

FAKTA OM ÅKERINÄRINGEN

utgåva 2016



Innehåll



FAKTA OM ÅKERINÄRINGEN.....	3
INLEDNING	3
SNABBFAKTA OM ÅKERINÄRINGEN.....	3
SVERIGES ÅKERIFÖRETAG.....	4
OM RAPPORTERN	4
FAIR TRANSPORT.....	5
ÅKERINÄRINGENS STRUKTUR	6
FÖRSÄLJNING AV TRANSPORT.....	6
SPEDITÖRER OCH TRANSPORTFÖRMEDLARE.....	6
SYSSELSÄTTNING	6
ARBETSMILJÖ	6
KOSTNADERNAS FÖRDELNING JANUARI 2016.....	7
SAMHÅLLSEKONOMISKA EFFEKTER.....	7
TRANSPORT, KÖRSTRÄCKOR OCH GODS	8
HUR LÅNGT ÅKER GODSET?.....	8
VAR LASTAS OCH LOSSAS GODSET?	8
VAD TRANSPORTERAS PÅ VÄG?.....	8
TOMTRANSPORTER	8
FARLIGT GODS	8
INTERNATIONELL TRAFIK	9
TRAFIKSÄKERHET	10
FAIR TRANSPORT - TRAFIKSÄKERHET	10
SYSTEMATISKT TRAFIKSÄKERHETSARBETE.....	10
NOLLVISIONEN	10
KLIMAT OCH MILJÖ	11
DRIVMEDEL.....	11
EUROKLASSER	11
BULLER	12
UTSLÄPP OCH PÅVERKANSAKTORER	12
LÄNGRE OCH TYNGRE FORDON.....	12
HÅLLBARA TRANSPORTER	13
FOSSILOBEROENDE FORDONSFLOTTA 2030	13
HISTORISK UTVECKLING FÖR BRUTTOVIKTER	13
FAIR TRANSPORT - KLIMAT.....	13
MILJÖCERTIFIERING OCH KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGSÅTGÄRDER	14
FRAMTID OCH TRENDER	15
FRAMTIDENS TRANSPORTER.....	15
FRAMTIDENS GODS	15
FRAMTIDENS KUND.....	15
FRAMTIDENS DISTRIBUTION.....	15
FAIR TRANSPORT - ANSVAR	16
FRAMTIDENS TEKNIK	16
KOSTNADSESTIMAT	17
FJÄRR,- FLIS,- TIMMERBIL	17
ANLÄGGNINGSBIL:.....	17
CERTIFIERINGAR	17
REFERENSER.....	18



FAKTA OM ÅKERINÄRINGEN

INLEDNING

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och har mer än 6 000 anslutna medlemsföretag med 34 000 fordon. Vi arbetar för att förbättra villkoren för medlemsföretagen och den svenska åkerinäringen i stort. Sveriges Åkeriföretag arbetar med branschpåverkande frågor på lång och kort sikt, och en viktig del i arbetet är dialog med samhällets nationella och internationella beslutsfattare. Vi samverkar med svenska myndigheter och politiker, med näringslivet, den internationella vägtransportunionen och ett antal andra organisationer.

I den här publikationen presenterar vi fakta och statistik om den svenska åkerinäringen och den svenska transportmarknaden. Informationen syftar till att ge en god inblick i åkerinäringen och en förståelse för verksamhetens förutsättningar. På vår hemsida akeri.se publicerar vi löpande information och uppdateringar.

SNABBFAKTA OM ÅKERINÄRINGEN

- 86 % av allt gods som transporteras i Sverige gick år 2010 på lastbil²
- Åkerinäringens förädlingsvärde, det vill säga intäkter minus kostnader, är för år 2015 156 miljarder kronor³
- Åkerinäringens omsättning står för nästan 4 % av Sveriges BNP, och 5,4 % av näringslivets förädlingsvärde under fjärde kvartalet 2015⁴
- Transportnäringen på väg, inkluderat hela logistikkedjan, sysselsätter 225 000 människor⁵
- Lastbilsförare är för män det tredje vanligaste yrket i Sverige¹⁰
- Statistik från Bisnode visar att det finns 8667 transportföretag i Sverige. Bisnodes statistik utgår från Svenskt näringslivs klassificering för företag och inkluderar således hela logistikkedjan. Totalt har Sverige 14 388 trafik tillstånd för godstransporter på väg, vilket är en indikation på antalet åkerier.⁶
- Bygg och anläggning är den mest dominerade sektorn, och sand, sten och grus det gods som förekommer i flest transporter⁷
- Lastbilar står för sju procent av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser, och 25 % av vägtrafikens⁸
- Sveriges bestånd av lastbilar över 3,5 ton uppgår i slutet av 2015 till ungefär 60 000⁹

”Till 2030 bedöms trafiken med tunga lastbilar, med idag beslutade åtgärder och styrmedel, öka med nästan 50 procent jämfört med 2014”

Källa: KNEG Resultatrapport för 2015

Under 2014...

... genomfördes 37.9 miljoner transporter av svenskregistrerade lastbilar

... var 99 % inrikes transporter

... uppgick antalet körda kilometer in- och utrikes till tre miljarder

... var endast 16 % av dessa, utan last

... fraktades 375 miljoner ton inom Sverige av svenskregistrerade lastbilar

... utförde svenskregistrerade lastbilar 42 miljarder tonkilometer i transportarbete, in- och utrikes

... lastades störst mängd gods i Västra Götalands län, där Sveriges största hamn, Skandiahallen på Hisingen är en bidragande faktor

... gick två tredjedelar av utrikestransporterna mellan Sverige och Norge

... var styckegods och samlastat gods den vanligaste varugruppen

- Vi stödjer medlemsföretagen med företagsutveckling, opinionsbildning och lobbying.
- Sveriges Åkeriföretags medlemmar omsatte år 2015 182 miljarder kronor, varav 142 miljarder var åkerirelaterat.

