

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG 2015

Timmerseminarium

High Capacity Transports

- Högre bruttovikter på det allmänna vägnätet i närtid?





VÅRA MÅL

- **En lönsam attraktiv bransch** - Vårt mål är att medlemskapet i SÅ ska ge ökade förutsättningar för bättre lönsamhet.
- **Stärkt konkurrenskraft** – Vårt mål är att vi ska vara en naturlig samtalspartner för regering och myndigheter och därigenom ha inflytande av beslut.
- **Effektiva transporter** – Då vi är en del av problemet med utsläpp av växthusgaser måste vi även bli en del av lösningen. Vårt mål är att politiker och beställare ska se oss som miljökunniga och ansvarstagande.
- **Trafiksäkerhet** – Vårt mål är att vi ska uppfattas vara offensiva och ansvarstagande inom trafiksäkerhet.



VAD HAR VI FÖR UTMANINGAR INOM SKOGSLOGISTIKEN?

- **Väntetider** vid mottagningsplatser, stora variationer inom olika regioner.
- Snabba och kortsiktiga **förändringar** i flöden/logistik
- **Sortiment-optimerade** sågverk med små lager/kort planering.
- **Otillförlitliga** väglageruppgifter.
- **Kvoter** som försvårar samordningsförutsättningar och resursoptimering över tid.
- Olika **datasystem**.
- Rekrytering.

VISIONER FÖR MER RATIONELLA SKOGSTRANSPORTER

- Viktigt att hela kedjan inom logistiken (även innanför grinden) utvecklas, inte bara enskilda moment som lastningstid, körtid etc.
- Viktsersättning, både effektivitets och hygienfråga.
- Använda samma data/språk i hela kedjan.
- Minimera kvotsystem (gör vi allt rätt behövs inga kvoter?) öka planerbarheten.
- Flexiblare mottagningssystem (inte grinden som gräns mot industri)



FRAMTIDEN VÄNTAR INTE PÅ NÅGON...

Samhällets utmaningar inom transportområdet är att:

- Klara en ökad mobilitet till låga kostnader
- Minskad negativ påverkan på miljö, infrastruktur och trafiksäkerhet

– en del av lösningen skulle vara Högkapacitetsfordon

Kostnadseffektivitet och maximal klimatnytta bör genomsyra styrmedel

- Huvudelen av antalet ton gods transporteras mycket korta sträckor och där finns inget alternativ till vägtransporter



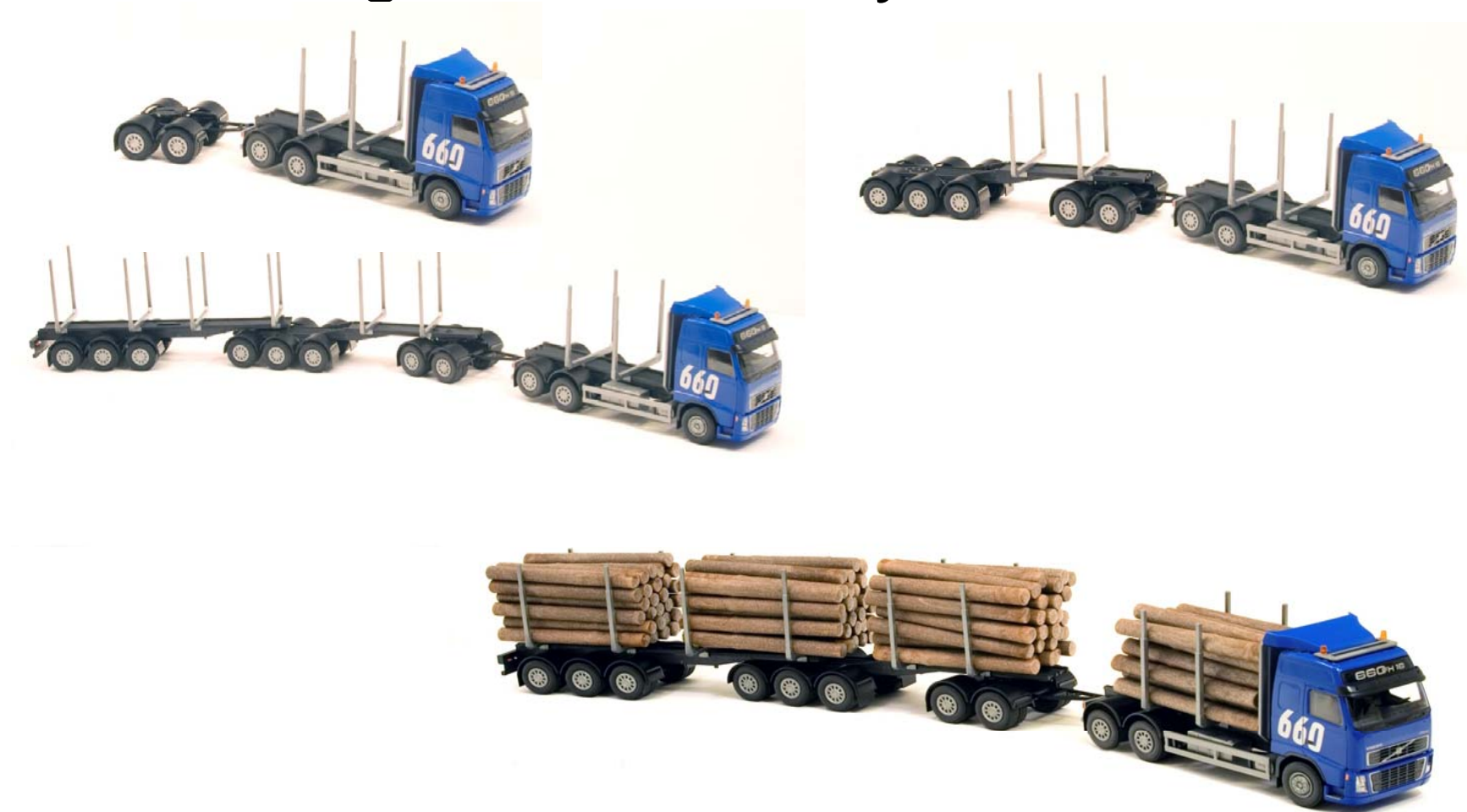
SVERIGES ÅKERIFÖRETAG....

