



Workshop långa fordon

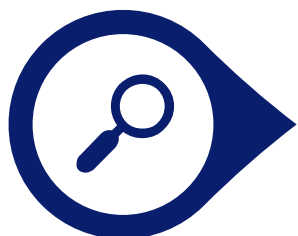
Nationella HCT-programmet

Thomas Asp & Viktor Åkesson | Closer/Trafikverket & Schenker Consulting AB | Göteborg | 2019-01-24



13:00 - 13:15	Inledning	Bo Hallams, Steerlink samt Thomas Asp, Closer & Trafikverket
13:15 - 13:25	Regeringsuppdrag längre lastbilar	Julia Brandt, Trafikverket
13:25 - 13:35	Försöksverksamhet	Pär Ekström, Transportstyrelsen
13:35 - 13:45	En transportörs perspektiv	Maria Nilsson-Öhman, DHL
13:45 - 13:55	En fordonstillverkarens perspektiv	Lena Larsson, Volvo
13:55 - 14:05	Forskningsbehov från uppdaterad färdplan	Thomas Asp, Closer & Trafikverket*
14:05 - 14:15	Introduktion till workshop	Thomas Asp, Closer & Trafikverket*

14:15 - 14:45 Fika



14:45 - 15:45	Vart och hur bör längre fordon införas? Vilka typer av försök med långa fordon är särskilt intressanta och bidrar med mest nytta?	I bordsgrupp om 6-7 stycken
15:50 - 16:50	Presentation och diskussion av resultat	Utvald medlem ur bordsgrupp
16:50 - 17:00	Wrap-up	Thomas Asp, Closer & Trafikverket*

Länk till nyhet och presentationer

* På grund av sjukdom ersattes Viktor Åkesson på Schenker Consulting av Thomas Asp på Closer & Trafikverket



Workshop långa fordon Upplägg samt anteckningar

Thomas Asp & Viktor Åkesson | Closer/Trafikverket & Schenker Consulting AB | Göteborg | 2019-01-24

Syftet med workshopen är att diskutera hur och vart längre fordon bör införas samt identifiera vilka typer av försök med längre fordon som är särskilt intressanta och bidrar med mest nytta

Introduktion

~5min



Presentation

Viktor Åkesson

- Översikt uppgift

Grupparbete

~ 60min



Diskussion

I grupper

I grupp svara på nedan frågor:

- Vart och hur bör längre fordon införas?
- Vilka typer av försök med långa fordon är särskilt intressanta och bidrar med mest nytta?

Dokumentera på template

Slutsatser

~ 60min



Wrap-up

i plenum

- Varje grupp presenterar sina slutsatser (ca. 10 min/grupp, inkl. diskussion)

Workshop långa fordon i Sverige

Syftet med workshopen är att diskutera hur längre fordon kan införas, vart det bör införas samt identifiera vilka typer av försök med långa fordon som är särskilt intressanta för de olika aktörerna och som bidrar med mest nytta.

- Vi vet att längre fordon genererar fördelar i vägutnyttjande, CO₂/m³ och lägre antal fordon
- Vi vet också att det är samhällsekonomiskt försvarbart att införa längre fordon
- Finland infört 34,5 meter den 21/1-19
- Vi vet också att det behövs fler försök (rätt försök)

Wrap up av workshop gällande längre fordon



Deltagare i grupp:

1. Vart och hur bör längre fordon införas?

- i. Några prioriteringar som behöver göras? I så fall, vart?
- ii. Hur hanterar vi regelefterlevnad?
- iii. Ska vem som helst få lov att köra längre fordon?
- iv. Behövs det skatter eller incitament för att främja utnyttjande av längre fordon?

Påståenden:

1. “Vi gör precis som Finland!”
2. “Vi behöver dynamiska tillstånd eller restriktioner!”

1. Vart och hur bör längre fordon införas?



"Vart och hur samt prioritering: Det bör införas i hela Sverige, men vissa saker bör prioriteras: de vägar som ger mest nytta. Finska lösningar ska kunna testas direkt – om problem uppstår gör vi tekniska försök och inför svenska tekniska lösningar efterhand. Man bör **prioritera multi- eller intermodala transporter för försöksverksamheter.** Det är även viktigt att ta med "hela vägen". Prioritera större logistiknoder, där det finns mycket gods.

