

Heavy EcoDriving



En utvärdering av projektet Heavy EcoDriving
i Lundby

December 2005

Lundby Mobility Centre, Trafikkontoret, Göteborg



Lundby Mobility Centre
Johan Axelsson
johan.axelsson@visionlundby.goteborg.se
tel: 031-23 07 02



Lundby Mobility Centre
Johan Lindau
johan.lindau@visionlundby.goteborg.se
tel: 031-23 09 04

Norra Skeppspromenaden 16, 417 63 Göteborg
www.visionlundby.goteborg.se

Inledning 2

Upplägg 2

Intervjuer och Enkät 3

Samtal med ansvariga handläggare på Lundby Mobility Centre 3

Intervju med VD för KC Åkeri 4

Enkät till anställda vid KC Åkeri 6

Intervju med Utbildaren 13

Intervju med annat fjärråkeri 14

Diskussion 14

Författare: Bodil Nylander, Koucky & Partners AB
Medarbetare: Michael Koucky, Koucky & Partners AB
Uppdragsgivare: Lundby Mobility Centre/Trafikkontoret, Göteborgs Stad
Kontaktperson: Johan Axelsson
Datum: 2005-12-19



Koucky & Partners AB arbetar med utredning, utbildning & rådgivning i miljöfrågor samt hållbar utveckling.
Adress: Arvid Hedvalls Backe 4B, SE-411 33 Göteborg
Telefon: 031- 20 76 83, e-post: info@koucky.se, web: www.koucky.se

Inledning

Under år 2004-2005 genomförde Lundby Mobility Centre, tillsammans med sin samverkanspartner Vägverket Region Väst, utbildningsprojektet *Heavy EcoDriving i Lundby*. Projektet vände sig ursprungligen till två åkerier i stadsdelen Lundby, men endast ett åkeri – KC Åkeri – har genomfört projektet.

Syftet med denna rapport är att utvärdera projektet utifrån intervjuer med handläggare på Lundby Mobility Centre, VD:n för KC Åkeri, utbildaren samt de enkätsvar som har inkommit till utvärderaren från de anställda vid KC Åkeri. Utvärderingen ska svara på frågorna:

- I vilken grad använder sig förarna av kunskapen som förmedlats under utbildningen?
- Varför/Varför inte?
- Vad behövs för att få dem att använda sig av körtekniken mer?
- Fungerade kursen?

Utvärderingen har genomförts av Koucky & Partners AB på uppdrag av Lundby Mobility Centre/Trafikkontoret, Göteborgs Stad.

Bakgrund

Lundby Mobility Centre bestämde sig år 2004 för att tillsammans med Vägverket Region Väst driva ett projekt gällande Heavy EcoDriving tillsammans med två åkerier i Lundby. Det övergripande målet var att utveckla goda exempel för Heavy EcoDriving i Lundby och att se vilken effekt en utbildning med uppföljning kan ge. Efter en urgallringsprocess kvarstod två företag som var intresserade av ett samarbete: KC Åkeri och Kungsholms Express. Efter att projektet löpt en tid kvarstod dock endast KC Åkeri.

KC Åkeri är ett fjärråkeri med 10 förare. 8 personer deltog i utbildningen som genomfördes i april/maj 2004 (en förare slutade sedermera under projektets gång). Utbildare var Stefan Wärnklin från Centrala Buss & Trafikskolan i Tidaholm AB.

Upplägg

Projektet organiserades i åtta steg:

Val av företag: Företag som var tänkbara deltagare i projektet togs fram av Lundby Mobility Centre under januari år 2004 från deras register. Man sökte efter transportföretag som bedrev speditjonsverksamhet. Fem företag i Lundby valdes ut.

Val av utbildare som erbjuder Heavy EcoDriving: Stefan Wärnklin från Centrala Buss & Trafikskolan i Tidaholm AB utsågs som Heavy EcoDrivingutbildare i projektet, på rekommendation av Vägverket Region Väst.

Bearbetning av företag: Under januari-februari 2004 besöktes åkerierna, och utifrån deras intresse, framtida utsikter (flytt etc.) och vilja valdes två företag ut, KC Åkeri samt Kungsholms Express.

Faktainsamling av det gångna året: Fakta gällande körda mil kontra bränsleförbrukning, aktuell fordonsflotta samt antal chaufförer togs fram under mars månad 2004 i samarbete med åkerierna.

Genomförande – körlektion och teori: Kungsholms Express hoppade av projektet p.g.a. svårigheter att förankra processen i organisationen.

