



White paper Transport VIOL 3

Versionsnummer 1.0

Sammanfattning

Detta dokument avser att klargöra vissa beslut och principer som legat till grund för utvecklingen av Transport i VIOL 3.

1 Revisionshistorik

Revisionshistoria för White paper Transport VIOL 3.

Vid ändring av revisionshistoria ska även version och datum på första sidan samt datum i sidfoten uppdateras.

Version	Ändring	Datum	Signatur
1.0	Dokumentet skapat	2021-10-06	ANHO

Innehållsförteckning

1	Revisionshistorik.....	1
2	Vilken standardfunktionalitet används för Transport i VIOL 3?	3
3	Vilka principbeslut har tagits för VIOL 3?.....	3
4	Varför försvinner transportörsnumret?.....	3
5	Definierade affärsledskedjor	4
6	Ej proaktivitet i transportaffären	5
7	Vad betyder transparenta prisvillkor?.....	5
7.1	Varför skall vi ha denna princip?	5
7.2	Hur har vi gjort otransparent till transparent?	6
8	Skilj på råvaruaffär och logistik.....	6
8.1	Skilj på transportaffär och råvaruaffär	6
8.2	Skilj på transportaffär och logistik.....	7
9	Lastutfyllnadstillägg och överviktavdrag på befraktarkontrakt och inte på prislista	8
9.1	Rekommenderat arbetssätt är att relatera till ekipagets högsta tillåtna maxvikt.....	8
9.2	Fullt lass JA eller NEJ, vi väntar ej på kvantiteten från råvaruaffären.	8
9.3	Hur kan vi ge chauffören förtroendet att ange ”Fullt lass JA eller NEJ”?	8
10	Måste man Leveransavisera i VIOL 3?	9
11	Administration av fordonsregister.....	9
12	Konsekvenser av alternativ användning av informationsstrukturen.....	10
13	Hur många transportunderlag blir det egentligen?	12
14	Avlägg – definition och verksamhetsregler	13

2 Vilken standardfunktionalitet används för Transport i VIOL 3?

Det var ett strategiskt beslut att bygga VIOL 3 på ett standardaffärssystem, vilket även omfattar funktionaliteten som stödjer både redovisning och pristräkning av transportaffär samt funktionalitet som stödjer transportbeordring. Ambitionen är att använda så mycket standard som möjligt för att kostnadseffektivt utveckla ett nytt VIOL 3 med ökad förbättring gällande förvaltning och nyutveckling. Genom att välja ett standardsystem sätts ramarna för vilka möjligheter som finns med per default och vilka premisser som utvecklingen får förhålla sig till.

Sammanfattningsvis kommer samtliga användare och kunder att få acceptera att tillämpningen och handhavandet i VIOL 3 blir annorlunda än i Viol 2. VIOL 3 innebär i många fall också förbättringar med ny funktionalitet som idag inte är möjlig i Viol 2. Omförhandlingar kommer att krävas för att få uppgörelserna att passa in i VIOL 3.

För mer information om praktisk tillämpning se övrigt informationsmaterial och handledningar.

3 Vilka principbeslut har tagits för VIOL 3?

Följande grundprinciper är beslutade och vägledande för utvecklingen av VIOL 3:

- Beslutsstöd för användare
- Proaktiv styrning av mätning och redovisning
- Skilj på affär och logistik
- Unikt identifierade affärsparter
- Väldefinierade sortimentsspecifikationer
- Självständiga affärsobjekt
- Väldefinierade mätningstjänster
- Ändamålsenliga begrepp
- Tydliga prisvillkor

För transportredovisning/pristräkning finns ytterligare, förfinade principer, fastslagna:

- Prisvillkoren ska vara transparenta och tydliga för säljare och köpare i en affär samt gå att förstå för flera roller i ett företag. Det innebär i praktisk tillämpning bland annat att PKODT och Befraktarkoder försvinner. Vi kommer in närmare på detta längre ner i dokumentet.

