsson, (2:e v.ordf), Malmö
Anders Persson, Karlshamn
Bengt Svensson, Helsingborg
Mats Andersson, Eslöv
Kennet Henriksson, Lund
Trygve Bengtson, Sölvesborg
Marita Falkenklev, Hörby
Stefan Espersson, Hörby
Stefan Sandin, Mörap
Bengt Nordlindh

~

Skåneåkerier AB

Björkhemsvägen 19
291 55 Kristianstad
Tfn växel: 044-28 12 10 eller 040-664 25 30
Tfn Anders Falk: 044-28 12 14
Tfn Bengt Nordlindh: 044- 28 12 15

Skåneåkerier AB - ett av Åkeriföreningen Syd helägt servicebolag som medverkar vid förhandlingar och har åtaganden för olika transportörgrupper.

Innehåll

Inbjudan till Åkerigolf	4
Ny adress i Kristianstad	5
Öppettider under sommaren	5
Boka in halvårsmöte - datum satt	5
Rapport från årsmöte	6-7
Telefonavtalen	8
Åkerihandboken på nytt sätt	9
Försäkringsinformation	10
Vägrapportörer	12-14
Öppet hus hos Esperssons Åkeri	15
Åkeriskolan:	
Del 5 - Kontrollbesiktning	16-17
Förslaget till nya miljözonsbestämmelser	18
Advokatens ruta	19
Porträtt:	
Börje Jönsson	20-22
Utbildningar	24
Kollektivavtalets utbildningskrav	24
Utbildningspartners	25
Porträtt:	
Allan Persson	26-27
Notiser	28-30

ÅKERISYDNYTT

Ansvarig utgivare: Bengt Nordlindh
Produktion & Layout: Charlotte Håkansson

Omslagsbild: Från Volvos bildbank

ÅkeriSydneytt utkommer 4 ggr/år
Upplaga: 9 600 nr/år
Tryck: Åhus Tryckeri AB
Nästa nummer: september 2006

Nu eller aldrig...

Så går vi mot en ny sommar och välförtjänt semester. Många åkare har upplevt det mest hektiska året på länge. Man hör allt oftare: ”kan man inte höja till rätt priser nu så går det aldrig”.

Inom flera sektorer är det ren bilbrist och nu börjar även brist på bra folk visa sig. Bilar går ju att använda många timmar om dagen men körtidsregler kräver då mer än en förare. En av våra svåraste utmaningar blir att hitta fler bra förare. Gymnasiet ger en hel del duktiga men det räcker inte långt. Vi behöver forna tiders omskolning från yrken där det finns överskott på folk (verkar vara de flesta utom just inom transport). Vi vet varför: Allt kan inte flyttas till Kina eller utföras av robotar.

Det är dock inte många utbildare kvar som vill ställa upp åt det som förr kallades AMS numera Länsarbetsnämnden. Tyvärr har man där ställt orimliga krav på utbildarna vilket har lett till att flera tröttnat. UVS har tidigare utbildat mycket inom området och vill nu starta fullskaligt igen. Det är helt avgörande för vår bransch att vi har utbildare som vill satsa på oss och vi kommer att berätta mer efter hand. Det blir som tidigare viktigt att ni företag ställer upp med praktikplatser och som handledare. Det är ett perfekt tillfälle att ”kolla upp vilka som passar för en framtida anställning” – hjälp till självhjälp alltså.

De flesta bilarna nyttjas till bristningsgränsen, men varför ligger både priser och lönsamhet under det anständiga? Åkarna måste som andra företag i en marknadsekonomi följa det normala: ta betalt när kunderna ropar efter transportresurser. Det kan vara lätt att säga men lyssnar man på medlemmarna nu verkar vi hamnat i ett ganska ovanligt läge:

- Vi har långsiktigt haft brist på fordon och det verkar inte förändras på länge och,
- aldrig har så många åkare känt av höga dieselpriiser och andra kostnader och sagt att man nu måste ta betalt.

De här två tillsammans kan bara betyda att något ”vettigt” är på gång och vi ska spánt följa hösten. Nu är det upp till åkarna själva att tacka nej när priserna är för dåliga.



bengt.nordlindh@akeriforeningen.org

Inbjudan till Åkeriföreningen Syds Åkerigolf

12 september
på Lilla Vik,
Österlens GK

**Senaste dag för anmälan
är den 14 augusti.
Först till kvarn gäller!
Anmäl helst via fax,
post eller e-mail.**



Rätt att delta:

Medlemmar i Åkeriföreningen Syd och dess anhöriga, samt anställda i medlemsföretagen. Även hedersmedlemmar och medlemmar i veteranföreningen är självklart välkomna.

Upplysningar & Anmälan:

Åkeriföreningen Syd, Charlotte Håkansson, tel: 044-28 12 12,
fax: 044-28 12 11, e-mail: charlotte.hakansson@akeri.se.

Tävlingsarrangör:

Åkeriföreningen Syd, tävlingsledare Bengt Nordlindh

Datum & Starttid

12 september. Samling kl 8-9. Kanonstart kl 9.30.

Bana

Lilla Vik på Österlens Golfklubb; Parkbanan med seasidekänsla, löper delvis på Östersjöns strandbrink och bjuder på vackra naturupplevelser.

Handicap:

Officiellt handicap 36 eller lägre. Handicap skall överensstämma med GIT-systemets uppgifter.

Startavgift & Antal deltagare:

400 kr/startande (inkl greenfee, banguide, lunch och prisbord).
Max 54 deltagare.

Klassindelning & Spelform:

Spel i två klasser. Handicap i respektive klass bestäms efter anmälnings-
tidens utgång med hänsyn till totalt antal anmälda spelare.
Alla klasser spelas som poängbogey. De klassiska momenten "Närmast
hål" och "Längsta drive" har vi naturligtvis med.

Anmälan till Åkeriföreningen Syds Åkerigolf på Lilla Vik, Österlens Golfklubb (Texta tydligt!)

Företag: _____

Adress: _____

Postadress: _____

Tel: _____ Fax: _____

E-mail: _____

Deltagarens namn: _____

Tel: _____ Golf-ID: _____

Exakt HCP: _____ Hemmaklubb: _____

Anmälan kan du faxa till 044-28 12 11,
maila till charlotte.hakansson@akeri.se eller
posta till Åkeriföreningen Syd, Björkhems sv. 19, 291 54 Kristianstad

Ny adress i Kristianstad

Från den 15 maj finns vårt Kristianstadskontor på Björkhemsområdet (det s k TectumHuset). Vårt nya kontor är lätt tillgängligt från motorvägen (E22).

Den nya adressen i Kristianstad är Björkhemsvägen 19, 291 54 Kristianstad.

Här finns gott om gratis parkering precis utanför huset. Ingång i högra porten - du hittar oss på 3:e våningen. Våra telefonnummer är samma som tidigare.

Välkomna!



Akerihandbok 2006



Som medlem får du varje år ett exemplar av Åkerihandboken hem i brevlådan. Se till att beställa fler ex så att även dina anställda får tillgång till uppslagsverket.

Medlemmar betalar endast 55 kr/st (ordinarie pris är 110 kr).

Beställ via telefon 040-664 25 30 eller mail

info@akeriforeningen.org

Halvårsmöte i november

Datum för halvårsmöte är bestämt till torsdagen den 30 november.

Vi återkommer med tid och plats, men reservera gärna datumet redan nu.



Sommartider:

Våra kontor i Kristianstad och Malmö har följande öppettider under sommaren:

V 28 (10-16 juli): Endast viss bemanning

V 29-V30 (17-30 juli): Stängt

Vecka 28-30 kan ni vid riktigt akuta ärenden ringa Bengt Nordlindh under hans semester på 044-28 12 15 eller 040-664 25 35 (ni kopplas ut till mobilen, lämna ett meddelande så blir ni uppringda).

Åkeriföreningen Syds årsmöte 2006

Den 8 april 2006 hölls i Kristianstad ett av de bättre årsmötena i Åkeriföreningen Syd på mången god dag - det sa faktiskt de närmare 60 deltagarna (se gärna uttalandena efter detta referat). Mötet pågick i nära fyra timmar och det utan externa föreläsare.

Styrelsen redovisade verksamheten 2005 och fick den väl godkänd.

På valberedningens förslag utökades styrelsen från 9 till 11 ordinarie ledamöter. De två suppleanterna Stefan Espersson och Stefan Sandin valdes in (och mötet bestämde att man inte längre behöver suppleanter med så stor styrelse). Den kompletta styrelsen finns längst fram i tidningen. Årsmötet menade att nästan 2 000 medlemmar med vitt skild verksamhet behöver ha en bredd i styrelsen. Detta under förutsättning att styrelsemötena inte blir långbänkar på g a "onödigt prat". Styrelsen vittnade om att man har mycket konkreta och givande möten så risken bedömdes mycket liten (suppleanterna har ändå de senaste åren varit med på alla möten de kunnat).

Till revisor efter Roy Sandkvist valdes Fredrik Nilsson, Eslöv och till revisorssuppleant efter honom valdes Jim Andersen, Östra Ljungby.

Det gavs ett rejält utrymme för övriga frågor och en lång rad olika ämnen togs upp bl a frågan om 25,25

ekipage men även hur man mäter längden 24 meter (polisen har blivit synnerligen aktiv inom detta område). Den nya förväntade betransportupphandlingen diskuterades.

Styrelsen presenterade också en Framtidsutredning i tio mycket konkreta men angelägna projekt (se sidan 7);

Röster från årsmötet

Den unga Jessica Åkesson stod sedan upp och sa att mötet var ett av de bästa hon varit med om. Medelåldern på deltagarna var även den lägsta någonsin. Hon ville också att vi skulle skicka runt ett block så man kunde skriva ner vad man tyckte om mötet. Det blev bara positiva omdöme och vi visar här ett par av dom (det kan kanske locka än fler deltagare till nästa möte?.):

"Intressant premiär för mig. Nya idéer. Trist med votering på enskild styrelseledamot. Bra med kompetensutvecklingsprogram."
(Anonym)

"Trevligt och bra möte med många bra synpunkter." (Patrik Hansson)

"Informativt, högt i tak, mycket känslor, vissa bitar lite väl utdragna." (Johanna Svensson, Hans Svenssons Åkeri)

"Mycket bra möte med bra information." (Stefan Andersson)

"Absolut det roligaste och mest framträdande möte jag varit på hos Åkeriföreningen Syd. Bra jobbat!"
(Jessica Åkesson, ÅÅ Åkeri AB)

"Öppna bra diskussioner. Bra möte." (Ingvar Ohlsson)

"Bra möte, nyttigt att träffas."
(Jonas Svensson)

"Bästa mötet någonsin. En nystart för Åkeriföreningen Syd. Den nya styrelsens förslag till framtida arbetssätt är utmärkt. Lycka till!"
(Kent Svensson, Trygg Hansa)

Text: Bengt Nordlindh



Framtidsutredningens projekt i Åkeriföreningen Syd:

Förslag från styrelsen till årsmötet i Kristianstad 8 april 2006. Förslaget antogs av årsmötet och ska nu spridas till medlemmarna via ÅkeriSydnytt och Webbportalen. Fram till 1 sept kan medlemmarna komma med synpunkter och sedan fastställs det slutligen på Halvårsmöte 30/11. Flera av projekten sjsätts dock före hösten för att vi inte ska tappa tempo.

Projekt 1:

Syfte: Tydliggör vad Åkeriföreningen ska syssla med

Åtgärd: Fastställ en affärsidé för Åkeriföreningen Syd.

Utförare: Tas fram av VD.

Datum: Till styrelsemöte 7/3

Projekt 2:

Syfte: Ta reda på vad medlemmarna vill ha ut av sin förening.

Åtgärd: Lagg ”örat mot marken” på olika sätt. Ring, maila och stäm av på möten. I första hand VD, men även övrig personal, ska omgående inleda en besöksrunda hos de större företagen. Styrelseledamöterna ska ringa vardera fem medlemsföretag för att lyssna av vad man önskar av sin förening.

Utförare: VD (även övrig personal) samt styrelsen.

Datum: Inleds omgående, styrelsens uppdrag klart till 31/5.

Projekt 3:

Syfte: Öka trafiksäkerheten, höj statusen och fördjupa kompetensen. Åtgärd: Inför en utbildning för åkeri/förare i olika steg. Inled med en Trafiksäkerhetskurs som ändrar attityder men även tar upp etik och kunduppträdande (endagskurs). Forma flera kurser t ex ”chaufförsekonomi”, ekonomikörning, försäkringsskador/kostnader, lastsäkring etc. Respektive åkeri väljer lämpliga moduler. Rätt ”namn” på projektet är viktigt t ex Vägens Ridare. Kurserna passar även väl in i det stora förväntade behovet av utbildning p g a kollektivavtal BA/Transport respektive EU-direktivet om kommande utbildningskrav.