Utbildning i Heavy EcoDriving genomfördes på KC Åkeri i augusti år 2004. Den genomsnittliga bränsleminskningen låg vid utbildningstillfället på 12 % och snitthastigheten ökade med 9 %. Utbildaren bedömde att förarna var duktiga redan innan utbildningen.

Insamling av data: Kontinuerlig sammanställning över körda mil kontra bränsleförbrukning gjordes månadsvis efter utbildningen. Eventuella förändringar i fordonsflottan samt i chaufförgruppen noterades. Ett nytt fordon för utlandstrafik (dragbil med något mindre bakhjul) införskaffades i augusti månad. Två fordon avyttrades och en chaufför slutade under projektets gång.

Analys av data: En "halvtids"-analys gjordes av Lundby Mobility Centre i januari 2005 i samverkan med KC Åkeri. Den pekade på att personalen tyckte att utbildningen var mycket bra, men ingen bränsleminskning kunde verifieras i bränslestatistiken. Däremot hade företagets kunder reagerat positivt på att en EcoDriving-utbildning hade genomförts.

Rapportskrivning: Utvärdering av projektet genomfördes under november-december av Koucky & Partners AB.

Intervjuer och enkät

Samtal med ansvariga handläggare på Lundby Mobility Centre

Den 24 oktober 2005 hölls ett inledande möte med Johan Axelsson och Johan Lindau på Lundby Mobility Centre. Syftet var att få en beskrivning av projektet och dess målsättning. Under utvärderingens gång har detta möte följts upp med ytterligare frågor. Innehållet från samtalen återfinns i avsnitten Inledning, Bakgrund och Upplägg i föreliggande rapport.

Intervju med VD för KC Åkeri

Den 16 november 2005 genomfördes en intervju med KC Åkeris VD Krister Carlsson, med syfte att höra hans åsikter kring projektet och ge uppslag till intervjufrågor till förarna.

Frågor och svar

-Varför gick ni med i projektet?

”Det är bra för miljön och vi hade hört att man kunde spara mycket pengar. Vi köper bränsle för 0,5 mnkr per månad, så en besparing om 1-3 dl per mil skulle minska vår bränslekostnad med 20-30 000 kr per månad.”

-Vad tyckte du om utbildningen, personligen och för företaget?

”Utbildningen var bra. Alla tyckte om läraren och han gick igenom saker som kändes viktiga. Slingan vi körde var emellertid inte representativ för den körning som vi har, d.v.s. långkörningar på landsväg/motorväg. Vi kör nästan ingenting i staden egentligen. Visst pratade utbildaren även om vad man kan göra på landsväg, men det var tydligt att det är i stadstrafik man kan göra mest. Vi använder mest farthållaren, och det kan förstås innebära vissa nackdelar, men så starka som motorerna är i dag så tror jag faktiskt att bilen inte växlar en enda gång när vi kör från Göteborg till Helsingborg ändå.”

-Vad sade du till personalen innan utbildningen (om utbildningen)?

”Jag sade: ”Nu ska vi göra den här utbildningen.” Förarna var generellt sett väldigt engagerade även innan utbildningen och vi har fört månatlig bränslestistik sedan lång tid tillbaka, så det var ingen större diskussion kring detta. Jag utlovade även en bonus ifall vi skulle minska bränsleförbrukningen. Alla fick göra en insats för att vi skulle kunna genomföra utbildningen: Jag fick betala ganska mycket pengar för utbildningen och chaufförerna fick satsa en hel söndag. De bor nämligen utspritt över halva Sverige så många fick åka lång väg för att komma till kontoret i Göteborg.”

-Har ni haft några diskussioner om hur det går/gick efter utbildningen?

”Under några månader efter utbildningen så var det ”tävling” mellan chaufförerna. De jämförde bränsleförbrukning med varandra och diskuterade. Detta kom av sig när vi inte kunde se några skillnader. Jag kunde förstås inte dela ut någon bonus då heller.”

-Har du redovisat någon bränslestistik för personalen?

”Ja, varje chaufför har månadsvis fått ta del av sin egen bränsleförbrukning. Under en tid jämförde de sig med varandra på egen hand, men när det blev vinter och bilarna plötsligt drog mer (vilket är normalt när det är vinter) än innan utbildningen så slutade de med detta.”

-Har du använt några andra motivationsåtgärder?

”Ja, bonus till chaufförerna. När det inte blev någon bonus p.g.a. att vi inte kunde se någon minskning i bränsleförbrukning så har de skojar om det, de har inte blivit sura.”

-Vad tyckte/tycker personalen om projektet?

”De tyckte/tycker att det var bra, men det är ju svårt när man inte ser några förändringar. Våra körningar är väldigt pressade tidsmässigt eftersom det är ”just-in-time” överallt. Då kan man inte ligga och smycköra.”

