



Länsstyrelsen
Västmanlands län



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Vägledning för transportsäljare

Framtagen av Länsstyrelsen i samarbete
med Sveriges Åkeriföretags Fair Transport



Vägledning för transportsäljare

Utgiven av Länsstyrelsen Västmanland
i samarbete med Sveriges Åkeriföretags Fair Transport.

Vägledningen har producerats av Trivector och Länsstyrelsen Västmanland.

Omslagsbild: Shutterstock • Redigering och layout: JG Media 21 • Tryck: JustNu, maj 2020

Innehåll

Två vägledningar 4

Metod 5

Åtgärder och effekter 6

- **Logistik 6**
 - Digital ruttplanering 6
 - Samordning av system 7
 - Dialog om leveranstider, tidsfönster och framförhållning 8
 - Tåg- och fartygstransporter 9
- **Fordon 10**
 - Optimering av fordonsflottan 10
 - Aerodynamisk utformning 11
 - Hjulaxlar och däck 11
- **Drivmedel 12**
 - Val av bränsle 12
 - Egen tankstation med förnybara drivmedel 13
- **Körsätt 14**
 - Sparsam körning 14
 - Förarstöd i fordonen 15
- **System 16**
 - Systematiskt hållbarhetsarbete 16

Noter 17

Egna anteckningar 18

Två vägledningingar

Länsstyrelsen samarbetar med Sveriges Åkeriföretags projekt Fair Transport för att främja fler hållbara transporter. Inom ramen för samarbetet har två vägledningingar tagits fram, den ena vänder sig till åkerier och den andra till transportköpare.

Flera olika mål kan uppnås

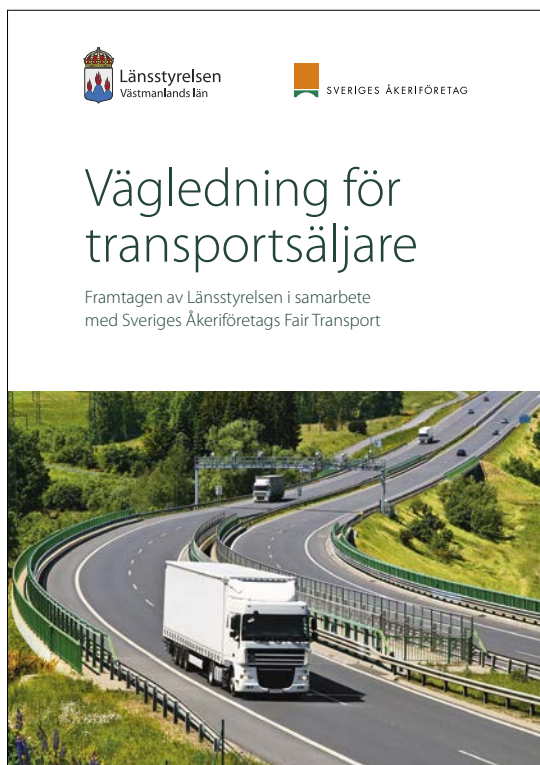
Vägledningen för åkeriföretag innehåller tips och inspiration för hur transportsäljare kan minska företagets klimatpåverkan och sina energirelaterade kostnader, framförallt bränsleanvändning.

En klimatomställning av transportsektorn bidrar till att nå nationella och internationella klimatmål. Andra mål som främjas är folkhälsa och flera olika miljömål, exempelvis frisk luft. Klimatomställningen stärker också konkurrenskraften hos svenska företag

och fler arbetstillfällen kan skapas i Sverige.

Den andra vägledningen vänder sig till företag och organisationer inom offentlig sektor som återkommande köper godstransporter. Vägledningen ger tips och inspiration om hur köpare kan ställa krav som främjar klimatsmarta godstransporter.

Åtgärderna har olika svårighetsgrad. Vägledningen beskriver inte hur svåra olika åtgärder är att genomföra. Tanken är att åkerierna väljer de åtgärder som passar bäst för verksamheten.



