



Svart på vitt

OM ÅKERINÄRINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Svart på vitt om åkerinäringen
7

Åkeriföretagandet
8

Personal och arbetsmiljö
10

Transportsträckor och gods
11

Transporteffektivitet
14

Samhällsekonomi
14

Klimatpåverkan
15

Avslut
20

SVART PÅ VITT OM ÅKERINÄRINGEN

Fakta och statistik, och rätt sådan, är vad vi grundar beslut, ställningstaganden och åsikter på. Den här rapporten samlar fakta om åkerinäringen så att alla som är intresserade eller berörs av lastbilsbranschen ska ha rätt information om vad som gäller.

SNABBA FAKTA

Kapitlen i rapporten avhandlar flera olika områden. Här är några korta, snabba fakta om åkerinäringen:

- Över hälften av alla varusändningar går med lastbil¹
- Över hälften av alla transporter kördes kortare än 25 kilometer²
- Åkerinäringen sysselsätter ungefär 225 000 människor
- I Sverige finns ca 10 000 åkeriföretag
- Bygg- och anläggningstransporter är vanligast – och det är mest sand, grus och sten som transporteras
- 85 procent av allt transportarbete genomfördes av lastbilsekipage med en maximilast på 30–50 ton³
- Lastbilar står för sex procent av Sveriges utsläpp av växthusgaser⁴
- Av alla lastbilstransporter, står den yrkesmässiga trafiken för mer än fyra femtedelar⁵
- Andel kvinnor som kör lastbil är idag sju procent, och tolv procent av alla förare som anställs är kvinnor⁶

OM RAPPORTEN

Statistiken är inhämtad från Trafikanalys, Statistiska Centralbyrån och Naturvårdsverket. Analysen är vår egen om inget annat anges.

Att få tag på data om lastbilstrafik i Sverige är mycket svårt. Det förs inte data över internationella transporter. Denna rapport handlar därför om lastbilstransporter i Sverige utförda av svenska företag, där data finns att tillgå.

Transportarbete: anges i tonkilometer som är ett beräknat mått av mängden transporterat gods gånger sträcka.

Trafikarbete: de antal kilometer som lastbilarna kört.

KENNETH HELLSTRÖM

VD och ägare av Miljötrans i Sverige AB

»Många har svårt att sträcka på sig och vara stolta... Jag själv är ett riktigt original och har målat alla mina bilar gröna så de ska sticka ut. Vi gillar att synas och är mycket stolta över vårt varumärke.«

ÅKERIFÖRETAGANDET

Transporter med lastbil utförs antingen som yrkesmässig trafik eller firmabilstrafik. Firmabilstrafik är när ett företag själv köper en lastbil och utför sina egna transporter. Yrkesmässig trafik är vad åkeriföretag ägnar sig åt – de tar betalt för att transportera saker åt andra.

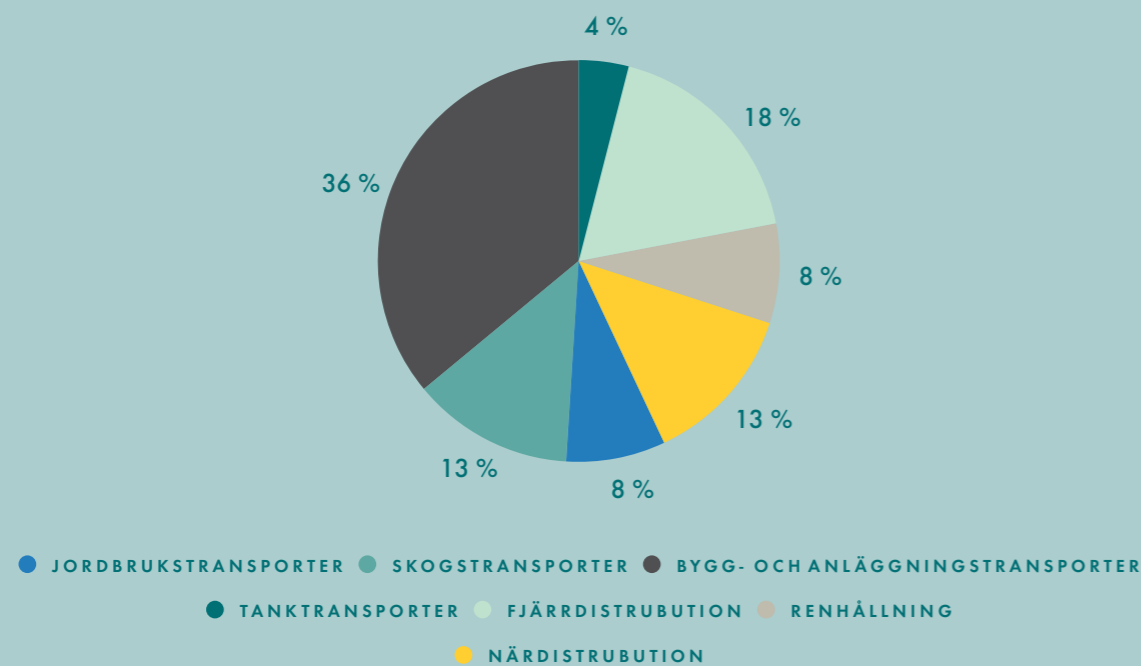
Åkerinäringen är en utpräglad småföretagarbransch. Endast en fjärdedel av den totala omsättningen skapas av företag med fler än 100 anställda⁷. Tunga transporter är starkt cykliska, och helt beroende av den bransch de försörjer med transporter. Låg lönsamhet i åkerinäringen gör det svårt att överbygga lågkonjunkturernas svikande efterfrågan.