Det är **inte viktigt med bara intermodalt och multimodalt utan även andra på platser – framförallt där man inte kan åka med tåg.** Börja med att fråga sig: var är det möjligt idag? Man bör ha **motorvägar, nationella stamvägnätet som grund.** Sedan kan man koppla på det perifera nätverket i olika stadier, men vi ska inte vänta tills allt är löst innan vi börjar med upplåtandet – vi bör börja där det är möjligt idag. **Den danska modellen för tyngre fordon skulle kanske kunna fungera,** där de kollar om det går att öppna delar av vägnätet upp i takt med att det efterfrågas specifikt just där. Vi bör ha en tydlig tidplan som visar när man kan förvänta sig upplåtandet i framtiden, så att man vågar investera för framtiden – transparens kring vilka vägar som ska gälla även framöver och inom vilken tidsram. Olika industrier har olika behov. **Längre fordon bör införas så fort som möjligt överallt men infrastrukturen får inte påverkas alltför våldsamt.** Man kanske inte bör förutsätta att man ska ändra infrastrukturen för att kunna införa längre lastbilar utan fordonen bör också anpassa sig. Studera samhällsekonomin och låt politikerna bestämma. Ska man öppna allt utom där det är restriktioner, som Finland? **Studera samhällsekonomin och låt politikerna bestämma.** PBS bör styra snarare än EMS **Prioritering bör göras efter mest CO₂-minskning per investerad krona.** Kan behövas för hela vägnätet och inte bara stamvägnätet. Kanske behövs en kompensation för att få med oss kommunerna? Hur får vi dialogen med kommunerna att fungera så att de hakar på?

Vart och hur bör längre fordon införas?



Man kanske inte bör tillåta längre lastbilar överallt, men först på alla mötesfria vägar, till och från terminaler och hamnar och andra brytpunkter – **man vill komma in så långt som möjligt så att "the last mile" blir så kort som möjligt.** Förslagsvis bör man göra en differentiering av vägnätet där man även har olika längdklasser (LK och BK). En sådan klassning finns inte idag, men det finns ett EU-regelverk för detta som Sverige i dagsläget inte tillämpar. **Vi ser ett behov av krav på fordonen anpassade efter längd och vikt.**

Man bör lägga fokus i första hand där järnväg inte finns eller fungerar eller räcker, samt till och från kombiterminaler för **att främja intermodalitet.** Gränsöverskridande perspektivet är viktigt.

Skatter och incitament: det bör gynna HCT, och man bör inte skatta efter antal axlar utan efter total vikt. Det bör inte bli pålagor på den här typen av längre fordon. Gärna bonus för intermodala lösningar. **Inte incitament eller skatter** – det ska leva sitt eget liv och bekosta sig självt – det ska leva på sina fördelar.

Regelefterlevnad: **Det ska vara lätt att göra rätt – enkelt och dynamiskt/flexibelt.**

Regelefterlevnaden har blivit sämre. **Ett förenklat regelverk vore uppskattat** – det är i dag svårt att hålla rätt på skyldigheter osv. när det är så invecklat. Harmoni inom bärighetsklasserna ska eftersträvas. Bättre styrning och kontroll på väglassningarna i NVDB. Alla med relevanta lastbilskörkort ska få köra, kanske med påbyggnad inom YKB – **inte särskilt körkort för längre fordon.** Det är heller inte tillåtet med särskilda körkort inom EU. Någon form av skärpning av regelefterlevnaden är viktig – antingen införande av ITK (intelligent tillträdeskontroll) eller olika typer av självreglering inom branschen – **modell fair transport**, t.ex. Man kan anta att transportföretagen väljer förare som är erfarna för sina stora lastbilar. Det är viktigt med certifiering av chaufförerna för att det ska bli trafiksäkert. ”



Wrap up av workshop gällande längre fordon

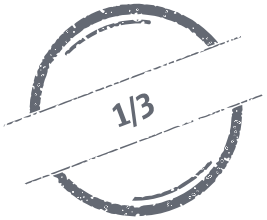


Deltagare i grupp:

2. **Vilka typer av försök med långa fordon är särskilt intressanta och bidrar med mest nytta?**
 - ii. Multimodala och intermodala transporter?
 - iii. Gränsöverskridande?
 - iv. Branschspecifika?
 - v. Varugruppsspecifika?
 - vi. Semi-autonomt?
 - vii. Elvägskoppling?