Alla måste hjälpas åt. Avgörande för att minska utsläppen är att åkerier och köpare av godstransporter arbetar tillsammans under förtroendefulla former och med långsiktiga perspektiv. Tanken med vägledningarna är att inspirera båda målgrupperna att vidareutveckla sitt arbete med att främja hållbara godstransporter.

Metod

I det här avsnittet redogörs för vilka företag, myndigheter och branschorganisationer som har deltagit i arbetet med vägledningarna. Längst ner på sidan finns också en tabell som visar hur olika åtgärder påverkar koldioxidutsläpp och bränsleanvändning.

Många har bidragit

Åtgärder som åkerier och deras kunder kan göra för att få fler klimatsmarta godstransporter har samlats in från olika håll. Åtgärdsförslag och upphandlingskrav diskuterades därefter med åkerier och köpare av godstransporter på fyra olika seminarier under 2019. Även litteraturstudier har genomförts för att identifiera klimatsmarta åtgärder.

Det huvudsakliga ansvaret för innehållet i vägledningarna ligger på Trivektor och Länsstyrelsen i Västmanland. Sveriges Åkeriföretag, Linköpings universitet och Upphandlingsmyndigheten har också deltagit i arbetet. Även ett antal åkerier och stora köpare av godstransporter har kommit med synpunkter på innehållet.

Effekter som transportsäljare kan uppnå

OMRÅDE	ÅTGÄRDER	KLIMAT	BRÄNSLE
Logistik	Digital ruttplanering	o	o
	Samordning av system	o	o
	Dialog om leveranstider, tidsfönster, framförhållning	oo	oo
	Nyttja tåg- och fartygstransporter	kan ej bedömas	kan ej bedömas
Fordon	Optimering av fordonsflotta	o	o
	Aerodynamisk utformning	o	o
	Hjulaxlar och däck	o	o
Drivmedel	Val av bränsle	ooo	ooo
	Egna stationer för förnybara bränslen	o	o
Körsätt	Sparsam körning	o	o
	Förarstöd i fordonen	o	o
System	Systematiskt hållbarhetsarbete	oo	oo

- Tabellen visar relationen mellan effekten i klimat (koldioxidutsläpp) och energianvändning.
- Skala för effektbedömning (minskning i procent): O = upp till 10% OO = 10-30% OOO = över 30%
- Om full effekt uppnås inom samtliga områden kan den totala minskningen av koldioxidutsläpp uppgå till minst 80 procent. Den totala minskningen av bränsleanvändning är svårare att uppskatta.

Logistik

På sidorna 6-16 presenteras fem områden där det med stöd av vägledningen går att minska koldioxidutsläpp och bränsleanvändning: logistik, fordon, drivmedel, körsätt och systematiskt hållbarhetsarbete. Varje område innehåller en faktaruta med åtgärder och uppskattade effekter.



Ruttoptimering. Bra planering bidrar till minskad bränsleanvändning och klimatpåverkan. Digitala planeringsverktyg kan korta körsträckan med upp till 15 procent jämfört med manuell planering.

Digital ruttplanering

Digital ruttplanering är en metod för att planera och optimera företagets rutter för att nå en så hög fyllnadsgrad som möjligt.

För företag med en stor andel fasta rutter kan ruttoptimering göras med viss framförhållning. Företag med varierande körningar behöver däremot optimera under dagen.

Det finns idag flera olika ruttplaneringsverktyg att köpa, men de kan behöva vidareutvecklas av åkeriet. För mindre åkerier är det ofta bättre att vidareutvecklingen görs av en lastbilscentral.

Ett system för ruttoptimering kan minska körsträckan med 5-15 procent jämfört med manuell planering.¹ Minskningen gäller generellt för distributionstrafik. Besparingspotentialen för fjärrtrafik är i regel mycket liten.

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

- Företaget använder ett digitalt ruttplaneringsverktyg för planering av rutter och transporter i den dagliga verksamheten.
- Företaget har en person med planeringsansvar som arbetar med ruttplaneringsverktyget.
- Företaget har rutiner som säkerställer att medarbetare med ansvar för transportplaneringen har aktuell och tillräcklig kunskap om verktyget.

