

PROFFS

En **RIKTIG** Lastbilstidning

Kvalitets
journalistik

sedan 1990

Häng med när PROFFS provkör

DAF XD-serien



Kaj Inrikes satsar på eldrivna KRONE-trailrar

***Eurolink* lever sitt eget liv under Ntex paraply**

Chauffören Gunnar Nilsson, 91: "Jag ångrar inte en dag"

Eurolink lever sitt eget



Fredrik Pålsson (t. v.) är åkeriansvarig på Eurolink. Han och Roy Hansson tillbringar mycket tid på åkeriet – även under helgerna.



Henrik Sandström är en av trafikledarna på Eurolink. En av flera viktiga funktioner på företaget, understryker Roy Hansson under vår intervju.

Roy Hansson är en av de starkare profilerna i åkeribranschen. Få människor har egenskapen att kunna "ta över" eller starta upp företag för att därefter leda dem till framgång. Men det kan Roy – och han bevisat det mer än en gång. Proffs har träffat honom "hemma i Ljungbyhed" där han för bara några månader sedan avyttrade sin framgångsrika transportverksamhet, Eurolink.

Den inledande "presentationen" i ingressen är troligtvis något som Roy Hansson helst inte vill att vi skriver. Det blir nämligen snabbt tydligt under vår intervju att han inte vill framstå som skrytsam.

Han berättar om många lyckosamma beslut som tagits i hans företag genom åren, om positiva ekonomiska utvecklingar och mycket annat. Men Roy vill helst tona ner det mesta.

Ljungbyhedssonen Roy Hansson, 67, har varit vägtransportbranschen trogen i nära nog hela sitt liv. Pappa Nils startade tillsammans med en kollega ett åkeriföretag år 1953, Hansson och Sjunnesson, vilket 14 år senare skulle bli det välkända Nils Hanssons åkeri AB.

Pappans engagemang för vägtransporter ligger sannolikt till grund för att Roy i mycket unga år skulle börja intressera sig för lastbilar.

När Roy tagit sin tunga körkortsbehörighet, började han köra som anställd chaufför för fadern och 1987 köpte Roy verksamheten. Då fanns ett tiotal lastbilar i åkeriet, som hade cirka 20 anställda.

Efter hand som företaget växte, kom det under 1990-talet att bli en av de större arbetsgivarna i Klippans kommun.

Nils Hanssons Åkeri utvecklades i Roys regi fram till år 2005 då Nordstjärnan köpte upp företaget. Då hade fordonsflottan utökats till att omfatta 175 lastbilar och cirka 400 anställda. Men att gå "arbetslös" var inte riktigt Roy Hanssons melodi.

- Ingen ville anställa mig så jag var ju tvungen att starta upp ett nytt företag, säger Roy och skrattar.

Sagt och gjort. Tillsammans med Christer Steingruber, som har sina rötter i Avestaföretaget Ernsts Express (som Christers pappa Ernst grundade 1955), bildade de år 2006 bolaget Eurolink.

- Vi började med sex lastbilar, förklarar Roy.

Man får en Déjà vu-känsla. När man idag tittar ut på åkeriets område i utkanten av Ljungbyhed i Skåne, där åkeriet har sin hemmabas, syns mängder med "Eurolink"-profilerade lastbilar, dragbilar och trailers.

I slutet av den gångna sommaren sålde Roy och Christer sitt senaste livsverk till Ntex. Och ännu en gång har Roy medverkat till att bygga upp en imponerande åkeriverksamhet. Den 31 augusti övertog Ntex Eurolink.

- Idag finns 105 lastbilar i Eurolink och vi sysselsätter cirka 200 personer, berättar Roy, som idag är vd i det Ntex-ägda bolaget.

När företagsaffären mellan Eurolink

och Ntex blev offentlig fanns det troligtvis en del som trodde att den familjära stämning som hittills har varit ett signum för Eurolink skulle försvinna. Men inte alls.

- Vi driver åkeriet vidare i samma anda som tidigare och den nya ägaren lägger sig inte alls i hur vi jobbar, vi känner verkligen att vi har Ntex fulla förtroende, säger Roy Hansson bestämt.

- Ägarna är jättebra och vi passar väldigt bra in i varandras strukturer. Vi har det som de behöver och de har det som vi behöver, tillägger han.

Det är söndag i mitten av oktober och vi har slagit oss ner i åkeriets fikarum. Chaufförerna pratar med varandra och med terminalfolket. De dricker kaffe och äter nybakade frallor.

Duschar, tvättmaskiner, vilarum, tv-rum, grillplats, rökruta och andra faciliteter finns att tillgå.

- Vi vill skapa de allra bästa förutsättningarna för våra chaufförer, förklarar Fredrik Pålsson, åkeriansvarig och anställd i Eurolink sedan i maj 2021.