Många av de mindre åkerierna samarbetar i gemensamt ägda transport- eller logistikföretag som åkeri- eller lastbilscentraler. En del åkerier har avtal med transportförmedlingsföretag – speditörer – och får sina uppdrag genom dem. Fördelen är att de små åkerierna får stöd och hjälp av sin lastbilscentral, emedan arbetsfördelningen i värdekedjan också kan medföra att vissa aktörer hamnar i kläm med för lågt förädlingsinnehåll i sin tjänst.

Åkerinäringen är i allra högsta grad heterogen. De fordon som används är speciellt byggda för uppdragen, och förutsättningarna för att bedriva åkeriverksamhet skiljer sig avsevärt mellan stad och land och mellan olika branschsegment.

FÖRDELNING AV BRANSCHENS SEGMENT

Sveriges Åkeriföretags medlemmar

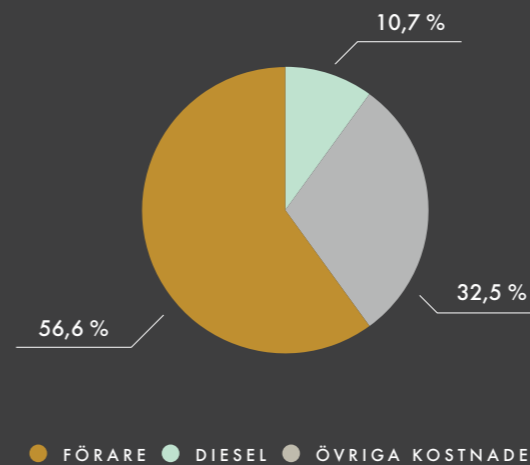


KÄLLA: Sveriges Åkeriföretags medlemsregister.

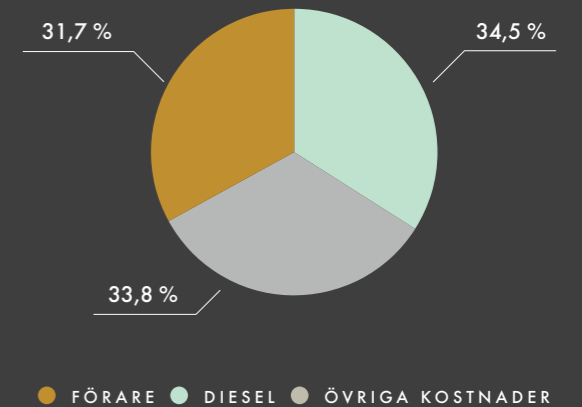
KOSTNADSFÖRDELNING EN TYPISK MÅNAD UNDER 2019

KÄLLA: Statistiska Centralbyråns transportindex, Sveriges Åkeriföretag Index.

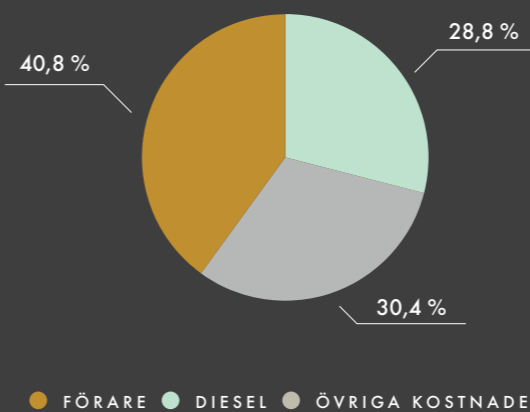
Lokaldistribution med diesel



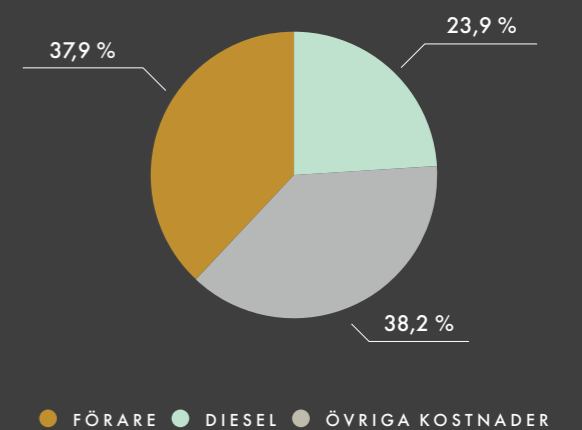
Skogsråvara med diesel



Långväga distribution med diesel



Bygg och anläggning, bil med släp med diesel



Totalt har Sverige 14 549 företag registrerade under SNI-koden 49.410 (alla vägtransport av gods utom flyttjänster)⁸. Det inkluderar till exempel speditörer, och företag som transporterar arbetsmaskiner och dylikt. I Sverige finns cirka 668 000 lastbilar i trafik,⁹ och det inkluderar även lastbilar under 3,5 ton.

Svensk åkerinäringens värdeskapande – mätt som avkastning på totalt kapital i relation till räntan på en svensk 10-årig statsobligation – ligger på ca + 4,5 procentenheter.¹⁰

! Är du nyfiken på mer om åkerinäringen och åkeriföretagandet? Läs ÅKERIHANDBOKEN.