OM RAPPORTERN

- Statistiken är främst hämtad från Statistiska Centralbyrån, Trafikanalys och Naturvårdsverket. Analysen är vår egen ifall inte annat anges.
- I den statistik som presenteras omfattas svenskregistrerade lastbilar i inrikes- och utrikestrafik. Utländska lastbilars transportarbete i Sverige ingår inte, ifall inte annat anges.
- Begreppet trafikarbete anger de antal kilometer som lastbilarna kört.
- Begreppet transportarbete anges i tonkilometer som är ett beräknat mått av mängden transporterat gods och transporterad sträcka.
- Transporter med lastbil utförs antingen som yrkesmässig trafik eller firmabilstrafik. Yrkesmässig trafik dominerar och är transporter till andra mot betalning – och här ingår exempelvis godstrafik. Firmabilstrafik är istället grossister eller återförsäljare som distribuerar egna varor till sina kunder.

Källa: Trafikanalys Statistik 2015:21.

SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

- Sveriges Åkeriföretag grundades år 1917 och har idag mer än 6000 medlemsföretag. Organisationen är indelad i tolv regioner och har huvudkontor i Stockholm. Av Sveriges totala antal lastbilar, tillhör 55 % våra medlemmar.
- Sveriges Åkeriföretag arbetar för att förbättra villkoren för våra medlemsföretag, och för åkerinäringen i stort. Vi arbetar med branschpåverkande frågor på kort och lång sikt, och en viktig del är det internationella samarbetet inom IRU (International Road Transport Union) och NLA i Bryssel (Nordic Logistics Association).

FAIR TRANSPORT

Med Fair Transport tar vi ställning för sunda transporter från ansvarsfulla företag. För att vara med skriver medlemmarna under på att följa ett antal åtaganden:

Vi kör trafiksäkert

- Vi följer trafikregler och hastighetsbegränsningar
- Vi följer regler om kör- och vilotider
- Vi lastar och säkrar godset korrekt
- Vi använder bara besiktigade fordon



Vi kör klimatsmart

- Vi är utbildade i sparsam körning
- Vi arbetar aktivt för att minska bränsleåtgången
- Vi tillhandahåller verktyg för att beräkna miljöpåverkan
- Vi följer gällande kvalitets- och miljöplaner



Vi tar ansvar

- Vi ger vår personal trygga anställningar och goda arbetsförhållanden
- Vi följer gällande lagstiftning, förordningar och föreskrifter
- Vi har de tillstånd, den kunskap och den erfarenhet som krävs
- Vi följer en etisk policy
- Vi förutsätter att medlemmar i Fair Transport har kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor för sina anställda





ÅKERINÄRINGENS STRUKTUR

Branschen präglas av små och medelstora företag och ungefär hälften av våra medlemmar är enmansföretag. Små företag organiserar sig ofta i åkeri- och lastbilscentraler. En del åkerier har avtal med speditörer som de får sina transportuppdrag från. Åkerinäringen anställer ständigt fler människor, och Arbetsförmedlingen bedömer att lastbilsförare är ett framtidsyrke där det kommer att råda brist.



- Statistik från Bisnode visar att det finns 8667 transportföretag i Sverige. Bisnodes statistik utgår från Svenskt näringslivs klassificering för företag och inkluderar således hela logistikkedjan. Totalt har Sverige 14 388 trafik tillstånd för godstransporter på väg, vilket är en indikation på antalet åkerier¹¹
- Ungefär hälften av våra medlemmar är enmansföretag
- Branschen har 62 228 fordon i trafik¹²

FÖRSÄLJNING AV TRANSPORT

De större självständiga åkeriföretagen har direkt kontakt med kund och sköter sin egen marknadsföring och transportplanering. Mindre åkerier samarbetar i gemensamt ägda transport- och/eller logistikföretag som åkeri- eller lastbilscentraler. Inom till exempel skogstransporter finns det specialföretag som samlar åkerier och kör en viss varugrupp.

SPEDITÖRER OCH TRANSPORTFÖRMEDLARE

En del åkerier har avtal med transportförmedlingsföretag, speditörer, och får sina uppdrag genom dem. DB Schenker är ett exempel på en speditör, som med 3600 anställda och tolv miljarder kronor i omsättning år 2014¹³ tillsammans med DHL dominerar transportförmedlingen i

Sverige. Schenker driver också det egna åkeriet Schenker Åkeri AB.

SYSSELSÄTTNING

- Transportnäringen (inkluderat hela logistikkedjan) sysselsätter nästan 225 000 människor, varav 56 727 var lastbilsförare år 2013
- Lastbilsförare är det tredje vanligaste yrket för män
- Nästan var tionde nyrekryterad var en kvinna år 2014
- Åkerinäringen anställer fler för varje år, antalet sysselsatta ökar
- 40 % av tillfrågade åkerier i en undersökning som TYA genomfört rekryterade nyutbildade lastbilsförare under år 2014
- Arbetsförmedlingen bedömer att det inte utbildas tillräckligt med lastbilsförare

