

Rullar vidare mot 74 ton





Bennesveds Åkeri i småländska Älghult har sedan vårt förra besök utökat flottan med ytterligare en 74-tonnare. Men att de är med i projektet för att tjäna mer pengar – glöm det!

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE
FOTO: TORBJÖRN BENNESVED



Tro inte att det så här långt är guld och gröna skogar för de som vågat sig på en 74-tonnare.

– Det är minutiös uppföljning och höga krav på både åkeri, chaufförer och övriga aktörer. Vi lägger nog 20 procent av vår arbetstid på möten, uppföljningar och dokumentation. Varenda mutter ska dokumenteras, utvärderas och testas, säger Torbjörn Bennesved.

Få vet att projektet ska vara neutralt ur ekonomiskt perspektiv. Åkerierna som deltar ska varken vinna eller förlora något på att delta:

– Vår uppgift är att få fram så neutrala faktagrundande uppgifter som möjligt för att våra beslutsfattare ska kunna fatta bra beslut, fortsätter han.

TORBJÖRN BENNESVED BEKRÄFTAR att det blir mycket pappersarbete, men å andra sidan ger det mycket tillbaka – både vad gäller kunskap, kontakter och möjligheter att få vara med och påverka framtiden.

Vid lastning och lossning noterar chauffören vikt på varje axel, gps-position, kilometerställning, temperatur och väder. Uppgifterna rapporteras in via Volvos Dynafleet-program och informationen samlas sedan i en central server där deltagarna kan gå in och hämta information. Alla underleverantörer som ingår i projektet har också full uppföljning

– Det är ett riktigt fint material som ligger i databanken, så man kan bara hoppas att myndigheter och tillverkare tar tillvara på den här informationen på bästa sätt. Jag vill nog mena att det är första gången i svensk transporthistoria som vi så noga utreder vikterna, fortsätter Torbjörn Bennesved.

Många hoppas just nu på 74 ton utan dispens. Bruttoviktshöjningen på fyra ton som kom i somras var inte genomtänkt, menar han.

– Jag har varit motståndare till 64 ton sedan första dagen, det mesta hamnade ju på släpet. Det är viktigt att få högre totalvikt på bilarna först. Det är bilen som drar, styr och stoppar lasset, förklarar han men understryker att han inte har något emot att lasta mer på släpen, bara bilarna får mer vikt först. Vi får ingen trafiksäkerhet annars. Det är naturlagarna som styr.

Några femaxliga släp tror han inte på, så länge bruttovikten ligger på 64 ton.

” Vi lägger nog 20 procent av vår arbetstid på möten, uppföljningar och dokumentation. Varenda mutter ska dokumenteras, utvärderas och testas

– De är både tyngre och dyrare i investering och underhåll. När dagen kommer för att ha mer än 64 ton är det en annan sak, men vi måste först lösa totalvikterna på bilarna.

Självt har han en hel lista på saker som han tycker beslutsfattarna borde fundera på.

– Hur ska vi lasta rätt? Fortfarande finns ju ingen utrustning som kan väga exakt, och då ska vi heller inte gå med på att skogsbolagen sätter prislistan vid 64 ton. Det skulle vara mer rätt med 62 ton om vi tittar på förutsättningarna hos bägge parter, menar Torbjörn Bennesved.

En viktig del av projektet har varit att ta reda på vilka konfigurationer som funkar bäst. Och alla är nog överens om att släp är att föredra före dolly-trailer-kombinationen som först användes.

– I stort sett är det bara fördelar – både vad gäller vikt och underhåll. För att det skulle fungera krävde ju dolly-trailer-kombinationen till exempel rengöring av vändskivan var femhundra mil. Sköttes inte det försvann ju glidyorna och ekipaget blev svårstyrt.

Släpet har också andra fördelar. Som rak ram istället för svanhals. Vilket i sin tur betyder sex bankar och möjligheter att köra skogens hela sortiment. På en trailer med svanhals kan man inte heller ha skjutbord.

Men vartåt lutar då en högre totalvikt att ge tillbaka i kronor och ören?

– Ekonomin kan vi inte diskutera förrän projektet har kört färdigt. Först då kan vi se den totala kostnadsbilden. Syftet med större fordon var att sänka koldioxiden och det lyckades vi med första lasset, det är bevisat. Men det var inte något syfte att sänka taxan på transporterna, konstaterar Torbjörn Bennesved.



bosse.norvinge@akeri.se