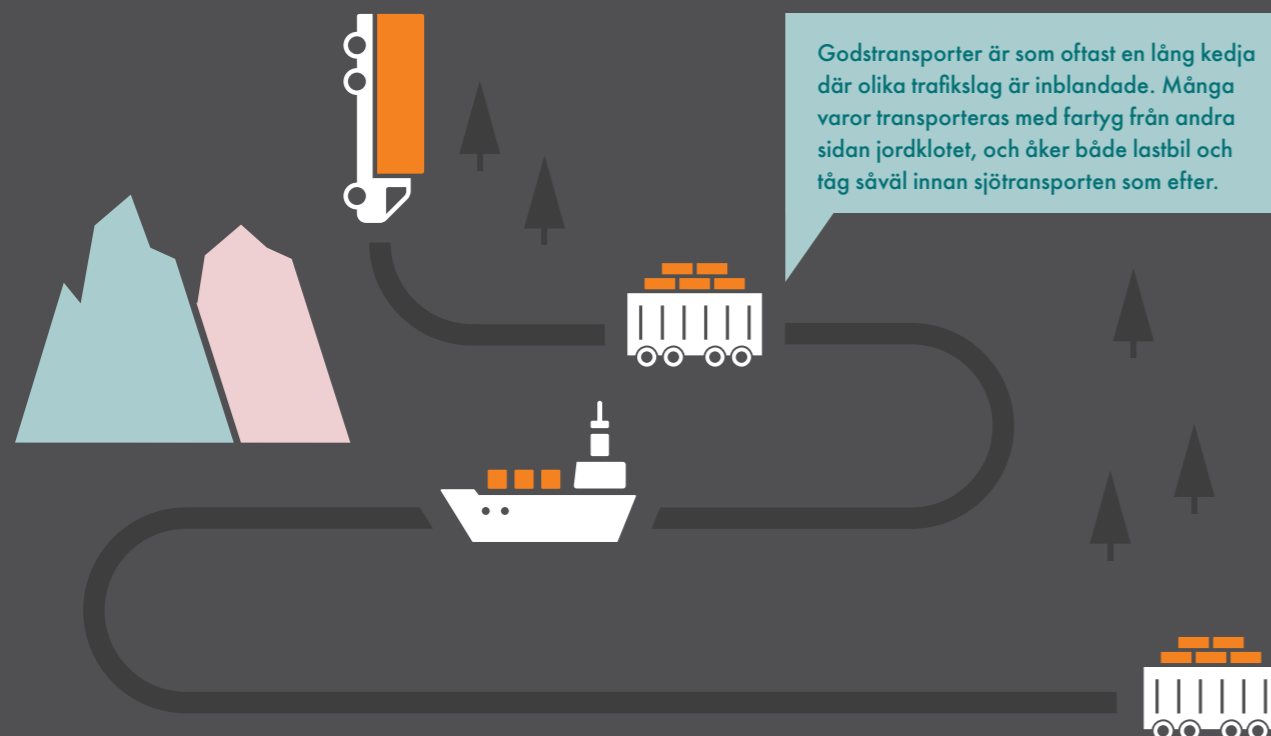
PERSONAL OCH ARBETSMILJÖ

Svårigheter med att rekrytera kompetent personal är ett återkommande problem i åkerinäringen. Under 2019 svarade 44 procent av åkeriföretagen i TYA:s trendindikator att de kommer att anställa förare.¹¹ Rapporter från åkerier som tvingas lägga ner rutter eller återanställa pensionerad personal är frekventa. Uppskattningsvis behöver branschen 50 000 förare de närmsta 10 åren.

Andelen kvinnor som kör lastbil är år 2019 sju procent, men på gymnasieskolornas transportutbildning är en fjärdedel av eleverna kvinnor. Tolv procent av alla som anställdes år 2018 var kvinnor.¹²

Arbetsmiljöverket rapporterar att antalet anmälda skador inom transportbranschen är högt. Transportbranschen, där magasinering är inkluderat, är tillsammans med jordbruk och fiske de branscher som ligger högt i topp vad gäller antal olycksfall i arbetet.¹³ Av alla arbetsplatsolyckor med dödlig utgång mellan 2009 och 2018, skedde nästan en femtedel inom transport och magasinering.¹⁴

En intressant studie gjord av Karolinska Institutet och Centrum för arbets- och miljömedicin visade orsaker till olyckor för distributionsförare. De vanligaste olycksfallen är falloolyckor (40 procent), olycksfall som uppstod i kontakt med kolli eller fordon under lastning eller lossning (35 procent), och olycksfall där truckar, pallyftare och andra lyftanordningar var inblandade (20 procent). Det vill säga, tillsammans står dessa orsaker för 90–95 procent av olycksfallen, som visserligen uppstod på väldigt många olika sätt.¹⁵

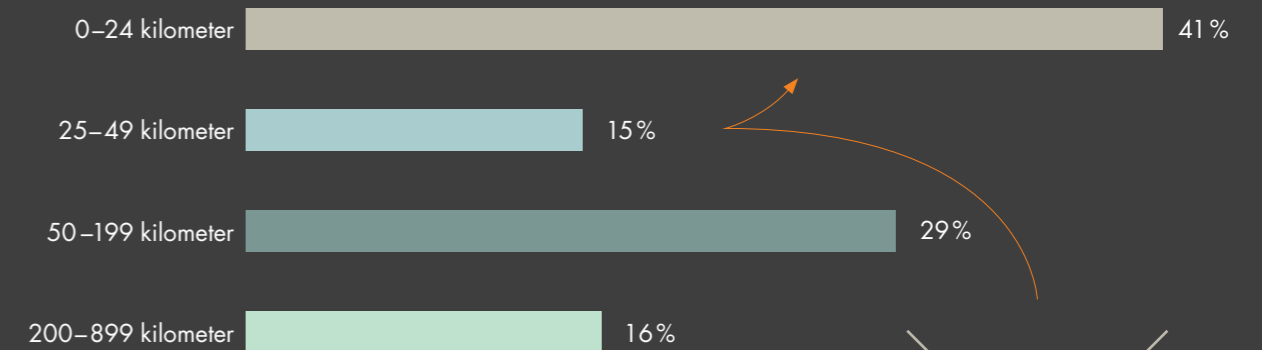


TRANSPORTSTRÄCKOR OCH GODS

Den totala tillväxttakten mätt i transportarbete för inrikes vägtransporter skattas till 1,85 procent per år fram till 2040.¹⁶