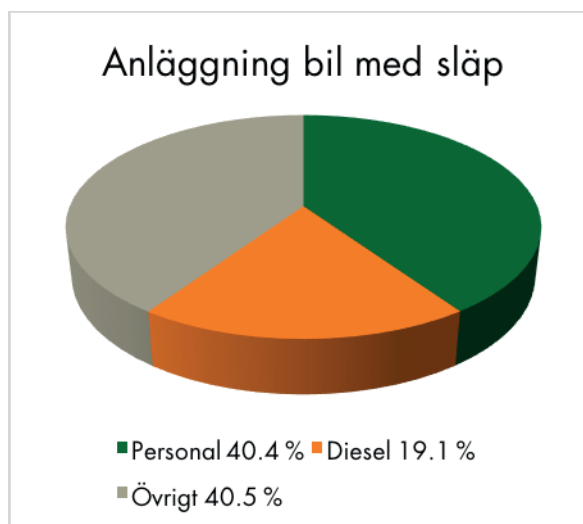
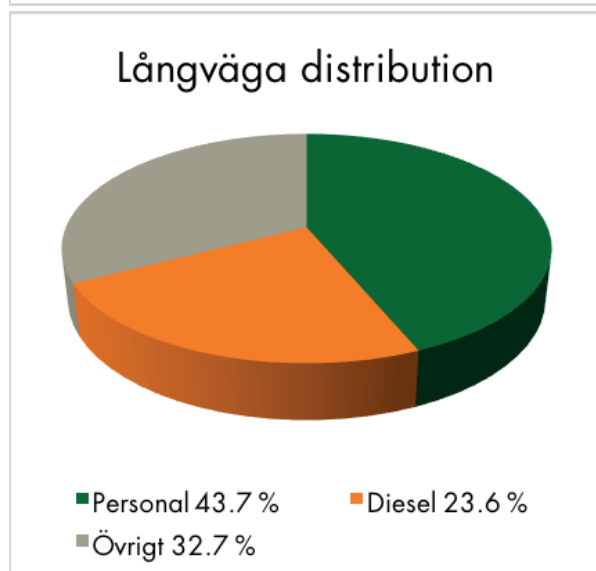
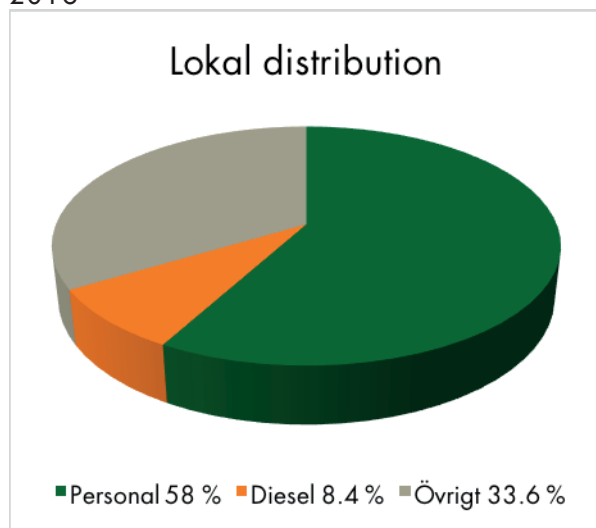
Källa: TYA Rekrytering av lastbilsförare 2014, Arbetsförmedlingen, SCB.

ARBETSMILJÖ

Arbetsmiljöverket rapporterar att antalet anmälda skador inom transport och kommunikationer är högre än för andra branscher. För lastbilsförare rör problemen främst dålig arbetsställning, stillasittande arbete samt stötar och vibrationer, och även risken för trafikolyckor. Konkurrensen från företag som bryter mot bland annat arbetsmiljöregler för att kunna pressa priserna är en bidragande faktor som påverkar anmälningsstatistiken.¹⁴ Sveriges Åkeriföretags medlemmar är utsatta för konkurrens från dessa företag, och vi arbetar för att hos transportköpare

stärka vetskapen om att billiga priser ofta är möjliga på bekostnad av personalens välmående.

KOSTNADERNAS FÖRDELNING JANUARI 2016



Källa: Sveriges Åkeriföretag Transportekonomi

De huvudsakliga intäkterna för åkerinäringen är ersättning för utförda transporter, och de största kostnaderna är personalkostnader. I de övriga kostnaderna ingår administration och avskrivningar.¹⁶

SAMHÄLLSEKONOMISKA EFFEKTER

Ett mål med transportpolitiken är att samtliga samhällseffekter internaliseras, det vill säga, att kostnaderna inte faller på det offentliga. Transporter med tung lastbil har relativt hög icke-internaliserad kostnad för externa effekter, trots att buller ofta inte är med i beräkningen.

För en lastbil utan släp, med en genomsnittlig lastvikt på 4,3 ton, beräknas de icke-internaliserade effekterna i en tätort uppgå till mellan 0,54 och 0,65 kr per tonkilometer.

För en lastbil med släp, med en genomsnittlig last på 17,4 ton, beräknas effekterna för landsbygdskörning uppgå till 0,05 till 0,06 kr per tonkilometer.¹⁷

Åkeriföretagen har ett förädlingsvärde* om 156 miljarder kronor år 2015, vilket motsvarar 3,8 % av Sveriges BNP.¹⁵

* Förädlingsvärde = produktionsvärde - förbrukning

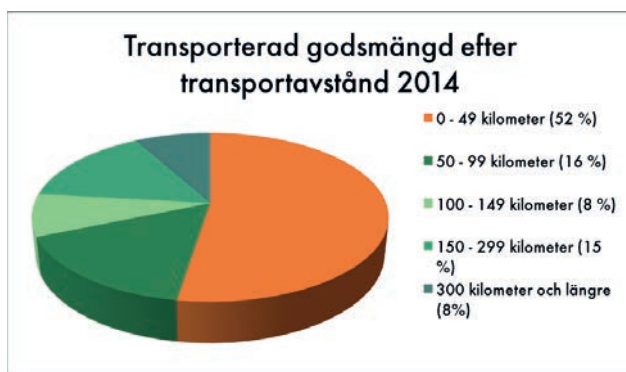


TRANSPORT, KÖRSTRÄCKOR OCH GODS

De flesta transportererna med lastbil är mycket korta och omlastning sker inom länet. Malm och andra produkter från utvinning är det vanligaste godset sett till vikt, och dessa transporteras relativt korta sträckor. Bygg och anläggning är en dominerande sektor, där sträckorna är mycket korta och mycket grus och sand transporteras.

HUR LÅNGT ÅKER GODSET?

Räknat i godsmängd var den vanligaste transportsträckan (52 %) mellan 10 och 14 kilometer under 2014. Endast 1 procent gick på sträckor över 900 kilometer.¹⁸



Källa: Trafikanalys Statistik 2015:21, tabell 5.

VAR LASTAS OCH LOSSAS GODSET?

Det vanligaste är att godset lastas och lossas inom länet – och det gällde två tredjedelar av godset under år 2014. En fjärdedel av den totala godsmängden lastades inom de tre storstadsregionerna – Stockholm, Göteborg och Malmö. I Västra Götalands län lastades störst mängd gods. I Skåne och Stockholm lastades också stora mängder gods och där var siffrorna 49 miljoner ton respektive 42 miljoner ton.¹⁹

VAD TRANSPORTERAS PÅ VÄG?