Utförare: Kansliet.

Datum: Start senast efter sommaren.

Projekt 4:

Syfte: Lobbyverksamheten i Syd visavi myndigheter, politiker och allmänhet anses bra men kan förbättras.

Åtgärd: Via råd från SÅ och extern kompetens byggs en solid grund upp att gå vidare från. Vad vill man säga, hur ska det sägas etc. Lobbying är inget ”kort projekt” utan en kontinuerlig verksamhet - särskilda punktsatser kan dock höja effekten.

Utförare: Kansliet med stöd av styrelsen.

Datum: Uppväxling inleds hösten 2006.

Projekt 5:

Syfte: Höj kompetens på åkeriföretagare och tjänstemän och skapa mötesplatser

Åtgärd: Bygg nätverk och höj kompetens via seminarier, träffar, kurser m m. Målgrupperna är olika: åkerier i allmänhet, viss grupp av åkerier, chefstjänstemän, tjänstemän på transportsäljande företag etc. Just avgränsningen till ”snävare homogen grupp” kan vara intresseväckande. Åkeriföreningen Syds tidigare ”seminarieserie” kan återupptas. Inte alltid, men ibland i förening med trevlig social samvaro via aktivitet och/eller övernattnig.

Utförare: Kansliet med stöd av styrelsen.

Datum: Start före sommaren 2006.

Projekt 6:

Syfte: Medlemsförmåner typ telefoniavtal anses angelägna.

Åtgärd: Bibehåll, förfina och finn nya inom ett ”snävt område” d v s reell nytta för medlemmar. Genomför t ex kraftfull värvningskampanj på personförsäkringsområdet.

Utförare: Kansliet.

Datum: Växla upp under hösten 2006.

Projekt 7:

Syfte: Höj statusen på branschen via riktade kampanjer mot i första hand allmänheten. Informera om nyttan med s k kollektiv godstrafik.

Åtgärd: Använd reklam (TV, radio, tidningar etc) för att visa vår nytta i samhället och ”tvätta bort felaktiga fördomar”. Det är då av största vikt att vi uppträder så bra som vi påstår (i trafiken o dyl).

Utförare: Kansliet.

Datum: Inleds hösten 2006

Projekt 8:

Syfte: Ge Lbc-åkerierna chans till kompetensutveckling och stärk sammanhållningen bland åkerierna.

Åtgärd: Inför särskilda kurser typ ”Bättre Lbc-åkeri” e d. Kalkylering, viss bokslutsinsikt etc kan vara komponenter. Inför även olika kurser för styrelser, valberedning och revisorer i Lbc.

Utförare: Kansliet

Datum: Inleds hösten 2006.

Projekt 9:

Syfte: Finn former för att stötta yngre åkeriföretagare.

Åtgärd: Inför en mentor/fadder/bollplanksverksamhet.

Utförare: Kansliet letar fram lämpliga personer och bildar en Mentorgrupp.

Datum: Inleds efter sommaren 2006.

Projekt 10:

Syfte: Ge mer info om organisationens verksamhet och inhämta synpunkter från medlemskåren.

Åtgärd: Styrelseledamöterna kan användas betydligt mer lokalt t ex genom aktiv medlemskontakt, medlemsvärvning, deltagande i lokala möten etc. (Hösten -06).

Utförare: Styrelsen.

Datum: Inleds hösten 2006.

Info om TELEFONAVTALEN

Åkeriföreningarna har nu också avtal med mobiloperatörerna 3 och Ventelo

Vi har sedan många år förmånliga avtal med Telia och Telenor (f d Vodafone). Några medlemmar har dock av olika skäl på sista tiden valt att prova att gå över till 3 eller Ventelo. En del av dessa medlemmar har vänt sig till oss på Åkeriföreningen och frågat varför vi inte förhandlat fram bättre villkor som vi gjort med Telia/Telenor d v s erbjudit en medlemsförmån. Vi har svarat att vi först måste låta 3 och Ventelo visa vad de går för när det gäller täckning, kundtjänst m m.

Nu är tiden mogen och vi varken vill eller får begränsa konkurrensen. Vi har samma enkla upplägg med 3 och Ventelo som med Telenor. Det innebär att medlemmarna följer standardtaxorna men har 10 % rabatt på de fasta månadsavgifterna (normal abonnemangavgift) och dessutom 10 % Trohetsåterbäring på de rörliga avgifterna (exkl roaming) efter årsskifte om man fortfarande är kund hos operatören.

Som vanligt vill vi på Åkeriföreningen inte styra medlemmarna till viss operatör (så har vi aldrig gjort med Telia eller Telenor) och samma gäller nu: Må bäste man vinna. Vi har själva ingen erfarenhet av 3 eller Ventelo men ser att de tagit marknadsandelar.

Ett antal medlemmar lär prova deras tjänster, och visar 3 och Ventelo framfötterna så lär det spridas. Samma sak gäller ju omvänt: Om 3 eller Ventelo inte håller vad de lovar så lär vi på Åkeriföreningen få höra det. Vi trycker då på med all kraft för att rätta till ev problem, sker inte bättring kan vi alltid säga upp avtalet och berätta härom för alla medlemmar. Just detta är en styrka i våra avtal där medlemmarna vill att vårt argusöga vaktar. Telia och Telenor t ex har fått känna på tillrättavisningar när man gjort misstag och det har avlöpt väl.

TELIA

Vi fortsätter vårt avtal med Telia där t ex priset från mobil till andra operatörer sänkts från 1:29 kr till 0:99 kr per minut. Vi har en speciell medlemstaxa som vi redovisade i förra Åkerisydnytt (ring oss om ni vill ha prisbladet faxad eller mailad).

TELENOR

Vodafone har blivit Telenor men vårt samarbete består. Vi har tagit bort våra speciella medlemsprisblad för att kunna följa med i den allt snabbare marknadsutvecklingen (sänkta priser och nya taxeformer). De viktigaste huvuddragen är otroligt enkla: Våra medlemmar har i stället 10 % rabatt direkt på fakturan på fasta avgifter (mer på vissa avgifter). Efter årsskiftet sänder Åkeriföreningen Syd sedan en Trohetsåterbäring om 10 % på samtalsavgifterna inom landet (under förutsättning att man är kvar hos Telenor vid årsskiftet). Man kan alltså ha vilken taxeform som helst och lätt veta vad medlemsförmånen innebär (gäller ej specialsänkta kampanjer). Se på Telenors webbsida www.telenor.se vilka taxor som finns eller prata med en återförsäljare. Ni kan också ringa Telenors Åkerikundtjänst 0200-15 90 14.

MOBILOPERATÖREN 3

Vår nya samarbetspartner följer samma koncept som Telenor. Se webbsidan www.tre.se eller prata med en återförsäljare.

VENTELO

Ännu en ny samarbetspartner som följer samma koncept som Telenor och 3. Se webbsidan www.ventelo.se. Ventelo har inte återförsäljare utan istället hör ni av er till kontaktpersonerna Henrik Lindberg 0500-44 59 35 (henrik.lindberg@ventelo.se) eller Tom Tildeberg 0500-44 64 05 (tom.tildeberg@ventelo.se), alternativt Ventelos Åkerikundtjänst 0200-120 525.

Åkerihandboken på nytt sätt

AkkaFrakt först med nytt smart grepp i kvalitetsarbetet

För något år sedan berättade vi att Åkeriföreningen Syd kan leverera en specialversion av Åkerihandboken.

AkkaFrakt blev första företaget i södra Sverige som nappade på tanken: Boken trycks precis som vanligt i ny omarbetad version varje år i december men vi lägger till 32 individuellt anpassade sidor. Här kommer AkkaFrakt att lägga in sina interna instruktioner om kvalitet, miljö, trafiksäkerhet m m. Man köper in 550 ex till alla åkeriföretagare, förare och tjänstemän. På detta sätt försäkras man sig om att alla årligen får ett uppdaterat regelverk. Via andra kanaler kommer information som behöver lämnas under året. Denna blir dock mycket begränsad och hela informationsarbetet rationaliseras.



Bild: VD Peter Arwell och kvalitetsansvarige Per-Lennart Nilsson slipper ha en pärm hos varje medarbetare – en pärm många inte hinner eller glömmar uppdatera med nya blad. Boken kommer ut till Akkamedarbetarna i december 2006.

Ännu en ny ACTROS 2546 tankas upp för nya transportuppdrag. Ägare: Jan Nilssons Åkeri i Malmö.



Välkomna till



Mercedes-Benz

Bronsyxegatan 14

200 39 Malmö

Tel: 040-671 70 00

Fax: 040-671 70 70

REHAB – ny medlemsförsäkring vid anställdas sjukdom

För att hjälpa medlemsföretagen att komma tillrätta med medfinansieringen av sjukförsäkringen och samtidigt ta sitt ansvar som arbetsgivare och motverka långtidssjukskrivning, inleder Sveriges Åkeriföretag nu ett samarbete med Trygg-Hansa för att erbjuda en rehabiliteringsförsäkring anpassad för små företag.

Med Trygg Hansas rehabiliteringsförsäkring REHAB får företagare och anställda effektiv hjälp med rehabilitering vid sjukskrivningar som varat längre än två veckor. En personlig rehabledare ansvarar för att alla åtgärder och utredningar genomförs för att få tillbaka de anställda till arbetslivet.

- Medfinansieringen av sjukförsäkringen och rehabiliteringsansvaret kan vara ett stort problem för våra medlemmar. För många mindre företag utan personalavdelning kan det vara svårt att komma igång med rehabiliteringsarbetet ordentligt eftersom all administration tar mycket tid. Med REHAB kan medlemsföretagen ta sitt ansvar som arbetsgivare, men ändå behålla fokus på sin verksamhet, säger Bengt Nordlindh på Åkeriföreningen Syd.

REHAB passar företag i alla storlekar från två anställda och uppåt. Dessutom har försäkringen ett helhetsperspektiv på individen, vilket skiljer den från andra försäkringar på marknaden.

- För oss har det varit viktigt att ha ett helhetstänk kring rehabiliteringsarbetet. Därför är inte försäkringen begränsad till enbart arbetslivsinriktad rehabilitering. Vår försäkring omfattar hela den medicinska rehabiliteringen oavsett orsak. Det innebär att den även gäller vid stressymtom och missbruk, men det viktigaste är ändå att den förutsättningslöst utgår ifrån individen, säger Agneta Berggren, produktspecialist på Trygg-Hansa.

Försäkringen gäller i upp till tolv månader från första sjukskrivningsdag och täcker alla kostnader från rehabiliteringsutredning till rehabiliteringsplan. Dessutom står försäkringen för hälften av arbetsgivarens kostnader för de åtgärder som krävs för att medarbetaren snabbt ska kunna komma tillbaka till arbetet. Premien är 900 kr per anställd och år, försäkringen måste tecknas för samtliga anställda.

Fakta om arbetsgivarens ansvar

Rehabiliteringsförsäkringen är anpassad efter dagens sjukersättningsystem. Idag är arbetsgivaren skyldig att göra en rehabiliteringsutredning om en anställd varit sjukskriven i mer än fyra veckor eller varit korttidssjukskriven fler än sex gånger de senaste tolv månaderna. Försäkringen kan träda in redan efter två veckor från sjukskrivningsdagen. Utredningen ska sedan lämnas till Försäkringskassan som inom två veckor kallar till ett avstämningsmöte. Därefter upprättas en rehabiliteringsplan. REHAB är avdragsgill som företagsförsäkring.

Fakta om Sveriges Åkeriföretags gruppörsäkringar

Förutom den nya REHAB-försäkringen som tecknas direkt hos Trygg-Hansa kan medlemmar hos åkeriföreningarna teckna förmånliga liv-, sjuk- och olycksfallsförsäkringar samt sjukvårdsförsäkringar.

Kontaktperson på Trygg-Hansa: Peter Håkansson, Trygg-Hansa Care, 0730-774545

Kontaktpersoner på Åkeriföreningen Syd: Carina Strandell 040-664 25 33 och Ingrid Ekholst 040-664 25 32.

Hälsoundersökningspaket i nytecknat avtal

SÅ och företagshälsovårdsföretaget Curera med sitt nätverk av regionala och lokala "hälsor" har tecknat ett avtal om samarbete.

Samarbetet innebär att Curera erbjuder ett paket för hälsoundersökning rubricerat "Åkerihälsan".

Undersökningen gäller ett antal parametrar som indikerar personens hälsa. Kostnaden för detta ligger strax under 1000-lappen. Önskar kunden, d v s åkeriföretaget, vidga undersökningen med fler parametrar och andra tjänster är detta möjligt enligt gällande prislista.

Syftet utifrån SÅ perspektiv är att erbjuda en samarbetspartner för de åkeriföretag som vill gå in i ett hälsoarbete. Genom Curera kan åkeriföretaget få stöd att kartlägga sin personals hälsoprofil och sedan kunna följa upp den över tiden.

