

Färdas man på vägarna i O, P, R, S, T eller W län kan man knappast undgå att se skylten på bilarna "VSV Frakt för Billerud". Vad betyder då detta? Låt oss först beskriva bakgrunden.

Billeruds behov av vedråvara till industrierna uppgår i dag till ca 4 miljoner m³ travat mått. Av denna kvantitet går 80—90 % till Gruvöns Bruk i Grums. Behovet av vedråvara täckes till 1/3 genom avverkning av egna skogar och till 2/3 genom köp från skogsägareföreningar, Domänverket, andra företag och enskilda leverantörer. Hela kvantiteten forslas numera på lastbil, varav dock ca 1/3 byter färdväg och anländer till industrin per järnväg. Allt som allt rör det sig om 10—15.000 leveranser, små som stora. Industrin har därför utformats för att kunna mottaga normalt skogfallande osorterad vedråvara. Sortering sker före intransporten endast i timmer och massaved.



Disponent Birger Viberg, VSV Frakt, och Gunnar Hagberg, Billerud, i samspråk framför en av VSV Frakts bilar.

VSV Frakt och Billerud i samarbete

En kort historisk återblick på Billeruds virkestransporter visar hur det starka kravet på rationalisering helt förändrat transportmönstret. Man var här tidigt på det klara med att rationalisering av vidaretransporten var lika nödvändig som rationaliseringen av terrängtransporten, vilka vardera svarar för ca 20 % av tillredningskostnaden för en kubikmeter massaved. Det första steget togs 1962 då man för dåvarande Hällefors Skogscheffsdistrikt tecknade ett 5-årigt transportkontrakt med åkerorganisationerna i T, S och W län. Under nästföljande år tecknades likartade kontrakt för samtliga övriga Billerudsrevir, då 9 st. Här var emellertid problemen jämfört med Hällefors annorlunda, då reviren hade ansvar för stora kvantiteter leveransvirke, en ur transportsynpunkt svårare virkeskvantitet än det egna virket. Problemen var framför allt låg koncentration, små vältor och bristfällig uppläggning på dåliga vägar. Som ett första försök att få grepp om svårigheterna och belysa deras betydelse för transportekonomin framtogs en svårighetstabell baserad på tidsstudier, den sk Söjljelistan.

En av denna listas effekter blev, att det mesta virket inom Söljeområdet så småningom lades upp så väl, att några extratillägg ej längre behövde utbetalas.

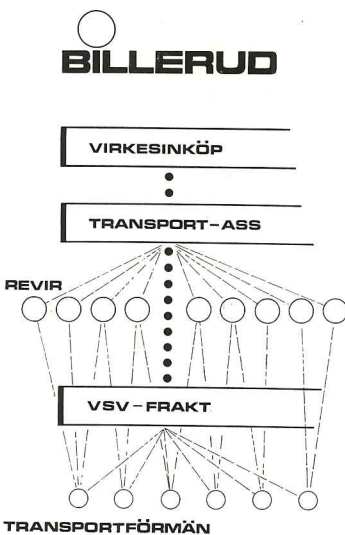
De första kontrakten gav de enskilda åkarna garantier för sysselsättning och skapade samtidigt genom alla förhandlingar förståelse mellan parterna för

motsidans problem. Revirkontrakten avlöstes så småningom av två kundkontrakt, ett för östra och ett för västra delen. Hos bägge parter fanns emellertid ett visst missnöje kvar. Åkarna hade inte full körning och tyckte priserna var för låga. Befraktarna hade inte full kontroll över virkesflödet till industrin och tyckte samtidigt att priserna var för höga. Grundorsaken var hos bägge parter det förhållandet, att organisationen fortfarande i botten byggde på områdesåkaren, dvs åkaren hade av hävd inmutat ett visst område varifrån han ensam körde och efter order från vederbörande bevakningsskogvaktare. Vid utgången av 1967 sysselsatte bolaget ca 160 åkare. Systemet hade stora påtagliga nackdelar. Skogsbrukets mekanisering och kravet på avverkningsskoncentration gjorde vissa områden helt avverkningslösa och vederbörande åkare utan körning. Nästan samtliga åkare hade genom modernisering ökat sin kapacitet med minst 50 %. Att styra 160 åkare så att samma mängd virke nådde industrin varje dag under året var en mycket svår uppgift, då varje åkare ville köra så mycket som möjligt. Samtidigt önskade befraktaren koncentrera utkörningen vissa tider på året till vissa områden som under annan tid var svårframkomliga för bil. Efter ingående analyser mellan parterna skisserades följande idealorganisation. I Grums borde finnas en central flotta om 20 bilar med hela området som verksamhetsfält. Lokalt statio-

nerade transportgrupper om 6—10 bilar i huvudsak lokalt verkssamma. Totalt skulle sysselsättas 60—70 bilar i två-skift. Bägge parter var överens om grundprincipen, att låga å-priser måste byggas på full sysselsättning, snabb lastning och lossning med goda vägar. Efter långa förhandlingar och hårt motstånd från de flesta inblandade startade så 1968 samarbetet mellan det nybildade Västra Svealands Virkesfrakt AB och Billerud. Organisationen blev inte den skisserade i detalj men i princip.

