



NU BYGGER WBAB UT VA-NÄTET I LUDVIKA KOMMUN

DalaFrakt har fått förtroendet att hjälpa ett 50-tal fastighetsägare i Saxdalen, Ludvika kommun, att få nytt och fräscht vatten och avlopp.

- Vi passar på att köra ut material nu innan tjälen går ur marken, säger Pontus Adolfsson, arbetsledare på DalaFrakt Entreprenad.

Satsning i Saxdalen efter kommunalt beslut

Projektet är lite speciellt, då det till stor del görs utan att följa en befintlig väg. Något som annars är brukligt. Istället sker arbetet i skog och på åkermark, något som gör att DalaFrakt hoppas på en sommar som inte är alltför regnig.

- Jobbet är uppdelat på hela sju etapper

med småsträckor, säger Pontus Adolfsson. Totalt är det en sträcka på cirka 3 kilometer med självfallsledning eller tryckledning. Jobbet görs efter beslut från WBAB om utbyggnad av det befintliga VA-nätet i Saxdalen, Ludvika kommun.

- Vissa av de som ska anslutas har egen brunn, men det finns de som bara har utedass idag och för dem blir det ju ett oerhört lyft, säger Pontus Adolfsson.

Som en julklass, julen 2023

Projektet påbörjades under mars och beräknas vara slutfört före julen 2023. Styrkan som jobbar med projektet från DalaFrakts sida är en

lastbil, fyra rörläggare, en hjulgrävare och en bandgrävare.

- Det är första gången jag jobbar med DalaFrakt. Vi har varit på startmöte och det kändes bra, säger Tommy Brolin, projektchef på WBAB.

WBAB står för WessmanBarken Vatten & Återvinning AB och är döpt efter de två största sjöarna i Ludvika och Smedjebacken. Tommy Brolin berättar att Ludvika kommun tog fram en ny VA-plan 2016. Beslutet om Saxdalen togs runt 2020 och nu är det äntligen igång!



VD HAR ORDET

VI BEHÖVER BÄTTRE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR KLIMATOMSTÄLLNINGEN

Inom åkeribranschen arbetas det aktivt med omställningen av drivmedel mot klimatmålen 2030. Den 7:e mars vaknade vi upp med beskedet från en EU-dom att skattebefrielsen på biogas (10 år) för Sverige är borttagen. Effekten av detta beslut slår hårt mot de åkerier som redan har satsat på biogasbilar och de som har planerat stora investeringar i nya bilar. Beslutet gör att osäkerheten ökar ytterligare rörande valet av fordon, samt vilket drivmedel åkaren ska investera i framöver (gas, el, diesel, HVO, RME). Produktutvecklingen på batteridrivna bilar går

framåt i rask takt, men investeringen i framtida infrastruktur (ladd-stationer) släpar efter. En lastbil kostar idag stora pengar och vad branschen behöver från politiker inom EU och Sverige är långsiktiga beslut som skapar trygghet i framtida investeringar. Om vi fortsätter på denna inslagna linje blir det svårt att nå klimatmålen 2030. Viljan från åkerinäringen finns, men förutsättningarna måste förbättras.

PETER MATTSSON
VD, DALAFRAKT

DALAFRAKT LÖSER VÄGHÅLLNINGEN I BORLÄNGE - UTÖKAT SAMARBETE MED PEAB



När PEABs uppdrag gentemot Trafikverket omorganiseras geografiskt faller valet fortsatt på DalaFrakt.

- Vårt samarbete med Bigero, som är med i DalaFrakt, har funkat väldigt bra. Det finns ingen anledning att välja någon annan aktör, säger Emil Skoglund, platschef på PEAB drift och underhåll.

Avtalet är på fyra år, med möjlighet till förlängning två år, och gäller året runt. Utöver vinterväghållning rör det sig om busk- och dikesröjning, beläggningsarbete och hyvling.

Nya driftområden, nya avtal

Mockfjärdsbaserade åkeriet Bigero arbetade tidigare i driftområdet Nås. Detta driftområde delades upp mellan Malung-Sälen och Borlänge. Därför har nu ett nytt avtal skrivits.

- Det var naturligt för oss att följa med till Borlänge, säger Linda Lindberg, VD på Bigero. Hon förklarar att vinterväghållning är mycket mer än bara snöröjning. Framförallt är det halk-

bekämpande insatser som sandning och saltning som behövs, och på daglig basis.

- Det är mycket jour och intensiva arbetspass. Det gäller att ha några med på noterna som inte är rädda för att jobba. Som tur är har vi sån personal, säger Linda Lindberg.

Över 100 mil väg

Det är en relativt stor vägsträcka som ingår i driftområdet. Vägarna sträcker sig från Vansbro kommun mot Fredriksberg, Ludvika, Falun och Säter. Totalt är det 116 mil väg som ingår, och det handlar om vägarna E16 och RV50, där den tungt trafikerade E16 är prio. Även mindre vägar som länsväg 583 från Mockfjärd till Borlänge ingår.

- Vi har en bil på sträckan och tre-fyra personer som kör, säger Linda Lindberg. Hon förklarar att det gäller att vara beredd, ifall det behöver köras flera dygn i sträck. Det gäller att få ihop vilan för förarna.

