



TRIVSELN MYCKET HÖG HOS DALAFRAKT

DalaFrakts anställda ger sin arbetsgivare ett strålande omdöme i den årliga medarbetarundersökningen.

- DalaFrakt har haft en jättefin utveckling. För fyra år sedan var DalaFrakt "nere i källaren" och hade mycket låga betyg i medarbetarenkäten. Nu ligger vi istället resultatmässigt bland top of the line-företagen, säger Mikael Kjällbring, HR-ansvarig på DalaFrakt.

Alla svarar på enkäten

DalaFrakt genomför sin medarbetarundersökning en gång per år genom att skicka en enkät till samtliga medarbetare. Svarsfrekvensen brukar vara 100 procent.

- Alla företag är skyldiga att ta reda på hur det ser ut med den psykosociala arbetsmiljön. Då får vi vägledning, så vi kan göra prioriteringar för det

fortsatta personalarbetet, säger Mikael Kjällbring.

I enkäten ingår frågor inom områdena information, kommunikation, ledarskap, trivsel, motivation och utveckling. Det ställs även frågor om kränkande särbehandling förekommer (sexuella trakasserier, mobbing, rasism).

- Glädjande nog förekommer ingenting sånt, säger Mikael Kjällbring. Han berättar att utvecklingsområden självklart finns, men ingenting är kritiskt eller brådskande idag.

Från negativt nyckeltal till långt över medel

Utifrån frågan om medarbetarnas sannolika benägenhet att rekommendera DalaFrakt som arbetsgivare räknas ett internationellt vedertaget nyckeltal fram. Genomsnittsföretaget ligger

på ett nyckeltal runt 10, men för DalaFrakt är medeltalet 28 vilket anses väldigt högt.

- För bara fyra år sedan var vi nere på ett minustal, så det har hänt väldigt mycket.

Exakt vad är det som har hänt?

- Det som jag ser är att det finns en tydlig affärsplan nu, den visar vart vi ska, vad företaget står för och ger en tydlig struktur. Och så görs uppföljningar aktivt. En annan viktig aspekt är det prestigelösa ledarskapet. Här är det ingen som pekar med hela handen, säger Mikael Kjällbring.

Han vill slå ett slag för medarbetarundersökningar även för resten av organisationen:

- Jag rekommenderar våra medlemsåkerier att göra det här också. Det är viktigt att ha ett bra samspel med medarbetarna.



VD HAR ORDET

SAMVERKAN MED SKOLOR – EN NYCKEL TILL FRAMTIDENS KOMPETENSFÖRSÖRJNING

I detta nummer vill jag slå ett slag för våra transportgymnasium och utbildningscentrum för kommande generations yrkeschaufförer. Vi är alla medvetna om att vi har en åldrande yrkeskår och behovet av förnyring är stor inom alla affärsområden. En traditionell utbildning på våra transportgymnasium är på 3 år där eleverna läser ett gemensamt basår 1 med fokus på våra kärnämnen, d.v.s - svenska, matematik m.m och en bred genomgång av alla yrken kopplade till utbildningen. År 2 fortsatt kärnämnen med mer inriktning på ett specifikt område ex. transport, mekanik m.m och år 3 ligger fokus på 15 veckors praktik, körkort och YKB m.m. Tyvärr har många skolor svårt med rekrytering av lärare vilket många gånger "hämmar" kvaliteten

på utbildningarna som leder in på följande. Branschen måste också ta sitt ansvar för att säkra framtidens kompetensförsörjning vilket lett till att DalaFrakt och Älvdalens gymnasium inlett ett samarbete där vi hyr ut en av våra arbetsledare inom affärsområde skog där han går in och verkar som lärare en gång i veckan. Utöver detta erbjuder även DalaFrakt via TYA en utbildning till våra delägare för att öka kunskapen och kvaliteten under elevernas praktikperiod. Ett bra exempel på när näringsliv och skolan samverkar för att säkra utbildningen för framtidens chaufförer.