4 Varför försvinner transportörsnumret?

Transportörsnumret i Viol 2 är ett juställigt nummer som chauffören på något sätt anger vid ankomstregistrering vid mätplats. Antingen direkt i DORIS/IRIS, via aviseringen eller via ett vågkort på vilket transportörsnumret ligger inlagt. Det är

alltså en identifikation idag. Transportörsnumret definierar någon slags fordonsenhet/resurs och håller via ett register ett antal egenskaper, tex fordonskombination och högsta tillåtna maxvikt. Information som sedan används i transportprISRäkningen. Det finns också ett register i DORIS som håller bankbredder och detta är också kopplat till transportörsnummer. Bankbredderna är registrerade per fordonsenheternas registreringsnummer men registreringsnumret är i sin tur kopplat till transportörsnummer. Bankbreddsuppgifterna används inte i transportprISRäkningen men ligger till grund för mätning av råvara. Förutom att transportörsnumret håller information om fordonsegenskaper försöker vi med samma term berätta vem man är och vilken transportaffär man ingår i just för tillfället. Ibland låter man transportörsnumret representera en viss företeelse för resursen. Sammanfattningsvis är transportörsnumret en term där man försöker definiera fordonsegenskaper samt aktör och affär med en kod. Det finns idag inte ett regelverk vad ett transportörsnummer ska representera och alternativ användningarna är många.

Informationsstrukturen kring transportörsnumret har historiskt fungerat bra och det fungerar lokalt fortfarande ganska bra. Men tittar vi på hur transportaffärerna har utvecklat sig över hela landet har det hänt ganska mycket, något av en kulturförändring har skett. Det är idag vanligt att ett enskilt åkeri kör i tre olika affärsledskedjor under en och samma dag. Detta hanteras på olika sätt, men vanligast är att man anger olika transportörsnummer beroende på vilken affär som är gällande. Detta innebär att fordonsegenskaperna måste vara korrekt uppsatta på tre olika poster i transportörsregistret. Det innebär också att kopplingen mellan transportörsnummer och bankbreddsuppgifterna måste ajourhållas, så inte fel mått används i mätningen. Informationsstrukturen kring transportörsnummer håller inte som verksamheten har utvecklat sig och registren blir för svåra att vårda och hålla uppdaterade. Detta medför felaktig information till både transportaffär och mätning.

Ett krav från våra ägare är att VIOL 3 ska kunna hantera hur många led som helst i transportaffären till skillnad från Viol 2 som endast kan hantera två led. Om man skulle hålla kvar vid arbets sättet där man har olika transportörsnummer beroende på vem som är köpare av transporten, skulle det innebära att vi skulle behöva ha ett transportörsnummer för varje kombination av transportaffär. Om en part i något av de mellanliggande leden skulle ändras skulle det också innebära att man måste identifiera den affären med ett annat transportörsnummer.

5 Definierade affärsledskedjor

En grundprincip vi har att förhålla oss till när VIOL 3 utvecklas är Unikt identifierade affärspartners. Inom transport är det ganska lätt att förstå orsaken bakom denna princip. Om alla aktörer som har ett eget organisationsnummer också får sitt eget aktörsnummer i VIOL 3 och det är dessa aktörsnummer som man bygger affärsledskedjan med, innebär det att samtliga aktörer får samma chans till löpande ekonomiska uppföljningar.

Om alla aktörer i en affärledskedja figurerar med eget aktörsnummer, och inte en enhet som ligger under någon annan aktör, är man alltid berättigad att se pengar och kvantiteter för det eller de led man har verkat i. Oavsett vilken transportaffär som har varit gällande hittar transportföretaget allt samlat på ett ställe, standardrapporter som ligger online.

En annan viktig orsak till denna grundprincip är spårbarheten som i många fall är avgörande för befraftarnas miljöcertifieringar eller säkerhetsarbete. Befraftaren måste alltid kunna spåra vilken organisation som faktiskt har utfört transporten. Arbets sättet blir också mer likriktat när det utförande transportföretaget alltid ska förhålla sig till samma informationsprincip för att definiera gällande affär.

6 Ej proaktivitet i transportaffären

I transportlösningen gör vi avsteg från grundprincipen om Proaktiv styrning av mätning och redovisning. För råvara så är alltid affärsledskedjan fördefinierad, Det vill säga att innan råvaran levereras, har man pekat ut exakt vilka parter som ingår i råvaruaffären samt i vilket led de finns i. Detta måste vi frånga i transportaffären. Det är av yttersta vikt för den logistiska effektiviteten att en transportaffärsledskedja kan uppstå här och nu. Lösningen får inte minska möjligheterna för retursamarbeten mellan de utförande transportföretagen. För att transportaffären skall kunna redovisas i VIOL 3 måste det finnas kontrakt mellan parterna men vi pekar inte i förväg ut vilken kontraktskedja som ska vara gällande. Den anger man vid leveranstillfället, antingen via leveransavisering eller i mätplatsstödet. Ett tips är att man i transportordermallarna i transportsystemen kan ange detta, alltså "klistra" på sig i ledet om verksamhetsreglerna säger att man ska göra det, innan man släpper uppdraget vidare. Då kommer man inte som chaufför att behöva fylla i detta i Leveransaviseringen. Transportbeordringskedjan behöver inte vara densamma som affärsledskedjan. Vilka regler som gäller kring detta är verksamhetsregler och inte systemregler.