Fundera över vad just ditt företag eller område skulle kunna ha för försöksmöjligheter och lista dessa

2. Vilka typer av försök med långa fordon är särskilt intressanta och bidrar med mest nytta?



” Multimodala och intermodala transporter: Bör premieras med bonus. **Multi- och intermodala samt gränsöverskridande transporter är prioritet 1**. Där finns mycket att hämta hem eftersom vi är relativt långt framme redan. Handlar också om att ha HCT som en back-up när det blir fullt eller stopp på t.ex. tågen – det har vi inte testat. **Kanske inte det mest prioriterade om vi vill komma åt de stora volymerna. Börja där det finns störst CO₂-minskningspotential.**

Bransch- och varugruppspecifika transporter: Dessa kan också vara intressanta men inte lika intressanta tyckte vissa. Dock ansåg några att det var det mest intressanta. Ta reda på var olika varugrupper går på vägnätet så att vi får volym på transporterna. Satsa på innovativa lösningar, logistikupplägg, affärsmodeller och tekniska utvecklingsdelar (innovativt). Borde vara intressant för alla varugrupper och branscher. Kanske mer värt att testa andra längder mellan 25,25 och 34,5 om man gynnas särskilt av t.ex. 28 meter långa fordon. Det är vedertaget att den stora potentialen för långa (upp till 34,5 meter) fordon finns för generellt gods/styckegods, dvs gods som huvudsakligen har låg densitet (volymgods).

Gränsöverskridande: **Gränsöverskridande (Norge, Finland, Danmark) anses intressant.**

Sverige bör rigga försök med det som nu körs i Finland. Inte viktigaste att göra just försök, utan främst att titta på regelverk och prata med varandra för att hitta likheter och olikheter. Minska gemensamma nämnaren mellan länderna bör vara så stor som möjligt, men det måste trots allt finnas utrymme för att göra olika efter behov. Intressant att testa om det inte blir krångligt.

Semi-autonomt och elvägar: Vore bra, men inte det högst prioriterade i dagsläget. Semiautonomt med platooning – kommer platooning att räknas som ett eller flera fordon? Olika manövrar på fordonen, kanske inte att de bara ska kunna köra av sig själva helt och hållet utan kanske vid rangering eller backning/parkering osv. Elvägar och automation är sammanknutna.

Automatisering vid rangering – hur funkar det?

Vilka typer av försök med långa fordon är särskilt intressanta och bidrar med mest nytta?



Bara längre fordon: framförallt intressant för volymgods, men det kan behövas olika försök för olika branscher. Längre sträckor (ur ett CO₂-perspektiv). Vi behöver skala upp försöken och se dem ur ett systemperspektiv – hur påverkas ett logistiksystem, vilka systemeffekter får vi på terminal och fordon? – behöver vara mer storskaligt så att vi får in mer data som vi kan jobba med. Bör vara flexibelt *upp* till 34,5 meter så att det inte *måste* vara antingen 25,25 eller 34,5 meter.

Vi har en allmänhet att förhålla oss till: kontraproduktivt att köra längre fordon inne i staden, ur ett känslomässigt perspektiv (trygghet). **Erfarenheter från införandet av BK4 bör tas med för att optimera implementeringen av upplåtandet för längre fordon: överlappning med information mot kommunerna resp. användarna fungerat? Hur funkar samarbetet mellan de olika myndigheterna?**

Resultaten från försöksverksamheten ska kunna **kommuniceras till politiker på riksnivå** för att det ska leda till **faktiska beslut om förändring**. Horisontellt samarbete mellan två olika industrier som inte konkurrerar alltför mycket med varandra vore intressant – att kombinera transporter för att fylla fordonen tillsammans. Också lättare att säkerställa att fordonen går fulla åt båda hållen. Dock måste vi i så fall ta hänsyn till **konkurrenslagstiftningen** – särskilt de större företagen får inte samarbeta för mycket för att de inte ska hota konkurrensneutraliteten.

Långa bussar intressanta. Även anläggningstransporter, kanske i innerstadsmiljö. Vi bör **bädda för transparent och brett införande**. Viktigt att låta försök leva vidare när tillstånden/försökstiden går ut, om alla är nöjda och krav är uppfyllda. Testa på andra vägar än motorvägar. Kalla det piloter istället för försök, så att det kan fortsätta.



Vilka typer av försök med långa fordon är särskilt intressanta och bidrar med mest nytta?



Det är inte försök som är intressant utan vilka forskningsfrågor vi vill ha svar på och vilka av dem som kan besvaras genom försök. Intressant är t.ex. trafiksäkerhet, marknadsupptaget/nyttjandegraden av den potential som uppstår med längre fordon, framkomlighet. Med tanke på kraven att testa nya tekniska lösningar för försöken ska godkännas av Transportstyrelsen är det viktigt att efterfråga och lyfta fram innovativa lösningar. Då blir det naturligt att koppla ihop logistiklösningar med ny, innovativ teknik. ”



TACK FÖR ERT ENGAGEMANG!



THOMAS ASP
CLOSER & TRAFIKVERKET

THOMAS.ASP@TRAFIKVERKET.SE



VIKTOR ÅKESSON
SCHENKER CONSULTING

VIKTOR.AKESSON@DBSCHENKER.COM