TRANSPORTER MED LASTBIL I YRKESMÄSSIG TRAFIK, MÄTT I TON

KÄLLA: Trafikanalys Statistik 2019:13, tabell 5.



56%

Mer än hälften av transportsträckorna med lastbil är kortare än femtio kilometer.

91 procent av transportsträckorna med lastbil är kortare än 300 kilometer – och hälften är kortare än 34 kilometer.¹⁷ Bilden av långtrRADAREN längs med motorvägen är således inte representativ

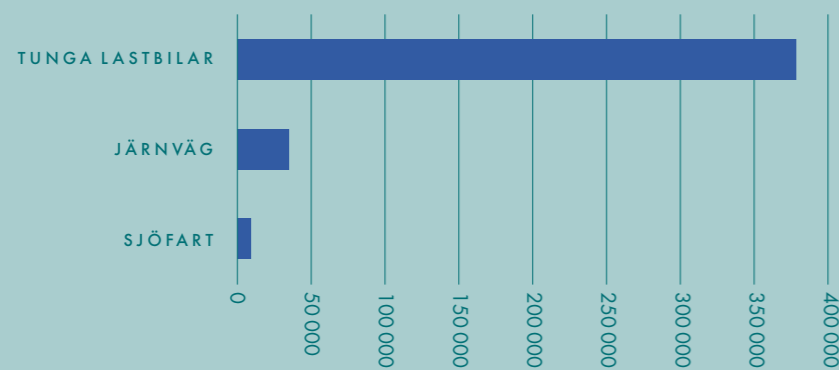
för åkerinäringens transporter. Tre fjärdedelar av godset som transporteras i Sverige lastas och lossas inom samma län.¹⁸



TRANSPORTERAD GODSMÄNGD MED SJÖFART, JÄRNVÄG OCH LASTBILAR I INRIKES OCH UTRIKESTRAFIK

KÄLLA: Trafikanalys. PM 2016:3. s.10

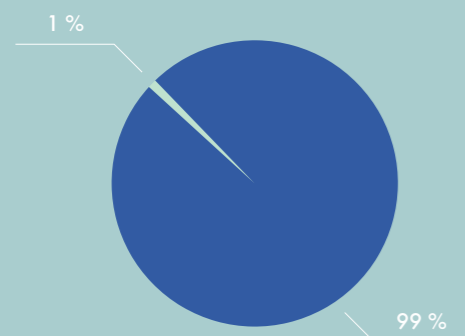
Inrikes transporter mätt i vikt (år 2014)



Det mesta som transporteras med lastbil har också gått med sjöfart och järnväg. Lastbilstransporter är i allmänhet korta, och dominerar godstransporter i inrikestrafiken.

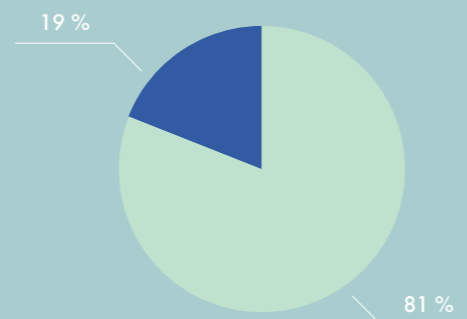
SVENSK- OCH UTLANDSREGISTRERADE LASTBILAR I INRIKESTRAFIKEN ÅR 2014, MÄTT I TRANSPORTERAD VIKT