Mer information om avtalet och de tjänster det inrymmer kommer framöver.

Information om Curera finns här:
<http://www.curera.se/>





Borta bra.

Kör ditt företag mycket utomlands? Skaffa Statoil Europakort Routex – kortet som gör tillvaron enklare och smidigare för såväl den som kör som för företaget. Statoil Europakort Routex gäller på 17 500 servicestationer i 35 länder runt om i Europa.

Läs mer om våra olika företagskort och hur vi kan göra din tillvaro bekvämare på www.statoil.se eller ring 020-320 325.

Åkeriföreningen Syd och Vägverket Region Skåne inledde hösten 2005 ett försöksprojekt med Vägrapportörer. Starten har blivit mycket lyckad även om vi provar "i liten skala". Här nedan kan ni läsa mer om försöket som kan spridas över hela landet. Åkerier eller anställda förare som är intresserade av att bli Vägrapportörer hör av sig till något av Åkeriföreningens kanslier. När ni läst artiklarna förstår ni vem vi letar efter.

"När vi rensat upp – då är det ju rent"

Björn Johansson är bärgare och är nöjd med det nya telefonnumret för vägrapportörer. Att ringa och berätta om läget på vägarna är självklart. Att ha bara ett nummer gör honom riktigt glad. Och alla samtal han slipper.

– Jag gör en stor tidsvinst när jag ringer in till trafikantinformationscentralen (TIC) och berättar vad som gäller, säger Björn Johansson. Alla samtal om vad som har hänt, var grejorna är, var något har inträffat och allmänna frågor om vem som har kört in i räcket på olika ställen – sånt slipper jag och nu ringer de till Vägverket för att få tag i de uppgifterna.

När man som vägrapportör ringer till TIC så prioriteras man bara snäppet efter polis och räddningstjänst. Det tycker Björn Johansson är bra, för han tycker att han efter sina många år på de skånska vägarna är bra på att avgöra vad som är brådskande information till Vägverket och vad som inte är det.

– Skönt att slippa köa i telefonen för att det tjoftat ihop sig med folk som tvunget ska berätta att det ligger döda harar på vägarna, säger han. Jag ringer in och berättar att nu är vi färdiga där, där och där. Som nu härförleden när två lastbilar brann upp på väg 13 – då ringde jag och berättade att vi hade rensat upp och det var rent på vägen.

Björn Bärgare bärgar bilar i nordvästra Skåne – från Båstad till Perstorp. Det han gillar bäst med bärgaryrket är allt problemlösande. Bärgning handlar inte om att bärga en bil – bärgning handlar om att bärga en bil och se till att kunden kommer vidare, säger Björn.

– Det gäller att kolla kundens försäkringsvillkor och kanske fixa en hyrbil om det behövs. Dessutom gäller det att uppträda vettigt – du vråker inte hem en räkning efter en vecka till någon vars son omkommit i en olycka. Sånt lär man sig efter ett tag.



Björns fem senaste inringningar handlade om skadat räcke, uppröjt efter olycka, singelolycka med lastbil, bärgat och klart efter olycka med två fordon och bil som kört in i mitträcket.

Text och bild: Daniel Stjernfeldt

Håkan har koll på 21:an och E22 nattetid

Håkan Gustavsson är lastbilschaufför på Karlshamns Express. Han kör nattliga turer till Helsingborg och hem igen. Lämnar Karlshamn sex på kvällen och är tillbaka på hemorten fem på morgonen. Han ser vägrapportörerna som Vägverkets öppna ögon längs vägarna och tycker om att hjälpa till när det behövs.

– Det ligger så mycket bråte på vägarna, säger Håkan. Ibland ligger det lämmar (bakdörrar som oftast är två och som stängs med en överliggare) från släp mitt ute på vägen. När jag hittade en sån i vintras så ringde jag in. Och stora grenar ligger det ibland och tänk om det kommer en mc som inte ser grenarna. Då ringer jag också.

Håkan tycker att Vägverkets vinterväghållning blivit bättre sen projektet med vägrapportörer startade:

– Det har fungerat väldigt bra med snön och isen i vinter. Har inte haft några problem i vinter eftersom Vägverket verkar ha varit på plats innan det blivit hård isbark på vägarna. En gång var det problem, men då var det på en kommunal väg – bilar kanade över rondeller och annat i Helsingborg och då ringde jag Vägverket som fixade det via SOS.

Håkan Gustavsson tycker att projektet har fungerat bra och hoppas på en fortsättning i resten av landet:

– Jag har hört att vi gör det på prov här nere i Skåne och om det blir bra resultat, så ska idén spridas vidare över landet. Och det fungerar bra och kommer nog att göra det framöver också.

Håkans fem senaste inringningar handlade om besvärligt väglag, tappad



last (platsdunk) på väg 21, stillastående bil strax före rondell, en bit av en trästock vid vägkanten, trafikdelare som lutar i rondell.

*Text: Daniel Stjernfeldt
Bild: Anders Brorsson*

Vi Vägrapportörer

Nyhetsbladet för Vägrapportörer

Detta är det första nyhetsbladet för vägrapportörer i Skåne. Vi vill på det här sättet informera om hur verksamheten går och berätta om intressanta saker som kommer fram i projektet.

Som Vägrapportör hjälper Du till att förmedla uppgifter om vad som händer på vägnätet till Vägverkets trafikinformationscentral i Kristianstad och bidrar därmed till att skapa bättre säkerhet och framkomlighet på våra vägar. En aktiv och pålitlig inrapportering betyder att Vägverket snabbt kan lösa problemen på vägarna och därmed sörja för att trafiken kommer fram på ett säkert sätt.

Åkeriföreningen stödjer verksamheten
Åkeriföreningen Syd hade en gemensam idé med Vägverket: Vi bör hitta fler "vägar" att få reda på hur det ser ut på vägarna. Det är med stor glädje jag ser hur snabbt vårt projekt har kommit till stånd. Min uppgift att ragga fram Vägrapportörer bland våra åkerier och bärgare var enkelt. Alla som hörde talas om det ställde upp utan ersättning.

Vid våra informationmöten kände jag starkt intresset från Vägrapportörerna. Det speciella var att vi valt ut duktigt yrkesfolk med vägen som arbetsplats. Det borgar för att det bara är fackmannamässiga synpunkter som kommer in till Trafikinformationscentralen. Det ska bli spännande att följa projektet och se om våra förhoppningar infrias.

Bengt Nordlindh

VD Åkeriföreningen Syd

Skaran av vägrapportörer behöver växa
Antalet registrerade vägrapportörer är nu uppe i 67 stycken yrkesförare. Av dessa är 13 stycken bärgare, 10 kör fjärrtrafik ofta på natten, ungefär lika många lokaltrafik i tätort och något fler lo-

kaltrafik på landsbygden. Cirka 15 kör krets- eller linjetrafik, och 4 sysslar med vägunderhåll. Fler rapportörer behövs, inte minst bärgare som bör täcka den östra och nordvästra delen av Skåne.



En dialog med representanter för regionbustrafiken har inletts för att också få med bussförare som vägrapportörer. Intresset är stort och man inser att alla vinner på att information om vägförhållandena och trafiken samlas in och förmedlas till bil- eller bussförarna.

Vägrapportörerna har varit i farten

Försöket drog igång en vecka in i december förra året. Under den första månaden kontaktade vägrapportörerna Vägverkets TIC om cirka 50 händelser. Tjugo olika vägrapportörer har lämnat uppgifter om olyckor eller kvarvarande hinder från olyckor, stillastående fordon, oljeutsläpp eller tappad last, djur på vägen, skadade räcken eller andra väganordningar och besvärligt vägslag.

Operatörerna är nöjda och tacksamma

Operatörerna vid Trafikinformationscentralen är

tacksamma för det engagemang som ni vägrapportörer visar. Första månaden har varit något av en provotid där säkert många känner sig för och är lite osäkra på om man skall ringa eller inte. Ändå har ganska många rapportörer hört av sig när de upptäckt problem på vägnätet och inte minst bärarna har meddelat när de röjt upp efter olyckor. De rapporter som ni vägrapportörer lämnat har varit klara och tydliga. Vi operatörer märker att ni yrkesförare är proffs och vet vad ni talar om när ni rapporterar och det är vi särskilt tacksamma för.

Operatörerna är hittills mycket nöjda och vill gärna att verksamheten byggs ut. Eftersom vägrapportörerna ringer på ett prioriterat telefonnummer så är det endast samtal från polis och räddningstjänst som går före. Skulle operatören inte svara när Du ringer så beror det alltså på att han eller hon först måste avsluta ett pågående samtal med polisen. Har Du inte möjlighet att ringa igen, återkommer operatören till Dig, så fort det är möjligt.

Försöket skall utvärderas

Försöket med vägrapportörer skall utvärderas till sommaren för att vi skall få svar på om de meddelanden som vägrapportörerna lämnat har bidragit till att höja kvaliteten på trafikinformationen. Vi skall då analysera de loggar som finns över inkommande meddelanden och vi kommer också att samla in synpunkter från bl a vägrapportörerna.

Plogeskort för säkrare vinterfärd

Nytt för i år när snön drog in över Skåne var kolonnkörningar från Ystads hamn mot Kristianstad, Sjöbo och Malmö. Kvällen den 28 december står polisbilar och plogbilar redo i Ystad hamn. Tre färjor ska lägga till och tanken är att undvika att lastbilarna kör fast och orsakar problem på sin väg genom landet.

Först kör plogbilen som följs av en polisbil och därefter ett långt pärlband av lastbilar från färjeläget mot Malmö på E65, mot Sjöbo på väg 13 och mot Kristianstad på väg 19. Det var en idé som räddningstjänsten fick tillsammans med Vägverket och polisen.

Brandinspektör Göran Norberg på räddnings-

tjänsten i Ystad är mycket nöjd med insatsen: — Det fungerade jätligt bra och vi slapp lastbilar stående på tvären i nån backe.



Sex nya vägmärken



Märket anger att automatisk övervakning med kamera eller motsvarande sker för övervakning av trafiken, beskattning eller avgiftsbeläggning. Märket anger vidare att registrering av personuppgifter kan ske. Gäller anvisningen en längre vägsträcka, anges sträckans längd på tilläggstavla. Märket upprepas också på lämpliga avstånd.



Märket anger en tunnel. Det ska alltid användas för att märka ut tunnlar som är längre än 500 meter, men kan även användas för att märka ut kortare tunnlar. Tunnelns längd anges på den nedre delen av märket.



Märket anger plats för uppställning av fordon vid haveri, motorstopp eller liknande. Det kan också, i kombination med avståndsangivelse, användas för vägvisning till närmaste nödupställningsplats.



Märket anger nödutgång för gående.



Märket anger riktningen till nödutgång eller motsvarande för gående.



Brandsläckare

Vägverket

www.vv.se vagverket.kri@vv.se

Telefon: 0771-119 119



ÖPPET HUS hos Esperssons i Hörby

I vanliga fall måste besökaren ringa på klockan för att bli insläppt. Lördagen den 6 maj mellan kl 10 och 15 var däremot alla portar öppna på Esperssons i Hörby, där man tillsammans med de andra företagen i området arrangerade visning av sitt företag.

Just i tid kunde man bjuda besökarna välkomna till sin nyanlagda terrasserade tomt med uppställningsplatser för de fordon som är stationerade i Hörby. Här kunde man utöver de vanliga kyl- och frysbilarna även ”promenera” in och sätta sig bakom ratten på den nya naturgasbilen för mjölkdistribution. Det unika för föraren är det låga insteget, som dessutom kan ske helt trafiksäkert från höger sida.



Vi kunde också beskåda ett antal snöröjningsfordon som väl är en tämligen okänd verksamhet hos Esperssons.

Den egna anläggningen för motion och friskvård för de anställda är också den ett bevis på företagets satsning på en god arbetsmiljö.

Företagets tema för visningen var ”Trafiksäkerhet”. På menyn fanns:

- Filmvisning som beskrev ett antal olyckor, bl a Svedalaolyckan där alkohol varit orsak till olyckan.
- Alkolåsutrustning kunde också testas, inte så lätt som man tror, att blåsa och få grönt för att kunna starta.
- Hur det känns att sitta i en lastbil när den välter kunde de som ville, och det var många, få pröva på, i den ”välthyt” som tippade 180 grader vilken lånats från NTF.

Välkommen att grilla korv med oss på Lastbilmässan den 23-24 augusti!

Nordea Finans deltar med egen monter på Lastbilmässan 2006 Elmia.

Åkeriföreningen samarbetar med oss på Nordea Finans när det gäller finansiering av fordon och maskiner. Självklart hjälper vi dig gärna med finansieringsfrågor även under tiden fram till mässan.