7 Vad betyder transparenta prisvillkor?

Transparenta prisvillkor betyder att man skall förstå exakt och vid en första anblick vad prisvillkoret, ett tillägg eller avdrag, står för och vad det betyder. Man skall inte behöva ha tillgång till en kodbok eller andra, mellan parterna uppsatta dokument för att veta vad man skall ange för att ett tillägg eller avdrag skall falla ut.

7.1 Varför skall vi ha denna princip?

Idag använder man transportörsnummer, befraftarkoder samt priskod transport för att hantera tillägg och avdrag för olika företeelser. I den isolerade affären kan detta tyckas vara ett minimalt problem. I den isolerade affären vet båda parter vad just den koden betyder i just den affären. Problemet är att merparten av transportföretagen, stora som små, inte verkar i en enda isolerad affär. De flesta transportföretag har affärsuppdrag med flera parter och kör i flera olika transportaffärer under en och samma dag. Som chaufför, som faktiskt är den som har ansvaret att koderna blir registrerade, måste man veta vilken kod som står för vad, beroende på gällande

transportaffärsledskedja. Med transparenta prisvillkor räcker det med att chaufför anger företeelsen och sedan styr den överenskomna prislistan om tillägg/avdrag ska falla ut. För vissa tillägg/avdrag som är kopplad till resursspecifika företeelser, tex ”Extraresurs efter stormfällning”, måste även fortsättningsvis instrueras vad som skall anges till chaufför. Skillnaden är dock att chaufför, i klartext, ser vad som skall anges, antingen via leveransavisering i transportsystem eller i mätplatsstödet. Denne behöver alltså inte veta vilken kod som skall anges, bara att företeelsen ska anges.

7.2 Hur har vi gjort otransparent till transparent?

För att ta reda på vad som döljer sig bakom tillägg/avdrag som är kopplat till PKODT, transportörsnummer och Befraktarkoder i Viol 2 gjordes en utredning där man helt enkelt frågade ett stort antal kunder vad tillägget/avdraget egentligen stod för. Statistik togs fram för hur vanliga de olika prisvillkoren är. Prisvillkor som används av få antal kunder på liten kvantitet har inte tagits med i VIOL 3. Två referensgrupper (transportföretag och befraktare) har sedan använts för att sätta en slutlig uppsättning av tillägg/avdrag.

Prisvillkor som är kopplad till utrustning hanterar man i VIOL 3, genom att utrustningsdetaljer finns registrerade på transportmedel i fordonsregistret, detsamma gäller prisvillkor som är kopplat till transportmedeltyp. Övriga prisvillkor som den stora massan, dvs referensgrupperna ansåg att man behövde finns att ange som transportuppgifter.

Med den struktur som är satt är VIOL 3 lätt att anpassa när nya behov av prisvillkor uppkommer. Idéer och nya behov kommer dock alltid prövas av råd eller referensgrupp innan utveckling sker.