375 miljoner ton gods lastades under år 2014 inom Sverige. Det gods som förekom i flest transporter var malm och andra produkter från utvinning. Många transporter gjordes även av varugruppen utrustning för transport av gods. De båda varugrupperna transporterades främst på sträckor kortare än 25 kilometer.

Jord, sten och sand, samt malm, är den största varugruppen sett till vikt. De transporteras vanligtvis korta sträckor, och utgör därför inte en stor del av det hela transportarbetet även om det är mycket stora volymer. Även produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där rundvirke utmärker sig som stora enskilda varor utgör en stor del av det gods som transporterades i Sverige.

Styckegods och samlastat gods är den största varugruppen sett till transportarbetet i Sverige och under 2014 gjordes en femtedel av transportarbetet med denna last. Två andra stora varugrupper var livsmedel, drycker och tobak – samt produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske.²⁰

TOMTRANSPORTER

Svenska lastbilstransporter har blivit mer effektiva och tomtransporterna, det vill säga transporter utan last, har minskat de senaste åren. Svenska lastbilar körde under 2014 drygt 2,8 miljarder kilometer inom landet – och 16 % av dessa var med tomtransporter. Mellan år 2005 och 2007 minskade antalet tomtransporter med 23 %, och med 16 % mellan åren 2011 och 2014.²¹

Transporter utan last är vanligast inom varugruppen jordbruk, skogsbruk och fiske samt inom transporter med malm och andra produkter från utvinning. Tomtransporterna är även vanliga i varugruppen andra icke metalliska mineraliska produkter.²² De transporter som går att effektivisera är framför allt styckegods och samlastat gods.

FARLIGT GODS

Transporter av farligt gods på väg, till exempel frätande eller explosiva ämnen, är i Sverige säkra transporter. Under de senaste tio åren har inga olyckor till följd av godsets karaktär inträffat. De olyckor som har inträffat är uteslutande trafikolyckor.²³



INTERNATIONELL TRAFIK

Den största mängden godstransporter inom Europa utförs med lastbil, under 2012 stod lastbilarna för 75 procent av mängden gods via landtransporter. Utrikestrafiken är en mycket liten del av det totala transportarbetet. Knappt två procent av de svenska lastbilarnas gods gick utomlands. Styckegods och samlastat gods, till exempel färdiga produkter eller livsmedel, var vanligast. Norge är det land till vilket Sverige transporterar mest, och också det land från vilket mest gods kommer.

Utrikestrafiken står för en mycket liten del av den svenska lastbilstrafiken. Av de 37,9 miljoner transporter som gjordes av svenska lastbilar under år 2014 var knappt en halv miljon av dem utanför Sveriges gränser. Knappt två procent av de 381 miljoner ton gods som transporterades av svenskregistrerade lastbilar transporterades utomlands.

År 2014 uppgick transportarbetet i utrikestrafiken till 3,1 miljarder tonkilometer. Den största delen av transportarbetet utomlands gjordes av lastbilar som transporterade styckegods och samlat gods. Varugruppen utgjorde en femtedel av transportarbetet i utrikestrafiken.

Under år 2014 var den största delen av utrikestrafiken med svenska lastbilar transporter till och från Sverige. 14 % av transportarbetet utomlands utgjordes av cabotage och tredjelandstrafik. De olika kategorierna av utlandstrafik definieras nedan.

- **Trafik till/från Sverige**
Utrikestrafiken av svenskregistrerade lastbilar utgjordes till största del av trafik till och från Sverige under år 2014. Transporter till och från Norge dominerar och utgörs av cirka två tredjedelar både när det gäller import och export. Den resterande tredjedelen av det gods som transporterades utomlands gick till länder inom EU – och då främst till Tyskland och Finland. När det gäller det gods som transporterades till Sverige av svenska lastbilar så kom de också från länder inom EU – och då främst från Tyskland och Nederländerna.
- **Tredjelandstrafik**
Med tredjelandstrafik menas den trafik som utgörs av svenskregistrerade lastbilar i två andra länder än Sverige. Cirka elva procent

av transportarbetet utomlands utgjordes av tredjelandstrafik.

- **Cabotage**
Cabotage är inrikestrafik med svenskregistrerade lastbilar i ett annat land än Sverige. År 2014 var cirka tre procent av den svenska utrikestrafiken cabotage – och kategorin utgör således en mycket liten del av det totala trafikarbetet.²⁴



TRAFIKSÄKERHET

En central uppgift för Sveriges Åkeriföretag är arbetet med trafiksäkerhet. Arbetet utgår från en helhetssyn och omfattar bland annat åtgärder och projekt som syftar till att öka säkerheten i trafiken. En femtedel av alla arbetsolycksfall med dödlig utgång i Sverige är trafikolyckor. ²⁵

SYSTEMATISKT TRAFIKSÄKERHETSARBETE

Sedan år 2012 kan åkeriföretag certifieras enligt ISO 39001:2012, ett ledningssystem för vägtrafiksäkerhet. Av företag med certifieringen anger 84 % att de har en hög eller mycket hög måluppfyllelse inom viktiga trafiksäkerhetsfaktorer. Inom trafiksäkerhetsarbetet fokuserar företag och förare bland annat på hastighet, säkerhetsbälte och lastsäkring – samt på vikten av att se och att synas. Viktiga fokusområden är även förarens hälsa och alkohol och droger. Statens väg och transportforskningsinstitut bedömer att trötta förare kan vara en bidragande orsak i upp till 40 % av alla olyckor. ²⁶ Här spelar kör- och vilotider en mycket viktig roll i det förebyggande arbetet.

NOLLVISIONEN

Nollvisionen utgör grunden för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Riksdagen beslutade visionen år 1997 – och målet är att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksäkerheten har förbättrats markant i Sverige och de fyra senaste åren har mellan 250-300 personer per år omkommit i vägtrafiken.

Ett nytt etappmål för trafiksäkerheten beslutades av riksdagen under år 2009 och målet innebär att antalet döda i trafiken inte får vara fler än 220 år 2020. Delmålet innebär att antal dödade i trafiken ska halveras från år 2007 till år 2020. Under perioden ska antalet allvarligt skadade i trafiken minska med en fjärdedel.