-Ser du några fördelar med HED?

”Hela konceptet är egentligen bra. Däremot är det våra kunder som å ena sidan vill att vi ska vara miljövänliga men som å andra sidan sätter tidspressen på oss. Då får miljön stryka på foten.”

Ser du några nackdelar med HED?

”Nej. Principiellt är allt bra, förutom att vi inte kan använda det alltid.”

-Vad skulle kunna ge er ett bättre resultat?

”Jag har via dataprogrammet för uppföljning sett att en bil hade 1100 tomgångstimmar på ett par år. Det känns onödigt och jag måste titta närmare på det. Om vi kunde köra bara 80 km/h så tror jag att vi skulle spara mycket bränsle, men då förstör vi trafikrytmen, orsakar många farliga omkörningar etc. Allt flyter mycket smidigare då vi ligger i 90 km/h – även om det inte är något jag uppmanar förarna till, jag säger att de ska köra 80 km/h. Sedan är det inte helt säkert att det verkligen går mindre bränsle om man kör i 80 km/h, motorerna är så starka i dag.”

-Vilken sorts företag passar sådana här projekt på?

”Det passar på företag med linjekörning, d.v.s. man kör samma sträckor med samma last och samma chaufför. Då kan man göra en bra uppföljning och se om projektet verkligen ger resultat.”

-Vilka delar av projektet var bra för er?

”Generellt sett var allt bra, men det är synd att vi inte kan utläsa något ur statistiken.”

-Vilka delar saknade ni?

”Vi saknade inget särskilt.”

-Hur skulle man göra på ett annat företag?

”Jag vet inget som borde göras annorlunda.”

Intervjun avslutades med att KC visade hur en chaufförs bränslejournal ser ut. Där kunde det utläsas att chauffören körde till Stigs Center och tankade, vilket enligt KC antagligen sker för att chaufförerna får gratisluncher på den macken när de tankar. Problemet är att den resan medför en omväg på ett par mil, vilket KC förstas inte tyckte var bra varken ur ekonomiskt eller miljömässigt perspektiv. Vidare kunde KC utläsa årstidsberoende variationer

i bränsleförbrukningen, och han kunde även visa hur fel på fordonet kan påverka bränsleförbrukningen. Chauffören verkade vara noggrann med sin redovisning, och alla journaler sammanställs på kontoret en gång per månad.

Enkät till anställda vid KC Åkeri

Enkäten bestod av kvantitativa frågor (kryssrutor) samt kvalitativa frågor där deltagarna fritt kunde svara på frågorna. Nedan sammanställs frågorna. Sju enkätsvar (samtliga i dag anställda inkl. VD:n vid KC Åkeri) inkom för utvärdering. Samtliga svarande är män, och samtliga har uppgivit sitt namn.

I enkäten används genomgående begreppet EcoDriving där det som avses egentligen är Heavy EcoDriving. Detta val gjordes eftersom det är ordet EcoDriving som har använts i dagligt tal på företaget. Av samma anledning har inte heller begreppet "sparsam körning" använts i enkäten.

Enkätfrågorna togs fram i samverkan med Lundby Mobility Centre och med VD:n för KC Åkeri, så att alla parter skulle vara nöjda med frågeställningarna.

Frågor och svar

Fråga 1: Vad visste du om EcoDriving innan du gick utbildningen?

Frågan skulle tydliggöra om utbildningens innehåll var känt bland personalen sedan tidigare.

Frågan var en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att uppge flera olika svar. En gruppering av svaren i temaområden visar följande fördelning:

| Område | Antal svar |
|-------------------------------|------------|
| Ingenting/I princip ingenting | 6 |
| Köra med förutseende | 1 |

Kommentar: Om personalen hade känt till EcoDriving sedan tidigare, så hade en lägre förändring i bränsleförbrukning varit att förvänta. Eftersom endast en person uppgav att han kände till vad utbildningen handlade om, så bör inte resultatet ha påverkats av tidigare kunskaper.

Fråga 2: Om du kände till EcoDriving tidigare: Vilka moment använde du innan utbildningen i din körning?

Frågan skulle kartlägga i vilken omfattning förarna använde EcoDrivingprinciperna innan utbildningen.

Frågan var en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att uppge flera olika svar. En gruppering av svaren i temaområden visar följande fördelning:

| Område | Antal svar |
|-------------------|------------|
| Sunt förnuft | 1 |
| Planera körningen | 2 |

Kommentar: Eftersom många redan i fråga 1 svarade att de inte kände till EcoDriving sedan tidigare, så blev det förstås få svar här.