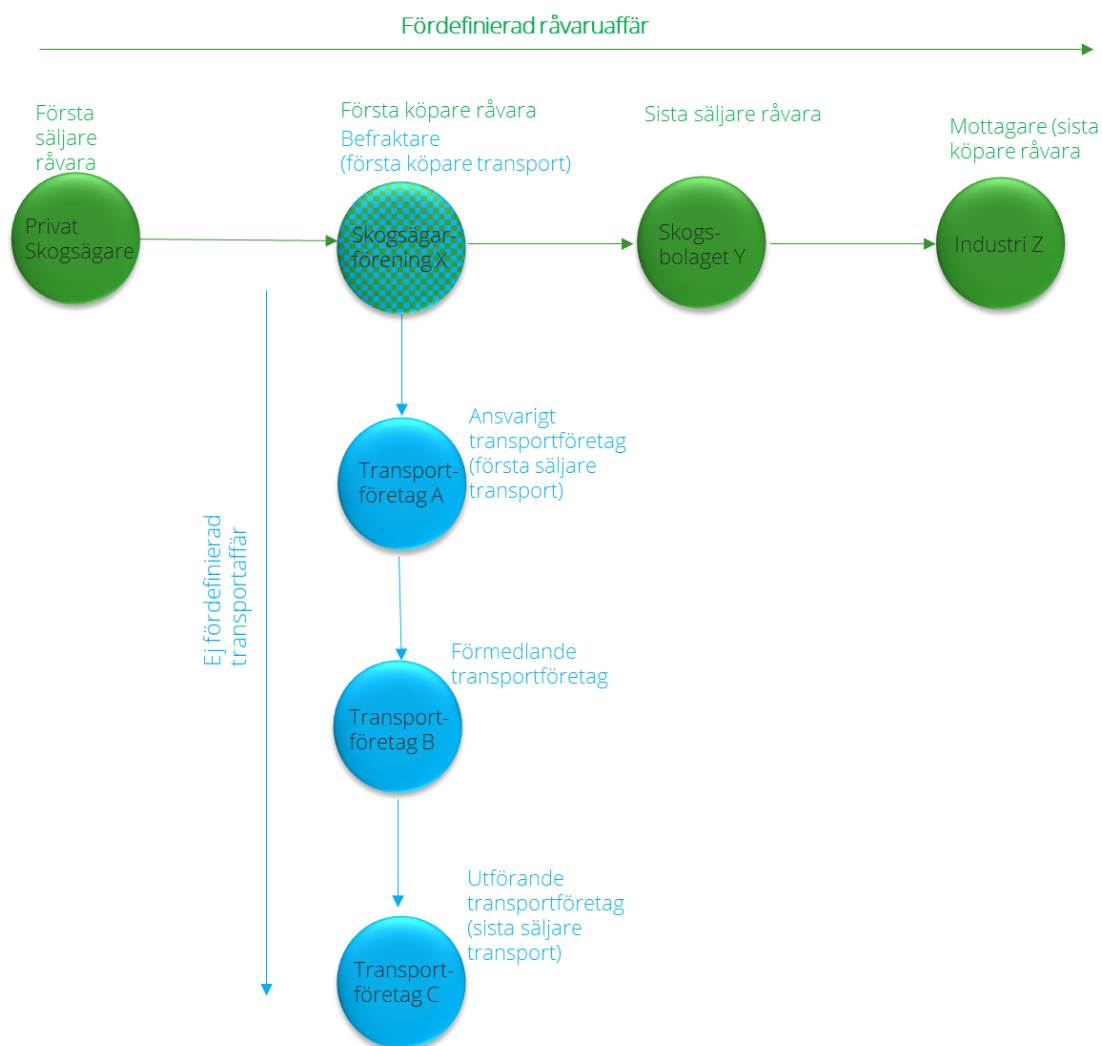
8 Skilj på råvaruaffär och logistik

Denna princip kanske skulle bäst skrivas om och delas upp i två principer.

8.1 Skilj på transportaffär och råvaruaffär

Syftet är att transportaffären inte ska vara beroende, behöva invänta eller triggas, av råvaruresultatet i de fall transportaffären inte behöver det.

Det som håller ihop de två affärerna är den part som benämns som befraktare (första köpare transport) i transportaffären och som också är någon av parterna i råvaruaffären. I exemplet nedan är det första köpare av råvara som också är befraktare, men transportaffären kan gå ner från vilken part som helst i råvaruaffären.



8.2 Skilj på transportaffär och logistik

Den transportprisgrundande kvantiteten behöver inte alls vara densamma som den levererade kvantiteten. Båda kvantiteterna är intressanta, men vid olika slags analyser. Det är många som idag försöker använda TIS till att följa leveranstakt. Detta fungerar inte så bra då TIS är byggt för att visa transportredovisningen. I VIOL 3 har vi byggt rapporterna så att båda kvantiteterna syns och de har olika benämningar. Några rapporter funkar trots detta inte alls bra för att följa leveranstakt då det endast är transportredovisade leveranser som visas. En kvantitet kan ju vara levererad även om den inte är transportredovisad via Biometria. För att kunna följa logistik tar vi fram särskilt anpassade rapporter, men dessa kommer inte att levereras för 1.0.