Alf Vegelius
Tel 040-24 73 72



Anna Westin
Tel 08-787 69 70



Carola Wallmark
Tel 08-787 66 94



Lena Bragvad
Tel 040-24 72 62

Nordea Finans är ett helägt dotterbolag till Nordea Bank AB (publ)

Nordea Finans





Kontrollbesiktning av åkeriföretaget

Det är lätt att slentrianmässigt låta företaget "gå av sig självt". Men likaväl som lastbilen besiktas varje år kan det vara en god idé att även "besikta" företaget.

När du utför besiktningen så ställ inte bara frågan; vad du gör, utan även hur du gör det och i vilken omfattning. Om du vill göra en mer noggrann företagsanalys kan du gärna anlita en lämplig samarbetspartner som tittar på din verksamhet med nya friska ögon.

När du besiktar företaget gör du på följande sätt:

1. Gå igenom hur den huvudsakliga verksamheten fungerar idag, samt övriga områden som administration, bokföring och marknadsföring.
2. Tänk igenom hur du vill att företaget ska fungera och ställ upp realistiska mål.
3. Lägg upp en handlingsplan för hur du ska uppnå målen.

Motor

Företagets motor driver runt företaget och består av den huvudsakliga verksamheten, medarbetarna och kunderna.

Verksamhet

För att kunna göra förbättringar av huvudverksamheten bör du noggrant gå igenom varje moment och skriva ner hur det går till.

- Hur läggs arbetet upp idag?
- Sker alla moment systematiskt?
- Fungerar verksamheten enligt kundens verkliga behov och krav?
- Vet personalen vilka krav som ställs på det arbete som ska göras?
- Uppfyller företagets fordon de krav som ställs?
- Hur går rep. och underhåll till?
- Finns det utrymme för nya tjänster?

Medarbetare

Medarbetarna är en mycket viktig del

av företaget och de bör därför känna sig delaktiga i verksamheten. Ställ konkreta och klart formulerade frågor till dina medarbetare för att få reda på vad de tycker om arbete, arbetsplats, ledning, planering, uppföljning etc, så att du får så bra underlag som möjligt för förbättringar.

- Hur uppmuntras medarbetarna i det dagliga arbetet och till att komma med idéer?
- Hur deltar de i planeringsarbetet? Vilken information får de?
- Hur är arbetsplatsen utformad?
- Hur tar företaget hänsyn till medarbetarnas långsiktiga hälsa? Är företaget ansluten till företagshälsovård?
- Vilka förmåner har medarbetarna?
- Nyttjas personalen på ett bra sätt?
- Trivs medarbetarna?
- På vilket sätt arbetar företaget för att bygga upp en vi-anda och lagkänsla?

Kunder

Utän kunder går det inte att driva företag, så det är av största vikt att ta hand om sina kunder på bästa sätt. Kom ihåg att företagets kund inte bara är den som beställer tjänsten utan även dennes kunder.

Ta reda på vilka förväntningar, krav och önskemål som både nuvarande och framtida kunder

har, så att företaget kan förbereda sig i god tid för att uppfylla dessa. Alla på företaget ska vara klara över vilka krav kunderna har. Synpunkter ska fångas upp och åtgärdas omgående innan det blir klagomål. Resultatet av åtgärderna följs upp och meddelas kunden.

- Sker diskussioner med rätt person hos kunden?
- Dokumenteras de utfästelser som görs ordentligt? Är alla på företaget informerade om dem?
- Hur sker uppföljningarna under arbetets gång och efter arbetets slut?
- Finns det någon strategi för hur klagomål från kund ska hanteras?
- Har företaget bra kontroll om vad som kommer att ske i framtiden och har man förberett sig för det?
- Finns det ytterligare någon kundkategori som är obearbetad?



Styrssystem

För att kunna styra ett företag behövs en bra ledning och noggrann ekonomistyrning.

Företagsledning

Företagsledningens främsta uppgift är att se till att företaget på bästa sätt nyttjar fordon och medarbetare för att utföra de prestationer som uppfyller företagets affärsidé och mål. En annan viktig uppgift är att ständigt pröva, omdefiniera och utveckla företagets affärsinriktning. Företagsledningen måste stödja, utveckla och motivera sina medarbetare. För att en ledare ska kunna motivera andra måste han eller hon själv vara motiverad, tro på sin affärsidé och sina mål för att kunna förverkliga dem.

- Hur fungerar ledningen i företaget? Har företaget rätt ledning?
- Är alla klara över företagets affärsidé, värderingar och visioner?
- Hur kan ledningen utvecklas?

Ekonomistyrning

Informationen från den ekonomiska redovisningen ska beskriva den faktiska situationen i företagets olika delar för att du ska kunna göra en rättvis ekonomisk bedömning och styra företaget utifrån informationen. Resultat- och balansrapporter ska kontrolleras varje månad. Budget och kalkyler bör upprättas och kontrolleras. Vid bl a prissättning är det viktigt att ha ett bra underlag, så att man inte bara står och ”byter pengar”, eller ännu värre, betalar för att arbeta.

Även om du omger dig med duktiga ekonomiska rådgivare, så bör du förstå de ekonomiska grunderna och sambanden, för det är till syvende och sist företagets ägare och styrelse som är ekonomiskt ansvariga för företaget.

- Hur sköts ekonomin? Vem är ansvarig för ekonomibiten?
- Hur ser företagets finansiering ut?
- När kontrollerades räntesatser, lånebild etc senast?
- Är de rapporter som kommer ut från bokföringen färska? Finns det kompetens inom företaget för att utvärdera rapporterna?

- Används resultatenheter i bokföringen?
- Görs månatliga avskrivningar?
- Lägg budget upp och efterföljs?
- Använder företaget nyckeltal?
- Hur ser företagets kalkyler ut?
- Vet man var företagets kritiska punkt ligger?
- Har företaget fastställt sina ekonomiska mål?
- Har företaget bra ekonomiska rådgivare?

Bromssystem

Konkurrenser

Det kan vara bra att hålla ett öga på dina konkurrenser och utvärdera vad ditt företags styrka/svaghet är i jämförelse med dem. Information om konkurrenser kan du t ex få via branschtidningar och möten, genom att upprätta egna nyckeltal och göra jämförelser år från år mot konkurrenterna.

- Är prissättningen rätt i jämförelse med konkurrenterna?
- Varför är ditt företag framgångsrikt?
- Vad är det som gör dina konkurrenters företag framgångsrika?

Hjulsystem

Att se till att hjulen rullar åt rätt håll kräver planering. En handlingsplan bör upprättas för hur företagets fastställda mål och visioner ska uppnås – inom ett år och inom de närmaste fem åren. I handlingsplanen bör medarbetare, kunder och leverantörer involveras. Även mål för det dagliga arbetet kan fastställas.

För att kunna göra en bra planering för framtiden och förutse trender är det viktigt att följa åkeribranschens utveckling genom att prata med kunder, leverantörer, konkurrenser samt följa med i media och hålla kontakt med branschorganisationen. Utifrån de krav och förväntningar som kan komma på lite sikt är det viktigt att sortera ut vad som berör företaget och hur man kan förbereda sig för förändringarna, t ex utbildningsbehov, komplettering av personal och fordon, utvidgat tjänsteutbud.

- Har företaget någon planering för det dagliga arbetet?
- Finns det någon handlingsplan för de närmaste åren?
- Hur följer företaget med branschens utveckling?
- Finns det någon utbildningsplan för ledningen och medarbetarna?

Om du har en enskild firma och arbetar ensam finns det inga personalkostnader, utan då måste vinstkravet höjas så att du kan leva på din verksamhet.

Karosseri

För att hålla karosseriet i bra skick krävs bra leverantörer. Upprätta en förteckning över alla de leverantörer som företaget anlitar (fordons-, drivmedels- och reservdelsleverantörer, bokföringsbyrå, revisor, bank, försäkringsbolag m fl) och en notering om varför just den leverantören anlitas. Gå sedan igenom förteckningen med kritiska ögon; får du ut vad du önskar av din leverantör?

- Hur ser beställningsrutinerna ut inom företaget?
- Går det att samordna inköpen med något annat företag?
- Går det att samverka med färre leverantörer för att få bättre priser och service?

Lycka till med kontrollbesikningen önskar vi från bagarstugan vid rondellen i Gravuå.



Anna och Johnny Löthberg

Förslaget till nya miljözonsbestämmelser

De fyra städerna, Lund, Malmö, Göteborg och Stockholm, som sedan tidigare har infört miljözon, har önskat att förändra regelverket kring zonerna.

Städerna önskade tidigt att få införa bestämmelser för tillträde till zonerna baserade på en kombination av ålder och miljöklass. Det är Trafikförordningen som ger de städer som så önskar möjlighet att införa en lokal trafikföreskrift som förbjuder trafik i särskilt miljö känsliga områden inom tätbebyggt område med bland annat dieselmotordrivna tunga lastbilar som registrerats för ett visst antal år sedan. Dagens lydelse av Trafikförordningen ger alltså inte stöd för att kombinera ålderskravet med ett krav på viss avgasklass. Det talas ju om "registrerats för ett visst antal år sedan".

Förslag att bli ålder avgör

För att få en ändring till stånd av miljözonsbestämmelserna har de fyra städerna bearbetat regeringkansliet, näringsdepartementet. Regeringen har tagit fram ett förslag till nya miljözonsbestämmelser som det ännu inte är beslutat om och som sammanfattningsvis innebär att som huvudregel får tunga bussar och tunga lastbilar föras i en miljözon endast om första registrering har skett under de senaste sex åren, innevarande år räknat, oavsett första registreringsland. När det gäller den här tidsgränsen så finns det inte någon koppling till en viss avgasklass, utan det är bara fordonets ålder som gäller, det gäller alltså fordon som inte är euroklassade.

Som exempel på huvudregeln kan nämnas att fordon som tagits i bruk 2005 får åtminstone köra i miljözonen till och med 2011, sex år utöver innevarande år. Fordon som uppfyller vissa närmare an-

givna krav på avgasrening kommer dock att få köras längre tid än sex år i miljözonen.

För bilar som uppfyller avgasnormen enligt Euro II och Euro III gäller att de får köra i maximalt åtta år, registreringsåret räknat. Eftersom bilar som uppfyllde Euro II-normen bara fick säljas till och med 30 september 2001 kan en sådan bil som längst få köra till och med 2009. Bilar som uppfyller avgasnormen Euro III får, beroende på registreringsåret, enligt förslaget som längst köras i miljözon till och med 2014. För fordon som är klassade enligt Euro IV och V gäller ett sista år för färd i miljözon oavsett första registreringsår. Bilar som uppfyller avgaskraven Euro IV får enligt förslaget som längst köras i miljözonen till och med 2016. Bilar som uppfyller Euro V och EEV får enligt förslaget som längst köra i miljözonen till och med 2020. EEV är förkortning för Environmentally Enhanced Vehicles, det vill säga en miljöklass för speciellt miljöanpassade fordon.

Anpassning av motor möjligt

I det nuvarande regeringsförslaget finns möjligheten att man får "anpassa" en motor så att om den uppfyller avgaskraven för Euro V eller EEV får man också färdas i miljözonen till 2020.

Bestämmelserna om tillträde kommer alltså att finnas i Trafikförordningen. Däremot är det upp till varje stad att först besluta om man vill ha miljözon och därefter besluta om den geografiska omfattningen av miljözonen. Beslutet om den geografiska omfattningen kommer att fattas som en lokal trafikföreskrift.

För Malmös del diskuteras att utvidga miljözonen till att i princip omfatta området innanför Inre Ringvägen fram till Sallerupsvägen och fram till Geijersgatan.

Vid färd i miljözonen ska regist-

eringsbevis medföras för att styrka ålder och avgasklass. Däremot säger regeringen nej till att fordonen ska utmärkas på något särskilt sätt. Även fortsättningsvis kommer det inte att finnas något krav på att städerna ska utmärka trafikreglerna som gäller miljözonen.

Förslag måste godkännas av EU

Då miljözonsbestämmelserna har inverkan på den fria rörligheten av gods får inte bestämmelserna vara diskriminerande. Det betyder att förslaget om miljözonsbestämmelserna först måste sändas till EU-kommissionen och att varje medlemsland därefter kan komma att ha synpunkter på tillåtligheten av de nya bestämmelserna. Först när denna process är avslutad kan regeringen fatta beslut om ändringarna i Trafikförordningen. Skulle något land invända mot reglerna så kan beslutsprocessen fördröjas. Ja, det kan rent av bli så att man får börja om från början hos näringsdepartementet. Fram tills att nya regler börjar gälla så gäller de gamla fortfarande. Enligt uppgift från Trafikkontoret Göteborgs Stad så är planerna att förändra reglerna för färd i miljözon vid årsskiftet 2006/2007.