Anser att längre och tyngre fordon för godstransporter på väg kan i relativ tal medverka till:

- Effektivare transporter/logistik
- Minskad miljöbelastning
- Lägre kostnader för logistiken
- God trafiksäkerhet, färre antal lastbilar



Vanliga moduler i ny kombination



DYRARE TRANSPORT – LÄGRE KOSTNAD

Högre kostnad

- Dyrare fordon (inköp) och underhåll (ex fler axlar)
- Högre bränsleförbrukning
- Lägre medelhastighet/mer personalkostnad

Effektivisering

- Mer nyttolast
- Färre transporter
- Färre omlastningar



NY FÖRESKRIFT 74 TON

- Näringsdepartementet gav uppdraget till Trafikverket (TV) och Transportstyrelsen (TS) i april 2014. Underlag klart till den 18 aug.
- TS och TV "komplicerade till sina svar" så att det krävdes en remisstid. 20 okt blev den satt till.
- Helt nytt bruttoviktstak föreslogs till 64 ton.
- Förslagen ska anpassas till remissvaren av Näringsdepartementet. Frågan är om det krävs lagändringar (Riksdagen) eller "bara" ändring i förordningar (Näringsdep.)
- Ny regering i Sverige, stor otydlighet infinner sig...

UTMANING 74 TON

- Utmaningen är att få högre transportersättning samtidigt som logistikkostnaden sänks för kunden.
- 74 ton är det nya bruttoviktstaket, dock kan alla tekniska bruttovikter såsom 64/68/74 som är en följd av byggnation och kombination vara aktuellt i affärsuppgörelser/logistikupplägg.



Figur 1. Högre bruttovikt gör det möjligt att med dagens tillåtna fordonsvikter och axellaster ta mer last fördelat på fler axlar och därmed effektivisera transporterna utan överlast.

UPPFÖLJNING 74 TON FLISBIL

- Snittlastvikt: 73 030 kg
- Logistiken går långsammare, skiljer ca 20-30 min/skift jmför med 60-tons ekipage
- Period 20140401-20140904 60 ton 4,99 lit/mil, lastvikt snitt 38,58 ton.

Period 20140521-20140904 74 ton 6,1 lit/mil, lastvikt snitt 48,76 ton.
- Bränsleförbrukningen har ökat med +22,24% och lastförmågan med +26,39%.