PETER MATSSON
VD, DALAFRAKT



DalaFrakt har kvalificerat sig för ännu en ISO-certifiering. Sedan tidigare innehar företaget certifikat inom kvalitet, miljö samt Fair Transport.

- I upphandlingar efterfrågas ofta kvalitet, miljö och arbetsmiljö. I och med att DalaFrakt nu är certifierat i kvalitet, miljö och arbetsmiljö kommer det att förenkla medverkan i upphandlingar framöver, säger Maria Werpers, ansvarig för kvalitet och miljö på DalaFrakt.

Igenkänning är styrkan

Det var inga svårigheter att certifiera DalaFrakt till ISO 45 001. Enligt Maria Werpers uppfyllde företaget redan alla krav, och det var mer av en formalitet.

- Det är ordning och reda på DalaFrakt. Nu togs ytterligare ett steg och visar att man har god kontroll, säger Maria.

Fördelen med certifieringen är att upphandlingar blir enklare. Eftersom ISO-certifiering kräver årliga uppföljningar, är de tillförlitliga som kvalitetsmarkörer för uppdragsgivare.

- Upphandlaren känner igen vad de efterfrågar. I stället för att gå ner på de olika delarna så vet de vad de får med 45 001.

Så påverkas delägarna

Vid en certifiering av en lastbilscentral blir

delägare och underleverantörer inte automatiskt certifierade. Däremot ställs krav på dem att upprätthålla en nivå som är förenlig med DalaFrakts standard.

- Det här regleras i avtalet gentemot DalaFrakt, och det behöver säkerställas att underentreprenörerna gör det som sägs i det, säger Maria Werpers.

- För att göra det här tydligt och lättförståeligt så finns en framtagen Leverantörsmanual som beskriver kundkrav, branschkrav och krav från uppdragsgivare.

“EN AV DE BÄSTA ISHALLARNA I SVERIGE”



Ombyggnaden och helrenoveringen av Clas Ohlson Foundation Arena har gått som på räls. Hallen används flitigt redan nu, och beräknar spara minst en halv miljon i driftskostnader per år.

- Vi har hållit alla budgetar och tidplaner. Det har gått skitbra! säger en lyrisk Magnus Proos, vd för Leksands IF Fastighets AB. Han beskriver den nya hallen som en av de bästa av sitt slag i landet.

Skönare inomhusmiljö

I DalaFrakt News #1 berättade vi om renoveringen som stod för dörren. Nu har rivning, gjutning och allt annat arbete fullföljts. Det återstår i skrivande stund att sätta upp lampor, klockor och bänkar.

- Isen har körts i två veckor och det funkade jättebra, säger Magnus Proos, som även är ungdomsledare och förälder till hockeyspelare. Invigning väntas ske under oktober. En av de fördelar Magnus Proos påtalar är inomhusklimatet. Det är inte lika kallt i nya hallen, något som beror på att den nya effektiva kylningen endast kräver 3,5 centimeter tjock is jämfört med 15 centimeter som det var förut.

- Och så är det bättre akustik med träväggar. Det hörs mer med svagare ljudstyrka.

DalaFrakt berömmar arbetet

- De är jättenöjda, vi är nöjda och projektet höll. Vi tycker samarbetet har gått bra med SKMA som gjutit och med vaktmästarna i hallen som gjort mycket själva, säger Herman Hultgren, platschef för projektet från DalaFrakts sida.

- Det blir jättebra det här. Mer energisnålt. De behöver inte slösa så mycket energi och kan spara pengar.

Exakt hur mycket pengar det rör sig om kommer att visa sig tydligare när hallen varit i drift längre.

Det har inte varit några käppar i hjulet för projektet. Däremot har det varit en prövande tid för många.

- Sista året var en plåga och det gick sönder i omgångar. Ungdomarna blev drabbade och fick åka till andra anläggningar, säger Magnus Proos.

- Han ser fram emot det drastiskt minskade behovet av underhåll som kommer att krävas av en helt ny hall.