Drar processen ut på tiden kan dock städerna ändå ändra dagens bestämmelser för det geografiska område som de anser vara "särskilt miljö känsligt".

Kan vara lönt att få Euro III godkänd i nuvarande miljözoner

Om man sätter en bil som uppfyller Euro III i trafik innan det blir obligatoriskt med Euro IV, den 1 oktober 2006, så får man köra sin Euro III-bil i åtta år utöver registreringsåret. Det finns idag möjlighet att eftermontera avgasreningssystem, katalysator och partikelfilter, och då får man ytterligare fyra färdår. Utsläppen av kolväten och partiklar måste

reduceras med minst 80%. Sätter man dessutom på utrustning som reducerar kväveoxidutsläppen med minst 35% så kan man få ytterligare två färdår. Observera att man måste ansöka och få beslut hos respektive stad som man tänker trafikera för att få de ytterligare färdåren.

Om införandet av de nya bestämmelserna fördröjs till efter den 1 januari 2007 kommer möjligheten till att eftermontera avgasreningsutrustning ändå att upphöra.

Även om man nu aldrig tänker köra sin bil i t ex Lund så kan det ändå vara lönt att söka och få bilen godkänd i Lund eftersom det då finns möjlighet att sälja bilen till ett åkeri som trafikerar Lund. Möjligheten att sälja en bil som är godkänd för trafik i ytterligare år i miljözon kan komma att påverka andrahandsvärdet. Det innebär att det kanske kan vara lönt att söka och få sin bil godkänd i alla de städer som redan infört miljözon.

Beställning av Euro IV fordon

Om man beställer en bil som uppfyller Euro IV före den 30 juni och faxar beställningshandlingen till gatunämnden i de städer som har miljözon, och som man vill trafikera, så får man 12 år att färdas i miljözonen, innevarande år oräknat.

Vad gäller för dagens eftertrustade fordon

Hur går det då med de fordon som enligt dagens miljözonsbestämmelser redan är eftertrustade med avgasreningsutrustning och partikelfilter? För de fordon som det redan finns ett beslut att tillåta en längre färdtid än dagens 8 år utöver registreringsåret så är det beslutet ett gynnande beslut och ett sådant beslut kan man inte ändra retroaktivt.

Text: John Woxström

Advokatens ruta

Får du rätt betalt?

Med rätt betalt menar jag att du får den ersättning som du och dina uppdragsgivare kommit överens om. Detta kan tyckas vara en enkel fråga som det borde finnas ett enkelt svar på. Du är näringsidkare och det är av avgörande betydelse för din verksamhet att du får betalt för det arbete som du utför och dessutom rätt betalt. I många fall idag fungerar detta på ett professionellt sätt. Tyvärr ser jag alltför ofta fortfarande avtal som man lika gärna kunde vara utan.



Som jag påtalat tidigare är det viktigt att man får någon form av skriftligt underlag som bekräftar vad ni kommit överens om. Helst bör ett skriftligt avtal upprättas. Jag vet att traditionen är stark och att muntliga överenskommelser är mycket vanliga. Bekräfta då detta genom ett brev eller fax eller ett e-mail.

Vad du dock måste tänka på när ni tecknar avtalet är att du måste kunna kontrollera så att de ersättningar som betalas ut är de avtalsenliga.

Om du kör enligt brutto/netto-modell måste du få tillgång till bruttobeloppet och en redovisning av det belopp som avräknas. Om uppdragsgivaren skall ta 10 % i provision måste du få tillgång till de bruttobeloppen som uppdragsgivaren fakturerar.

Om ersättningen skall fastställas genom ett mil-pris måste ni vara överens om hur milen skall beräknas. Är det faktiskt körda mil eller mil enligt något dataprogram? Är det ett dataprogram måste avtalet ange vilka inställningar som skall gälla. I annat fall har du ingen möjlighet att kontrollera antalet mil.

Skall väntetid ersättas? Behöver den vara attesterad? Det kan finnas många fler frågor som behöver lösas.

Sammanfattningsvis måste dina avtal/överenskommelser vara utformade på så sätt att du kan själva kontrollera huruvida du får rätt betalt. Allt annat är oacceptabelt. Sedan är det inte minst viktigt att du fortlöpande kontrollerar att du får rätt betalt. Jag har tyvärr sett för många exempel på att åkaren accepterar avräkningen rakt upp och ner, men efter ett halvår märker åkaren att pengarna börjar tryta på konto och då granskar de utbetalda ersättningarna. Så långt efteråt är det alltid mycket svårare att få rätt. Slutligen, acceptera inte undanflykter som ”vi skall gå igenom detta senare”. Ersättningsfrågorna skall lösas så snabbt som möjligt.

Advokat Per Olsson

Hamilton Advokatbyrå Malmö KB
040-664 26 00

Porträtt:

Född till att vara åkare

Börje Jönssons har levt ett innehållsrikt liv om än det mestadels bestått av hårt arbete. Få har som han kunnat jobba nästan dygnet runt. Men så har han också arbetat upp sitt åkeri från en bil år 1954 till att idag vara ett av landets största privata åkerier. För Börje finns också historien alltid närvarande, d v s åkarnas historia.

- Dagens åkare vet ingenting om åkerihistoria!

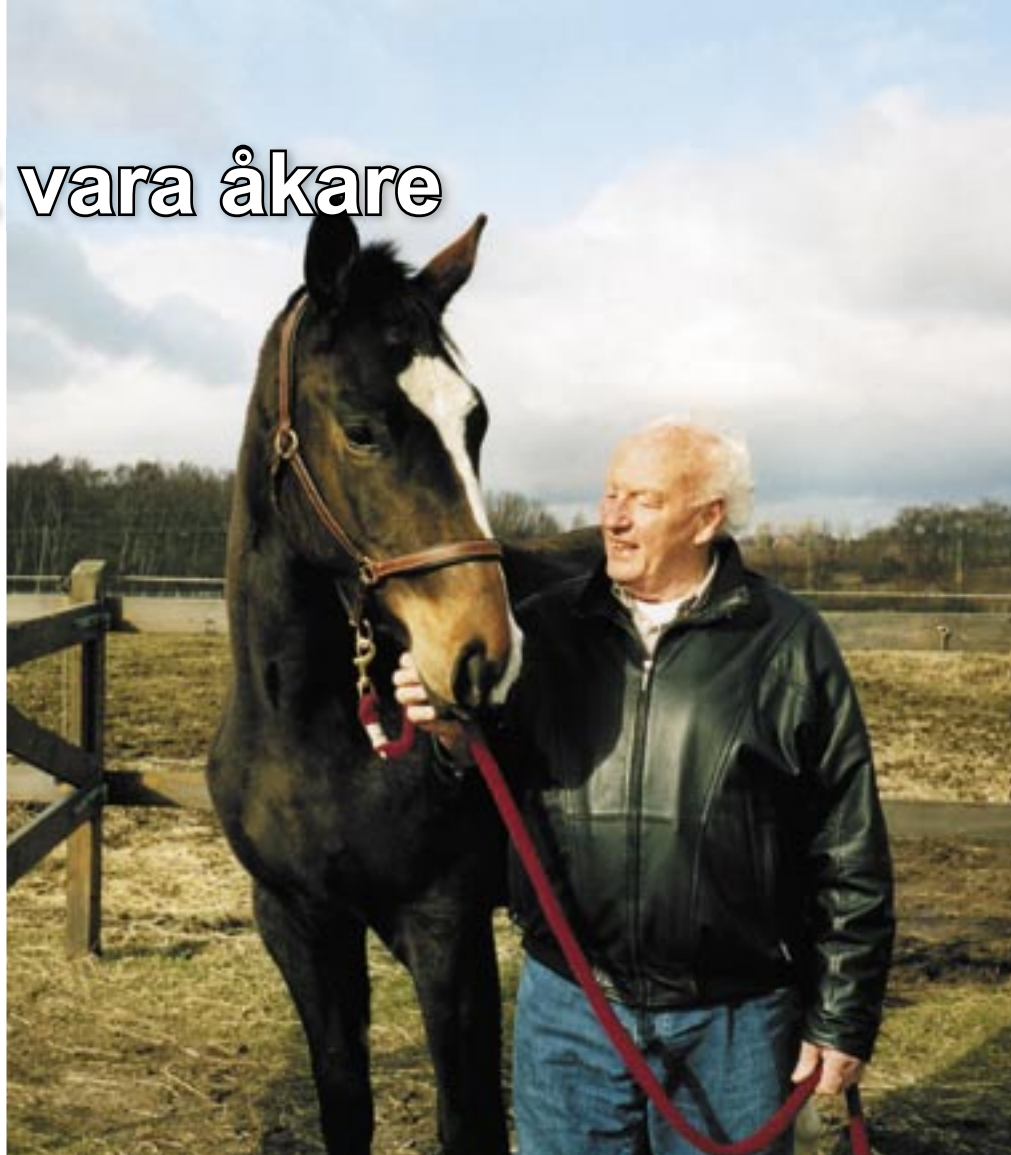
Det är Börje Jönssons uppfattning som han på känt manér levererar utan krusiduller. Själv är han med 67 års erfarenhet av åkeriverksamhet en del av historien. För det var 1939 som han tolv år gammal och efter avslutad 6-årig folkskola fick anställning som lastbilsbiträde på ett åkeri. Fast egentligen var han väl insatt i och ägde god kännedom om åkerierna i Helsingborg redan när han var sådär 7-8 år. Eller ännu tidigare.

- Ja, säger han med glimten i ögat, jag är nog född med det här ”felet”, d v s ett mycket stort intresse för transporter och allt som hör därtill. Logistik med ett finare ord. 1939 ingick nog inte det ordet i åkarnas ordförråd även om begreppet existerade i högsta grad. För är det något som fascinerat Börje så är det konsten att få en fungerande logistik. D v s att lasta och lossa på rätt sätt och i rätt ordning så att körningen blir så effektiv som möjligt.

- När jag började skolan kände jag till varenda hästkusk och lastbilschaufför i Helsingborg, tillägger han. Och redan då var Helsingborg en transportstad, ett transportnav. Det har nog att göra med färjorna och närheten till kontinenten. Och fjärrtrafiken med lastbil kom igång här nere redan i slutet av 20-talet.

Här började fjärrtrafiken

Om Malmö säger han inget och vad han tycker om Stockholm kan man ju bara gissa sig till. Men att den



Lastbilar och transporter, jovisst, men det förefaller ändå som om hästar är Börjes största intresse.

svenska fjärrtrafikens vagga stod i Helsingborg, det är han övertygad om. Det var med tvåaxliga bilar med två, kanske tre tons lastförmåga som driftiga åkare började köra till avlägsna städer, Göteborg t ex.

- Den på sin tid ökända Skrea backe strax söder om Falkenberg ställde till med problem för de som hade svaga motorer och för stora lass. Det förekom att de fick lasta av och bära för hand uppför backen för att kunna komma vidare.

Börje hade inte mer än hunnit börja som lastbilsbiträde när andra världskriget bröt ut. Den tunga vagnparken ställdes om för gengasdrift och den första arbetsuppgiften varje morgon bestod för honom i att få igång lastbilarna innan arbetsdagen började. Krigsvintrarna var kalla och de dåtida smörjoljorna hade långt ifrån dagens kvalitet. Så unge Börje

fick elda under kardanen, växellådan och motorns oljetråg så att oljan blev lättflytande innan startproceduren kunde påbörjas. Det sistnämnda ett farligt arbete som skördade sina offer om man inte såg upp med den giftiga gengasen. Men Börje klarade sig trots att ingen varnat honom för den.

Rakt igenom städerna

Så snart 18-årsdagen passerats återfann man Börje bakom ratten på en lastbil. På 40-talet, när en resa Helsingborg-Stockholm kunde ta 14 timmar, gick huvudvägarna rakt igenom städerna men med ett ändrat resandemönster kom vägarna successivt att flyttas ut från stadskärnorna. När Börje körde på Stockholm på 40-talet gick dåvarande Riks-Ettan rakt genom Linköpings centrum på smala gator och bara någon mil norr

om staden fanns ett ökänt nålsöga, järnvägsviadukten i Lingham.

- Den fria höjden var inte mer än 3,10 så jag fick köra en omväg mot Åtvidabergshållet en bra bit för att slippa flaskhalsen som idag sedan länge är försvunnen.

Bilen det billigaste

1954 blev Börje sin egen med en begagnad Volvo från 1949. 35 000 kronor kostade kalaset och då skall det framhållas att kostnaden för själva bilinköpet egentligen var den minsta posten i sammanhanget. Den yrkesmässiga trafiken var hårt reglerad och någon fri etableringsrätt existerade inte.

- Bilen var dåligt skött och var nog inte värd mer än 5 000 kronor, säger Börje. Resten fick jag betala för det yrkestrafiktillstånd som följde bilen.