KÄLLA: Trafikanalys. PM 2016:3. s.10



SVENSK- OCH UTLANDSREGISTRERADE LASTBILAR I UTRIKESTRAFIKEN ÅR 2014, MÄTT I TRANSPORTERAD VIKT

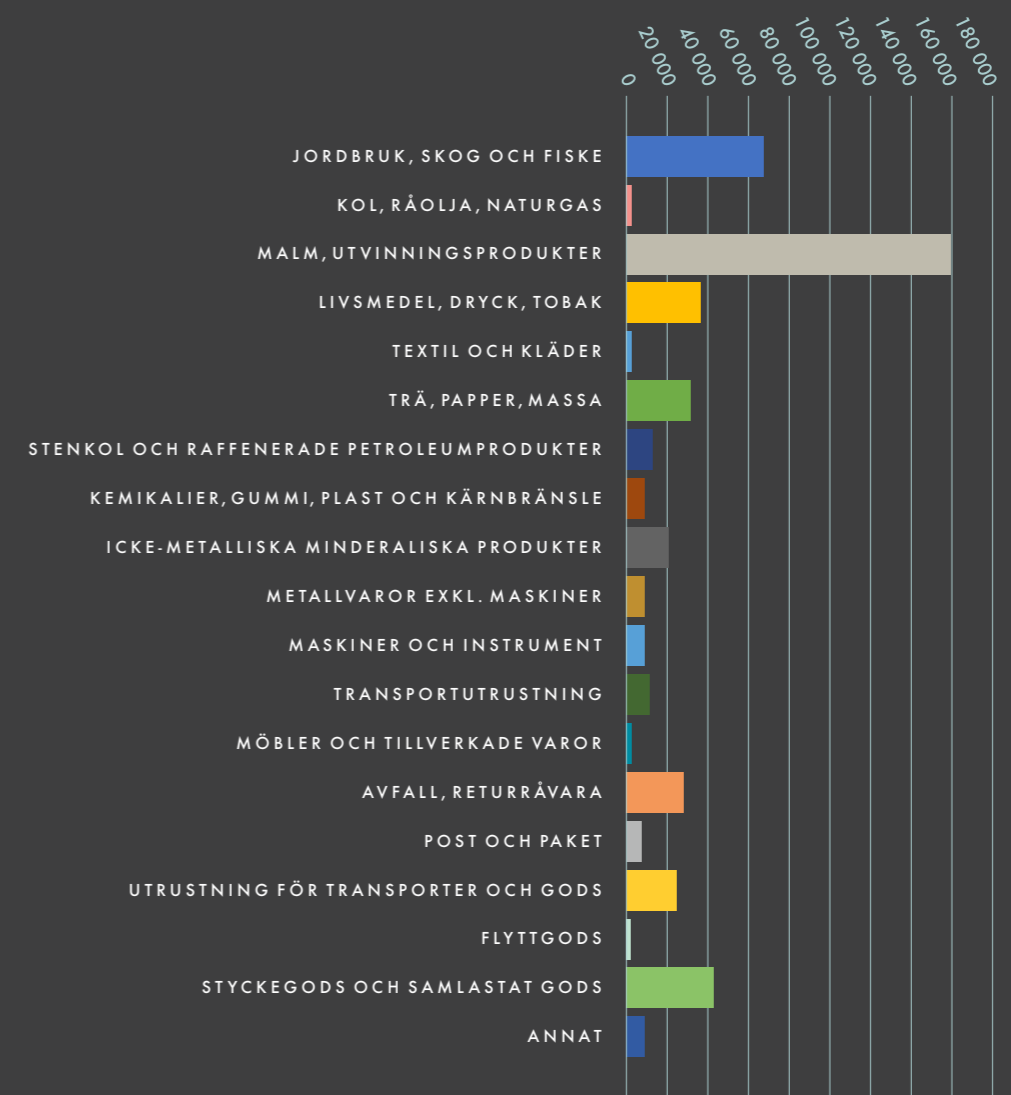
KÄLLA: Trafikanalys. PM 2016:3. s.10



● SVENSKREGISTRERADE ● UTLANDSREGISTRERADE ● SVENSKREGISTRERADE ● UTLANDSREGISTRERADE

VARUGRUPPER EFTER TRANSPORTERAD GODSMÄNGD

KÄLLA: Trafikanalys Statistik 2019:13, tabell 4c.



TRANSPORTEFFEKTIVITET

TOMLASTER

Var femte kilometer körs utan lass – 16 procent.¹⁹ Det blir tomtransporter eftersom man inte kör ut något till skogen, utan bara hämtar hem timmer. Det förklaras av att transporter relaterade

till varugrupperna malm och utvinning samt skog och jordbruk är de största tomlasterna.²⁰ För varugruppen textil och kläder däremot, har en procent av sina transporter som går utan last.²¹

TRANSPORTEFFEKTIVITET FÖR OLIKA TRAFIK- OCH TRANSPORTSLAG

KÄLLA: Mårten Johansson, Sveriges Åkeriföretag.

Brutto ton	Fordon	Kg last	Liter bränsle per 100 kilometer	Index energi per tonkm
74	Lastbil + släp	53 000	53	100
64	Lastbil + släp	45 000	45	100
40	Dragbil + påhängsvagn	27 000	33	122
28	3-axlig lastbil	19 000	28	147
18	2-axlig lastbil	10 000	25	250
<3,5	Lätt lastbil	1000	15	1.500
1,5	Personbil	(förare) 75	7,5	10.000
0,05	Självkörande lätt fordon	10	1	10.000

SAMHÄLLSEKONOMI

Ett mål med transportpolitiken är att samhällseffekterna internaliseras. Det betyder att branschen ska bära de kostnader den ger upphov till. Tung lastbil har relativt höga kostnader som faller på det offentliga, trots att buller inte är med i beräkningen.

För lastbil utan släp, med en genomsnittlig lastvikt om 5,2 ton, beräknas de icke-internaliserade marginalkostnaderna i tätort