Effekter

- Klimat: O
- Bränsle: O

Logistik

Samordning av system

Samordning av åkeriers, kunders och samarbetspartners affärssystem kan ge effektivare utnyttjande av befintlig kapacitet. Om två större åkerier samordnar sina körningar, till exempel genom delvis integrerade affärssystem, kan åkeriernas körningar matchas med varandra.

Vid en sådan matchning kan två transporter i motsatt riktning utan returlast ersättas med en transport med last i båda riktningarna. En transport som inte passar in i åkeriets rutter en viss dag kan ingå i en redan planerad transport om åkeriet köper kapacitet i en annan transport.

Lyckade samarbeten är ”win-win” för alla parter. Olönsamma transporter kan i större utsträckning undvikas och marginalerna öka på andra transporter. Effekten blir större ju fler parter som samverkar.

En integrering av affärssystem bedöms kunna öka effektiviteten med 10 procent i fjärtrafik och 20-25 procent i distributionstrafik.²

Det går även att genom ständiga små förbättringar uppnå stora delar av den möjliga effekten utan affärssystem. Det mest avgörande är att öka samordningen mellan olika uppdrag.

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

- Företaget undersöker möjligheten att integrera affärssystemet med kunders och samarbetspartners affärssystem genom samverkansavtal.
- Företaget har rutiner och riktlinjer för hur detta genomförs i det dagliga arbetet.
- Arbeta med ständiga förbättringar av befintligt system för planering.

Effekter

- Klimat: 0
- Bränsle: 0



FOTO: RYNO QUANTZ/SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Samverkan. Om åkerier samordnar sina affärssystem med kunders och samarbetspartners system kan det bli en win-win-situation för alla. Effektiviteten ökar samtidigt som kostnaderna och klimatpåverkan minskar.

Logistik

Dialog om leveranstider, tidsfönster och framförhållning

Många kunder är inte medvetna om vilken effekt leveranstider, tidsfönster och framförhållning har på transporterens effektivitet och klimatpåverkan. Genom dialog med kunder går det att öka effektiviteten i transportererna när det gäller energianvändning, klimatpåverkan och kostnader.

Tre exempel

Leveranstider: Idag är det vanligt med leveranstider på 10-12 timmar. Att öka leveranstiden till 24-30 timmar kan ge betydligt bättre förutsättningar för att öka effektiviteten och minska klimat- och miljöpåverkan från transporten. Även leveranser på fasta dagar, exempelvis tisdagar och torsdagar, kan ge bättre förutsättningar för ökad effektivitet och hållbarhet.

Tidsfönster: Bredare tidsfönster för leveranserna gynnar transporteffektiviteten och minskar stressen för förarna. En timmes leveransfönster, till exempel klockan 8 till 9, är vanligt idag och gör det svårt att optimera transportererna.

Förhandsavisering: Genom förhandsavisering från kunden kan åkeriet göra en preliminär planering och samordning med andra transporter. Det ökar transporteffektiviteten.

Kommunikation med kunderna

Utöver detta finns det andra förutsättningar som påverkar effektiviteten. Det kan till exempel handla om hur vändplatser, lastzoner och lastkajer är utformade. Brister bör kommuniceras med kunderna för att möjliggöra förbättringar och ökad effektivitet vid leveranser.

Viktigt att återkoppla

De krav som transportköparna ställer vid upphandling har stor betydelse för åkeriets möjlighet till mer hållbara lösningar. Det är därför värdefullt att återkoppla till transportköpare om hur de krav de ställer påverkar möjligheten till mer hållbara transporter och hur kraven kan formuleras. Det är också viktigt att informera om vilka aspekter som får störst betydelse.

