

– Det är alltid svårt med acceptansen när det kommer till något nytt. Alla är ju intresserade av att jobba bort farhågorna. Volvo och Scania har oerhört stora intressen av att göra det omöjligt för till exempel en hackerattack.

JONAS HOFSTEDT ÄR CHEF för Scantias drivlinetillverkning. I hans framtidsvision spelar både platooning och förarlösa fordon viktiga roller.

– Först och främst krävs det att vi har gränsöverskridande regler. Vi har forskat kring det här i över tio års tid och utvecklingsmässigt är vi ju redan på helt självkörande fordon. I maj kommer vi bland annat visa självkörande fordon i fingerad gruvdrift.

Assad Alam är en av Scantias nyckelpersoner kring steg ett – platooning. Han uppehöll sig vid säkerheten där man tagit beprövade beräkningsmodeller från flygindustrin till hjälp för optimerat avstånd mellan bilarna, och där man gjort en lång rad tester.

Han ser dessutom att tekniken kan användas även i stadstrafik.

– Kolla trafikköerna. Köerna uppstår ju oftast på grund av irrationellt beteende, men med den här tekniken

kan bilarna ligga tätare, samtidigt flyter det bättre. Holländska studier visar ju också att alla inte behöver trådlöst, det räcker med var fjärde för att dämpa.

Maria Kraft är måldirektör på Trafikverket och ansvarig för trafiksäkerhetsarbetet. Även hon ställer sig i den positiva hörnan.

– Samhället bör fundera på hur vi kan dra nytta av tekniken för att supporta nollvisionen och se till samhällsutvecklingen. Det är ju fantastiskt om vi kan springa snabbast igen.

Men det betyder inte att saker kommer att ske över en natt. Enligt riksdagsledamoten Pia Nilsson ska nu en utredning titta på en försökslagstiftning som ska vara klar till 2017. Samtidigt återstår för tillverkarna att se till att deras system fungerar tillsammans.

– Tillverkarna springer just nu snabbare än lagstiftningen och det går i rasande fart. Utmaningen just nu är mixade system. Det är en sak när solen skiner men detta ska ju funka även i snömodd, konstaterar Maria Kraft.

frans.johansson@akeri.se



European Truck Platooning Challenge

Som ordförande för EU har Nederländerna initierat European Truck Platooning Challenge – som sägs vara det första gränsöverskridande försöket med den här typen av fordon. Konkret kommer Europas lastbilstillverkare med varsin konvoj till Rotterdam för ett konvent i april, med syfte att påverka myndigheter, regeringar och EU för att få harmoniserade regler och diskutera tekniska frågor kring platooning.

Framtiden ligger före

Den senaste tiden har alla stora lastbilstillverkare den här sidan Atlanten lyckats få tillstånd för att visa platooning på allmän väg. – Återstår att se om det blir socialt acceptabelt med tunga fordon där inte förarna behöver ha händerna på ratten. Men vi vill ju visa att tekniken fungerar, säger Volvos Torbjörn Holmström.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Idag är det födelsedag! Anders Kellström, projektledare för Volvos deltagande i lastbilstillverkarnas gemensamma lobbykampanj European Truck Platooning Challenge, sparar inte på krutet.

Att ligga efter varandra för att minska luftmotståndet och därmed kunna spara bränsle är dock inget nytt. Det nya är att fordonen är sammanlänkande digitalt, och att föraren i princip blir övervakare.

– I en sådan här konvoj räknar vi med upp till sju procent bränslesparning beroende på utnyttjandegrad. Det kan du ju direkt översätta till en koldioxidminskning. Men det finns ju potential att vi kryper närmare 15 procent, menar Anders Kellström.

De som väljer att se den nya tekniken som möjlighet snarare än hot ser många fördelar

som ökad säkerhet och minskad dragpelseffekt under kö-körning.

Måhända är tekniken redo men det betyder förstås inte att det bara är att köra – och det är där European Truck Platooning Challenge, kommer in i bilden.

– Ska vi kunna bidra till samhällsnyttan måste vi kunna dra nytta av all den teknologi som redan finns, säger Volvokoncernens teknikchef Torbjörn Holmström.

Får han och konkurrenterna som de vill, väntar stora förändringar runt hörnet. Inte minst för föraren som i framtiden får en helt annan roll.

Torbjörn Holmström konstaterar samtidigt att digitalt sammanlänkande fordonståg ska ses ur ett vidare perspektiv. Bussar i städer är ett annat tänkbart exempel där tekniken kan komma till nytta.



Johan Nyhus från trafiknämnden i Göteborg:

– Det handlar om utrymmet i staden och om vi kan få effektivare transporter längs våra leder. Den här tekniken skulle kunna bli oerhört viktig för staden. Alla växande städer har ju begränsat med utrymme.

På plats fanns också tidigare infrastrukturministern Catharina Elmsäter-Svärd – idag ordförande för Drive Sweden – ett nätverk med syfte att samla ihop forskningen inom fordonsområdet. Hon avslöjar att det nu byggs ett moln för tester av platooning i större skala.

– Det finns nog inga politiker som är emot hållbara transporter. Men samtidigt finns ju drivkrafter inom EU om att mer ska gå på järnväg. Det är ju viktigt att visa för Europa att trafiksäkerhet och miljöarbete för lastbilar fungerar.

bosse.norvinge@akeri.se