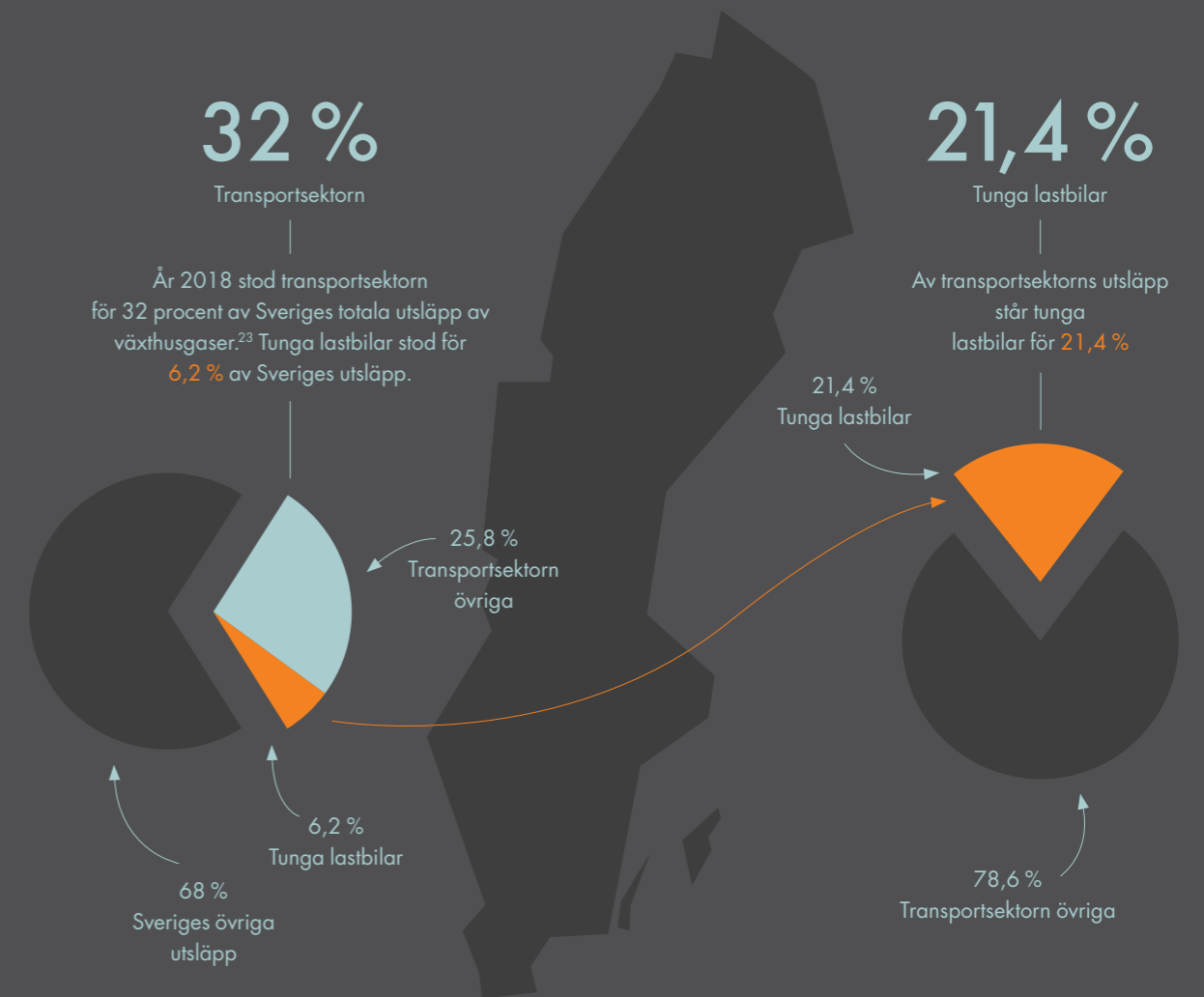
uppgå till 0,21 kronor per tonkilometer. För landsbygdskörning är marginalkostnaderna 0,07 kronor per tonkilometer.

För en lastbil med släp, med en genomsnittlig last om 18,5 ton, beräknas de icke-internaliserade marginalkostnaderna i tätort uppgå till 0,13 kronor per tonkilometer. För landsbygdskörning är kostnaderna 0,05 kronor per tonkilometer.²²

100x!

En lastbil är hundra gånger mer effektiv än en personbil. En lastbil får med så mycket mer gods att utsläppen per transporterad enhet blir låg även om motorn släpper ut mer.

KLIMATPÅVERKAN



Transportsektorn innefattar alla trafikslag såsom järnväg, sjöfart, flyg och väg, samt bägge transportslagen gods- och persontransporter. Sveriges övriga utsläpp kommer från uppvärmning, jordbruk, byggnader, el, industri, markanvändning och arbetsmaskiner.

För transportsektorn finns i huvudsak två klimatomål: Noll ut-

släpp år 2045, samt 70 procent lägre utsläpp år 2030 jämfört med 2010.

Mellan år 2010 och 2018 har utsläppen från vägtrafiken minskat med 17 procent. Minskningen har skett i huvudsak tack vare en ökad andel biodrivmedel. Under 2018 ökade utsläppen något, vilket beror på att trafiken ökat.