Fråga 3: Vad hade du för förväntningar på utbildningen innan du gick den?

Frågan skulle klargöra vilken inställning till utbildningen förarna hade innan deltagandet.

De svarande hade fem kryssmöjligheter (med möjlighet till kommentar):

Inga alls: 2 st.
Trodde det skulle vara mycket dåligt: -
Trodde det skulle vara dåligt: -
Trodde det skulle vara bra: 3 st.
Trodde det skulle vara mycket bra: 2 st.

Inga övriga kommentarer gavs.

Kommentar: Det fanns vissa svårigheter att samla alla förare till utbildningstillfället eftersom de bor i skilda samhällen över halva Sverige och således fick lång restid, dessutom på en helg, för att gå kursen. Detta gav enligt VD upphov till visst knot, vilken ändå inte tycks ha avspeglat sig negativt på förväntningarna på kursen.

Fråga 4: Vad tycker du om utbildningen, totalt sett, nu?

Frågan skulle svara på vad förarna anser om utbildningen över ett år efter genomförd utbildning.

De svarande hade fem kryssmöjligheter (med möjlighet till kommentar):

Inget särskilt: -
Den var mycket dålig: -
Den var dålig: -
Den var bra: 3 st.
Den var mycket bra: 4 st.

Inga övriga kommentarer gavs.

Kommentar: Samtliga tyckte att utbildningen var bra eller mycket bra. Alla som i fråga 3 svarade "Trodde den skulle vara mycket bra" tyckte också att utbildningen var mycket bra. En person, som innan utbildningen trodde att

den skulle vara ”bra” och som efter kursen tyckte att den var ”mycket bra” kommenterade att ”man fick lära sig något nytt”. I övrigt gavs inga kommentarer.

Fråga 5: Vad tycker du om teoridelen i utbildningen?

De svarande hade fem kryssmöjligheter (med möjlighet till kommentar):

Inget särskilt: -
Den var mycket dålig: -
Den var dålig: -
Den var bra: 5 st.
Den var mycket bra: 1 st.

En person deltog inte på teoridelen. Inga övriga kommentarer gavs.

Kommentar: Samtliga personer som deltog i teoridelen verkar nöjda med den.

Fråga 6: Vad tycker du om den praktiska delen i utbildningen?

De svarande hade fem kryssmöjligheter (med möjlighet till kommentar):

Inget särskilt: -
Den var mycket dålig: -
Den var dålig: -
Den var bra: 3 st.
Den var mycket bra: 4 st.

Inga övriga kommentarer gavs.

Kommentar: Samtliga personer tycks vara nöjda eller mycket nöjda med den praktiska delen i utbildningen.

Fråga 7: Vad tycker du om själva utbildaren?

De svarande hade fem kryssmöjligheter (med möjlighet till kommentar):

Inget särskilt: -
Han var mycket dålig: -
Han var dålig: -
Han var bra: 2 st.
Han var mycket bra: 5 st.

En person kommenterade att utbildaren var ”mycket kunnig”.

Kommentar: De flesta förare tycks vara mycket nöjda med utbildaren.

Fråga 8: Använder du EcoDriving i dag när du kör lastbil?

Med denna fråga skulle förarna själva få uttrycka hur mycket de tycker sig använda sina nyvunna kunskaper om EcoDriving.

De svarande hade fyra kryssmöjligheter (med möjlighet till kommentar):

Inget särskilt: -
Litegrann: 1 st.
Ofta: 6 st.
Alltid: -

En förare som svarade "Ofta" kommenterade "När tiden räcker till".

Kommentar: De allra flesta anser att de använder EcoDrivingprinciperna ofta då de kör lastbil.

Fråga 9: Vilka moment använder du dig av i så fall?

Med denna fråga skulle det undersökas vilka delar av utbildningen som gjorde särskilt intryck eller var lättast att använda praktiskt.

Frågan var en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att uppge flera olika svar. En gruppering av svaren i temaområden visar följande fördelning:

| Område | Antal svar |
|---|------------|
| Lätta på gasen och rulla mot stopp, planera | 5 |
| Växla mindre, inte övervarva | 2 |
| Ta fart i nedförsbackar | 1 |
| Minska tomgångskörning | 1 |

En person har lämnat fältet tomt.

Kommentar: Många har tagit intryck av vikten att planera sin körning. Eftersom KC Åkeri mestadels kör på landsväg har emellertid inte denna faktor så stor påverkan på deras bränsleförbrukning. Det hade varit mer fördelaktigt om de anammat andra delar i stället, som att ta fart i nedförsbackar, minska tomgångskörning och framför allt att hålla hastigheten.