FAIR TRANSPORT - TRAFIKSÄKERHET

När det gäller trafiksäkerhet skriver medlemmarna under på följande åtaganden:

- Vi följer trafikregler och hastighetsbegränsningar
- Vi följer regler om kör- och vilotider
- Vi lastar och säkrar godset korrekt
- Vi använder bara besiktigade fordon





KLIMAT OCH MILJÖ

Lastbilar står för sju procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser och 21 % av vägtrafikens. I jämförelse står privatbilismen för 30 % av Sveriges totala utsläpp och 63 % av vägtrafikens. Det vanligast drivmedlet för lastbilar är diesel och lastbilar är mycket energieffektiva. Vid nyinköp av lastbilar måste den senaste euroklassningen köpas, vilket bidragit till en mycket stor minskning av utsläpp av miljöskadliga gifter.

Fem snabba fakta

- Lastbilstransporterna svarar för cirka 7 % av utsläppen av växthusgaser i Sverige
- Euro V är den vanligaste miljöklassen på svenska lastbilar men Euro VI är den senaste euroklassen i dagsläget
- 70 % av transportarbetet i Sverige utfördes av ekipage/fordonskombinationer med sju axlar
- 97,5% av Sveriges tunga lastbilar drivs på diesel.

Källa: Naturvårdsverket och Trafikanalys Rapport 2015:12.

Även om trafikarbetet för tunga lastbilar ökade under år 2014 ligger det på en lägre nivå än 2008. Arbetet med energieffektivisering och förnybar energi som intensifierats har fått genomslag, det mellan år 1990 och 2008 ökade trafikarbetet ses nu minska.²⁷ Energieffektiviteten för tunga lastbilar är mycket hög, speciellt i jämförelse med personbilar. En lastbil förbrukar fem gånger så mycket bränsle, men flyttar samtidigt 40 gånger större massa.²⁸

DRIVMEDEL

Enligt Trafikanalys är Diesel det helt dominerade drivmedlet för lastbilar. 97.5 % av det i tung trafik förbrukade drivmedlet år 2014 var diesel. En förutsättning för att minimera utsläppen av växthusgasutsläpp är därför inblandning av alternativa drivmedel i konventionell diesel. Två av dessa alternativa drivmedel är HVO och RME.

Statoils HVO, hydrerade vegetabiliska oljor, är en kolväteförening som är i princip identisk med fossil diesel. Råvaran är slaktavfall eller växter, vilket innebär ungefär 90 % lägre utsläpp av växthusgaser än vanlig diesel. En viktig aspekt för att HVO ska vara hållbar är att den inte produceras på palmolja. Det är tyvärr vanligt i Europa, emedan till exempel Statoils HVO är fri från palmolja. I Sverige går det att tanka helt fossilfri HVO.

Statoils RME, rapsmetylester, produceras genom förestring av rapsolja. Glycerolen i rapsoljan byts ut mot metanol. RME säljs både som låginblandning i diesel, eller som ren RME. Jämfört med fossil diesel har RME ungefär 45 % lägre utsläpp av växthusgaser.

EUROKLASSER

Miljöklasser anger fordonets högsta tillåtna utsläpp av olika luftföroreningar – och i hela EU används euroklassning. Under år 2014 var Euro V den vanligaste miljöklassen på svenska lastbilar, men dessa förnyas regelbundet och idag är Euro VI den nyaste på marknaden.

- Av det totala transportarbetet om drygt 39 miljarder tonkilometer inom landet - svarade lastbilarna i miljöklass Euro V för ungefär 40 %.
- Ekipage med en maximilastvikt på 40 – 49,9 ton dominerade godstransportarbetet under år 2014. Nästan 70 % av transportarbetet inom landet utfördes inom den viktklassen. Ekipage med en maximilastvikt på 30 – 39,9 ton utgjorde cirka 20 % av transportarbetet – och var den näst största viktklassen.²⁹

De skärpta avgasreglerna inom EU för tunga fordon gör att utsläppen från nya fordon har minskat kraftigt. Skillnaden i utsläpp enligt standarden Euro 0 (1990) och Euro 6 (2014) är för koloxid 87 %.³⁰

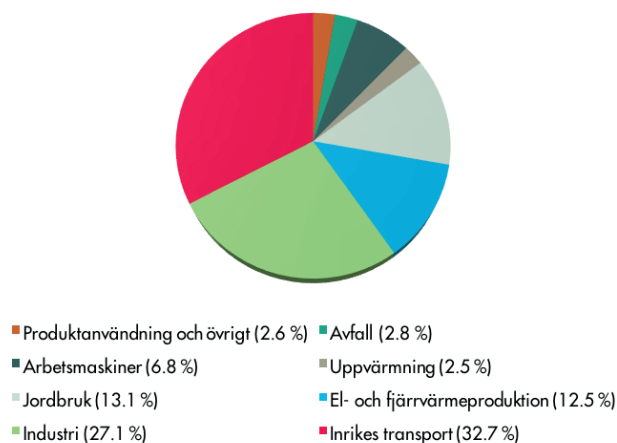
Tunga lastbilar har genomgått en förändring där optimering och utveckling av motorer fokuserat på att klara avgaskrav enligt euroklasserna, istället för att fokusera på att minska bränsleförbrukningen.

BULLER

Bullernivån har minskat betydligt sedan 1970-talet. Specialisering, introduktionen av däck med lågt rullmotstånd och andra ljudkontrollerande tekniker gör att 24 lastbilar tillsammans idag bullrar mindre än en enda lastbil från 1970-talet.

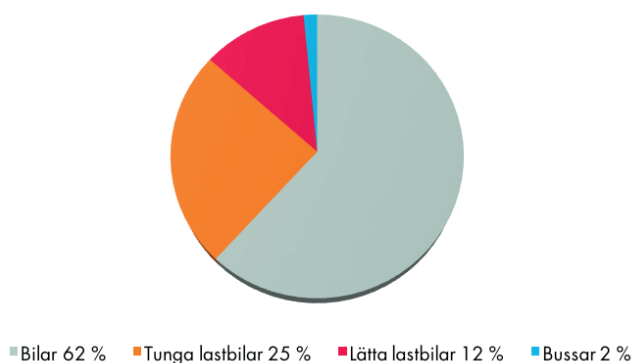
UTSLÄPP OCH PÅVERKANSAKTORER

Sveriges växthusgasutsläpp 2014



Källa: Naturvårdsverket.

