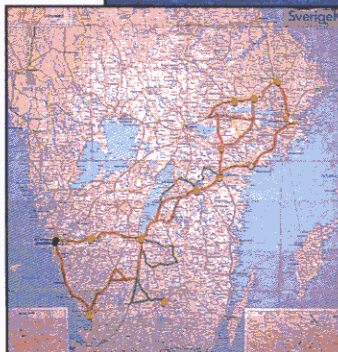


Fiskhamnens Åkeri:

SKRIFTLIGA K

När Alf Johansson 1958 startade Fiskhamnens Åkeri kunde det vara svårt att få kontakt med förarna. När åkeriet i början av 1970-talet investerade i mobiltelefoner blev det lättare. Idag kan man också skicka meddelanden då föraren har rast och se var åkeriets fiskbilar befinner sig.

Av Rutger Andersson



Rutternas för åkeriets linjebilar. Linjerna på Stockholm och Halland/Småland utgår från Göteborg. Bilen som kör i mälardalen är stationerad i Norrköping. En del mindre poster lastas också över till andra åkerier.

■■■ 1920 genomfördes det första mobila telefonsamtalet i Philadelphia i USA. På 1930-talet utrustades polisen i våra storstäder med ett mindre antal "radiobilar".

1956 startade det första mobiltelefonisystemet i Stockholm och Göteborg. MTA hade det året 26 abonnenter i våra två storstäder. Den första generationen mobiltelefoner fanns när Alf Johansson 1958 körde igång Fiskhamnens Åkeri, men räckvidden var begränsad till tre mil och det skulle fortfarande dröja många år innan mobiltelefonen blev ekonomiskt försvarbar för åkare och förare.

— Ville man ha tag på en bil fick man försöka räkna ut var föraren borde vara och ringa upp de kunder som låg närmast, minns Alf.

1981 investerade han i åkeriets första mobiltelefon. Den satt i en ny Scania 141 som kördes av Ove Hellberg som idag driver åkeriet tillsammans med Alfs dotter Lena.

Och för tioalet år sedan blev mobiltelefonen mer regel än undantag i en ny lastbil.

Tidiga försök

■ Det är kanske i ovanstående perspektiv man skall se utvecklingen då det gäller mobil skriftlig kommunikation. De första försöken med skriftlig mobil kommunikation genomfördes på 1970-talet.

I många år har Trailer följt den utveckling många uppfattat som långsam. De åkerier vi pratat med har ofta varit nöjda med sina lösningar, men det har tagit lång tid att få fram utrustning som hamnat i "rätt" prisklass.

Mycket talar för att vi nu är på väg mot ett genombrott och en kvalificerad gissning är att det inom tio år sitter någon form av "skriftlig mottagare" i mer än hälften av landets lastbilar.

Fiskhamnens Åkeri tillhör de åkerier som är med i ett projekt där åkeriföreningarna i södra Sverige och Telia utvärderar några olika modeller. Gemensamt är att de bygger på den SMS-funktion som finns på GSM-nätet.

Kan se bilen

■ Hos Fiskhamnens Åkeri handlar det om Volvos Dynafleet och GPS.

— Det är smidigt. Ringer en kund kan jag på min skärm snabbt se vart närmaste bil befinner sig och skicka iväg en körorder, berättar Ove Hellberg.

Föraren Christer Flink tillhör dem som kör med den nya utrustningen i "sin" bil. Christer som är intresserad av datorer tycker att utrustningen är lätthanterlig och han ser ingen konflikt i att åkaren kan se var bilen befinner sig.

— Men visst är man lite mer påpassad. En dag ringde Ove och frågade varför jag stod utanför en

terminal. Jag var inte där för att lasta utan enbart för att äta lunch...

När transportledaren skickat iväg lastningsordern bekräftar föraren att han tagit emot ordern och svarar med ett ja eller nej. Detta gör han med fjärrkontrollen och med denna kan han också bläddra fram ett antal förinlagda meddelanden.

Vid nej kan det handla om exempelvis "försenad" eller "motorproblem". Men i regel blir det förstås ett ja och då kan föraren bläddra fram en önskan om "mer information" och sända iväg detta ihop med bekräftelsen.

Ersätter inte telefon

■ Med terminalen (läs tangentbordet) kan föraren också skriva så kallad fritext, men en begränsning är att ett "SMS-paket" inte kan inne-

hålla mer än 160 tecken. Det går att skicka flera "paket", men om något behöver redas ut är det i regel telefonen som kommer till heders.

— SMS ersätter inte telefonsamtal, men istället för att kladda på en lapp under körning kan nu föraren trycka fram klartext när trafiksituationen medger det, konstaterar Ove.

Orderraden ändrar också status då föraren hämtat/levererat godset och datorn registrerar automatiskt hur lång tid det gått mellan lastning och lossning. Och om den aktuella posten tagit fler pallplatser än kunden beställt kan föraren ge rapport om detta.

Om transporten utförs med en Volvo får man också uppgift om kilometerställning och Ove kan då hämta hem uppgifter om exempel-

vis fordonets hastighet och bränsleförbrukning under körning, men dessa tjänster är inte tillgängliga ifall Dynafleetutrustningen sitter i en Scania eller Mercedes. Dynafleet kan i dagsläget bara hämta information i Volvos färdatorer.

— De datasystem som tillverkarna använder är olika, berättar Jens Wergeland från Volvo.

Avsaknaden av en standard där olika lösningar kan kommunicera med varandra är förstas ett problem för kunden, men det löses inte i en handvändning. Volvo har förstas ett intresse av att ha ett system som är bäst för volvoägaren, på samma sätt som Mercedes bygger system som fungerar bäst för mercedesåkaren.

Den dag det blir lite volym finns det också pengar att tjäna på utrustning och programvara.