DALAFRAKT GAV STÖD MOT HANS



Skyfallet Hans drabbade Lerdal-Gärdebyn med full kraft. Vägtrummor sattes igen och det forsande vattnet sköljde bort hela vägar. Som tur var hade den lokala vägföreningen precis tecknat driftavtal med DalaFrakt.

- Det underlättade enormt för oss. Det hade tagit jättemycket resurser av oss som ideella att samordna alltihop. Vi är supernöjda med insatsen, säger Anders Rosén, ordförande i Lerdal-Gärdebyns vägförening.

“Allt sköljdes med”

I Dalarna tillhör Lerdal-Gärdebyn de platser som drabbats värst, något som kan förklaras med att byn ligger i en sluttning.

- När det händer en sån här grej så kommer vattnet med en enorm kraft. Allt sköljdes med uppifrån, och så rann det ut i Enån och Siljan. Det syntes ett stort grumligt område ända ut till Långbryggan i Rättvik, säger Roger Odheden, säljare och marknadschef på DalaFrakt, som även fick rycka in med såväl arbetsledning som kriskommunikation.

På vissa håll spolades hela vägar bort. Boende

kunde inte ta sig till och från sina fastigheter. Många var oroliga, och kommunikationsarbetet till alla berörda var av yttersta vikt.

- Vi hade ett väldigt bra samarbete med vägföreningen. Styrelsen har verkligen gjort ett stort jobb som spärrade av vägar och uppdaterade sin hemsida med information flitigt, säger Roger Odheden.

Arvet efter vägfogden

Lerdal-Gärdebyn är en stor vägförening. De cirka 900 hushållen delar på 20 kilometer väg, såväl asfalterad väg som grusad variant. I skötseln av vägen ingår dikning och lagning, byte av trummor, vinterväghållning och mycket annat.

Under många år sköttes vägarna i Lerdal-Gärdebyn av en förening under ledning av vägfogden Göte Wikström, en man som hade järnkoll på det mesta vad gäller vägarna.

När en ny styrelse tillträdde försvann viktig kunskap och erfarenhet, och beslutet togs att

teckna avtal med en sakkunnig - DalaFrakt.

- Det är skönt med professionell hjälp. Det är nog med att driva en vägförening. Vi är ju inte proffs, utan glada amatörer, säger Anders Rosén.

Året runt-avtal

DalaFrakt anlitas för ett årshjul av aktiviteter med allt från vägkantsklippning, dikning och trumbyten till snöröjning och sandning. Vad gäller kostnadsfrågan svarar ordförande Rosén:

- Det kostar ju även om vi skulle beställa direkt från en entreprenör, och jobbet måste göras ändå. Dessutom har DalaFrakt en kunskap om de behov som finns.

Roger Odheden berättar att det kommer att krävas insatser under en lång tid, som kommer att ske utifrån vad vägföreningens ekonomi tillåter. En del av detta beror på det statliga stöd som föreningen ska ansöka om.

- Samhället är inte byggt för den här typen av skyfall. Inför framtiden behöver det behöva byggas större trummor och större vattenvägar, säger Roger Odheden.

FLISNINGSFÖRFRÅGNINGAR ÖKAR



DalaFrakts flihuuggen var så efterfrågad att företaget behövde skaffa en till. Nu finns det avtal med stora skogsbolag som Mellanskog, Stora Enso och Moelven Skog.

- Det är stor efterfrågan just nu och många värmeverk ökar sina volymer, säger Andreas Ingels, transportledare för rundvirke och Albach på DalaFrakt.

“En skördetröska på steroider”

Andreas Ingels beskriver flihuuggen som en skördetröska på steroider. Det är en maskin som är dedikerad för att hugga ner rester från skogsavverkning till flis, och som klarar 200 till 300 kubikmeter i timmen.

- Förut har flihuuggen varit lastbilsmonterad, och föraren har fått gå från den ena hytten till den andra. Med den här lösningen blir det bättre

arbetsmiljö och mer effektivt, säger Andreas Ingels.