9 Lastutfyllnadstillägg och överviktavdrag på befraktarkontrakt och inte på prislista

Genom att dessa komponenter ligger på befraktarkontraktet blir den transportprisgrundande kvantiteten densamma i alla transportaffärsled. Med denna lösning kan vi bygga tilläggs- och avdragskomponenter som baserar sig på antingen den transportprisgrundande kvantiteten eller den levererade kvantiteten.

9.1 Rekommenderat arbetssätt är att relatera till ekipagets högsta tillåtna maxvikt

Genom att relatera lastutfyllnadstillägg och överviktsavdrag till ekipagets högsta tillåtna maxvikt kan just den uppgiften återanvändas i vilken transportaffär som helst. Bilar och släp kan lånas eller säljas, men uppgiften om högsta tillåtna maxvikt finns på en post i ett register och det är i ekipageregistret och direkt kopplat till registreringsnummer som också kommer att vara identiteten vid leverans. Det är de uppställda villkoren i transportkontrakten som styr om den transportprisgrundande kvantiteten skall justeras, men uppgiften om högsta tillåtna maxvikt kan återanvändas. Det är fullt möjligt att ha vingelmån i komponenterna för lastutfyllnad och övervikt, alltså man relaterar till fordonets högsta tillåtna maxvikt men lägger på eller drar av ett antal ton.

9.2 Fullt lass JA eller NEJ, vi väntar ej på kvantiteten från råvaruaffären.

I VIOL 3 sker en kvantitetsjustering för lastutfyllnad om chaufför anger fullt lass ”JA”, och om lastvikt plus taravikt (vikt utan last) inte kommer upp i ekipagets högsta tillåtna maxvikt. Givet att komponenten finns på kontraktet givetvis.

Eftersom vi gärna vill göra klart transportaffären när vi har samlat in allt som är relevant för just transportaffären vore det olyckligt om vi skulle behöva vänta på den mätta kvantiteten från råvaruaffären endast för just lastutfyllnadstillägget. Idag mäts ca 70 % av all massaved på bild via fjärrmätning. Mätning sker alltså ett antal dagar efter att leveransen har levererats. Inom fem år kommer 80–90 % av alla massaved mätas i bild. På en stor andel av råvaran skulle vi behöva vänta på uppgiften om m3f (eller annat måttslag). Det skulle alltså bli en fördröjd transportredovisning på en mycket stor andel av leveranser där ett flertal skulle bli fördröjd över månadsskiften. Genom att använda chaufförens signal om denna har med sig ett fullt lass eller ej, kan vi genast göra klart transportaffären.

9.3 Hur kan vi ge chauffören förtroendet att ange ”Fullt lass JA eller NEJ”?

Det enkla svaret att det helt enkelt är en tämligen kompetent yrkesgrupp som vi får anta sköter sitt jobb efter bästa förmåga, precis som så många andra yrkesgrupper.

Det är många transportuppgifter vi redan idag överlåter till chaufför att ange, och som har betydelse för vilka pengar som faller ut i transportaffären.

Det lite längre svaret lyder:

Första planen var att mätaren, vid ankomstkontroll, skulle ange om lasset var fullt eller ej. Mätare är utbildade och drillade i att mäta objektivt, en tydlig mätinstruktion för ändamålet skulle alltså behövas tas fram. Mätningen skulle också bli dyrare eftersom ett till moment skulle införas, vilket mätplatsägarna inte alls är så intresserade av. Den viktigaste orsaken till att vi valde vägen att chaufför ska ange Fullt lass JA eller NEJ är att RMR och RPT tydligt har uttryckt en vilja att chauffören skall göra mottaningskontrollen själv. Detta för att få ett snabbare flöde genom mätplats och billigare mätning. Det kommer i många fall alltså inte finnas en mätare som kan göra bedömningen om lasset är fullt eller ej.

Fullt lass, som anges via Leveransavisering eller i MPS, kommer default att vara "NEJ", detta för att undvika att chaufför av misstag sätter "Fullt lass JA". Chaufför måste alltså göra ett aktivt val för att välja JA. Om en chaufför trots allt, medvetet eller omedvetet skulle ange att de har fullt lass trots att det inte är det, har vi tagit fram en BI-rapport för kontroll. Kvantiteten kommer ju trots allt efter ett antal dagar och då kan transportköpare göra en rimlighetskoll. I rapporten visar vi också travarnas mått.