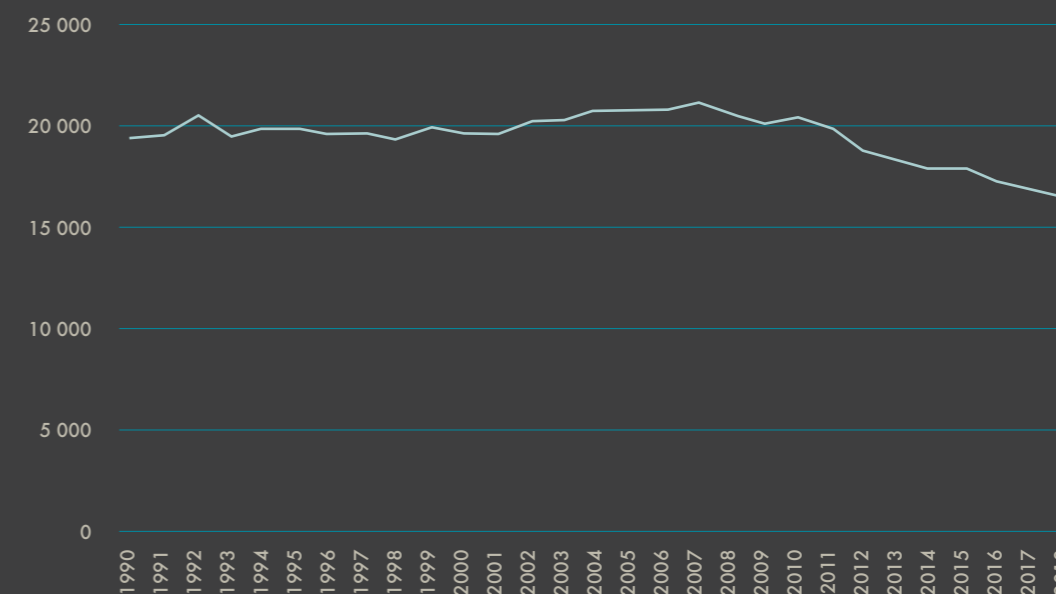
FREDRIK JANSSON

Delägare av Hagby Åkeri

»Jag och min bror tog över familjeåkeriet som funnits sedan 1965. Det finns en åkarklyscha: Första generationen bygger upp företaget. Andra generationen förvaltar det. Den tredje generationen fördärvar det. Min son kör redan för oss, och den dagen han tar över kommer vi att motbevisa den gamla klyschan.«

HELA TRANSPORTSEKTORNS UTSLÄPP

KÄLLA: Statistiska Centralbyrån.



TRANSPORTERS KLIMATPÅVERKAN

Transportsektorn står för en knapp tredjedel av Sveriges totala utsläpp. De senaste årens minskningar i utsläpp beror på en ökad användning av biodrivmedel. Till den tunga lastbilstrafiken används i huvudsak diesel. Tillgången på biodiesel såsom HVO, en slags vegetabilisk diesel, har möjliggjort att utsläppen från tunga lastbilar har minskat under 2010-talet. Trafikarbetet har ökat något, vilket gör att utsläppsminskningen nu inte är lika kraftig.

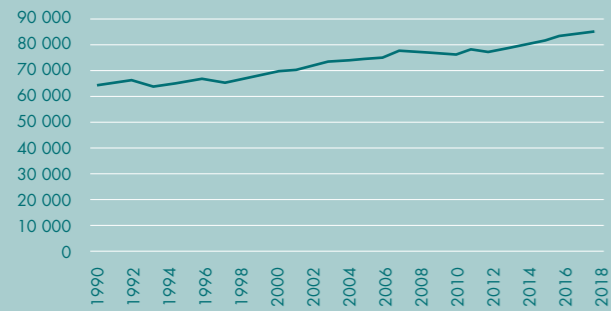
Många företag har genomfört ett omfattande förändringsarbete för att kunna leverera fossilfria transporter, där lösningen ligger i samverkan med kund längs hela transportkedjan. Utöver den

utsläppsminskning som biodrivmedel bidrar till, arbetar åkerier systematiskt med att minska utsläpp genom att effektivisera och optimera rutter och lass, praktisera sparsam körning och investera i nya, effektivare och fordonskombinationer.

För att nå klimatmålet till år 2030, då transportsektorn ska ha 70 % lägre utsläpp jämfört med år 2010, kommer biodrivmedel och biogas att spela en mycket viktig roll för de tunga lastbilarna. På lite längre sikt, kommer elektrifiering att slå igenom bredare. Andra tekniker som exempelvis vätgas spås få stora framgångar för lastbilstrafiken framöver.

TRAFIKARBETE

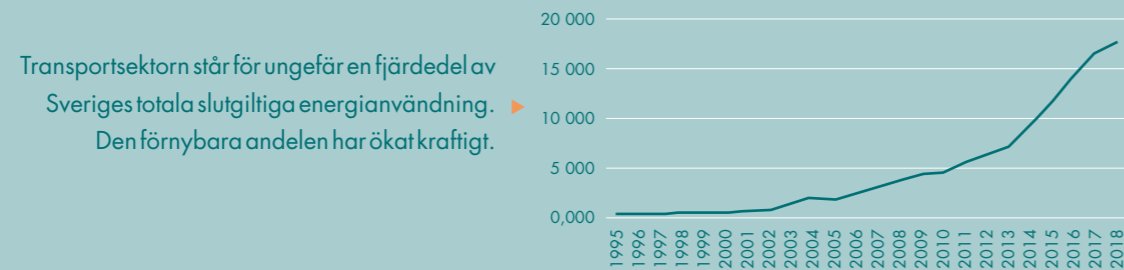
KÄLLA: Trafikanalys. Trafikarbete på svenska vägar. 2019.



Trafikarbetet för tunga lastbilar ökar stadigt. Godstransporter är starkt cykliska och efterfrågar speglar den marknad de levererar till. Till år 2040 beräknar Trafikverket att vägtransporter kommer att öka med 1,85 procent årligen.

FÖRNYBARA DRIVMEDEL

KÄLLA: Energimyndigheten. Statistikdatabas.



Transportsektorn står för ungefär en fjärdedel av Sveriges totala slutgiltiga energianvändning. Den förnybara andelen har ökat kraftigt.

Utmaningen när det kommer till lastbilarnas klimatpåverkan över tid ligger i att vi ska transportera rätt mycket mer. Även om vi arbetar med att effektivisera rutter, och flytta över till andra

trafikslag där det funkar, så kommer vi att behöva mycket mycket biodrivmedel.