Organisation

Redan efter första året visade det sig att satsningen var riktig. Åkarna, de som var kvar, fick bättre lönsamhet och Billerud fick bättre styrning och lägre å-priser. Samarbetet bygger på följande organisation:



VSV Frakt har huvudkontor och transportcentral i Grums. Den administrativa delen är placerad på huvudkontoret, medan transportförmännen finns utspridda över det transportområde som motsvarar Billeruds fångstområden. En har VSV Frakt heltidsanställda transportförmän. Dessa organiserar och prissätter i samarbete med Billeruds egna transportledare transportuppdragen.

Hos Billeruds Centrala Skogsförvaltning i Säffle är det avdelningen för virkesinköp, som ansvarar för transporter av rundvirke och flis. Med hänsyn till industrins virkesbehov och de olika revirens virkesfångst upprättas en årsplan vari revirens inkörskvoter under det kommande året bestäms. Denna årsplan ligger till grund för kortsiktig transportplanering som i princip omfattar tvåveckorsperioder. Denna tvåveckorsplan utgör en order till reviren om deras transporter till bruken samt ger VSV Frakt en samlad bild av hela transportbehovet under perioden. På varje revir sammanställs därefter av revirets transportledare ett avforslingsprogram för den kommande 14-dagarsperioden. Avforslingsprogrammet innebär att exakta kvantiteter, avhämtningsplatser och leveransflöde anges. När VSV Frakt fått den centrala transportledaren kan dess transportcentral bestämma var transportresurserna skall sättas in och när sedan VSV Frakts transportförmän fått sig tillhanda de revirvis uppgjorda av-

Forts. på sid. 10

VSV Frakt . . .

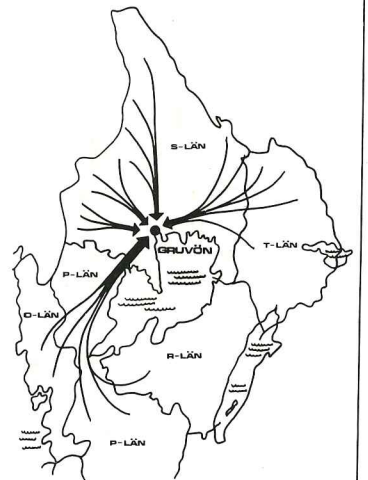
Forts. från sid. 6

forslingsprogrammen kan transportförmännen beordra åkaren för viss transport.

Avtalet mellan Billerud och VSV Frakt gäller under tre år och består av ett ramavtal, prislister, allmänna bestämmelser och ett biavtal för vägunderhållet. De allmänna bestämmelserna kan sammanfattas i följande 5 punkter:

- Virkets uppläggning med svårighetstabell
- Transportvägar
- Lossning
- Transportprisberäkning
- Särskilda ersättningar

Samtliga transportpriser är satta med utgång från de allra gynnsammaste förhållanden. Förrekommade svårigheter förorsakar omedelbart tillägg. Detta system har i flera fall gjort det mycket lönsamt för företaget att investera i förbättring av vägar och upplagsplatser, vilket i sin tur medfört ökad lönsamhet för åkarna. I princip prissättes varje vält före borttransporten.



Karta över transportflödet.

Redovisning

För att få till stånd en enhetlig redovisning för de kvantiteter som tillföres industrierna, mätes samtliga kvantiteter vid fabrik. All inmätning sker i Wermländska Inmätningssällskapets regi. Virkesmätarna antecknar mätdata på ett motagningskort, som sedan överlämnas till stansoperatörer, vilka stansar en hålremsa, som vidarebefordras till Värmlandsdata i Forshaga, en för Uddeholm och Billerud gemensam datacentral. Värmlandsdata kör fram sk dagrapporter över det virke, som inforslats under föregående dag. Dessa dagrapporter ligger till grund för uppföljningen av intransporterna till industrin och är av stor betydelse för framkörningen av mätbesked och månadsvisa leveranssammandrag för redovisning och betalning av köpvirke.

Synpunkter

— Visst hade vi svårigheter i början innan systemet var intrimmat och den smärtsamma nedskärningen av antalet åkare var genomförd, men i dag löper det hela verkligen fint, säger Birger Viberg, chef för VSV Frakt. Många friställda åkare fick också överta körning för andra befraktare. Från vår sida

vill vi framför allt framhålla det goda samarbetet som vi har med Billerud. Vi transporterar och lagrar även papper för Billerud. Billeruds "transportmästare", skogsmästare Gunnar Hagberg, vitsordar också det goda samarbetet. På hans önskelista står förenklad avsynning med prissättning samt bättre virkesuppläggning och vägar hos de enskilda leverantörerna. "Det är väl en sorts logistik vi sysslar med och logistik det är fint det", säger transportmästaren.