



STÖRRE FORDON GER EN BÄTTRE VÄRLD

Redan 2009 inleddes försök med tyngre och längre fordon för virkestransporter i Sverige. Resultaten hittills är entydiga: det går att minska koldioxidutsläppen och sänka transportkostnaderna utan att äventyra trafiksäkerheten. Finland godkände tyngre fordon hösten 2013 – men i Sverige fortsätter vi att utreda frågan ...

– Hallå Kalle Karlsson, transportchef på Storskogsbolaget AB. För tre år sedan pratade du och jag om fördelarna med längre och tyngre fordon. Vad har hänt hos er sedan dess?

– Vi har en 74 tons flisbil som går på försök. Den fungerar utmärkt, den lastar mer och drar mindre bränsle per transporterat ton och chaufförerna är nöjda med stabilitet och manöverbarhet. Vi skulle vilja ha fler sådana här fordon för att kunna studera lastning och lossning i full skala. När kan vi få det?



FOTO: ERIK WIKLUND/SKOGFORSK

– Frågan ligger hos regering och riksdag – dessvärre är det bara att vänta och se.

– Okej, men vi behöver få ett beslut, för våra åkare handlar det om att investera i nya fordon. Det är frustrerande när vi har en lösning som är bra för miljön, trafiksäkerheten och plånboken. Vad kan ni göra och vad kan vi göra för att skynda på processen?

– Vi på Skogforsk fortsätter med olika försök – ni i skogsbruket måste hjälpa oss sprida resultaten till beslutsfattare och allmänhet.

Om projektet. Skogforsk tog 2006 initiativ till ett projekt för att minska det totala antalet virkestransporter i Sverige genom utveckling av transportteknik och ökade bruttovikter. Projektet döptes till ETT (En Trave Till) och det är ett samarbete mellan ett 30-tal olika företag och myndigheter.

Det har hittills kommit igång tolv försök med sammanlagt 20 fordon: det är 15 stycken 74-tons rundvirkesbilar, tre 74-tons flisbilar, en 90-tons rundvirkesbil och en 68-tons rundvirkesbil.

I försöken följs bränsleförbrukningen upp kontinuerligt och det görs också en del studier kring fordonsteknik. Resultaten hittills visar att om vi bytte ut alla dagens 60-tons rundvirkesfordon mot 74-tonnare skulle antalet fordon i Sverige minska från 2000 till 1600, dessutom skulle den totala bränsleförbrukningen minska med närapå 20 miljoner liter per år!

Fakta om ETT. Grundidén var att förlänga ett virkesfordon så att det skulle kunna ta fyra travar i stället för de vanliga tre. Det färdiga ETT-fordonet blev då 30 meter långt och fick en bruttovikt på 90 ton. ETT-fordonet får med sig en last om 65 ton vilket kan jämföras med en vanlig 24-metersbil som brukar lasta 40-42 ton.

ETT-projektet kompletterades efter ett halvår med ett delprojekt som fick namnet ST (Större Travar) där virkesfordonen kombinerades på ett sätt som ökar den transporterade nyttolasten, men håller sig inom gällande bestämmelser för fordonslängd och axeltryck.

Resultaten visar att ETT-ekipaget har minskat dieselförbrukningen med drygt 20 procent, ST-fordonen med 10 procent, räknat per transporterat ton.

Vad händer nu? I april 2014 gav dåvarande regeringen Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att snabbutreda frågan om Sverige ska tillåta 74-tonsfordon på ”delar av det allmänna vägnätet”. Det var delvis en reaktion på Finlands beslut att tillåta bruttovikter upp till 76 ton på hela vägnätet i oktober 2013, men också en effekt av de positiva resultaten från försöken inom ETT-projektet.

Utredningarna gick ut på remiss till 127 instanser. Av de 90 som svarade var ingen direkt negativ till att införa en maximal bruttovikt om 74 ton – förbehållet att man följer de riktlinjer som myndigheterna angav i sina respektive rapporter. **Så vem vet, nu kanske det lossnar...**

SMS FRÅGA 072-733 37 65 **TWITTER:** #ukonf15

Niklas Fogdestam
018 - 18 85 28
niklas.fogdestam@skogforsk.se