10 Måste man Leveransavisera i VIOL 3?

Nej, det behöver man inte. Det går utmärkt att registrera uppgifterna i Mätplatsstödet som dessutom kommer att ligga i molnet. Mätplatsstödet kommer man alltså åt från vilken enhet som helst bara man har en användare och internet. MEN, det är fler transportuppgifter som skall registreras i VIOL 3 än i Viol 2. Tillägg och avdrag som ofta har varit kopplade till transportörsnummer skall anges som faktiskt företeelse och hänger inte längre på identiteten Transportörsnummer. Ingående aktörer i transportaffären skall dessutom anges. Det sistnämnda registrerar man med fördel genom att avisera på en transportorder som håller dessa uppgifter. Det är upp till den aktör som ger ifrån sig ett uppdrag att ange vilka ingående parter som ingår i transportaffären. Tiden på mätplats och risk för felregistreringar minimeras med en korrekt Leveransavisering, i än högre grad i VIOL 3 än i Viol 2.

11 Administration av fordonsregister

Fordonsregistret är egentligen tre register, transportmedelregistret, lastbärrregistret och ekipageregistret. Identiteten för transportmedel och lastbärare är registreringsnummer. Ekipageregistret fylls av alla förekommande kombinationer av transportmedel och lastbärare och får en unik identitet. Uppgifter om transportmedeltyp och utrustning hänger på transportmedlet och uppgiften om högsta tillåtna maxvikt hänger på ekipage.

Registren är öppna på så vis att alla med en användare kan läsa registret. Registerposterna är dock låst för redigering till den som står som "Ansvarig aktör"

eller tjänstespecialister på Biometria. Ansvarig aktör är inte att förväxla med ägare till fordonet. Ägare av fordonet är ur ett transportredovisningsperspektiv helt ointressant. Det som är intressant är i vilken transportaffär fordonet, just för stunden, figurerar i och detta anger man genom att definiera ingående parter. Ansvarig aktör är helt enkelt den aktör som kan ändra uppgifterna om tex utrustning på ett transportmedel. En befektare kan ta på sig ansvaret att administrera fordonsregistret, det kan även transportföretagen som är av karaktären transportförmedlare eller lastbilscentraler. Ett transportföretag som är ett åkeri som äger egna bilar kan också vara ansvarig aktör och detta utan att ha en användare i affärsnavet. Då hanterar man ändringar genom att kontakta användarstöd. Kundtjänst kommer inte att debitera tid för att hjälpa till med denna uppgift. Den som är Ansvarig aktör har ett ansvar för att hålla uppgifterna om fordonsenheterna riktiga och uppdatera när behov om uppdatering förekommer. Är man någon annan än Ansvarig aktör, men ser ett behov av uppdatering tar man kontakt med den som är ansvarig aktör och ber denne uppdatera eller så vänder man sig till Biometrias kundtjänst. Ansvarig aktör går självklart att ändra.

Transportmedel, lastbärare och ekipage behöver **inte** finnas i registret för att det ska vara möjligt att komma med en leverans. Man anger helt enkelt ingående registreringsnummer vid leveranstillfället och mätplats skickar in uppgifterna till affärsnavet där de sparas som "systemskapade". Transportmedel måste dock vara "användarskapade" innan transportredovisningen kan ske. Ett ekipage måste vara användarskapat innan transportredovisning kan ske om befektaren har ekipagekontroll "JA" i sina befektarinställningar. Om valet är i stället är "NEJ" använder man alltid den högsta tillåtna maxvikt som chauffören anger vid leverans. För att undvika långa larmlistor vid den forcerade övergången rekommenderar Biometria att så många transportmedel som möjligt finns upplagda, med korrekta uppgifter, i förväg. Information om hur detta ska gå till kommer närmare tidpunkten för den forcerade övergången. Vidare rekommenderar Biometria befektarna att ha ej ha ekipagekontroll den första tiden vid den forcerade övergången.

12 Konsekvenser av alternativ användning av informationsstrukturen.

VIOL 3 uppfyller, precis som Viol 2, inte allas önskemål och drömmar och omförhandlingar måste göras för att anpassa transportaffärerna till VIOL 3. Vissa prisvillkor som finns i Viol 2 kommer inte att finnas i VIOL 3 av anledningar som, några av dem, är beskrivna i detta dokument.

Saknar man ett prisvillkor som i Viol 2 hanteras med PKODT, är det förstås möjligt att lösa detta genom diverse kreativa lösningar i VIOL 3. Dessa kreativa lösningar kanske passar som handen i handsken i den isolerade affären mellan två parter, men kan ställa till det i det stora pusslet.