Som sagt, yrkestrafiken var hårt reglerad och det var inte lätt för en ung man med lust för att bli åkare att komma intill. En viss skuld i att det det såg ut som det gjorde kan också läggas på åkerinäringen. Åkeriföreningarna var remissinstanser till länsstyrelserna i tillståndsfrågor och ytterst var det ofta lastbilscentralerna som bromsade. De yttrade sig till åkeriföreningen och när det gällde nya tillståndshavare ansåg de regelmässigt att det inte förelåg något ytterligare behov av transporter utöver de som de befintliga åkarna utövade. Följden blev alltså att ett tillståndsbevis var guld värt och betalades därefter.

I Helsingborg fanns också en lokal åkeriförening som Börje var medlem i så länge den existerade. Den sysslade också med tillståndsfrågor och eftersom medlemmarna många gånger även var anslutna till en lastbilscentral satt även denna förening och bromsade utvecklingen.

Anhängare av kombitrafik

Bakom den hårt reglerade yrkesmässiga godstrafiken fanns också en strävan från statsmakternas sida att hålla järnvägen under armarna. Men det hjälpte ändå inte.

- Redan på 40-talet var lastbilen ef-

ektivare än järnvägen i fjärrtrafiken, anser Börje. Kunder med krav på att godset skulle komma fram snabbt valde naturligtvis lastbil.

Men trots att han så att säga alltid varit part i målet med ett stort lastbilsåkeri har Börje ändå inte varit främmande för att köra kombitrafik. D v s att utnyttja både bil och tåg i ett samarbete. Men det har inte varit lätt. Oftast har problemen bestått i att SJ inte haft de praktiska resurser som krävts, t ex lyftanordningar för att flytta containrar från järnväg till lastbil. Och på kontinenten - Börje etablerade ju tidigt ett åkeri i Tyskland - var det problem med olika standards för att säkra containrarna på järnvägsvagnarna.

35 000 kronor var mycket pengar för en nystartad åkare när timpengen för bil med förare 1954 låg på tolv kronor, minns Börje. Och timersättningen räknades inte som idag.

- Nej, en timma avsåg effektiv arbetstid sett ur kundens perspektiv. Framkörning och hemresa betalades inte alls. Så många gånger gick det bort både en och två timmar dagligen som jag fick bjuda på.

Från starten och ett 15-tal år framåt var Börjes åkeri anslutet till Bilåkarerna i Helsingborg u.p.a. vilken var en av de två lastbilscentraler som på den tiden fanns i Helsingborg; den andra var Lastbilsägarnas Orderkontor i Helsingborg. Båda höll till i Åkarnas Hus på var sin sida om en lång korridor. Men när Börje Jönssons åkeri expanderade och medlemskapet i

lastbilscentralen kändes omotiverat flyttade man ut till Ättekulla där man fortfarande finns.

Börje körde mycket på Stockholm och konstaterade ganska snart att det var distributionen ut till mottagarna som oftast gav den bästa ersättningen. Efter kriget hade godsmagasinen kommit på bred front och godstrafiken hade delats upp i fjärrtrafik och distribution.

- Men jag gjorde inte som alla andra som lossade när de kom fram och lät andra köra ut till godsmottagarna. Vad fanns det för anledning att inte ta hand om hela förtjänsten själv?

Inte fel med vila

Börje har många gånger och i olika sammanhang berättat om hur han i stort sett arbetade dygnet runt med kanske tio minuters mikrosömn vid ratten eller en timma i bästa fall. Men det är inget som han rekommenderar nu med den tiden i backspegeln.

- Man är naturligtvis en sämre förare då, det går inte att komma ifrån.

Idag säger han också, apropå att han har namn om sig att vara krävande som arbetsgivare, att han aldrig krävt mer av sina anställda än han krävt av sig själv. Men naturligtvis har han krävt mindre, det är inte många som har den fysik som krävs för att i stort sett arbeta dygnet runt. En arbetslust långt utöver det vanliga och en vilja att få se åkeriet expandera resulterade med tiden i att ett av Sveriges största privata åkerier bär hans namn.

Fortsättning på sid 22 >>>

Första egna bilen 1954.



A- och B-tillstånd

Innan den yrkesmässiga trafiken avreglerades på 1970-talet gick det inte att köra hur som helst. För exempelvis traden Helsingborg-Stockholm krävdes tillstånd och det var OK att ta med gods hem till stationsorten. Men att avvika från traden och köra in till Göteborg med gods krävde ytterligare ett tillstånd, en s k B-licens. Jämförelsen med dagens cabotage- trafik ligger nära till hands.

- Var man i Stockholm och blev erbjuden gods till exempelvis Göteborg blev det till att knalla upp till Statens Biltrafiknämnd och ansöka om licens, minns Börje. I första hand var det godset reserverat för åkarna från Göteborg och det gällde för mig att visa att de inte hade kapacitet just då. Ofta fick jag hjälp av dåvarande Svenska Lasttrafikbilägarförbundet, d v s nuvarande Sveriges Åkeriföretag, som på den tiden höll till på Vasagatan i Stockholm.

Idag har Börje trappat ner på sitt engagemang i åkeriet. Han känner inget behov av att komma till åkeriet varje morgon, i stället kretsar de dagliga rutinerna numera kring hans kära hästar. Men han är fortfarande ordförande i åkeriets styrelse och följer givetvis med i vad som händer inom åkerinäringen. Och den senaste statliga utredningen som föreslog en

återgång till kilometerskatten ger han inte mycket för. Tanken är ju att ytterligare höja skattetrycket så att kunderna i stället skickar godset på järnväg. Det är åtminstone vad politikerna hoppas på.

- Kilometerskatt? Men vi betalar väl redan tillräckligt mycket i skatt!

Text: Bengt Carlén

Druvtransport
i mitten
av 50-talet.



Vi på LRF Konsult hälsar dig välkommen i gänget!

Idag hjälper LRF Konsult mer än 800 åkerier att förbättra sin ekonomi. Hos oss får företagare hjälp av specialister inom redovisning, juridik och affärsutveckling. Vi tar hand om det tidsödande ekonomijobbet samtidigt som vi genom rådgivning hjälper till att utveckla din verksamhet.

Vad tycker du är tidsödande?

Vi sätter dig och företaget i fokus och anpassar tjänsterna efter dina behov. Vi hjälper dig med:

- ◆ bokföring
- ◆ fakturering
- ◆ löneadministration
- ◆ bokslut och deklaration

Hur ser lönsamheten i företaget ut i jämförelse med andra?

Genom vår unika databas kan du jämföra ditt företag med andra i samma bransch. Detta ger dig en bra bild över ditt företags styrkor och svagheter.

Vill du ha hjälp att hitta möjligheterna till utveckling?

Vi har kunskap om din bransch och ger dig goda råd som kan få ditt företag att blomstra. Välkommen i gänget!

I Skåne och Blekinge hittar du oss på 18 olika platser. Ring **0771-27 27 27** för uppgift om närmaste kontor eller besök vår hemsida **www.konsult.lrf.se**



Vi gör ditt företag bättre ekonomiskt

VOLVO HYRLAST

DÄR FÖRETAG HYR LASTBIL



**Små företag, stora företag, serviceföretag,
åkerier, tillverkningsföretag.....**

Du har lasten. Vi har bilen.

Ring 0771-84 28 00

Du blir automatiskt kopplad till närmaste Volvo Hyrlast.

Utbildningar & Konferenser

Eget På Väg utbildningar (SÅ)

8 eller 9 dagar + 2 provdagar
(provdag i kursiv stil)

28 aug - 1 sept + 4-7 sept
+ 8 sept + 11 sept Malmö

21-24 sept + 5-8 okt
+ 27 sept + 11 okt * Växjö

9-13 okt + 16-19 okt
+ 20 okt + 23 okt Malmö

23-26 nov + 7-10 dec
+ 29 nov + 13 dec * Växjö

4-8 dec + 11-14 dec
+ 15 dec + 18 dec Malmö

**) Kurserna i Växjö genomförs på åtta dagar (tors-sön) i två omgångar + prov hos Vägverket efter varje omgång.*

Transportveckan (SÅ)

22-26 augusti Jönköping

Kvinnor i Transportbranschen (SÅ)

21-22 september Örebro

Halvårsmöte i Syd (ÅF)

30 november Plats är
ej fastställt

Anmälan till utbildningar och konferenser:

SÅ = Sveriges Åkeriföretag, telefon 08-753 54 00
eller

ÅF = Åkeriföreningen Syd telefon 040-664 25 30.

Utbildning, utbildning, utbildning.....

Brevet nedan sändes nyligen till många av våra medlemmar med anställda förare. Vi tar in det här som en påminnelse samtidigt som många fler än företagsledarna får information om läget:

Utbildningskravet

Åkeriföreningen Syd har tidigare uppmärksammat er på kollektivavtalets krav på 40 timmars utbildning före 31/12 2006 till alla anställda förare (på lönebetald tid).

Några av er har klarat av detta redan och då kan ni sluta läsa här.

Ni andra som har ett utbildningsbehov kan veta följande;

Åkeriföreningen kommer att svara upp mot de som vi tror omfattande behov av utbildning som uppstår. Det är ju inte bara vad man ackumulerat sedan 2002 utan kravet fortsätter kommande år med 8 timmar om året i snitt per anställd. Om några år kommer EU-direktivet som "tar vid".

Vi inser att det kommer att finnas stort behov men få utbildare. Det finns risk för höga priser, dålig kvalitet och flexibilitet. Vi ska se till att motsatsen gäller för det utbildningspaket vi presenterar unikt för er i sommar.

- Vi kommer att ha ett stort antal värdefulla och aktuella kurser (färdskrivaren, lastsäkring, trafiksäkerhet, sparsam körning och en rad kurser till).
- Vi kommer att kunna köra kurser vid era företag eller på er ort (eller hos våra utbildare).
- Vi kommer att erbjuda kurser vardagar (dagtid eller kväll), lördagar och söndagar.
- Vi kommer att hålla låga priser och våra kurser ska vara förankrade hos facket.
- Vi kommer att erbjuda så mycket mer än lärarledda kurser: Webbutbildning, "Talböcker" (för CD:n i bilen), hemstudier, handledarutbildning. Någon måste hitta nya prisrimliga vägar för all den utbildning som krävs av våra medlemmar. Åkeriföreningen Syd ska sörja för det.

Vi plockar fram detta mycket omfattande paket enkom för våra medlemmar - det ska märkas allt oftare att det lönar sig att vara medlem.....

Åkeriföreningen Syd behöver utbildningspartners

Bengt Nordlindh vid Åkeriföreningen Syd har berättat om stora utbildningsbehov och hur man tänker lösa dem. Hur läget ser ut och vilka krav och önskemål som gäller:

- För det första har vi p g a avtalet BA-Transport ett stort uppdämt behov av utbildningar till rimliga priser ”på hemmaplan”. Sedan följs detta av kommande EU-krav. Ovanpå allt säger många företag att man måste ”öka statusen i branschen” och då är utbildning helt avgörande. Vi som åkeriernas egen organisation måste känna vårt ansvar och möta upp.

Utbildningspartners

- Vi kommer inte själva att anställa en mängd lärare utan vill hitta ”utbildningspartners”. Vi vill plocka fram helt nya utbildningsmetoder t ex via Internet. Här har t ex UVS i Arlov sen tidigare lagt ner mycket krut som vi har visat starkt intresse av. UVS har redan en mängd ”vanliga” utbildningar på olika håll i hela vårt område Skåne/Blekinge vilket minskar restid – ett starkt önskemål från oss. Ett krav är även att man gärna sänder hem lärare till åkerier med många anställda (också där över hela vårt område och att man även kan ställa upp på helgerna). Våra åkerier har nu sådan rusch att man tvingas lägga kurser även på lördagar

Bengt Nordlindh på besök hos UVS och Joachim Palmgren och Rickard Persson.

- Vi kommer att göra allt för att Bengt och Åkeriföreningen Syd ska bli nöjda. Vi inser att både önskemål och krav är tuffa men för oss är det en utmaning. Det förenklar att ha med en stark partner att göra – Åkeriföreningen Syd ställer tydliga krav på kvalitet, innehåll, bredd och pris. Vi ställer ut på Ellmiamässan och kan möta upp med kurser redan efter sommaren – där kan alla Syds företagsledare träffa oss och se vårt utbud. Vi kommer självklart även att svara upp mot Bengts önskemål att besöka många åkerier för att informera om utbildning.

och söndagar och då är vi tacksamma om utbildarna har resurser att hjälpa oss. Det är självklart inget ”trevligt” att be om hjälp på helgerna men situationen är nu sådan att vi inte har något val. UVS är ett företag som lovat ställa upp även på helger.

- Vi kommer även att bevaka att genomförandet blir bra. Får vi höra från medlemmarna att kvaliteten brister så försöker vi först få till stånd en rättelse. Om det inte lyckas klipper vi banden med utbildningspartnern. Medlemmarna får en sorts garanti och utbildaren vet att man har ögonen på sig. Använder man våra utbildare vet man att andra åkerier är nöjda.

Pressa utbildningskostnaderna

- Vi vill även att medlemmarna än mer ska känna utbildningen som en medlemsförmån och vi ska försöka hitta prisvärda lösningar. Vi inser att detta är en stor kostnad för våra företag och vår uppgift är att visa utbildarna vilken enorm volym det handlar om. Ett sätt kan vara att våra medlemmar får en märkbar ”återbäring” vid året slut. Det är ett vanligt sätt att få bra pris p g a höga volymer d v s vi på Åkeriföreningen Syd kan inte teckna upp oss för en massa utbildningar utan vi kan först i efterhand visa vilken volym det blev – de pengarna ska komma medlem-

marna tillgodo så att man alltmer känner nyttan av medlemskapet.

Bredd och framförhållning behövs

- Ett annat starkt önskemål är att utbildarna har en stor bredd i kursutbudet – man ska inte behöva ringa runt till en massa olika utbildare. Här har UVS nu visat att man är stark och även varit lyhörd för våra önskemål om nya utbildningar och former. Det är viktigt att man är duktig inom Sparsam eller ekonomisk körning, men även hittar nya utbildningsvägar – de traditionella är kostsamma av naturliga skäl. Vi måste t ex starkt öka varianten där åkerier använder egna ”lärare” d v s handledare. Våra utbildningspartners måste inse att detta inte är en konkurrens utan en nödvändig utveckling. Utbildningar via webben eller via CD kommer starkt och här ska vi ligga i täten.

- Ett annat viktigt område är arbetsmarknadsutbildning. Vi har snart ingen som vill satsa på åkerinäringen p g a de krav Länsarbetsnämnden ställt, t ex att handla upp kurser på så kort tid som ett år när stora investeringar krävs. Utbildarna har helt enkelt backat ur. Nu lovar UVS att försöka komma tillbaka – vi har ett stort kommande förarbehov och gymnasiet klarar inte att leverera alla förare som kommer att behövas.



Porträtt:

Döda hönor avgjorde hans yrkesval

Hur ofta är det inte som tillfälligheter styr våra liv? För Allan Persson i Sibbhult var det faktiskt några döda hönor som fick honom att välja åkaryrket. Det kan låta märkligt men är faktiskt alldeles sant.

- Jag växte upp på en bondgård nära Knislinge, berättar Allan. Tidigt ville jag bli snickare men det fanns inga jobb så i stället hamnade jag på en skofabrik där jag satt och vantrivdes i hela tio år. Men till slut dök det upp ett jobb på en byggnadsfirma. Men bara efter två dagar sa jag upp mig. Min sväger lockade med något som tilltalade mig ännu mer.

Så här låg det till: En åkare i Sibbhult hade meddelat omgivningen att

hans åkeri var till salu. Han hade helt enkelt tröttnat och orsaken var mycket speciell.

- Åkaren körde på gengas, berättar Allan som själv kört gengas i ett halvår, och han hade nog hela tiden haft svårt för att komma överens med gengasen. Startproceduren är ju lite invecklad och framför allt måste man vara försiktig eftersom gasen är mycket giftig. Men åkaren hade slarvat och startat bilen inom-

hus i garaget som hade ett höns hus i andra änden. När han kom hem på kvällen satt hans fru och grät och alla hönsen låg döda på golvet. Då bestämde sig åkaren för att sluta. Det fick vara nog.

Startade åkeri med svågrar

Trots att Allan hade haft som mål i många år att få arbeta som snickare lockade åkarebanan minst lika mycket så de två svågerna bestämde sig för att köpa åkeriet.

- Jag minns att vi betalade 10 000 kronor för en gammal Volvo från 1935 som, detta var 1945, naturligtvis också gick på gengas. I den summan ingick också trafikköret som kanske hade det största värdet.

Efter ett halvår började man se sig om efter en modernare bil.

- Under kriget hade Kronan löst in ett stort antal lastbilar som nu skulle säljas ut. Min svåger och jag tog oss in till Hässleholm där vi köpte en nyare Volvo som var omställd för bensindrift.

1946 kostade bensinen 80 öre per liter vilket kan tyckas överkomligt idag.

- Men det var faktiskt billigare att köra med gengas även om man köpte veden, minns Allan. För en hel dag kunde man köra för tio kronor, med bensin blev det betydligt dyrare.

Dyrare blev det men de flesta tog nog den kostnaden för att komma ifrån den omständiga och farliga gengasen.

När Allan och hans svåger började som åkare fanns det inte mindre än fyra sågverk i trakterna runt Sibbhult. Men fortfarande var den yrkesmässiga trafiken reglerad som den varit under hela kriget, därför körde man till närmaste järnvägsstation för omlastning till järnvägsvagn. Likaså var däckan fortfarande ransonerade.

Lönsam fjärrtrafik

1950 var emellertid alla restriktioner borta. Då började man köra fjärrtrafik till Göteborg och Uddevalla med gods från en armaturfabrik i Sibbhult

- Vi jobbade hårt men så tjänade vi också bra, säger Allan. Idag skulle jag inte vilja bli åkare, lönsamheten är alldeles för dålig.

1960- och 70-talet är de årtionden då det gick som allra bäst, det är Allans uppfattning. Då skrevs bilarna av på fyra år.

<<< Allan Persson vid däckmonteringsmaskinen.



Åkeriet år 1946. Bilen till vänster med den ljusa hytten är Kronbilen som köptes i Hässleholm. Den äldsta bilen från 1935 är borta men åkeriet har vuxit med den högra bilen med vedlasset. Båda bilarna är av förkrigsmodell.

Ordförande i Åkeriföreningen

Som den föreningsmänniska Allan är kom han 1969 med i styrelsen för Kristianstads läns åkeriförening och var dess ordförande under åren 1983-95, d v s fram till sammanslagningen med Blekinge läns åkeriförening. Redan under åren som ordförande tänkte han ofta på fördelarna med att bilda en enda åkeriförening i Skåne och när planerna allt mer konkretiserades kom han att ingå i den förhandlingsgrupp som arbetade med sammanläggningen.

- Det förelåg absolut inget kortsiktigt ekonomiskt behov av en sammanslagning, säger Allan idag. Men som förtroendevald måste man alltid se till hur medlemmarnas pengar kan förvaltas på bästa möjliga sätt. Vi såg långt framåt och det fanns uppenbara samordningsvinster att ta vara på.

Engagerad i Göingefrakt

Som om det inte var nog med åkeriet och ordförandeskapet i åkeriföreningen engagerade sig Allan även i Göingefrakt vars grund var Glimåkra-Osby LBC, d v s den lastbilscentral som åkeriet tillhört sedan starten även om den då som helt fristående lastbilscentral hette Glimåkra LBC. Förutom sin organisatoriska förmåga kom Allans intresse för byggnationer att bli till stor nytta för Göingefrakts

medlemmar. När man byggde den stora terminalen var det naturligtvis Allan som representerade Göingefrakt gentemot byggentreprenören.

- Vi hade en positiv anda, en vianda i Göingefrakt. Vi kom ifrån anläggningsberoendet och körde mycket fjärrtrafik. Och vi var alltid noga med att informera delägarna om allt som hände i centralen.

Startade egen verkstad

Ett problem tidigare var att lastbilsverkstäderna inte hade nattöppet. Dessutom fanns det ingen lastbilsverkstad i Sibbhult. Men 1983 byggde Allan en verkstad i Sibbhult som var tänkt både för de egna behoven och för Göingefrakts medlemmar. Den drivs idag av en son och har god beläggning. Och det är där Allan träffas de flesta av veckans dagar. Lastbils- och släpreparationer utförs och dessutom säljer man däck, det sistnämnda den avdelning som Allan står för. Där träffas han dagligen och att söka honom i bostaden på normal arbetstid är meningslöst.

- Idag hinner jag inte med någonting, säger Allan på pensionärens vis samtidigt som han monterar ett däck. Men alternativet, att leva pensionärliv, det tilltalar honom inte.

Text och bild: Bengt Carlén

Åkeriföretagare rasar mot miljöpartiets utspel

-Miljöpartiet med Peter Eriksson i spetsen är en fara för Sverige! Det är bedrövligt att en person och ett parti med en sådan makt har som målsättning att förrinta svensk åkerinäring. Det blir resultatet av deras politik!

Det säger de båda åkeriföretagarna Ralf Ekdahl i Malmö och Jan Gunnarsson i Ljungby med anledning av Peter Erikssons utspel i förra veckan.

Ralf Ekdahl är transportchef i Ekdahls Åkeri i Malmö med en årsomsättning på cirka 211 miljoner kronor. Jan Gunnarsson driver Ljungby Fjärrtransport och EG Åkeri med en sammanlagd årsomsättning på cirka 110 miljoner kronor.

Miljöpartiet hävdar att effektiviteten är bland de sämsta nu sedan mätningarna började 1970, uppger Sveriges Radio Ekot. Bara de senaste fem åren har effektiviteten minskat med knappt tio procent, skriver miljöpartiet. Partiet ska enligt Ekot gått igenom officiell statistik och mätt hur energisnålt vi åker och transporterar gods. En dieseldriven lastbil lastad med bara en enda låda är till exempel mer energikrävande än ett tåg proppfullt med lådor, skriver Ekot på Sveriges Radios hemsida.

Peter Eriksson hävdar i intervjun att effektiviteten inom vägtransporterna har försämrats med nästan två procent om året.

Både Ralf Ekdahl och Jan Gunnarsson reagerade direkt efter att i direktsändning ha hört Peter Erikssons uttalanden.

-Peter Eriksson har helt fel, säger Ralf Ekdahl. Utnyttjandegraden och beläggningen ökar ständigt, detta eftersom allt fler företag väljer att lägga över sina transporter till åkerier, säger han. Vi och ett stort antal övriga svenska åkerier kör med 25,25-metersekipage och genom att samlasta gods från flera befraktare så blir transportsystemet oerhört effektivt.

Jan Gunnarsson säger att han helst hade velat "dra över täcket och somna in" när han hörde Miljöpartiets uttalanden.

-Det är dåligt av en person som Peter Eriksson, som säger sig verka för en bättre miljö, att inte ha bättre förstånd, avslutar Jan Gunnarsson.

Ändrade betalningsregler för vägtrafikskatter

En av nyheterna i den nya Vägtrafikskattelagen är att betalningen av skatt anses ha skett den dag betalning har bokförts på kontot, enligt femte kapitlet, första paragrafen. Det innebär att det inte duger att göra betalningen på en så kallad förfallodag.

-Gör man det innebär det att betalningarna definitivt kommer för sent och då påförs man dröjsmålsavgift, enligt paragraf 17, säger John Woxström, jurist på Åkeriföreningen Syd. Den här ändringen om betalningstid gäller även när vägavgiften ska betalas. Numera måste man alltså betala några dagar i förväg för att undvika dröjsmålsavgift med hänsyn tagen till bankernas tid att förmedla betalningar.

Ahréns Åkeri med förare friades av dansk domstol

Domstolen i Helsingör, Danmark, friar Södertälje-baserade Ahréns Åkeri och en av åkeriets förare från anklagelser mot att ha brutit mot gällande kör- och vilotidsbestämmelser och för att ha fyllt i diagramblad på felaktigt sätt. Domslutet innebär att danska myndigheter avskriver böter på sammanlagt 18 000 danska kronor.

Det är John Woxström, jurist på Åkeriföreningen Syd som tillsammans med platschefen vid Ahréns Helsingborgskontor, P-G Svensson, som har överklagat den danska polisens utfärdade böter till dansk domstol. Både John Woxström och P-G Svensson medverkade vid rättegång som nyligen hölls i Helsingör.

Det var på återresan från Arnheim i Nederländerna som åkeriets förare den 27 september 2005 vinkades in i en poliskontroll i Helsingör. Dansk polis utfärdade då böter till föraren på 3 000 danska kronor för brott mot kör- och vilotidsbestämmelserna och på 3 000 danska kronor för att ha bytt diagramblad på ett felaktigt sätt. Eftersom det är danska regler som gäller så bötfälldes även Ahréns Åkeri på det dubbla beloppet, det vill säga 6 000 danska kronor för brott mot kör- och vilotidsregler och 6 000 danska kronor för diagrambladet.

Rätten i Helsingör skriver i sitt domslut att det står klart att lastbilen ankom till bestämmelseorten den 26 september 2005 klockan 04.30, och att den därefter höll stilla tills den 27 september klockan 13.05, då ett diagramblad med noteringen "privat" blev isatt. Därefter genomfördes en körning på cirka tio minuter, varefter bilen höll stilla till cirka klockan 15.15 och därefter igen körde i cirka tio minuter. Klockan 15.30 byttes diagrambladet ut och lastbilen stod därefter still fram till klockan 21.15.

Rätten i Helsingör finner ingen anledning till att betvivla att de två korta körningarna om tio minuter vid varje tillfälle på eftermiddagen den 27 september var av privat karaktär för att chauffören skulle kunna äta vid ett matställe. Under dessa omständigheter, där en vilotid på 40 timmar avbryts av två tiominuters körningar efter cirka 32 timmars förlopp, finner rätten inte att de arbetsmiljö- och trafiksäkerhetsmässiga hänsyn har kränkts. Av det skälet frikänns de tilltalade, det vill säga Ahréns Åkeri och en av åkeriets anställda förare.

Notiser

Annette och Magnus tar över Runabs DHL-trafik

Samboparet Annette Olofsson, 29, och Magnus Hugosson, 35, tog på tisdagen, den 2 maj, över den DHL-trafik som Runab Åkeri i Helsingborg har drivit. Det handlar om kretstrafik från Helsingborg till Landskrona- och Klippanområdet, samt slingbilstrafik via DHL för Skånska Byggsvaror. Det är 15 bilar och 22 medarbetare.

Svensk Åkeritidning har tidigare rapporterat om att Runab Åkeri försattes i konkurs i mars i år. Vid konkurstillfället hade Runab Åkeri 30 lastbilar och 40 medarbetare. Hälften av lastbilarna har utfört kretstrafik för DHL och den andra hälften har utfört internationella transporter. En bidragande orsak till konkursen var bristande lönsamhet i utlandstrafiken. Konkursförvaltaren Björn Kristoffersson har avvecklat utlandsverksamheten. Och nu tar alltså Annette Olofsson och Magnus Hugosson via Hugossons Åkeri över Runabs DHL-verksamhet. Hugossons Åkeri tar också över det hyreskontrakt för den fastighet i Påarp som Runab har förfogat över. Även fasta abonnemang och mobiltelefonnummer tas nu över av Hugossons Åkeri. De medarbetare som utfört DHL-transporter för Runab har erbjudits fortsatt anställning i Hugossons Åkeri. Runabs förra ägare, familjen Andersson, kommer inte att arbeta vidare i Hugossons Åkeri, med undantag av Per-Olov Andersson som är med under ett övergångsskede i maj månad.

DHL-chef blir ny vd för Nils Hansson

Det blir Jörgen Persson, 49, som efterträder Jan Kilström som vd för Nils Hansson. Jörgen är född och uppvuxen i Simrishamn och har arbetat 26 år inom transportbranschen. Han kommer närmast från en position som ansvarig för DHL:s specialtransporter.

Jörgen Persson efterträder Jan Kilström som vd i Nils Hansson. Svensk Åkeritidning har tidigare rapporterat att Jan Kilström tillträder en chefsbefattning på Scantias moderbolag i Södertälje.

Ett bra byggår för Citytunneln

I mars 2005 startade bygget av Citytunneln i Malmö. Att projektet lämnade planeringsfasen och övergick till byggfasen innebar stora förändringar, inte bara för alla sysselsatta inom projektet utan också för alla invånare i Malmö. Men trots trafikstörningar och buller finns det en stark positiv inställning till projektet. Tekniskt sett har det första byggåret också varit lyckat.

-Sammanfattningsvis har arbetet gått bra, i vissa fall över förväntan, skriver projektchef Örjan Larsson i Projektrapport 2005.

Göran Garnborn är Årets Företagare i Ronneby

Åkeriägare Göran Garnborn, Garnborns Åkeri & Maskin AB, har utsetts till Årets Företagare i Ronneby kommun. Göran mottog priset på onsdagskvällen.

I maj månad 1964 grundade Göran Garnborn sitt företag. Maskinparken bestod då av en traktor med vagn. Utvecklingen var god och maskinparken växte och personal kunde anställas. 1974 ombildades verksamheten till aktiebolag.

I dag består företaget av cirka 30 anställda och en årsomsättning för räkenskapsåret 2004-2005 på cirka 35 miljoner kronor. Vagnparken består av 14 tunga lastbilar, 16 släpvagnar, 10 mindre transportbilar och 20 entreprenadmaskiner, till exempel dumprar, bandtraktorer och specialmaskiner.

-Det är mycket glädjande att bli utsedd till Årets Företagare, säger Göran Garnborn. Trots att jag endast har sjuårig folkskola i grunden så har jag kunnat utveckla mitt företag på ett positivt sätt. Jag lägger stor vikt vid att ha god kontroll över ekonomin och jag har också förmånen att få arbeta med säkra och bra kunder.

Garnborns Åkeri & Maskin har fem aktieposter i GKF Frakt.

-De tjänster vi utför för Ronneby kommun sker via det avtal som GKF Frakt har tecknat med kommunen, förklarar Göran Garnborn. Men vi har också ett flertal direktkunder med uppdrag avseende transporter, maskintjänster, plattsättning, sprängning och rörläggning. Vi utför bland annat asfalttransporter, maskintransporter och grustransporter. Dessutom har vi tre ekipage som går i fjärrtrafik och som transporterar material för metallåtervinning.

Företaget förfogar också över en egen verkstad.

-Den positiva utvecklingen kommer att hålla i sig framöver, säger Göran Garnborn. Vi kommer att redovisa en högre omsättning för verksamhetsåret 2005-2006 än föregående verksamhetsår.

Notiserna är nedkortade och kan läsas i sin helhet på www.akeriforeningen.org

Notiser

Trafiksäkerhets- diplomering

Trygg-Hansas nya säkerhetsbedömning av SÅ anslutna åkerier, inom ramen för T-H:s och SÅ:s samarbete, har nu resulterat i att ett åkeri och en lastbilcentral har diplomerats av Trygg-Hansa i Malmö.

En förutsättning var att man var certifierad inom flera områden. Trygg-Hansa har noga gått igenom hur man uppfyller de krav vi ställer angående bl a trafiksäkerhet, kvalitet och miljö samt även utbildning och flera andra kriterier. Vi lägger stor vikt vid hur man säkerställer uppföljningen och arbetar mot sina uppsatta mål.

Malmö LBC var först ut som lastbilcentral för att undersöka om man kan använda denna säkerhetsbedömning även på en lastbilcentral. Trygg-Hansa har under 2 års tid arbetat tillsammans med Malmö LBC för att följa upp bl a Malmö LBC:s skadeförebyggande arbete inom ramen för deras trafiksäkerhets-, kvalitets- och miljöarbete.

Kjell Esperssons Åkeri är ett åkeri som sedan flera år är certifierade inom flera områden och som arbetar intensivt och målmedvetet med sin hastighets- & trafik-säkerhetspolicy och sina övriga certifieringar.

Malmö LBC och Kjell Esperssons Åkeri AB nådde en nivå som Trygg-Hansa i Malmö ville premiera.

Källa: Trygg Hansa i Malmö

Mats Fraktare är Årets Företagare i Svedala

Åkeriägare Mats Lindeberg har utsetts till Årets Företagare 2005 i Svedala kommun. Mats är vd och majoritetsägare i Mats Fraktare AB, ett bolag som på 20 års tid har ökat från 1 till 21 fordon.

Mats Lindeberg startade bolaget år 1985 med en bil. Då utförde han tidningsdistribution i Svedalaområdet. Men efter några år övergick Mats till att utföra transporter för både egna direktkunder och speditorsbolag.

I dag har bolaget 21 fordon, 27 anställda och en årsomsättning för 2005 som uppgick till 25 miljoner kronor och ett resultat efter finansnetto på 1 miljon kronor. Budgeterad omsättning för 2006 är beräknad till cirka 30 miljoner kronor.

-Det är jättekul att jag nu får utmärkelsen Årets Företagare, säger Mats Lindeberg. Det känns mycket bra att traktens företagare uppskattar den verksamhet vi bedriver och det är också glädjande att åkeribranschen får positiv uppmärksamhet.

Mats Fraktares betydande egna direktkunder är Sandvik Rock Processing i Svedala och STO.

-För Sandviks räkning utför vi expresstransporter över hela Europa, förklarar Mats Lindeberg. Vi utför även hämtnings- och distributionstrafik för Sandvik i Skåne. För STO:s räkning har vi en kranbil som utför transporter i södra Sverige.

DFDS Transport är Mats Fraktares största uppdragsgivare och man har 12 lastbilar som utför krets- och linjetrafik för DFDS Transport.

Mats Fraktare utför även fasta transporter för HIT, som ägs av Posten Sverige.

-En stor del av våra transporter för både direktkunder och speditorsbolag handlar om snabba leveranser under dygnets alla timmar, förklarar Mats Lindeberg. Vi ställer alltid upp och jag har alltid varit djärv och vågat anta nya utmaningar.

-Jag ser positivt på framtiden, säger Mats Lindeberg. Vi har god beläggning och räknar med att utöka verksamheten ytterligare framöver.

GKF, GDL och Samfrakt bildar GSG Logistik

GKF Frakt AB, Samfrakt i Sydost AB och GDL Transport AB bildar ett nytt aktiebolag, GSG Logistik AB, som ska ägas till lika delar av GKF Frakt, Samfrakt och GDL.

Tanken bakom bildandet av GSG är att bli en starkare aktör på marknaden än vad GKF, Samfrakt och GDL är var för sig. De vinster som förväntas uppkomma hos GSG i form av förvärv, ökad marknadstäckning och ekonomiskt resultat avses att komma GKF, Samfrakt och GDL till del och stärka deras verksamheter genom ökade transportuppdrag. Ägarbolagen ska arbeta för att finna en gemensam plattform för IT-utveckling, administration, kvalitet, miljö samt arbetsmiljöarbetet.

Gemensamt för företagen är att man ständigt arbetar med att utveckla nya och alternativa transport- och logistikkoncept, med syftet att producera konkurrenskraftiga och miljövänliga tjänster.

Notiserna är nedkortade och kan läsas i sin helhet på www.akeriforeningen.org

Den nya generationen är här!

R-serien vann det åtråvärda
priset Truck of the year.



HELSINGBORG:	Scania-Bilar Syd AB	Tel: 042-25 80 00	MALMÖ:	Scania-Bilar Syd AB	Tel: 040-38 20 00
KRISTIANSTAD:	NB Lastvagnar AB	Tel: 044-20 69 60	TOMELILLA:	Michelsens Lastbilar AB	Tel: 0417-281 00
ÖSTRA LJUNGBY:	Börjessons Lastbilar AB	Tel: 0435-77 93 00	LUND:	Scania-Bilar Syd AB	Tel: 046-38 60 30

Kvalitet. Säkerhet. Miljöomsorg

Basen för Volvo Lastvagnar



Volvoåterförsäljaren – en komplett affärspartner

Malmö: Volvo Truck Center, tel 040-680 24 00
Lund: Volvo Truck Center, tel 046-37 95 60
Trelleborg: Volvo Truck Center, tel 0410-529 80
Helsingborg: Volvo Truck Center, tel 042-29 99 00
Kristianstad: Kristianstads Automobil Lastvagnar AB,
tel 044-28 13 00

Eslöv: Bil-Månsson i Skåne AB, tel 0413-688 60
Tomelilla: Österlens Lastvagns AB, tel 0417-281 50
Hässleholm: Göinge Bil Lastvagnar AB, tel 0451-426 00
Osby: Göinge Bil Lastvagnar AB, tel 0479-163 20
Markaryd: Göinge Bil Lastvagnar AB, tel 0433-120 50
Ängelholm: Skånebil Lastvagnar AB, tel 0431-898 00

POSTTIDNING B

ÅkeriSydneytt - Åkeriföreningen Syd

Box 4088

203 11 MALMÖ



NATURLIGTVIS INGÅR ÄVEN EN SKRÄDDARSYDD FORDONSFÖRSÄKRING.

Här ser du ett resultat av det nyskrivna samarbetsavtalet mellan Sveriges Åkeriföretag och Trygg-Hansa. I korthet handlar det om att vi ska försöka göra ditt liv lite enklare. På alla tänkbara sätt.

Det är därför vi har skapat SÅ-Medlemsförsäkring – en Trygg-Hansaförsäkring speciellt för dig som är åkare, utformad tillsammans med representanter för din egen bransch. Och det är därför vi har laddat försäkringen med alla de fördelar du ser här ovan.

Du som är medlem i SÅ och redan har din försäkring hos Trygg-Hansa, får den här nya medlemsförsäkringen helt automatiskt.

Om du inte har Trygg-Hansa som försäkringsbolag – men gärna vill ha det – är valet enkelt. Byt bolag. På så sätt kan du också dra fördel av den samlade kunskap som finns hos Trygg-Hansa och Sveriges Åkeriföretag – resultatet av ett samarbete som varat sedan 1927.

Ring oss på 077-11 11 720 om du är nyfiken.



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

I samarbete med

TRYGG HANSA