Flihuuggarna sysselsätter ungefär åtta personer totalt. Med varje maskin följer tre lastbilar med släp.

Succé på Mittia

Flihuuggen visades upp på Mittiamässan i Ljusdal tidigare i år, och väckte stort intresse. Men det är ingen nyhet på DalaFrakt, som kört Albach sedan 2020. Den som minns DalaFrakt News #3 2020 fick se flihuuggen för första gången. Genom åren har det körts många lass, med gott resultat.

- Flihuuggen tar in kvistar, pinnar och ris och mindre bitar och hugger ner till flis i en container. Sen kör vi det till fjärrvärmeverk eller terminaler, säger Andreas Ingels.

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 J-E Perssons åkeri.



TEAM DALAFRAKT PRESENTERAR:

J-E PERSSONS ÅKERI

Jan Erik "Jeppe" Persson har DalaFrakts äldsta lastbil: en ytterst välskött och välbehållen Scania tippbil av 1990 års modell, som gått hela 94 000 mil. Själv har han gått i pension, men väljer att fortsätta köra lastbil för att det är vad han tycker om.

- Det är roligt att åka ut ibland och prata med folk. Det här är ju en livsstil, säger Jan Erik.

"Man är nästan född i lastbil"

Jan Eriks intresse för att köra lastbil väcktes tidigt. Hans far, Gunnar Larsson, började köra lastbil på 1950-talet.

- Han körde åt Erik Göstas, "Göstas" den legendariske i Siljansnäs. Förutom åkeriverksamhet hade han en taxiverksamhet och ett jordbruk. Så han hade att göra på dagarna.

- Jag var ju med och åkte tidigt. Man är ju nästan född i lastbil.

När Erik Göstas åkeri skulle avvecklas blev chaufförerna erbjudna att köpa sina lastbilar, något Jan Eriks far nappade på. 1973 startade han sin egen verksamhet.

- 1994 ville min far inte köra mer, så då tog jag över.

Modell med motorhuv

Den lastbil Jan Erik kör är en Scania med modellnamn T-93H av 1990 års modell. Det som utmärker den är T:et, som innebär att den har en motor framför hytten och därmed även en motorhuv.

- Du får en bättre känsla med något framför. Annars har du knäna ända mot plåten fram, säger Jan Erik.

Fördelarna är körkänsla och det rent estetiska, även om det även följer med nackdelar.

- Då kommer flaket lite längre bak. Det blir mer överhäng från bakaxeln och bakåt. Så man får akta sig så det inte blir för högt axeltryck bak. Det gäller att få mer tryck på framaxeln.

Liten farkost

Lastbilen väger 9,5 ton (18 ton fullastad) och används som anläggningsbil för att frakta grus och jord från bergtäkter.

- Den är rätt liten jämfört med de stora farkosterna, men det får räcka för mig, säger Jan Erik. Han har kört denna lastbil i 25 år, sedan den var ny, och lyckats hålla den i så bra skick att det kommit flera intressenter som vill köpa den. Jan Erik har dock sagt nej innan någon har hunnit nämna pris.

Hur gör du för att hålla lastbilen i så bra skick? Ge några tips.

- Om det blir något fel så åtgärdar jag det direkt. Är det något mer komplicerat så åker jag till Scania i Mora. De vet vad de håller på med.

- När du ska backa, gå ur och titta hur det ser ut så att du ser alla stenar och stolpar innan. Det får inte vara så bråttom så det går på rus, då går det på tok.

- Om det går 75-80 kilometer i timmen får det räcka. Man behöver inte sitta på full gas.

Berätta om ett minne från åren som åkare.

- Det här var under tiden på Göstas. Jag var väl en 14-15 år men brukade få köra vissa sträckor. Jag var på väg längs vägen till Dala-Järna när polisen kom och stannade bilen. Då gick pulsen upp kan man säga. De frågade efter en grön Opel Olympia, för det hade varit en rymning från fångvårdsanstalten som låg i Älgberget på den tiden. Så jag fick inte frågan om jag hade något körkort...