Ett exempel: Idag löser man ett tillägg för att transportresursen har extra starka extraljus genom att ange siffra X på position Y i PKODT. I VIOL 3 finns inte Extra

starka extraljus som valbar utrustning på transportmedel, då referensgrupperna inte ansåg att det behövdes. I det här exemplet är det Skogsbolaget AB som står som Ansvarig aktör på transportmedlet i fråga och Skogsbolaget AB kommer på idén att lägga till utrustning "Extra lång kran" (som finns som valbar utrustning) på transportmedlet i stället, trots att transportmedlet inte har en extra lång kran, också låter man Extra långa kran betyda Extra starka extraljus. Man tillämpar ändå inget tillägg för Extra lång kran i sina transportaffärer. Man skapar sedan en priskomponent (tillägg) för Extra lång kran i prislistan, som får motsvara Extra starka ljus. När sedan detta registreringsnummer blir använt vid en leverans där ingående parter i transportaffären är Skogsbolaget AB och aktuellt transportföretag, kommer ett tillägg falla ut för att "Extra lång kran" finns registrerad som utrustning på transportmedlet i registret. Man har alltså löst VIOL 3s tillkortakommande med lite kreativitet.

Det skulle ju dock kunna vara så att transportföretaget i fråga också har ett avtal med Skogsägarföreningen ek. för. och i den uppgörelsen ingår ett tillägg för fordon som är utrustade med Extra lång kran. Då skulle det i varje leverans, där aktuellt transportmedel ingår, falla ut ett tillägg för Extra lång kran, trots att transportmedlet i verkligheten inte är utrustad med det.

Man kan också lätt bli frestad att alternativt använda informationsstrukturen i VIOL 3 på ett sätt för att försöka dra likhetstecken med informationsstrukturen i Viol 2. Man ska dock som kund komma ihåg att all vidareutveckling av VIOL 3 inte kommer att ta hänsyn till dem som inte använder informationsstrukturen som den är tänkt. Biometrias kundtjänst kommer heller inte att vara behjälplig i dessa situationer då de kommer att vara utbildad i korrekt användning.

Att jobba med definierade aktörer i transportaffärsledskedjan i stället för med underhängande transportörnummer är något som många upplever som en stor och jobbig förändring och det finns många kreativa tankar att lägga upp underentreprenörer (transportörer) som transportenheter under någon annans huvudkod, alternativt som internnummer. Det kan tyckas som en bra lösning i den isolerade affären mellan två parter men det kan ju tänkas att underentreprenören har avtal med fler transportköpare som använder informationsstrukturen som den är tänkt. Underentreprenören måste då hålla reda på vilken informationsstruktur som skall användas i olika affärer.

Om man väljer att endast använda tjänsten för transportredovisning via Biometria men vill göra prISRäkning i eget system är rekommendationen att man ändå använder tänkt informationsstruktur beträffande unikt identifierade aktörer, och detta sammanfattningsvis på grund av:

- Många befraktare kräver en tydlig spårbarhet av vilken organisation som utfört transporten. Detta pga. miljö- och säkerhetscertifieringar.
- Ett likartat arbetssätt för chaufför effektiviserar och minskar risk för felaktigheter vid ankomstregistrering.

- Möjligheten att följa alla sina affärer på ett ställe försvinner för enskilda åkerier.
- Vidareutveckling av VIOL 3 kommer inte ta hänsyn till alternativanvändare.
- Biometrias kundtjänst kommer inte att kunna vara behjälplig i lika stor utsträckning vid alternativ användning.

13 Hur många transportunderlag blir det egentligen?

För att kunna ta fram ett så korrekt transportprisgrundande avstånd som möjligt, finns *möjligheten* att använda enskilt avlägg som startpunkt för transporten. För att ytterligare spetsa till det transportprisgrundande avståndet använder Krönt Vägval mätplatsens koordinat som en viapunkt för vidare färd till mottagningsplatsens koordinat.

På ett Avtalsobjekt blir det blir ett Transportunderlag för varje möjlig rutt per handelssortiment, där avlägg, mätplats och mottagningsplats utgör noderna.

Exempel 1:

Ett Avtalsobjekt har **3** avlägg.

På avtalsobjektet faller det ut **5** olika handelssortiment.

Alla fem handelssortiment skotas fram till alla tre avlägg.

Varje handelssortiment är endast destinerad till **1** mottagningsplats.

Varje mottagningsplats har bara **1** möjlig mätplats.