"Bästa förutsättningar" gäller inte endast terminalområdet i Ljungbyhed. Givetvis spelar fordonen en väldigt viktig roll när det handlar om att få chaufförerna att trivas.

- Vi har rikligt utrustade lastbilar och i genomsnitt blir en lastbil aldrig äldre än tre år här hos oss, berättar Fredrik.

Fredrik har mångårig erfarenhet som lastbilsäljare. Han vet vad som finns på marknaden och har en påtaglig känsla för vad som är "på gång". Det gäller inte endast utrustningen i fordonen utan också tekniken i övrigt.

- Miljön är otroligt viktig för oss och vi gör allt för att värna den.

Den inställningen tycks ha smittat av sig på företagets chaufförer. Varken

Fredrik eller någon annan på åkeriet behöver peka med hela handen och förklara vikten av att köra sparsamt och miljömässigt rätt.

- Chaufförerna har faktiskt börjat tävla mot sig själva och de är väldigt duktiga på att hålla bränsleförbrukningen nere. Vi har förvisso ett bonussystem som innebär att man kan få en extra slant i lönekuvertet varje månad om



"Rätt fordon för transportuppdraget" är något som Eurolink värnar om.

liv under Ntexas paraply

Text och foto: Göran Rosengren



Truckföraren Tobias Amilon ska strax lyfta på den 14 ton tunga stålrullen på den för transportuppdraget specialanpassade trailern i bakgrunden. Tobias ber föraren att flytta tillbaka godsstöttorna ett hack. "Då får han 10,5 ton på drivaxeln", förklarar han.



Chauffören Mikael Långberg (t. hö.) ska strax bege sig iväg till Sveriges allra nordligaste delar. Mikael bor nästan granne med åkeriet som ligger i utkanten av Ljungbyhed i Klippans kommun i Skåne. Innan han far iväg tar han ett snack med Fredrik Pålsson som är åkeriansvarig på Eurolink.

man kör miljösmart, men jag tror nog att bonusen är av mindre betydelse. Våra förare håller väldigt hög nivå.

Även om vi ser många av Eurolinks ekipage på våra svenska vägar så är det linjen Sverige-Tyskland som utgör basen i åkeriets transportverksamhet. - Vi har också trafik på Kroatien, Österrike och Benelux, berättar Roy Hansson.

All trafik och samtliga linjer är minutöst planerade. "Vi vill göra rätt", säger Fredrik och Roy unisont.

- Våra chaufförer arbetar hårt och sällan efter kl. 22.00. Det vill vi undvika, förklarar Roy. Detta för att höja trivsel-faktorn och trafiksäkerheten, inte minst.

På den stora åkerifastigheten står ekipagen snyggt uppställda.

Truckar och hjullastare servar chaufförerna som är i full färd med att både lossa och lasta.

Utöver den gigantiska gårdsytan finns även cirka 7 000 kvadratmeter terminalyta "under tak", med 20 lastramper. Och i Tyskland arbetas det för fullt på en ny terminal, om än inte lika stor som den i Ljungbyhed.

- Vi har redan en mindre terminal i Travemünde idag men nu bygger vi en ny som kommer att ha cirka 1 500 kvadratmeter terminalyta på fastigheten som är 14 000 kvadratmeter stor, berättar Fredrik.

- Den kommer att ligga alldeles intill färjeläget så det är riktigt bra, tillägger han.

Om vi ska försöka oss på att summera Eurolinks resonemang om "nyckeln till

framgång" så handlar det i korta drag om att få samtliga anställda att känna sig som en av familjen.

- Ja, du får helt enkelt de förare som du förtjänar, säger Roy och tittar ut över gården, där det råder full aktivitet – trots att det är söndag.

- Söndagar och onsdagar är de dagar då det är som mest aktivitet på gården, inflikar Fredrik.

Fredrik Pålsson poängterar vikten av att kunna samarbeta. Bland annat att förarna som byter av varandra är ordningsamma för att inte skapa osämja i gänget.

- Det funkar inte att lämna över en lastbil med en ostädad hytt till en annan chaufför. Det gäller att visa respekt, säger han.

Både Fredrik och Roy understryker

att även den administrativa personalen självklart har en nyckelroll i företaget.

- Naturligtvis är det så. Det krävs ett engagemang från alla som arbetar hos oss och vi har verkligen lyckats med att hitta bra folk på alla positioner i företaget, säger Roy och tillägger att personalomsättningen är väldigt låg.

- Vi har faktisk personal som har hängt med från Nils Hansson-tiden.

Roy har fyllt 67 år och avslutningsfrågan är därför given. Hur länge tänker du fortsätta jobba?

- Jag tänker hålla på så länge jag tycker att det är kul. Och kul, det är det verkligen fortfarande, avslutar Roy Hansson med ett leende.



En av åkeriets 105 lastbilar på väg norrut på E4 vid Eket i Skåne.