Vägtrafikens utsläpp (Sverige) 2014



Källa: Naturvårdsverket.

Mellan år 1990 och 2010 har utsläppen av koldioxid från vägtrafiken totalt ökat med sex procent. Lastbilarna står för sju procent av vägtrafikens totala utsläpp, medan personbilarna står för 19 % av Sveriges totala utsläpp, eller 59 % av vägtrafikens totala utsläpp.

Mellan åren 2008 och 2013 har efterfrågan på transporter varit lägre än normalt på grund av lågkonjunkturen. Det tillsammans med ökad energieffektivisering och ökad andel drivmedel, har drivit på en relativ minskning av utsläppen, preliminära siffror visar en minskning om 15 % mellan år 2011 och 2014. Marknaden börjar nu återhämta sig och efterfrågan på transporter stiger, varför utsläppen under år 2015 inte längre minskar.

Prognosen utifrån antagen politik visar att utsläppen kommer att minska på lång sikt, men inte tillräckligt för att nå de övergripande klimatmålen.

Det finns ännu inga krav på utsläpp från tunga lastbilar, men inom EU finns en strategi för hur detta ska uppnås. Under år 2017 beräknas kommissionen presentera en strategi för att uppnå fossilfrihet i transporter.

LÄNGRE OCH TYNGRE FORDON

Längre och tyngre fordon, med kapacitet att lasta mer, kan bidra till minskad miljöbelastning. Trafikförordningen för maxvikten på lastbils ekipage ändrades under 2015. Maxvikten var tidigare 60 ton men är nu ändrad till 64 tons bruttovikt. Sveriges högkapacitetsfordon, 64 ton och 24 eller 25,25 meter, har vidareutvecklats ytterligare. Till exempel har ETT-projektet under en testperiod kört timmerbilar på 32 meter och med en bruttovikt på 90 ton. Dessa längder och vikter är på intet sätt extrema i en global jämförelse. För att flytta en viss mängd gods på ett trafiksäkert och effektivt sätt med låg miljöbelastning är det viktigt att värna användning av högkapacitetsfordon.

Sveriges modulsystem, 60 ton och 25,25 meter, minskar bränsleförbrukningen och

Euroklassningen har mellan 1990 och 2014 bidragit till en 87%-ig minskning av utsläpp av miljöfarliga gifter.

Källa: Trafikanalys Rapport 2015:12

koldioxidutsläppen med cirka 16 %. Detta kan jämföras med EU:s fordon för internationell trafik, som har en maximal bruttovikt på 40 ton och en längd på 16,5-18,75 meter.³¹

HÅLLBARA TRANSPORTER

Miljö- och klimatfrågor genomsyrar Sveriges Åkeriföretags verksamhet – och vi arbetar aktivt för en sundare vägtransportsektor. Genom att fokusera på tre nyckelområden - miljö och klimat, upphandling och infrastruktur – arbetar vi mot ett hållbart transportsystem samtidigt som vi stärker svensk konkurrenskraft och åkerinäring.

FOSSILOBEROENDE FORDONSFLOTTA 2030

Idag har tunga såväl som lätta lastbilar en genomsnittlig livslängd på 15 år; vilket enligt KNEG, Klimatneutrala transporter på väg, innebär att år 2030 kommer 38 % av alla lastbilar vara tillverkade år 2014 eller tidigare.³² De har till störst del dieselmotorer, varför ett förnybart alternativ till diesel måste framställas.

Med tanke på att fordonsflottan ser likadan ut idag som den gjorde för 20 år sedan och att utsläppen inte minskat i en större utsträckning är det en stor utmaning att nå målet. Teknik finns men övergången måste ske med politiska styrmedel.

HISTORISK UTVECKLING FÖR BRUTTOVIKTER

- 1968 höjdes vikten till 37,5 ton, dagens BK3
- 1974 infördes 51,4 ton, dagens BK2
- 1990 infördes beteckningen "bärighetsklass" (BK1) , 56 ton
- 1993 ändrades bruttovikten på BK1-vägar till 60 ton
- 2015 ändrades BK1- vägar till 64 ton
- 2015 Trafikverket redovisar regeringsuppdrag där samhälls-ekonomiska analysen visar att det är mycket lönsamt att öka bruttovikten till 74 ton vilket innebär en nytta som är 2,5 gånger större än kostnaden medan 74 ton och 34 meter långa fordon är extremt lönsamt då nyttan är 11 gånger större än kostnaden.

FAIR TRANSPORT - KLIMAT

När det gäller klimat och miljö skriver medlemmarna under på följande åtaganden:

- Vi är utbildade i sparsam körning
- Vi arbetar aktivt för att minska bränsleåtgången
- Vi tillhandahåller verktyg för att beräkna miljöpåverkan
- Vi följer gällande kvalitets- och miljöplaner

MILJÖCERTIFIERING OCH KONTINUERLIGA FÖRBÄTTRINGSÅTGÄRDER

Sveriges Åkeriföretag certifierar enligt olika ledningssystem – och vi uppmuntrar medlemsföretagen att miljöcertifiera sig då det bland annat ger dem verktyget att utvärdera och förbättra rutinerna. Det finns också en rad verktyg för beställaren att mäta avstånd och följa upp sina transportköp och utsläpp/miljöpåverkan. Dessutom finns det transportköpande företag som väljer att göra egna revisioner av de transportföretag de anlitar. På så sätt skapas relationer mellan kunder och transportörer, vilket leder till mer hållbara relationer, bättre affärer och fokus på just kvalitetsaspekter i förhållande till pris, och inte bara fokus på lägsta pris.

År 2030 kommer fortfarande 38 % av lastbilarna på våra vägar att drivas med konventionell diesel. Livslängden för en lastbil registrerad år 2015 är med stor sannolikhet minst 15 år. Därför tar utfasning och omställning tid.