Om det vore en optimal 60-tonsbil hade det varit en lastvikt på 41 ton på den och motsvarande då hade varit:

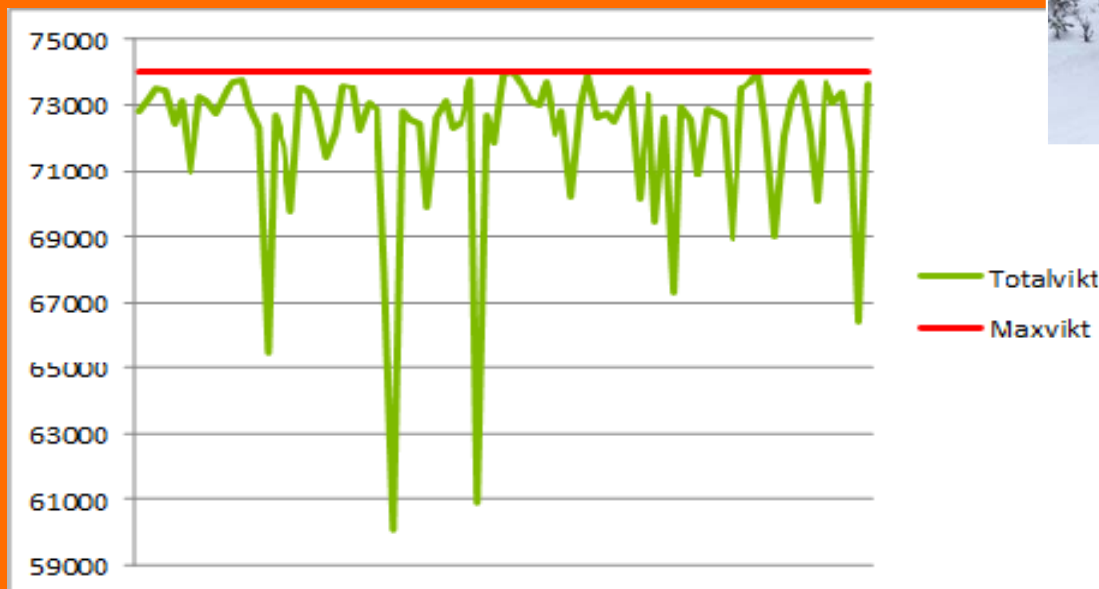
- 60 ton 4,99 lit/mil lastvikt 41 ton
- 74 ton 6,1 li/mil, lastvikt 48,76 ton
- Bränsleförbrukning +22,24%
- Lastförmågan ökat med +18,93%
- Hade vi jämfört med en optimal 60-tonare så har bränslet ökat mer än lastförmågan...





UPPFÖLJNING RUNDVIRKE 74 TON

Total bränsleförbrukning	8 489,84 liter	Bruttovikt viktbeholdning
Andel tomgångskörning	5 %	
Bränsleförbrukning	0,0187 l/tonkm	
Andel överskriden hastighet	0 %	
Bruttovikt	72 038 kg	
Andel överskriden totalvikt	0,00 %	



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG....

- Anser att modulfordon upp till 34 meter bör tillåtas
- Krav på egenkontrollsystem ska tillämpas först vid användning över högre bruttovikter än 64 ton.
- Trafiksäkerheten förbättras då färre fordon behövs för samma transportarbete

STÄRKT KONKURRENSKRAFT

Samhällsnyttan ökar väsentligt om befintliga fordon med rätt teknisk prestanda ges möjlighet att ingå i längre och tyngre fordonskombinationer

De höga trafiksäkerhetskraven upprätthålls för fordonskombinationer upp till 74 ton och 34 meter genom ett modifierat enklare förfarande där enskilda fordonsenheter bedöms

TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR BÖR BEAKTAS

- Avståndet mellan närmsta axlar i kopplade fordon skall ändras från 5 m till 4 m på BK1-väg
- Tabell med axelavstånd för släpvagnar slutar vid 38 ton och 7,8 m men bör kompletteras upp till och med 42 ton vid 8,6 m
- Upp till 17 meters långa släpvagnar inkl dragstång
- Lämplighetsbesiktning krävs först över 74 ton och 34 meter

TEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR BÖR BEAKTAS

- Genomförande av stabilitetstest inte nödvändigt på varje fordon eller fordonskombination (typgodkännade)
- Kravet på tandemdrift samt kravet på att kunna öka hastighet under minst 10 meter i backe med lutning 12% bör ses som vägledande information – och inte som ett krav
- Motoreffekten i förhållande till bruttovikt och körförhållande är själreglerande
- ADR inte klarlagt om det ska omfattas av högre bruttovikter

SAMMANFATTNING

- Miljö och hållbar utveckling
 - miljömålen inom räckhåll
- Ingen ny infrastruktur behövs
 - bättre utnyttjande av befintliga investeringar
- Trafiksäkerhet
 - färre fordon, mindre exponering
- Demonstation genomförs på fler platser med fler godsslag
- Stärker konkurrenskraften för landet, industrin och andra transportslag
- Nu fattas bara beslutet... 😊

NÄSTA STEG ÄR 34 M OCH 90 TON...



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

VISION

Stolta och lönsamma åkeriföretag på en
sund och attraktiv marknad