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

- Företaget för en aktiv dialog med kunder om leveranstider, tidsfönster och framförhållning och hur detta påverkar möjligheten för effektiva transporter med lägre bränsleanvändning och kostnader samt minskad miljö- och klimatpåverkan.
- Företaget har rutiner för återkoppling till transportköpare om krav i samband med upphandling. Företaget återkopplar regelbundet och eftersträvar dialog för att tillsammans med transportköpare uppnå fler hållbara gods-transporter.

Effekter

- Klimat: OO
- Bränsle: OO

Logistik



FOTO: MOSTPHOTOS

Kombinera. Vid längre transporter går det att göra stora energi- och klimatvinster om lastbil kombineras med tåg eller fartyg. Även mindre åkerier kan köpa trailerplats på till exempel en befintlig tågpendel.

Tåg- och fartygstransporter

Ett sätt att effektivisera längre transporter är att samverka med tåg- och fartygsoperatörer. Att skapa egna transportupplägg som inkluderar tåg, fartyg och lastbil lämpar sig bäst för större aktörer.

Men för mindre aktörer är det möjligt att köpa trailerplats på en befintlig tågpendel. Det kan vara ett sätt att vinna transportuppdrag som annars varit svåra att hantera.

En del åkerier har de senaste åren börjat erbjuda sådana transporter till sina kunder.³

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

■ Företaget undersöker rutinmässigt möjligheten att samverka med tåg- eller fartygsoperatörer för att effektivisera transporter och verksamheten.

Effekter

- Klimat: Går ej att bedöma på generell nivå.
- Bränsle: Går ej att bedöma på generell nivå.

Fordon



FOTO: RYNO QUANTZ/SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Optimering. Det är viktigt att fordonen anpassas till transportuppdraget, exempelvis när gäller storlek på motor och däck. Ofta är minsta möjliga tjänstevikt önskvärd, men om de utnyttjas rätt kan tunga fordon vara effektivare.

Optimering av fordonsflottan

Genom att anpassa fordonsflottan efter uppdragen kan åkerier minska både bränslekostnad och påverkan på klimat och miljö.

Vid införskaffande av nya fordon kan effektiviteten ökas genom att fordonet anpassas efter uppdragen, exempelvis genom val av storlek på fordon, motor och däck. En för stark motor ger onödiga utsläpp och kostnader. På sikt är det ofta olönsamt att köpa en stark motor för krävande uppdrag som kommer sällan.

Fordonsvikten är av stor betydelse för bränsleanvändningen och minsta möjliga tjänstevikt är normalt önskvärd i detta avseende. Ibland är det dock tvärtom. Om transportererna sker inom BK4-vägnätet, och möjlig mängd last begränsas av vikt och inte volym, kan det vara effektivt att investera i ett ekipage anpassat för 74 tons totalvikt. Då kan varje ekipage lasta cirka 55 ton istället för cirka 45 ton som ett 64-tonsekipage kan lasta.

Om den extra lastvikten utnyttjas kan var femte transport undvikas utan att mängden transporterat gods förändras. Det minskar både förarkostnader och bränslekostnader.

Tidigare uppföljning av 74-tonstransporter har visat på omkring 10-15 procent bränslesparning jämfört med 64-tonstransporter sett till utfört transportarbete.⁴

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

Företaget arbetar aktivt för en ökad effektivitet genom att fordonsflottan i möjligaste mån anpassas efter uppgiften och att gjorda investeringar nyttjas maximalt.

■ I första hand nyttjar och optimerar företaget befintlig fordonsflotta, till exempel genom aerodynamiska förbättringar.

■ Före köp analyserar företaget vilken fordonsstorlek, motoreffekt, däckstorlek och miljöprestanda som krävs för tänkta uppdrag.

Effekter

- Klimat: O
- Bränsle: O

Fordon

Aerodynamisk utformning

Utformningen av lastbil, trailer och släp har stor påverkan på bränsleanvändningen. Ofta går det att förbättra aerodynamiken till en relativt låg kostnad.