Källa: KNEG Resultatrapport 2015. Fossilfria godstransporter 2030 – vi lyckades!



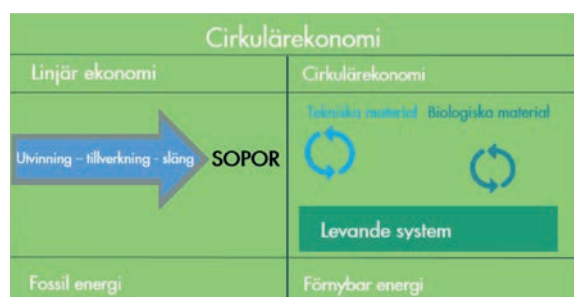
FRAMTID OCH TRENDER

En generell och bred trend som har mycket stort inflytande redan idag är "mjuka" värden som ekologi, miljömedvetenhet, hållbarhet, omsorg om resurser och ansvarstagande. Solenergi, lätta metaller och konflikt om naturresurser är tydliga trender. Övergången till en cirkulär ekonomi från en linjär är ett möjligt framtidsscenario där ett cirkulärt perspektiv på resurser ställer stora krav på återvinning och återbruk.

Sveriges Åkeriföretags framtidsspaning visar ett antal möjliga vägar för åkerinäringen.

Det finns två viktiga faktorer som spelar stor roll för hur åkerinäringen kommer att utvecklas den närmsta tioårsperioden, och utfallet är mycket osäkert. Det ena är statens inflytande och grepp över infrastruktur- och transportpolitiken.

Förstärks den, eller kommer kommuner och företag bli drivande i utvecklingen? Den andra faktorn som spelar stor roll är den regionala utvecklingen. Ökad urbanisering, eller en mer jämn regional utveckling, ställer olika krav på transportsystemet.



En tydlig trend är kvinnors självklara plats i yrkeslivet. Bland jurister, ingenjörer och civilekonomer är fördelningen mellan könen mycket lika. Svenskt Näringsliv uppskattar att kvinnor i mansdominerade branscher i framtiden framför allt kommer att inneha ledningspositioner medan män blir kvar i produktionen.

FRAMTIDENS TRANSPORTER

Godstransportarbetet förväntas öka med 55 % till år 2030, enligt färiska siffror från Trafikverket. Järnvägsinfrastrukturen är eftersatt. Den regionala pendlingen ökar i dag stadigt, och fortsätter den med det behöver fjärrtransporter i större utsträckning ske på väg. Bud- och smågodslast kommer sannerligen att vara ett stort och växande segment, där bilar måste vara tydligt anpassade för stadsmiljö: tysta, miljövänliga och små.

FRAMTIDENS GODS

... behöver vara högfördälat för att generera lönsamma transporter. Idag transporteras mycket råvaror; framöver måste åkare erbjuda mer avancerade logistik tjänster. Arbetet förlängs och täcker en hel kedja från fabrik direkt till varuhyllan, med lagerhållning och inpackning i butikslokaler.

Samtidigt minskar behovet av centralt belägna butiker med lagerhållning när E-handeln ökar. Automatiserade leveranser av smågodis är heller ingen omöjlighet, och det finns företag som experimenterar med leverans med drönare.

FRAMTIDENS KUNDER

... är med all sannolikhet till stor del privatpersoner. Personlig kontakt kommer att bli attraktivt och exklusivt i takt med att automatiseringen ökar. Samtidigt köper folk i huvudsaken tjänster, eftersom fokus på återvinning, byteshandel, ägodelning och hållbarhet gör att varukonsumtion minskar.

Ägodelning är en trend som ökar. Idén är att vi inte behöver äga en produkt för att nyttja den. Gemensamma tvättstugor, bilpools, hus som hyrs ut veckovis under semesterveckorna och bibliotek för böcker men även för designväskor är exempel som finns redan idag.

FRAMTIDENS DISTRIBUTION

... skulle kunna ske på natten. Detta kan minska trängsel under dagtid, öka trafiksäkerheten och bidra till minskad brottslighet i stadsmiljö i och med ökat liv och rörelse. Detta ställer krav på tysta transporter, men även på kundens tillgänglighet eller transportörens tillträde. Kunden måste göra sina lokaler tillgängliga dygnet runt. Idag finns till exempel varuleverans direkt till bilens bagageutrymme, med digital uppläsning av bilen.

FRAMTIDENS TEKNIK

... är automatiserad och soldriven. Det beräknas att 47 % av alla jobb kommer att automatiseras. Detta gäller främst serviceyrken som kassörer, vårdpersonal och chaufförer. Prognoser visar att redan år 2035 skulle lastbilar kunna vara förlösa, vilket innebär att en transportföretagare i framtiden i större utsträckning är en logistikentreprenör.

Framsteg inom energisektorn kan revolutionera människans förhållande till elektricitet. Solenergi är en resurs som är outtömlig, riklig och mycket billig. Många privata solcellsägare säljer överflödet. Priset på solceller sjunker kraftigt, även om priset för en privatperson ännu är högt. Även i Sverige lyser solen tillräckligt för att producera den energi vi behöver; och solceller har speciellt potential i urbana miljöer eftersom de inte tar mark i anspråk utan monteras på befintliga byggnader.

Billig elektricitet skapar stor potential för elektrifierad transport; och nybilsförsäljningen av elbilar ökar. I Norge drivs 61 % av alla nya bilar med elektricitet.