Fråga 10: Tycker du att din bränsleförbrukning har förändrats efter utbildningen?

Med denna fråga skulle förarnas personliga uppfattning om förändring i bränsleförbrukning tydliggöras, eftersom de ofta känner sitt fordon väl och skulle kunna ha en uppfattning om en ev. förändring som inte går att utläsa ur bränslestatistiken.

De svarande hade fyra kryssmöjligheter (med möjlighet till kommentar):

Ja. Den har minskat ___ liter per mil: 2 st. (0,3 l/mil, ? l/mil)
 Ja. Den har ökat ___ liter per mil: -
 Nej. Den är likadan: 2 st.
 Vet inte: 4 st.

En person har kryssat dels för att förbrukningen har minskat, men att han inte vet hur mycket den har minskat, dels att han inte vet.

Förarna gav kommentarer som "Svårt att bedöma, omväxlande lastvikter" och "Kör mest landsväg och motorväg". En person skrev (vilket kan ha varit i skämtsam ton) att "Enligt KC har den ökat men jag tror att han bara är snål, han skulle ju dela vinsten med oss",

Kommentar: Ett problem med den framtagna bränslestatistiken är att den inte redovisar vilka laster som har körts vilka sträckor, och att det med säkerhet är stora variationer i just lasterna och även i sträckorna (vägens standard, rutter etc.). Detta faktum gör att bränsleförbrukningen i enheten liter per mil inte säger så mycket i sig, eftersom den påverkas kraftigt av lastvikten .

De flesta förare säger sig inte veta om förbrukningen har förändrats. Två förare säger att den inte har förändrats och två säger att den har förändrats, varav den ena kan uppge ett numeriskt värde för minskningen. Det är oklart hur säker denna angivna minskning är.

Fråga 11: Hur tycker/tror du att stress påverkas av att köra EcoDriving?

Frågan är en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att fritt skriva ner sina åsikter. En gruppering av svaren i grupper visar följande fördelning:

| Svarsgrupp | Antal svar |
|---|------------|
| Omöjligt att köra EcoDriving vid stress/Mycket/Negativt | 5 |
| Ökar | 1 |
| Inget | 1 |

En person kommenterar att även olycksrisken ökar vid stress.

Kommentar: De flesta anser att stress gör det svårt eller omöjligt att köra EcoDriving.

Fråga 12: Hur tycker/tror du att risken för olyckor/skador påverkas när man kör EcoDriving?

Frågan är en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att fritt skriva ner sina åsikter. En gruppering av svaren i grupper visar följande fördelning:

| Svarsgrupp | Antal svar |
|----------------------|------------|
| Risken minskar | 2 |
| Risken ökar | 1 |
| Inget/Inget nämnvärt | 2 |
| Ingen uppfattning | 2 |

Den som svarat "risken ökar" uppger att då en lastbil kör EcoDriving kan det ge upphov till tokiga omkörningar av bilister som ligger bakom.

Kommentar: Svaren visar att det råder skilda åsikter bland förarna hur säkerheten påverkas av EcoDriving.

Fråga 13: Är det något som hindrar dig från att köra EcoDriving?

Här skulle förarna få uttrycka om de ser några hinder för att köra enligt EcoDrivingprinciperna i sitt dagliga arbete.

Frågan är en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att fritt skriva ner sina åsikter. En gruppering av svaren i grupper visar följande fördelning:

| Svarsgrupp | Antal svar |
|-----------------------------|------------|
| Tidspress, kanske tidspress | 5 |
| Nej | 2 |

Kommentar: De flesta förare menar att tidspressen gör det svårt att köra EcoDriving medan två förare menar att det inte finns några hinder för att köra EcoDriving.

Fråga 14: Vad skulle göra det lättare för dig att köra EcoDriving?

Med denna fråga skulle förarna få berätta hur de tycker att det kan underlättas för att köra EcoDriving.

Frågan är en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att fritt skriva ner sina åsikter. En gruppering av svaren i grupper visar följande fördelning:

| Svarsgrupp | Antal svar |
|--|------------|
| Bättre planering av arbetet/Annan slags körning/Mindre tidspress | 4 |
| Att andra kör EcoDriving | 1 |
| Inget utifrån nuvarande körning | 1 |
| Övning och färdighet | 1 |

Kommentar: De flesta förare menar att om de hade bättre om tid så skulle det gå bättre att köra EcoDriving. Att andras trafikrytm påverkar den egna

körningen återkommer här hos en person. Det är intressant att en av förarna anger att man kan köra mer EcoDriving om man övar.