Exempel på möjliga åtgärder

- Automatisk justerbar takluftriktare på dragbil – minskning med cirka 3-5 procent.⁵ Besparing uppstår när takluftriktare alltid har rätt inställning vid byte av last.
- Sidokjolar på ekipaget – minskning med cirka 5 procent.⁶
- Slät undersida på ekipaget – minskning med cirka 3 procent.⁷

Extrautrustning: Ibland sätter fordonsägare på ”Michelingubbar” eller andra utsmyckningar som ger extra luftmotstånd och därmed en ökad bränsleanvändning. Extra strålkastare och frontskydd kan vara nödvändiga, men de ger mer luftmotstånd. En möjlig åtgärd är att installera slimmade ljusrampor för att undvika försämrad aerodynamik.

Exempel på extrautrustning och uppmätta effekter på bränsleanvändningen är:⁸

- Extrastrålkastare på taket – ökning med cirka 1-3 procent.
- ”Michelingubbe” på taket – ökning med cirka 1-2 procent.

Taktäckning: När lastbilen kör en tom container bör den ha en taktäckning för att undvika ökad bränsleanvändning. Utan plastduk drar vinden lastbilen i en annan riktning, vilket innebär att det går åt mer bränsle. Tester i vindtunnel visar att om ett flisfordon körs utan taktäckning ökar bränsleanvändningen med cirka 15 procent jämfört med ett tomt fordon.⁹

Höjden på fordonet påverkar luftmotståndet och därmed bränsleanvändningen. Genom att sänka höjden 0,4 meter går det att spara cirka 2 liter bränsle/100 kilometer vid en körhastighet av 80 kilometer per timme.¹⁰ Det är också viktigt att fylla chassiet eller flaket hela vägen upp, eftersom varje tom decimeter drar onödigt med bränsle.

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

- Företaget prioriterar aerodynamiska egenskaper hos fordonen i den egna flottan.
- Företaget tillåter endast extra utrustning och påbyggnader med negativ påverkan på fordonets aerodynamiska egenskaper om det kan motiveras med en tydlig positiv effekt på trafiksäkerheten.
- Företaget eftersträvar aktivt att fylla hela chassiet eller flaket hela vägen upp.
- Företaget ser till att vid nybeställningar av påbyggnad optimerar aerodynamiken.

Effekter

- Klimat: O
- Bränsle: O

Hjulaxlar och däck

Med rätt inställningar på hjulaxlar och däck går det att spara bränsle. Det kan exempelvis avse lyftbar eller svängbar boggiaxel och däcktryck.

Ett fordon kan ha stora skillnader i vikt beroende på mängden last, och olika däcktryck svarar bäst mot olika vikt. Rätt däcktryck kan ge en bränslebesparing på upp till 5 procent.¹¹

Val av däck är också betydelsefullt. De mest energieffektiva däcken kan minska bränsleanvändningen med upp till 10 procent.¹²

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

- Företaget har rutiner för att anpassa däcktrycket till lastens vikt.
- Företaget informerar förare om hur fordonsinställningar kan spara bränsle och minska slitage.

Effekter

- Klimat: O
- Bränsle: O

Drivmedel



FOTO: SVENSK BIOGAS

Rätt bränsle? Val av bränsle är en av de enskilt viktigaste åtgärderna för minskad klimatpåverkan.

Val av bränsle

Bränslet är avgörande för koldioxidutsläppen från en transport. Förnybara bränslen har stor potential att sänka utsläppen av fossil koldioxid. Hur stor utsläppsminskning blir beror på vilket drivmedel som används, hur stor andel av drivmedlet som är förnybart och var råvarorna kommer ifrån.

Storleken på utsläppsminskningen kan ändras snabbt. Det är därför viktigt att följa utvecklingen av koldioxidutsläpp för olika drivmedel.

I tabellen på nästa sida presenteras olika drivmedel och vilken utsläppsminskning i relation till energi-innehåll dessa medförde i medeltal i Sverige 2018. Fordonsgas och el har delvis fossilt ursprung. Med helt förnybara drivmedel, till exempel 100 procent

biogas, LBG (flytande biogas) eller förnybar el kan minskningen av koldioxidutsläpp bli större än redovisat medelvärde för Sverige 2018.¹³

Eldrift har betydligt högre verkningsgrad än övriga drivmedel, vilket innebär att eldrift ger högst utsläppsminskning i relation till utfört transportarbete. Förutsättningen är att elen är producerad med förnybar energi.