FAIR TRANSPORT - ANSVAR

När det gäller ansvar skriver medlemmarna under på följande åtaganden:

- Vi ger vår personal trygga anställningar och goda arbetsförhållanden
- Vi följer gällande lagstiftning, förordningar och föreskrifter
- Vi har de tillstånd, den kunskap och den erfarenhet som krävs
- Vi följer en etisk policy
- Vi förutsätter att medlemmar i Fair Transport har kollektivavtal eller kollektivavtalsliknande villkor för sina anställda



KOSTNADSESTIMAT

Att svara på frågan om hur mycket det kostar att frakta en vara, är som att svara på frågan: hur långt är ett snöre? Det är många parametrar som spelar in, nedan några estimat:

FJÄRR,- FLIS,- TIMMERBIL

- Kostar 3-4 miljoner kronor
- Normal livslängd är 4-6 år
- Har en dieselförbrukning på cirka 4-5 liter/mil. Förbrukningen beror på körningens längd och lastvikter etcetera.
- En normalservice kostar 12000 - 15000 kronor och genomförs beroende på slitage och körsträcka. Normalt genomförs den efter cirka 3000 mil vilket kan bli upp till en gång i månaden
- Den körs mellan 15000 - 30 000 mil per år
- Däck kostar 4000 - 6000 kronor/styck. På ett 24 m ekipage kostar däcken över 100 000 kronor.
- Löner, sociala avgifter och försäkringar

ANLÄGGNINGSBIL:

- Kostar 1,6-1,8 miljoner kronor
- Normal livslängd är 8-10 år
- Har en dieselförbrukning på cirka 4 liter/mil
- En normalservice kostar ca 7000 - 10000 kronor. Antal gånger som fjärr,- flis,- timmerbil
- Den körs cirka 5000 mil per år
- Däck som fjärr,- flis,- timmerbil
- Löner, sociala avgifter och försäkringar



CERTIFIERINGAR

Arbetet med certifiering ger verktyg för att utvärdera, förbättra rutiner och minska risker. Ett certifierat ledningssystem är också en bra grund att stå på inför framtida krav och utvecklingsmöjligheter. Oavsett storlek är det en fördel att certifiera en verksamhet.

Sveriges Åkeriföretag certifierar i ett antal certifierade ledningssystem, se nedan. Samtliga certifikat följs upp varje år.

Totalt har vi utfärdat 509 certifikat. 54 företag har alla fyra certifikaten.

FÖRETAG CERTIFIERADE AV OSS

ISO 9001 Kvalitet	158 st
ISO 14001 Miljö	181 st
ISO 39001:2012 Trafiksäkerhet	110 st
AFS 2001:1 Arbetsmiljö	60 st



REFERENSER

- 1 Sveriges Åkeriföretags medlemsdatabas (2015-02-15).
- 2 *Trafikanalys Rapport 2012:18*. Godsflöden i Sverige, 7.
- 3 *Statistiska Centralbyrån, SCB:s nationalräkenskaper för kvartal 4 år 2015*. SNI-kod H49-H53, transport och magasinering.
- 4 Uträkning av René Bongard, statistiker på Företagarna.
- 5 *Statistiska Centralbyrån, SCB:s företagarregister*. [http://www.scb.se/sv/_/Vara-tjanster/Foretagsregistret/Aktuell-statistik-ur-Foretagsregistret/] (2016-03-08).
- 6 Ibid.
- 7 *Trafikanalys Statistik 2015:21*. Lastbilstrafik 2014, tabell 7A.
- 8 *Naturvårdsverket*. [<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>] (2016-03-08).
- 9 *Trafikanalys Statistik 2015:21*.
- 10 *Statistiska Centralbyrån*. [<http://www.sverigeisiffror.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/utbildning-jobb-och-pengar/sveriges-vanligaste-yrken/>] (2016-03-08).
- 11 *Statistiska Centralbyrån, SCB:s företagarregister*. [http://www.scb.se/sv/_/Vara-tjanster/Foretagsregistret/Aktuell-statistik-ur-Foretagsregistret/] (2016-03-08).
- 12 *Trafikanalys Statistik 2016:1*. Lastbilstrafik 2015 kvartal 3, tabell 1.
- 13 DB Schenker hemsida. ”Omsättning, anställda och kontor”. [https://www.logistics.dbschenker.se/log-se-se/om_fo-retaget/om_db_schenker_sverige/ekonomi.html] (2016-02-15).
- 14 *Arbetsmiljöverket*. ”Transport och kommunikationer”. [<https://www.av.se/produktion-industri-och-logistik/transport-och-kommunikationer/>] (2016-02-15).
- 15 Uträkning av René Bongard, statistiker på Företagarna.
- 16 *Sveriges Åkeriföretag*. Transportekonomi, lastbilsserier T08.
- 17 *Trafikanalys Rapport 2015:17*. Uppföljning av de transportpolitiska målen, 17.
- 18 *Trafikanalys Statistik 2015:21*. Lastbilstrafik 2014, tabell 5.
- 19 Ibid., 8.
- 20 Ibid., tabell 7A.
- 21 *KNEG Resultatrapport 2015*. Fossilfria godstransporter 2030 – vi lyckades!, 11.
- 22 *Trafikanalys Statistik 2015:21*. Lastbilstrafik 2014, tabell 7C.
- 23 Johan Gustafsson, specialist farligt gods, Sveriges Åkeriföretag.
- 24 Ibid., 31 – 36.
- 25 *Arbetsmiljöverket*. Bra arbetsmiljö på väg. [<https://www.av.se/globalassets/filer/publikationer/broschyrer/bra-arbetsmiljo-pa-vag-broschyr-adi578.pdf>] (2016-02-26).
- 26 *Statens väg och transportforskningsinstitut*. Trötthet i samband med bilkörning (2010). [<http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/trotthet-i-samband-med-bilkorning-oversattning-till-svenska-av-avhandlingen-sleepiness-at-the-wheel.pdf>] (2016-02-25).
- 27 *KNEG Resultatrapport 2015*. Fossilfria godstransporter 2030 – vi lyckades!, 11.
- 28 (Ibid.)
- 29 *Trafikanalys Rapport 2015:12*. Lastbilars klimateffektivitet och utsläpp, 17-18.
- 30 Ibid.
- 31 Johan Ericson, presentation på Elmia 2010. Future Weights and Dimensions on Heavy Commercial Vehicles. [<http://www.nvfnorden.org/lislib/getfile.aspx?itemid=4010>] (2016-03-07).
- 32 *KNEG Resultatrapport 2015*. Fossilfria godstransporter 2030 – vi lyckades!



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Sveriges Åkeriföretag
Kungsgatan 24
Box 7248
103 89 Stockholm

Tfn: 08-7535400
Email: info@akeri.se
www.akeri.se