Fråga 15: Skulle någon typ av belöning/motivationsåtgärd få dig att köra EcoDriving ännu mer?

De svarande hade tre kryssmöjligheter:

Ja: 4 st.
 Nej: 3 st.
 Vet inte: -

En person har inte kryssat i något alls, men har svarat på nästkommande fråga. Därför ingår han i Ja-svaren på denna fråga.

Kommentar: Troligtvis anser de personer som svarat Nej att stressen är den avgörande faktorn, och att en motivationsåtgärd inte skulle avhjälpa problemet med stressen.

Fråga 16: I så fall, vilken/vilka slags belöning(-ar) vore bra tycker du?

De svarande hade fem kryssmöjligheter och kunde kryssa flera alternativ samt hade möjlighet att kommentera:

Individuell bonus i form av pengar: 2 st.
 Individuell bonus i form av någon present: 1 st.
 Gemensam belöning för alla förare
 (resa, dela på pengar, saker till verkstad etc.): 1 st. (saker till verkstad)
 Återkoppling (bränslestatistik, allmän info...): 2 st.
 Annat: -

Kommentar: Det är stor spridning på svaren. Det är således inte lätt att hitta ett system som passar alla på KC Åkeri.

Fråga 17: Skulle du rekommendera utbildningen till andra chaufförer?

Frågan syftar till att kontrollera om förarna tyckte att utbildningen var så bra att de vill rekommendera den till andra. Det fanns tre kryssmöjligheter:

Ja: 7 st.
 Nej: -
 Vet inte: -

Kommentar: Det är tydligt att samtliga tycker att utbildningen var så bra att de kan rekommendera den till andra.

Fråga 18: Använder du EcoDriving när du kör personbil?

Frågan skulle undersöka huruvida förarna tycker att EcoDriving är så intressant att de använder tekniken även privat.

Frågan var en fritextfråga, där förarna hade möjlighet att fritt skriva ner sina åsikter. En gruppering av svaren i grupper visar följande fördelning:

| Svarsgrupp | Antal svar |
|--|------------|
| Ja | 4 |
| Försöker men det är annan teknik på automatlåda | 1 |
| Ja, i viss mån/Kör sällan privat men försöker tänka om | 2 |

Kommentar: Samtliga förare verkar vara så positiva till EcoDriving att de använder tekniken även privat.

Fråga 19: Övriga kommentarer?

En person svarade på denna fritextfråga, och menade att det var mycket bra att lära sig EcoDriving.

Sammanfattning enkätsvar

Enkäten visar att chaufförernas förkunskaper gällande EcoDriving var låga, men att förarna trodde att utbildningen skulle vara bra eller i varje fall inte dålig. Samtliga förare, inkl. VD, uppger att de ansåg utbildningen i EcoDriving vara så bra att de kan tänka sig att rekommendera den till andra chaufförer. Det framgår tydligt att många av förarna anser att den stress som arbetet är förknippat med gör det svårt att använda EcoDrivingtekniken i det dagliga arbetet. Samtidigt menar en förare att det inte finns några hinder att använda EcoDriving och att med mer övning så skulle det bli bättre resultat. Gruppen ser olika på om motivationsåtgärder som bonus och återkoppling skulle påverka resultatet. Några ser det som en självklarhet att belöning ger bättre resultat, medan andra tycks mena att stressmomentet påverkar resultatet långt mer än vad en motivationsåtgärd kan uppväga.

Intervju med utbildaren

Den 14 december 2005 kontaktades den person som utbildade KC Åkeri i Heavy EcoDriving, Stefan Wärnklint på Centrala Buss & Trafikskolan i Tidaholm AB. Tanken med intervjun var att han skulle få bemöta resultatet från samt de argument som framförts av KC Åkeri. Stefan har själv tidigare arbetat i åkeribranschen.

Stefan tyckte att det var synd att företaget inte kunde se någon minskning i bränsleförbrukningen. Hans uppfattning var att såväl förarna som VD:n arbetade under stor stress, vilket på ett betydande sätt underminerar möjligheterna att köra EcoDriving. Gällande de övriga argumenten menade

Stefan att han kände igen dem alla från andra åkerier, men att de inte var så väl underbyggda.

Stefan sade att det finns mycket att göra även då man kör på landsväg/motorväg. Att ha rastvärmare till kupén i stället för att stå långa tider på tomgång på vintern ger stor positiv påverkan på bränsleförbrukningen. Nedförsbackar bör utnyttjas för att ta fart i, såvida det är trafiksäkert. Att hålla hastigheten gör definitivt att bränsleförbrukningen sänks, och dessutom bryter man inte mot lagen! Vidare så är det lättare att köra om en lastbil som håller 80 km/h än en som håller 90 km/h, vilket gör omkörningen säkrare.

