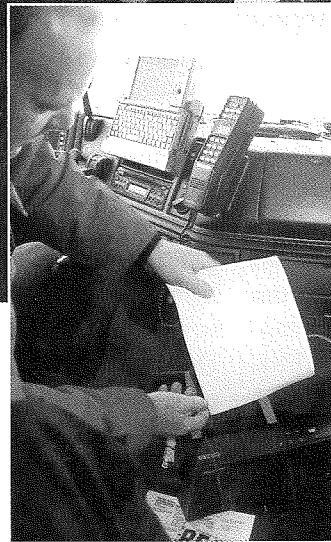
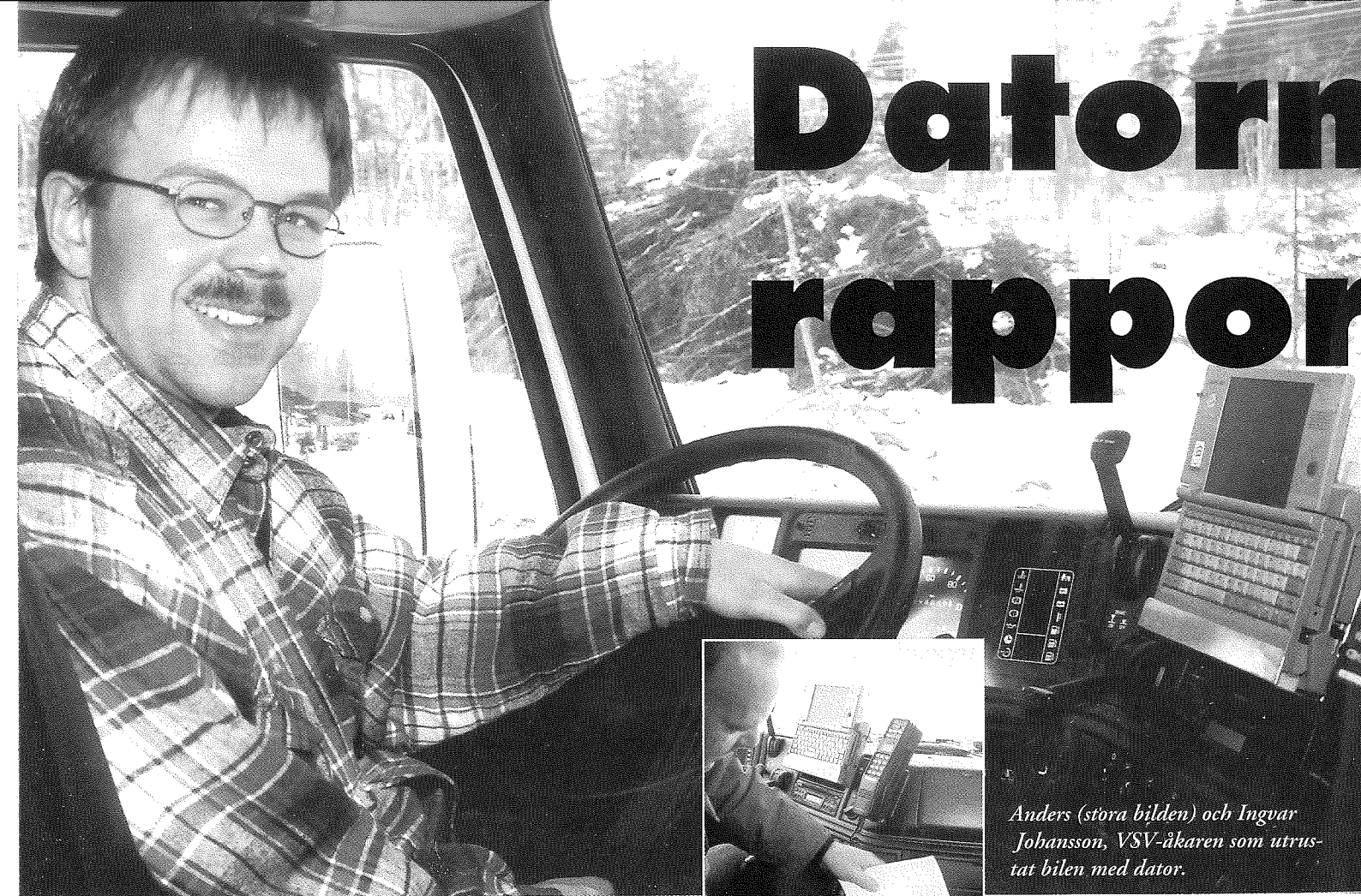


Datorn dirigerar och rapporterar hos VSV



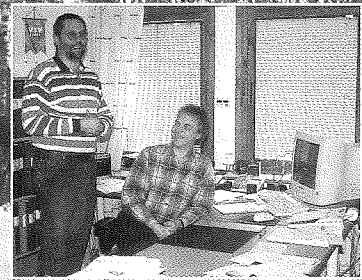
Anders (stora bilden) och Ingvar Johansson, VSV-åkaren som utrustat bilen med dator.



Motivlackad Volvo med skogshuldra.



Övre bilden: Bo Nyberg och Gunnar Trell berättar om det nya data-systemet. Under: Visar vd, Bo Wiktorsson att transportmöjligheter.



Datorsystemet är ett lyft, säger Anders Johansson som kör en bil för Kils Virkes-transport AB, ett av Västra Svealands Virkesfrakts arbetande ägarföretag.

Framförallt GPS-navigering-
en är superb, säger Anders
Johansson.

– Jag ser direkt på kartan vart
jag ska, platsen för flishögen är
markerad och på skärmen ser jag
också min egen bil och kan följa
allteftersom jag kommer närma-
re. Jag ser exakt hur jag skall åka
– perfekt.

– När markeringen för bilen
har hamnat på pricken för flishö-
gen är jag framme – det slår ald-
rig fel, imponerande!

Datasystemets andra del, kör-
ordrar med tvåvägskommunikation
är förstås också bra. Från
första mars har vi helt släppt sys-
temet med handskrivna order-
lappar vid leverans till Karlstads
Energis stora anläggning i He-
den.

Det blir den första som vi gör
det med säger Ingvar Johansson,
pappa till Anders.

Säkerhetssystem

– En annan bra sak som vi fått
genom VSV, (Västra Svealands
Virkesfrakt) är säkerhetssyste-
met, säger Ingvar Johansson. Det
fungerar precis som äldreoms-
sorgens trygghetslarm. Du bär
larmet med dig, och får du pro-
blem, så trycker du på knappen
och signalen sänds iväg.

Som bekräftelse på att du
skickat ett larm tutar bilen fem
gångar. Sedan när larmet är mot-
taget så meddelar bilen det med
en lång signal.

SOS Alarmering som får lar-
met försöker kontakta dig, först
genom att ringa till bilen och om
det inte ger ett svar, söker de på
en bärbar telefon om det finns
angivet att föraren har en sådan.
Får de fortfarande inget svar går
larmet och eftersom det finns
markerat på GPS var bilen finns,
så hittar man snabbt fram med

uttryckningsfordonet.

– Det finns ju mycket som kan
gå snett vid ensamarbete i skogen
och i mörkret.

– Det är viktigt att vårt arbets-
fordon är bra utrustat, säger Ing-
var Johansson, det behöver inte
betyda att det blir dyrare.

Åkaren Kils Virkes-transport AB

Företaget ägs av Ingvar Johans-
son och är som de övriga åkarna
också delägare i VSV.

Företaget har satsat på bio-
bränsle och datorisering. Man
har två bilar, en rundvirkesbil
samt en Volvo F 16 med Globet-
rotterhytt, skogsutrustad och
motivlackad.

– Att vi skall ha bra säten är
förstås självklart för oss. Med de
här kan vi ställa in arbetställning-
en nästan på millimetern, de kan
lyftas och vinklas på flera ledder.

Genom Globetrotterhytten
har vi också fått mer rymd i hyt-
ten och dessutom också en extra
säng. Eftersom vårt ekipage är
högt hade vi på en vanlig hytt
varit tvungna att sätta på en
plastspoiler på taket för att få ner
luftmotståndet. Vår merkostnad
var obetydlig, men nyttan betyd-
lig!

Den snygga motivmålningen,
skogshuldran är gjord av Indu-
strilack i Filipstad. Något man
gör till fasta priser, 3 000 kronor
för ett motiv. Inte mycket dyra-
re än andra betydligt enklare de-
korationer med ränder eller stjär-
nor eller vad som nu annars är
brukligt.

Skogsbygd

Att den är skogsbyggd betyder
att den har kortare hjulbas som
överensstämmer med rundvirkes-
bilarnas. Den är dessutom utrus-
tad med en 25 liters sandsprida-
re framför hjulen. Mycket prak-
tiskt om det är halt. Bilen är gan-
ska ny, köpt i september och har
nu gått 7 000 mil. Den skall rulla
12 000 mil per år under sex år.

FORTS. SID 11 INEDTILL

*I västra Svealand, med basen i Karlstad ar-
betar VSV. Med utgångspunkt från skogs-
näringens rundvirkestransporter utvecklas
i rask takt tjänsterna också på bioenergi-
området. Att logistiken prioriteras framgår
tydligt när man tar del av den storsatsning
på data i bilarna som nu pågår.*

VSV, eller som det formellt
heter, Västra Svealands Vir-
kesfrakt AB är ett aktieföretag som
ägs av entreprenörer och åkare.

Det har funnits i trettio år med
huvudsaklig verksamhet runt
Vänern. Affärsidén är att utveck-
la och sälja rationella avverk-
nings- och transporttjänster



inom skogsnäringen och energi-
sektorn.

– Successivt har vi växt i mel-
lansverige berättar vd, Bo Wik-
torsson.

– Nu har vi cirka 160 rundvir-
kesbilar, 25 flisbilar och sex grot-
tekipage. Dessutom har vi några
kassettbilar.

Därtill har VSV, åtta flishug-
gar och två skivhuggar igång, be-
rättar Kjell Grännsjö som är
transportchef.

– Några av dessa är inhyrda,
verksamheten är ju så starkt sä-
songsberoende. Alla våra uttran-

Kjell Grännsjö och
Bo Wiktorsson.

sporter måste ju i princip ske före
tjällossningen.

Säsongs och kon- junkturer styr

Vi har inte bara säsongsmissiga
hänsyn att ta säger Bo Wiktor-
sson. Vi är även starkt påverkade
av skogsnäringens konjunkturer.
Ser vi på vår utveckling finner vi
att den gått stegvis, med upp-
gång under varje konjunktur-
svängning som sedan lagt sig på
en plåt till nästa högkonjunktur
inträffar.

– Vi märker nu tendenser på
att skogsindustrins lager åter bör-
jar minska. Då går snart drevet
igång och man börjar boka upp
transportkapacitet.

– Blir det bra tider för sågad
massa och sågade produkter så
ökar också utbudet av biobräns-
len. Tar man ut stamved för
massa och sågade varor blir det
självklart också toppar, grenar,
bark och spån som går till bio-
bränsle.

Dragspelslogistik

Transportnäringen fungerar som
ett dragspel och logistiken är

förstås av största vikt. Under
högssäsong behöver vi över 100
enheter och när det är som lägst,
om vi undantar semesterperi-
oden, så räcker 50 ekipage. Då
förstår man att det är väsentligt
att finna systemlösningar som
medger ett ökat fordons- och
personalnyttjande.

Lastväxlarssystem har ju gett
vissa fördelar.

– Vi tycker också att det är
spännande med försöken med
stambilar som gör att vi kan köra
grot med timmerbilar. Ännu har
vi dock själva inte inlett försök
med detta men vi följer utveck-
lingen noga.

Ibland är det trångt

– Ett problem är som vi ofta
dessvärre stöter på är att det är för
trångt och dåligt anpassat vid
värmeverken, särskilt vid de min-
dre. Det borde bli bättre. Det är
från vår synpunkt alltid fördelaktigt
med asfalterade reservtytor i
anknytning till värmecentralen.

– Samtidigt vet vi att värme-
verken på samma sätt som indu-

FORTSÄTTNING SID. 11