Vissa bränslen ställer krav på fordonets drivlina och motor. Exempelvis krävs det ett elfordon för att använda förnybar el. Drivlinan påverkar också energianvändningen i fordonet, vilket i sin tur påverkar de totala utsläppen av koldioxid.

Tyngre elfordon är ovanliga på marknaden, men utvecklingen går snabbt. Eldrift är idag det mest energieffektiva alternativet.

Drivmedel

Olika drivmedels utsläppsminskning i förhållande till energiinnehåll

HVO100	88 procent
E1	86 procent
Biogas	86 procent
Fordonsgas (biogas/naturgas)	80 procent
ED95	70 procent
FAME100	67 procent
E85	48 procent
LNG (naturgas)	21 procent
Diesel MK1	16 procent
Bensin MK1	4 procent
Helt fossil	0 procent

Kommentar:

Utsläppsreduktion för olika typer av drivmedel i jämförelse med en helt fossil referens på 94,1 g CO₂/MJ som används i rapporteringen enligt drivmedelslagen. (Källa: Energimyndigheten 2018)

Egen tankstation med förnybara drivmedel

Användandet av förnybara drivmedel kan underlättas av att företaget investerar i en egen tankstation. Med egen station ökar närheten till tankning/laddning och risken för väntetid minskar. Det kan bidra till att göra investeringen lönsam.

Det finns flera exempel på åkerier som med goda resultat investerat i egna tankstationer som säkerställer en tillförlitlig tillgång på förnybara drivmedel, exempelvis ED95.¹⁴

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

Företaget väljer i första hand förnybara drivmedel och fordon med god miljöprestanda, vilket innebär att:

- hålla sig uppdaterad på rådande marknads-läge för fordon och förnybara drivmedel;
- ha mål och rutiner som säkerställer att förnybara drivmedel används och rutiner för att följa upp eventuella avvikelser;
- redovisa för sina kunder vilka klimat- och miljöeffekter använda fordon och drivmedel ger;
- säkerställa att fordon som införskaffas uppfyller bästa EURO-klass;
- undersöka möjligheten att vid nyanskaffning köpa fordon som använder förnybara drivmedel.

Effekter

- Klimat: 000
- Bränsle: 000

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

Företaget arbetar aktivt för förnybara bränslen genom att:

- etablera tank- och/eller laddningsstationer på den egna fastigheten för att underlätta en övergång till förnybara bränslen.

Effekter

- Klimat: 0
- Bränsle: 0

Körsätt



Bra för klimat och ekonomi. Satsning på sparsam körning kan minska bränsleanvändningen med upp till 15 procent. Förutom lägre klimatpåverkan sänker det också företagets kostnader.

Sparsam körning

Det kan vara ganska stor skillnad i bränsleåtgång mellan olika förare. Ett åkeri¹⁵ anger att det skiljer 17 procent mellan den mest och minst sparsamma föraren. Att regelbundet utbilda och coacha förarna ger goda möjligheter att sänka kostnader och utsläpp.

Satsningar på sparsam körning kan minska bränsleanvändningen med upp till omkring 15 procent. Men mer vanligt är ungefär halva den besparingen. Om åkeriet kör mycket distribution i stadstrafik är potentialen större. Till sparsam körning hör även smart användning av AC som kan påverka den totala bränsleanvändningen.

Det är viktigt att återkommande coacha förare så att de inte faller tillbaka i ”gamla vanor”. En möjlighet är att låta förare gå en kurs i sparsam körning via nätet som ett komplement till YKB-utbildningen. Bättre resultat uppnås om förarna får dela erfarenheter av sparsam körning med varandra.

Avgörande är att ledningen driver frågan om sparsam körning som en naturlig del av företagets kvalitets- och miljöarbete. Det måste var tydligt för förarna vad syftet med sparsam körning är och varför det är viktigt.