15 Transportunderlag

Exempel 2:

Ett Avtalsobjekt har **3** avlägg.

På avtalsobjektet faller det ut **5** olika handelssortiment.

Alla fem handelssortiment skotas fram till alla tre avlägg.

4 av handelssortiment är endast destinerad till **1** mottagningsplats. **1** av

handelssortimentet är destinerad till **2** möjliga mottagningsplatser.

Varje mottagningsplats har bara **1** möjlig mätplats.

18 transportunderlag

Exempel 3:

Ett Avtalsobjekt har **3** avlägg.

På avtalsobjektet faller det ut **5** olika handelssortiment.

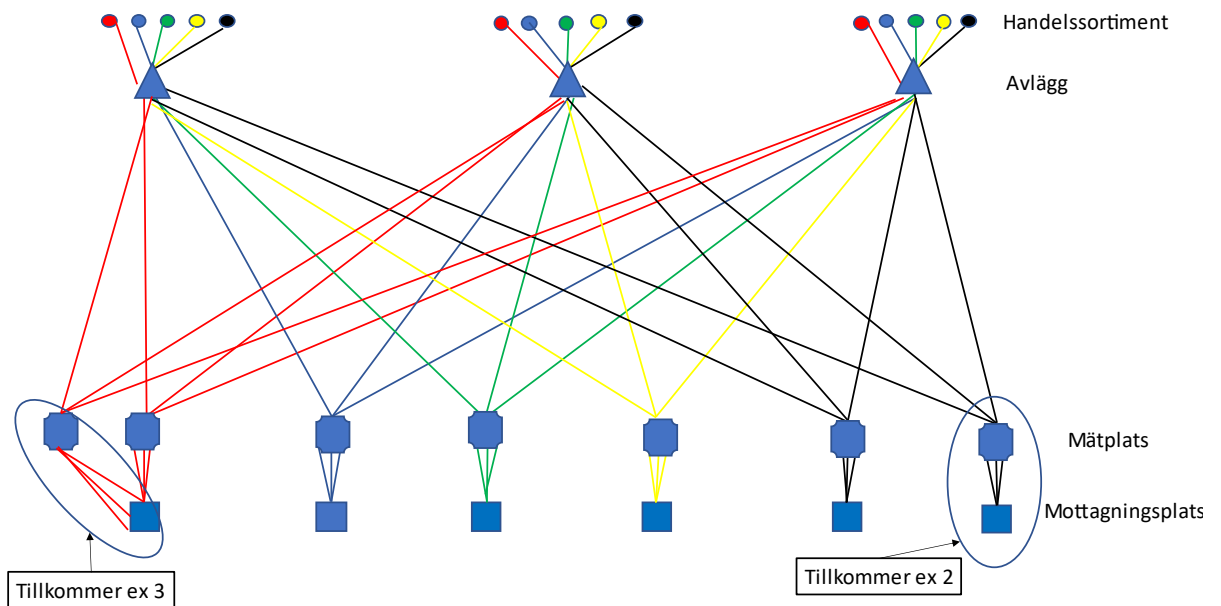
Alla fem handelssortiment skotas fram till alla tre avlägg.

4 av handelssortiment är endast destinerad till **1** mottagningsplats. **1** av

handelssortimentet är destinerad till **2** möjliga mottagningsplatser.

5 av mottagningsplatserna har **1** möjlig mätplats, **1** av mottagningsplatserna har **2** möjliga mätplatser.

21 transportunderlag



14 Avlägg – definition och verksamhetsregler

Det första valet en befektare måste göra är om denne vill jobba ned på avläggnivå eller inte. Dvs vilken koordinat skall Krönt Vägval använda som startpunkt?

Det är fullt möjligt att endast skapa ett Transportunderlag per handelssortiment, mätplats och koordinat som det enda administrativa avlägget skall ha.

Om befektaren i stället gör valet att skapa ett Transportunderlag per faktiskt verkligt avlägg måste denne tänka till hur man definierar ett avlägg. När blir ett avlägg två avlägg? Är det när de ligger på olika vägar eller när det är visst många meter mellan värtorna?

Oavsett om man väljer att skapa transportunderlag per avlägg eller inte, rekommenderar Biometria att vara tydlig med tänkt arbetssätt samt definition av avlägg i sina transportupphandlingar/förhandlingar. Framför allt då Krönt Vägval-avståndet ska vara det transportprisgrundande avståndet.