Stefan menade att det var av stor vikt att belöna personalen, men förstod att det kunde vara svårt om ingen minskning kunde redovisas. Stefan anser att det är nödvändigt att varje chaufför har en fordonsdator i bilen för att hela tiden kunna se och analysera förbrukningen. Han ser klara fördelar med att ha någon form av repetitionsmöte, där erfarenheterna från projektet kan diskuteras med honom.

Återigen förklarade Stefan emellertid svårigheterna med att tillämpa EcoDriving under tidspress.

Intervju med annat fjärråkeri

Den 16/12 kontaktades Magnus Nilsson på LBC Vårgårda, som har fjärrtransporter liknande de som KC Åkeri har. Magnus berättade att de hade gått Heavy EcoDriving-utbildning för tre-fyra år sedan. De har sedan kompletterat utbildningen med att installera färddatorer som ger förarna tydlig, löpande återkoppling i sina fordon. Detta tror man har varit avgörande för den framgång man har haft med att minska förbrukningen genom Heavy EcoDriving. Om man är stressad är det annars väldigt lätt att glömma bort att köra sparsamt, menade Magnus, men när man har färddatorn blir man hela tiden påmind om sitt körsätt. Magnus ansåg att det inte tar längre tid att köra Heavy EcoDriving. Ett stressat körsätt gör snarare att det går långsammare eftersom man då kör på rondeller, tappar last etc. Man gör helt enkelt fel då man är stressad, vilket snabbt "äter upp" den tämligen obetydliga tidsvinst man får genom att köra något snabbare. För några veckor sedan lät Vårgårda LBC utbilda ytterligare 12 chaufförer.

Diskussion

Projektet har lagts upp på ett bra sätt med informationsmöten, utbildning och återkoppling till de berörda förarna. Utbildaren såväl som utbildningen i sig var uppskattad både av VD och av chaufförerna. Viktiga delar som motivationsåtgärder och redovisning av bränsleförbrukning har funnits med i projektet. Företagets VD har varit engagerad i arbetet. Trots detta kan ingen minskning av bränsleförbrukningen redovisas.

En nackdel för utvärderingen är att endast ett företag deltog i projektet. Med två företag hade man kunnat jämföra företagen med varandra och hitta framgångsfaktorer och frågeställningar på ett annat sätt än som fallet är nu. Trots detta framkommer vid utvärderingen några punkter som tydliggör varför ingen minskning kan redovisas (utan rangordning):

- Det i projektet deltagande företaget säger sig ha väldigt varierande körningar med avseende på såväl körsträckor som last, faktorer som kan påverka förbrukningen kraftigt. Dessa faktorer tas inte upp i bränslestatistiken. Detta gör det svårt att utläsa vad som har påverkat förbrukningen, vilket i sin tur gör det omöjligt att entydigt se hur utbildningen har påverkat bränsleförbrukningen. Detta hade kunnat undvikas genom att välja ett företag med mer linjeartad körning, som kör jämförbara laster hela tiden. En annan variant hade varit att hos KC Åkeri mäta förbrukningen per tonkm, men det ställer förstås helt andra krav på mätförfarandet.
- Såväl VD:n som många av förarna anger att de arbetar under stor stress, där ett par minuters körtid kan vara avgörande för ett lyckat genomförande av uppdraget. Man menar att det under dessa förhållanden inte går att köra EcoDriving.

Bättre intern planering kan troligtvis lösa en del av problemet, men även de som beställer/köper transporttjänster måste medge en viss tidsflexibilitet. Vidare är det en ledningsfråga att tydliggöra att det faktiskt inte går fortare att ha ett stressat körsätt. Den tidsvinst som man gör då man kör några km/h snabbare förloras sannolikt igen på att man gör fel (kör på saker, tappar last etc.) då man är stressad. Förarna måste alltså få otvivelaktiga direktiv att det är EcoDriving som gäller och att ingen vinner på att de stressar.

- Den praktiska delen av utbildningen genomfördes i stadsmiljö, trots att företagets körning till största del sker på landsväg och motorväg. Enligt VD:n pratade man förstås om landsvägskörning under utbildningen. Uppfattningen hos såväl VD:n som några förare var ändå att den största besparingen kan göras i stadskörning – körning som företaget inte berörs så mycket av. Här hade utbildaren i större utsträckning kunnat betona det slags körning som är aktuell för företaget (utnyttja nedförsbackar, vikten av att hålla hastigheten, tomgångskörning etc.) och att potentialen är betydande även vid det slags körning som KC Åkeri har.