LANTMÄNNEN LOVORDAR DALAFRAKT

DalaFrakt har inlett ett nytt avtal för spannmålstransporter med lantbrukskooperativet Lantmännen. Avtalet löper på 3+2 år. Parallellt pågår en dialog om utökad samarbete.

- Det handlar om utökning med lite andra uppdrag, men också geografiskt, säger Fredrik Engström, affärsområdeschef för Skog och industri inom DalaFrakt.

DalaFrakt - en viktig länk för Lantmännen

Lantmännen lovordar DalaFrakts genomtänkta och pålitliga transporter, som ibland sker ända till Malmö.

- Det fungerar jättebra. Vi är väldigt nöjda med DalaFrakt. De har god kontakt med kunder och tar ansvar. Det funkar bra mot de KPI:er som vi har uppsatta, säger Thomas Nordström, transportchef för Lantmännen.

Leksands Knäckebröd en stor kund

Här i Dalarna är Leksands Knäckebröd en av de största kunderna vad gäller transport av spannmål mellan odlare och producent.

För Lantmännens räkning körs även spannmål till Västerås, Köping och Stockholm. Ibland även till Malmö.

- Vi försöker få med något åt båda hållen under transporter. Det kan vara virke åt ena hållet och spannmål åt andra, säger Fredrik Engström.

Gammalt samarbete

Samarbetet mellan DalaFrakt och Lantbrukarna har pågått i över 10 år.

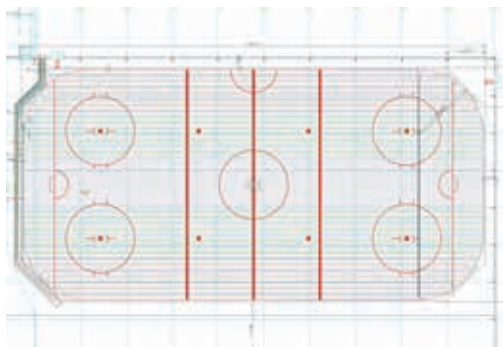
- Samarbetet är viktigt för oss, och vi har valt DalaFrakt för att det fungerar. Dalarna är ett viktigt område för Lantmännen, säger Thomas Nordström.

Han förklarar att DalaFrakt är bra på att lösa situationer där det gäller att vara innovativ. Ett exempel är under skördesäsongen på höstkanalen, där det är högt tryck på transporter.

- De tar in andra typer av bilar och löser behovet. Vi upplever att de är aktiva och nyfikna och vill vara nära både oss och kunder.



DALAFRAKT ENTREPRENAD TOTALRENOVERAR POPULÄR ISARENA



DalaFrakt Entreprenad har fått i uppdrag av Leksands IF att gjuta en platta samt byta kylrör i Clas Ohlson Foundation Arena.

Isarenan, som tidigare hette Weda Skog Arena, var i skriande behov av insatser.

- Det har varit struligt i vinter med stängt på grund av läckage. Det fanns bara en rink, säger DalaFrakts Herman Hultgren, platschef för bygget.

Uppdraget är värt cirka 10 miljoner kronor.

Ska hålla i 40 år

Clas Ohlson Foundation Arena är av stor betydelse för ishockeyn i Leksand. Denna arena är fullbelagd från morgon till kväll nästan året runt, och här spelas alla former av ishockey förutom SHL-matcher. Det är kanske inte så förvånande att den blir sliten efter 20 års användning.

Nu tas nya tag som kommer att ge förutsättningar för att driva arenan i 40 år till.

Istället för grusbädd ska det gjas en platta av betong, som utöver hållbarheten även ger fördelar i form av jämnare och bättre is.

- Gjutningen är jätte viktig här. Det får inte bli fel. Det ställer stora krav på entreprenören.

Och då känns det bra att en lokal entreprenör går in och tar ansvaret, säger Magnus Proos,

vd för Leksands IF Fastighets AB.

Invigning i höst

I DalaFrakts uppdrag ingår schaktning och rördragning, ingjutning av kylrör, isolering och bygge av ny sarg. Och inte minst frakt av 350 lastbilslass med grus.

Anledningen till att just DalaFrakt fick jobbet stavas erfarenhet.

- De har erfarenhet av ett liknande bygge som gjordes för 10 år sedan, då stora arenan fick betong istället för grusbädd, berättar Magnus Proos.

Herman Hultgren var själv med och gjorde jobbet den gången.

- Det här är ett viktigt jobb, för det berör så många. Jag har själv barn som tränar här, säger Herman Hultgren.

Produktionsstart kommer att ske när isen har tinat och därefter väntar två-tre månaders jobb med gjutning, rördragning och formning samt bygge av sarg. Uppstart beräknas ske under hösten. Något exakt datum är det ingen som vågar sig på.

- Det är lång leveranstid på delar till ishallar, men vi har fått lite kortare tid i kön av vår leverantör, säger Magnus Proos.

MUNGIPORNA UPPÅT VID TEST AV EL-LASTBIL

DalaFrakt har lånat en el-lastbil av Volvo och provat den i den dagliga verksamheten på en containerterminal.

- Testet föll väl ut. I början var chaufförerna skeptiska, men sen var det mungiporna uppåt, berättar Mats Andersson, Åkeri BK Andersson.

Drivs av övergång mot hållbarhet

Mats Andersson var en av de som deltog under DalaFrakts besök hos Volvo i Torslanda (något som berättades om i DalaFrakt News 2022). Han tycker det är viktigt med övergången mot ett mer hållbart samhälle och ville därför se hur en el-lastbil klarar sig i den dagliga verksamheten på ett åkeri.

Under januari genomfördes ett tvådagars-test, där en av Åkeri BK Anderssons lastbilar byttes ut mot en eldriven lastbil från Rolf Ericson Bil i Borlänge.

- Det gick jättebra. Fungerade utmärkt, säger Mats Andersson. Lastbilen gick korta transporter till och från ett sågverk i Insjön, och användes för containerlastning och transport mellan Leksand och Insjön.

Information om lastbilen

Det är en Volvo FME dragbil 4x2, med 3 st

motorer med en effekt på totalt 490 kW och 666 hk.

Bilen har 5 st batterier med en effekt på 450 kWh. Total förbrukning under dessa 2 dagar var 354 kWh. Bilen användes endast lokalt.

Infrastrukturen saknas

Lastbilen laddades under nätterna när testet pågick, vilket var en förutsättning för att det skulle fungera.

- Det var en långsam laddning. Då funkade det. Snabbaddning funkar inte för tunga fordon, framförallt inte i inlandet, säger Mats Andersson.

Han tycker att el fungerar så länge fordonen åker korta resor. När det gäller längre resor saknas infrastrukturen - mer specifikt är det kapaciteten i elnätet som inte är där. Dock är åkerierna redo och fordonen blir bättre och bättre.

Även när det gäller gasdrivna fordon saknas kapacitet i form av tankstationer. Enligt Mats Andersson kan Insjön och Mora vara aktuella för gasstationer längre fram.

- Den viktigaste frågan i detta är ekonomin. Om vi är villiga att vara med och betala för att ha ett hållbart samhälle, eller inte.



TEAM DALAFRAKT

DalaFrakts styrka är delägarna och verksamheten ute i åkerier i Mellansverige. Där finns en drivkraft och ett engagemang som starkt bidragit till samhällsutvecklingen och gjort så många kunder nöjda. I en artikelserie i DalaFrakt News presenterar vi flera av dessa åkerier. Här hälsar vi på hos Western Star Transport.



TEAM DALAFRAKT PRESENTERAR: WESTERN STAR TRANSPORT

Western Star Transport utför transporter av sågat virke, betong och papper i Mellansverige. I retur är det oftast balmassa till pappersbruken men även gödning eller utsäde till bondgårdar i Dalarna.

- Det är ett fritt jobb. DalaFrakt kommer med jobben, och jag behöver inte ragga lass själv, säger Marcus Axelsson, ägare och ensam anställd i företaget.

- Jag måste även ge lite extra beröm till transportledaren Martin Svennar som sköter upplägget på bilen.

Med i DalaFrakt sedan 2016

Resan med DalaFrakt började 2016 för Marcus Axelsson. Han körde virke på den tiden och ingick i en grupp med timmerbilar. När DalaFrakt tog över uppdragen från Skogsåakarna följde de två grupperna med timmerbilar med över.

- Då DalaFrakt har skiftkörning på bilen anställde jag två chaufförer och utökade med ett fjärrekipage. Jag var själv inte intresserad av skiftkörning, säger Marcus. Han utökade senare med ytterligare en fjärrbil. För några år sedan såldes två av ekipagen.

Den enda med bakdörrar

Marcus skåpekipage är DalaFrakts enda bil med bakdörrar, vilket innebär att han kan backa mot kaj. Den typen av bil används normalt av fraktfirmer som DHL och UPS.

- Därför är det bara jag som lastar papper från Grycksbo pappersbruk som vi kör till Fredrikskans i Gävle.

- Det är en bra körning, fast det har varit lite lugnt senaste tiden med papper. Men det är alltid roligt att komma dit och slänga lite käft med utlastarna. Oftast pratar vi hockey, då jag håller på Frölunda medan de flesta håller på Leksand här, säger Marcus.

Fjärrtransporter

Normalt betyder fjärrtransporter att föraren är ute på vift och ofta sover i sin bil. För Marcus var det så under tidigare uppdrag, men under tiden på DalaFrakt är det vanligast att han åker iväg över dagen och sover hemma i Borlänge.

- Det är alltid skönast att komma hem och sova i sin egen säng. Men visst kan det vara skoj att dra iväg på längre svängar och bo i bilen emellanåt.

Utöver transporter inom Dalarna åker Marcus Axelsson ofta till Hälsingland, Gästrikland och Närke. Transporter av virke från sågverk och papper och massa till hamnar tillhör vanligheterna.

Vad lyssnar du på när du är ute på transporter?

- Det blir mycket poddar, ljudböcker och dokumentärer. Jag gillar true crimes och mordgåtor.