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

Möjliga åtgärder för sparsam körning är:

- Företaget har rutiner för utbildning och coaching för sparsam körning.
- Företaget utvecklar ledarskapet inom organisationen för att uppmuntra till sparsam körning.
- Företaget inför tekniska system för att följa upp individuell bränsleanvändning, presentera realtidsmätningar och föra statistik.
- Företaget inför belöningsssystem för att uppmuntra sparsam körning, till exempel kollektiva vinster, lönebonus eller tävlingsmoment.
- Företaget lyfter goda exempel och skapar därmed en yrkesstolthet och ett ökat engagemang hos förarna.

Effekter

- Klimat: O
- Bränsle: O

Körsätt

Förarstöd i fordonen

Moderna fordon innehåller olika system som hjälper föraren att minska bränsleanvändningen. För att få ut maximalt av stödsystemen behövs ett kontinuerligt arbete med att motivera alla förare att använda systemen. Med resultaten som grund går det sedan att sprida en vana att använda förarstödet.



Förarstöd som begränsar ett fordonshastighet till 80 kilometer per timme är ett sätt att minska bränsleanvändningen.

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

■ Använda system i fordonen som återkopplar till föraren hur denne presterar avseende varvtal, utrullning, drifttider, tomgångskörning med mera.

Ett exempel på stödsystem är ISA-system (Intelligent Speed Adaptation). Det finns även system som begränsar hastigheten i fordon till 80 kilometer/timme för att minska bränsleanvändningen.

Effekter

- Klimat: 0
- Bränsle: 0

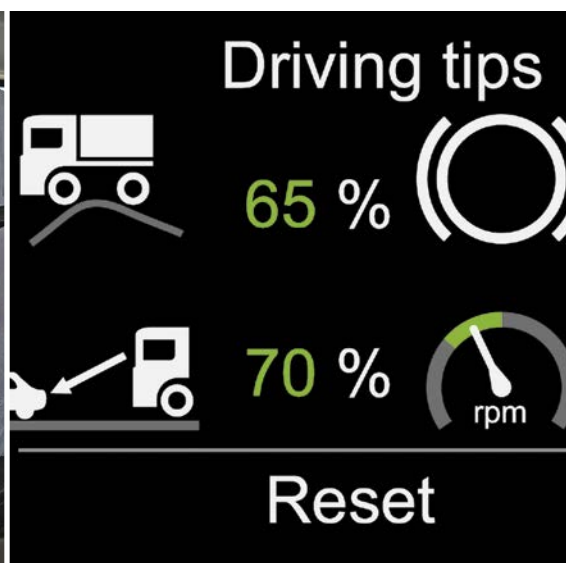


FOTO: SCANIA

Återkoppling. System för förarstöd återkopplar till chauffören hur denne presterar när det till exempel gäller varvtal, drifttider och tomgångskörning. Information kan också fås om vägval och hastigheter. En forskningsrapport visar att användningen av förarstöd kan minska bränsleanvändningen upp till 5 procent på förarnivå.¹⁶

System



FOTO: COLOURBOX

Struktur för ökad hållbarhet. En miljöpolicy eller någon form av hållbarhetscertifiering ger en grundläggande struktur som underlättar företagets möjligheter att redovisa sin klimatpåverkan.

Systematiskt hållbarhetsarbete

Ett framgångsrikt hållbarhetsarbete bygger på viss systematik och struktur. Det innebär framtagande av policy, mål och en handlingsplan för arbetet.

Om målen och de positiva effekterna från olika åtgärder ska nås måste transporterna förändras i praktiken. Att certifiera företaget genom till exempel ISO 14001, eller att synliggöra företagets miljö- och klimatarbete i Fair Transport, kan ge en grundläggande struktur som underlättar ett systematiskt miljöarbete.

För att kunna redovisa hur företaget presterar, vilka eventuella framsteg som görs och vilken effekt som uppnås behöver verksamheten nyckeltal som mäts och jämförs. Med en systematisk uppföljning av bränsleanvändning eller koldioxidutsläpp i relation till transporterad godsmängd, körda kilometer och fyllnadsgrad kan företaget på ett tydligt sätt följa upp och redovisa sin påverkan på miljö och klimat. Detta arbete behöver integreras i företagets rutiner, som en del av den löpande verksamheten.

ÅTGÄRDER OCH EFFEKTER

Åtgärder

Ett systematiskt hållbarhetsarbete innebär att:

- Företaget har tydligt formulerade mål för att utveckla verksamheten, tydliga hållbarhetsmål och en handlingsplan för ökad hållbarhet. Detta är förankrat i den dagliga verksamheten genom rutiner och arbetsbeskrivningar.
- Företaget har tydliga rutiner för datainsamling och uppföljning.
- Företaget arbetar systematiskt med miljöfrågor (med eller utan miljöcertifiering) för att säkerställa att verksamheten uppfyller de krav som ställs.
- Företaget tar regelbundet fram sammanställningar som visar hur företaget presterar hållbarhetsmässigt och hur detta förändras över tid.

Effekter

- Klimat: OO
- Bränsle: OO

Noter

1. Energieffektivisering i företag – en vägledning för bästa teknik, ET 2017:17, Statens energimyndighet september 2017.
2. Förstudie – Energieffektiva transportföretag, Länsstyrelserna i Dalarna, Värmland och Gävleborg, april 2018.
3. Intermodala transporter – Definition, aktörer och omfattning, VTI notat 12–2016, Joakim Ahlberg, VTI.
4. Resultat från uppföljning av ECT-projektet. Trivector Rapport 2019:119.
5. Testat av Bengts åkeri i Örebro: https://www.transportnet.se/article/view/680260/smarta_taklufttriktaren_ger_stor_besparing?ref=newsletter&utm_medium=email&utm_source=newsletter&utm_campaign=daily.
6. Resultat från Alfredssons åkeri, förmedlat via Jan van der Horst, Länsstyrelsen Västmanland.
7. Resultat från Alfredssons åkeri, förmedlat via Jan van der Horst, Länsstyrelsen Västmanland.
8. Resultat från Alfredssons åkeri, förmedlat via Jan van der Horst, Länsstyrelsen Västmanland.
9. Rapport från Skogforsk nr. 870–2015.
10. Allmänt om bränsleanvändning, 03:60-02 Utgåva 1.1 sv-SE. Scania CV AB 2014.
11. Allmänt om bränsleanvändning, 03:60-02 Utgåva 1.1 sv-SE. Scania CV AB 2014.
12. <https://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/jag-ar-saljare-eller-tillverkare-av-produkter/produktgrupper-a-o/produkter/dack/>, 2019-12-10.
13. Minskning jämfört med MK1 diesel med låginblandning som beräknats med utsläppsvärden från DRIVMEDEL 2018, ER 2019:14. Statens energimyndighet 2019.
14. Exempel Berglunds åkeri från rapporten Miljö- och klimatframsteg inom transport och logistik – Goda exempel för minskad klimatpåverkan 2019, NTM 2019.
15. Exempel Alfredssons åkeri från rapporten Miljö- och klimatframsteg inom transport och logistik. – Goda exempel för minskad klimatpåverkan 2019, NTM 2019.
16. Tim Breemersch, Lars Akkermans 2014, Green House gas reduction measures for the Road Freight Transport sector.

Anteckningar

A series of 20 horizontal dotted lines for taking notes.



Vägledningen för åkerier innehåller inspiration och tips för hur transportsäljare kan minska företagets klimatpåverkan och sin bränsleanvändning.

En motsvarande vägledning har tagits fram för upphandlare och inköpare. Den handlar om vilka krav de kan ställa för att främja klimatsmarta transporter.



Länsstyrelsen
Västmanlands län

Kontakt: Jan van der Horst • 010-224 93 70
jan.vanderhorst@lansstyrelsen.se



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

Kontakt: Ulric Långberg
ulric.langberg@akeri.se