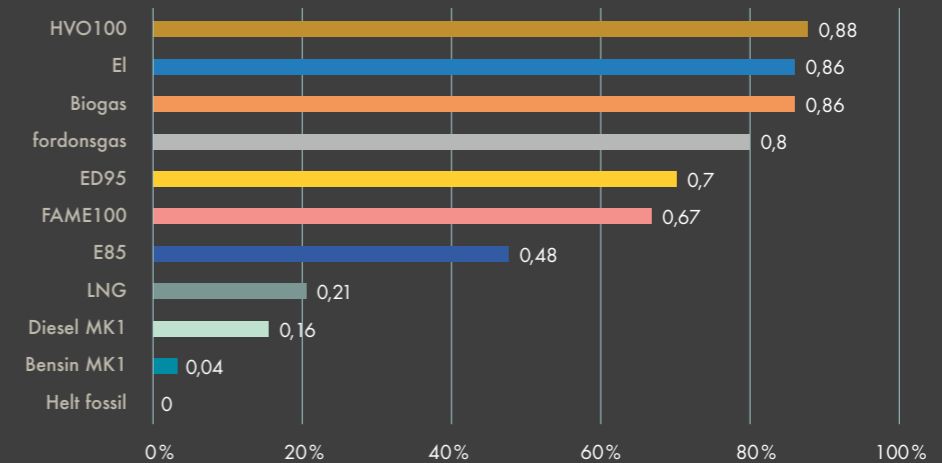


Är du nyfiken på mer om lastbilars utsläpp och vad åkeriföretagen gör för att minska sina? Läs vår **FÄRDPLAN**.

FÖRNYBARA DRIVMEDELS UTSLÄPPSREDUKTION

UTSLÄPPSREDUKTION FÖR OLIKA DRIVMEDEL

KÄLLA: Energimyndigheten (2018). Drivmedel 2017.
ER 2018:17 och Statens Energimyndighets Författningssamling STEMFS 2017:3.



Utsläppsreduktion för olika drivmedel i jämförelse med en helt fossil referens på 94,1 g CO₂/MJ som används i rapporteringen enligt Drivmedelslagen.

Olika förnybara drivmedel har olika utsläppsreduktion. Hur stor reduktionen är beror på några faktorer. Vilken råvara som använts för att göra biodrivmedlet spelar roll. HVO kan till exempel produceras av bland annat rapsolja, majsolja, animaliska

fetter, tallolja och palmolja – och alla dessa olika råvaror har olika klimatpåverkan när de produceras. I grafen ovan anges ett medelvärde för HVO på den svenska marknaden.

AVSLUT

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och har drygt 5 000 medlemmar som äger nästan 40 000 fordon.²⁴ Vi arbetar för att förbättra villkoren för medlemsföretagen och den svenska åkerinäringen i stort.

Vi vill sätta lastbilar på alla beslutsfattare, opinionsbildare och människors agenda. Det är en förutsättning för att förbättra villkor för människor och möjliggöra hållbara transporter med lastbil.

Vi samarbetar med svenska och internationella myndigheter och politiker, med näringslivet och akademien, och en lång rad andra organisationer.

I den här publikationen presenterar vi fakta och statistik över den svenska åkerinäringen och transportmarknaden. Vi hoppas du lärt dig något nytt.

Punkt slut.



Är du nyfiken på mer? Besök oss på [AKERI.SE](https://www.akeri.se).

SLUTNOTER

¹ Trafikanalys. Lastbilstrafik 2018, Statistik 2019:13 s.2.

² Ibidem s.4.

³ Ibidem s.4.

⁴ Statistiska Centralbyrån. Statistikdatabasen.

⁵ Trafikanalys. Lastbilstrafik 2018, Statistik 2019:13 s.3.

⁶ Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd. Trendindikator. Augusti 2019.

⁷ Sveriges Åkeriföretag. Nyckeltalsundersökningen 2019.

⁸ Statistiska Centralbyrån, SCB:s företagregister. (2020-02-17).

⁹ Transportstyrelsen. Fordonsstatistik

¹⁰ Sveriges Åkeriföretag. Nyckeltalsundersökningen 2019.

¹¹ Transportfackens yrkes- och arbetsmiljönämnd. Trendindikator. Augusti 2019, s. 3

¹² Ibidem s. 2

¹³ Arbetsmiljöverket. Arbetsmiljöstatistik Rapport 2019:01. Arbetsskador 2018.

¹⁴ Arbetsmiljöverket. Faktablad.

¹⁵ Forsman M, Alderling M, Målvist I, Parmund M, Larsson TJ, Lindahl Norberg A. 2017. Arbetsskador bland distributionsförare och terminalarbetare – orsaker och förslag till åtgärder. AFA slutrapport dnr. 140229. Institutet för miljömedicin, Karolinska Institutet, Stockholm.

¹⁶ Trafikverkets basprognos 2018 s. 5.

¹⁷ Trafikanalys Statistik 2019:13, tabell 5.

¹⁸ Ibidem tabell 6A.

¹⁹ Trafikanalys. Lastbilstrafik 2018, Statistik 2019:13 s.4.

²⁰ Ibidem s.4.

²¹ Ibidem s.4.

²² Trafikanalys. Uppföljning av de transportpolitiska målen. Rapport 2018:8 s. 19 ff.

²³ Statistiska Centralbyrån. Statistikdatabasen.

²⁴ Sveriges Åkeriföretags medlemsregister. Datapunkt hämtad 2020-02-14 kl. 10:19.



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG