

Effektivt entreprenörskap



Skåpafors Skogstransporter AB ligger inte på latsidan. Årligen förflyttar tvillingarna Jan och Ulf Gustafsson 70 000–80 000 kubik. Svensk Åkeritidnings reporter följde med på ett pass.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Vi har bestämt möte med Jan Gustafsson utanför Västfrakts anläggning, ett rejält yxkast utanför Billingsfors. Claes Axelsson från VSV har denna morgon ordnat en kranhyttsbesiktningdag och tvillingbröderna Jan och Ulf Gustafsson som driver Skåpafors Skogstransporter AB dyker snart upp med sin Scania R560 för den årliga kontrollen.

Arbetsmiljöverkets föreskrifter kräver årlig besiktning av besiktningssmannen Anders Andersson och påföljderna kan bli mycket kännbara om man missar:

– Om man inte har besiktigat kan det bli sanktionsavgift om Arbetsmiljöverket gör en kontroll.

Han berättar om den differentierade avgiften som



börjar på 40 000 kronor för en anställd. Summan ökar sedan beroende på antalet anställda upp till maxbeloppet på 400 000 kronor.

Sällskapet konstaterar skämtsamt att en gammal hederlig sadel kanske är ett bättre alternativ då den är undantagen reglementet. Men lika snabbt enas alla om att kranhytten faktiskt är bland det bästa som hänt inom skogstransportbranschen.

Efter att ha fått alla papper och dekaler klara efter besiktningen bär det så iväg till Munkfors pappersbruk i Billingsfors med Jan bakom ratten. Ulf beger sig hem för att vila upp sig inför nattskiftet.

Först ska vi lossa lasset som ligger på ekipaget, och

medan vi rullar berättar Jan att de brukar hålla sig runt en radie på tio mil från Billingsfors. Ibland handlar sträckorna bara om några hundra meter mellan upplaget och vedintaget.

I går körde han dock lass från Sydkoster – en i stort billös ö utanför Strömstad i Bohuslän där cyklar och flakmopeder utgör den huvudsakliga fordonsfloran.

– Det var lite speciellt och vi tvingades backa ekipaget på en liten bilfärja.

Jan svänger in på upplaget. På vägen in trycker han på fjärrkontrollen till Exte Com 90-bankarna och kastarmarna till lastsäkringarna släpps loss.

Periodvis kan det bli mycket terminalkörning



Tvillingar Det här med tvillingar på bild är alltid marigt. Men Ulf står närmast till vänster och Jan har Extekeps.

också, viket innebär några hundra meter mellan upplaget och bruket vilket innebär stora mängder lastningar och lossningar. Och där kommer Com 90 med det automatiska surrningsystemet väl till pass.

– Det väger ju något ton mer, å andra sidan tjänar man säkert fem minuter per lass. Man slipper hänga upp kättingar eller rulla upp spännbanden efter sig. Dessutom är det säkrare då det spänner ihop lasset under körning, konstaterar han.

Bankarna har sitt eget hydraulsystem med en 60 minutlitters pump och egen tank. Till kranen sitter en 130 minutlitters hydraulpump, och för att få bra hydraulflöde valde man en R560 som ger en bättre utväxling på hydraulpumpen jämfört med de starkare 620- och 730-modellerna.

– De överväxlade växellådorna kräver 11 000 varv i minuten på motorn jämfört med 560 som kan brumma på 800 varv med fullt flöde i slangarna, förtydligar Jan.

Det här med Com 90 är inget nytt för bröderna Gustafsson i Skåpafors.

– Vi hade det på förra bilen, vi ställde faktiskt ut i Extes monter förra gången det var Mittiamässa.

TILL 95 PROCENT KOMMER UPPDRAGEN direkt från Munkfors Bruks AB och resterande från VSV. Ett upplägg man är nöjda med.

– Jag tycker det är bra att vara ansluten till VSV. Det ger fördelar med kranbesiktningar, YKB-utbildningar och försäkringar, konstaterar Jan.

Själv har han kört för bruket sedan 1994, efter pappa. På den tiden var det nästan bara terminalkörningar. 2000 började också brodern Ulf köra och då blev det skiftkörning. 2006 köpte de loss bolagets tre år gamla Scania R164 580 och bildade Skåpafors Skogstransporter AB. På den vägen är det. 2009 var det dags för en helt ny bil – och nu är de inne på sin tredje. Som alltid byggd av Höglands.

Kranmässigt är man dock inne på sin fjärde sedan 2006 då de blev sina egna. Förflyttar man 70 000–80 000 kubik om året kan det bli så mycket som 230 krankörningar om dygnet.

– Kranarna är ju inte riktigt konstruerade för den intensiteten som blir med både skiftkörning och så mycket terminaltransporter. Men vi har extra oljekyl, vilket gör gott.

Nuvarande kran är en två år gammal fast monterad Jonsered 1080 med enkla utskjut och nästan åtta meters räckvidd.

– Vi behöver aldrig ställa av den utan lossar och lastar oftast själva. Dessutom slipper vi glapp och den extra vikten som en kranavställare innebär, förklarar Jan.

Han erkänner ändå att en Z-kran skulle sitta fint, speciellt med höga lass. Men också med tanke på Com 90-bankarna eftersom det sliter onödigt på grejerna när man måste lägga kranen över lasset.

– Men den blir baktung med en Z-kran, menar Jan.

Släpet är ett Kilafors av traditionellt snitt utan skjutbart axelparti eller skjutbar dragstång. För övrigt ”bara” den andra i ordningen.

– Några väljer fasta bankar. Det är visserligen lättare men då krävs en kran med längre räckvidd. Vi har sex stakar på släpet vilket är ovanligt. Annars har man i regel fyra stakar när man kör fallande längder, förklarar Jan.

SISTA AXELN ÄR LYFTBAR men den lyfts i regel bara när det ska vändas där det är riktigt trångt, eller man behöver backa över diken.

Själva lastbilen är man också nöjda med.

– Opticruisen är betydligt bättre än på den gamla, den här känner bättre av backarna, tycker Jan samtidigt som han slår på retardern och rullar utför efter en hyfsad uppförsbacke.

Eftersom det är en Euro 5 har den inte den absolut senaste mjukvaran och andra tillval som till exempel Eco-roll, men Jan kör med förstånd. Båda bröderna deltog faktiskt i den svenska uttagningen i Young European Truck Driver 2007 så det här med bränsleekonomi, miljömedvetenhet och säkerhet står högt i kurs. Ulf kom på sjunde plats, och Jan gick ut som vinnare vilket gav en plats i Europafinalen i Södertälje där det blev en hedrande fjärde plats. Någon vinst i form av en ny Scania blev det alltså inte, utan bröderna fick själva stå för kulorna när det var dags att köpa ny bil ett par år senare.

Ekipaget tar sig in i skogen på grusvägen förbi några små stugor. Målet är en avverkning vid en SMU-gård, en lager- och kursgård vid Stora Strand, någonstans i skogarna mellan Fengefors och Ånimskog.

Våren innebär mer leveransvirke som ska hämtas in. Övrig tid på året läggs annars oftast på större avverkningsuppdrag. Efter att träcklat ekipaget runt en björk på den leriga vändplatsen är det bara att ta sig upp i kranhytten. Några minuter senare är hela ekipaget fullt och några knaptryck senare är hela lasset surrat och klart.

På frågan om bruttoviktshöjningen till 64 ton blir svaret enkelt. Jan pekar på ekipaget som är fullt. Det går helt enkelt inte att lasta mer. Samtidigt konstaterar han att det teoretiskt är fullt möjligt att öka på totalvikterna genom att väga upp släpet som från Kilafors är godkänt för högre vikter.

– De garanterar 38 ton men idag lastar det 36 ton. Man får programmera om EBS-bromsarna och göra en registreringsbesiktning i så fall, förklarar Jan.

Han anser inte riktigt att det skulle vara värt allt besvär, och att det är släpvagnen som kommer få ta mycket stryk.



PÅBYGGNADSAKTA

Scania R560 6x4, årsmodell 2014.

Full luftfjädring, dubbla hydraulpumpar.

Timmerrede: OP Höglands, 2x Exte Com 90 aluminiumbankar.

Kran: Fast monterad Jonsered 1080 79 kortvirkeskran, räckvidd 7,9 meter. X-Cab 2.0 kranhytt med takmonterad AC.

Timmersläp: Kilafors SBLB4A-36-101, 2009, luftfjädring, 4:e axeln lyftbar, skjutbord, 6x Exte Com 90 aluminiumbankar.



Innan det bär iväg tillbaka uppdateras underlaget i transportledningssystemet med uppdragen som kommer via VSV. Tromb Mobile 3.5 är VSV:s egenutvecklade system för hantering av köruppdrag och är kopplat via GPS. Via en skrivare i hytten kan man skriva ut sina transportsedlar.

– Men ibland vill den räkna fel sträckor, nu vill den till exempel att vi ska köra genom Fengefors.

Medan vi sitter där i hytten kommer vi in på den tuffa verkligheten med en prisbild med mycket övrigt att önska. Returlast är numera många gånger ett måste.

– Det är inte bra betalt på något ställe. Alla ska spara in och det är alltid någon som kör billigare, säger Jan.

– Skogsbolagen har redan ringt och vill sänka priserna.

Skiftkörning ger ett bättre resultat, och att reparera själv kan spara pengar – och Skåpafors Skogstransporter fixar det mesta hemma.

– Det finns alltid en eller två stakar hemma, bara att

byta. Men på Scania har vi grönt kort, förklarar Jan.

Efter en stunds landsväg är vi åter i Billingsfors och rullar in på Munksjö.

I Dalsland fanns tidigare gott om verksamheter kopplat till skogsnäringen som sågverk och pappersbruk, men många har lagts ner eller hotas av nerläggning. Munksjö i Billingsfors ökar däremot. Mycket tack vare deras speciella tunnpapper Spantex.

Efter inmätningen får Jan klartecken att lossa inne på området. Vi rullar ner mot den jättelika timmertrucken som tar 15 ton i ett nafs.

– Det brukar det inte vara mycket väntetider här. Det enda är om någon annan bil är före, säger Jan Gustafsson.

En liten stund senare är ekipaget tomt, och det bär iväg för att hämta ett nytt lass någonstans i Dalslandsskogarna.

bosse.norvinge@akeri.se