Det finns exempel på projekt där det varit svårt att påvisa några effekter av Heavy EcoDriving, t.ex. gällande långväga transporter nattetid vid Malmö Lastbilscentral¹. Å andra sidan finns det exempel

¹ Enligt Ylva Persson, Vägverket Region Syd, 2006-12-12.

som visar på motsatsen, som t.ex. LBC Vårgårda som på sin fjärrtrafik har gjort klara förbättringar efter Heavy EcoDriving-utbildningen.

- Förarna har endast fått information om sin egen bränsleförbrukning och inte om någon annans. Under några månader efter utbildningen jämförde de sig med varandra på egen hand. Då det blev vinter och förbrukningen gick upp (vilket är normalt), mer än vad bilarna drog innan utbildningen, så tappade förarna engagemanget och slutade med detta.

Det är viktigt att ledningen ger förarna regelbunden (åtminstone till en början månatlig) information om företagets bränslestatistik. Det allra bästa (och troligtvis nödvändiga) vore att varje bil var utrustad med en färd dator så att den enskilda föraren hela tiden kunde se och analysera sin egen bränsleförbrukning. Det är stor skillnad i ansvarstagande (och därmed engagemang för att påverka förbrukningen) mellan att själv hålla uppsikt över sin förbrukning och att chefen gör det. Vidare är det väldigt viktigt att ledningen uppmuntrar till och underhåller en livlig och engagerad diskussion kring förbrukningen och vad som höjer/sänker den.

- VD:n menar att det medför en (generellt sett) ökad olycksrisk att hålla hastighetsbegränsningen, eftersom en lastbil som kör i 80 km/h provocerar fram "vansinnesomkörningar" hos medtrafikanterna, och att det därför är bättre om lastbilen kör i 90 km/h.

Resonemanget är vanligt förekommande inom åkerinäringen (även bland personbilsförare anser många att det är bättre att hålla en något högre hastighet för att inte störa trafikrytmen). Det borde tydliggöras för företaget att det inte är ett enskilt företags uppgift att ändra trafikreglerna ute på vägarna. Dessutom kan man säga att det å andra sidan är lättare att köra om en lastbil som håller 80 km/h än en som kör i 89 km/h, och alltså är det säkrare då lastbilen kör långsammare.

Realiteten är att en av de viktigaste faktorerna för en minskning av bränsleförbrukningen på landsväg/motorväg är att hålla hastigheten. Transportledet i Hässleholm sänkte hastighetsregulatorerna på sina 100 fordon från 89 km/h till 85 km/h². Detta medförde en minskning i bränsleförbrukning om 0,5 dl, samtidigt som tidsförlusten uppgick till endast 1,2 min./kör timme.

- Ingen bonus har utgått till förarna. Det är naturligtvis svårt att göra det om man inte kan visa på någon minskning i bränsleförbrukning, men det finns klara nackdelar med att först lova något och sedan inte genomföra det. Någon form av uppskattning hade kanske kunnat utgå

² Klas Göthe, VDI Innovation, på seminariet "Smart Fart" i Kristianstad 25 maj 2005.

till förarna trots att läget var som det var, för att visa att man satsar seriöst på EcoDriving och förväntar sig ett positivt resultat.

I detta sammanhang kan även vikten av att i förväg se över och bestämma hur bränsleförbrukningen ska bokföras och hur bonusen ska fördelas, så att man slipper diskussioner kring detta under projektets gång. I fallet med KC Åkeri tycks man – innan utbildning och efterföljande bränsleuppföljning – inte ha tänkt på att lasten inverkar på bränsleförbrukningen och att det därför skulle bli svårt att se förändringar p.g.a. EcoDriving. Detta trots att man hade bränslestatistik sedan flera år tillbaka.

- En ordentlig planering av körning, t.ex. vid tankning och tomgångskörning, har ännu inte gjorts, och kan styras upp bättre av VD:n. Detta skulle säkerligen ge en minskad bränsleförbrukning.
- Enligt utbildaren var chaufförerna duktiga redan innan utbildningen, så potentialen för bränsleminskning var kanske inte så stor (men de gjorde ändå en genomsnittlig bränsleminskning om 12 % vid utbildningstillfället).
- Ingen repetitionsutbildning har hållits (det är svårt att samla alla chaufförer igen). Att repetera nyvunna kunskaper är en nödvändighet för att ett gott resultat ska erhållas. Vid en repetition hade dessutom diskussioner kring ovanstående punkter kunnat diskuteras och redas ut.

