



SVERIGES ÅKERIFÖRETAG

En vecka utan lastbilar

- en undersökning på 6 orter i Sverige

HE 2011-10-24



Sammanfattning och kommentar

Lastbilen är en nödvändig länk i logistikkedjan. Allt gods transporteras någon gång på lastbil. Under ett år transporteras drygt 400 miljoner ton gods i Sverige. Cirka 350 miljoner ton fraktas med lastbil. Cirka 35 miljoner ton är livsmedel eller andra jordbruksprodukter. 83 miljoner ton är trävaror och produkter som har sitt ursprung i skogen, 41 miljoner ton ärt sopor, tomemballage etc. och 100 miljoner ton är jord, sten och sand.¹ Av allt lastbilsgods flyttas merparten, 91 procent, kortare sträcka än 30 mil.

Vad händer då i vardagen om dessa transporter inte blir utförda? För att få ett konkret svar på den frågan har Sveriges Åkeriföretag undersökt vad som händer på ett antal orter om lastbilstransporterna ställs in utan förvarning.

Redan första dagen utan lastbilar kan man se att färskvaror i livsmedelsbutiker tar slut. Morgontidningen kan inte delas ut till alla prenumeranter. Brev som finns på orten delas ut, men brev och paket kan inte skickas iväg. Till exempel postorderföretag i Borås kan visserligen paketera beställda varor men bara så länge man har plats för paketen som inte går att skicka iväg.

Inom industrin där man alltmer förlitar sig på leveranser av insatsvaror vid exakta tidpunkter tvingas man stänga. Detsamma gäller fjärrvärmeproduktion som bygger på kontinuerliga leveranser av t ex träflis. En vinterdag kan behövas 60 – 70 lastbilsslag för att hålla värmeproduktionen i gång.

Allt eftersom dagarna går ökar bristen på det som hushållen behöver. Vitala samhällsfunktioner som sjukvård och livsmedelsförsörjning påverkas kraftigt inom loppet av en vecka.

Att livsmedelsbutiker får brister i sortimentet är lätt att förstå. Alla som handlar ser att varor i hemmabutiken omsätts och ersätts vartefter. Däremot att sjukvården påverkas starkt när lastbilstransporterna upphör tänker säkert inte de flesta på. Men brist på rena textilier, mat till patienter och personal, samt svårigheter att hantera sopor och riskavfall, kan stoppa operationer och i övrigt göra det svårt att ta hand om patienterna.

Något annat vi inte heller tänker på, är att vattenförsörjningen är beroende av leveranser av kemikalier. Utan dessa kan man inte garantera att kranvattnet är drickbart. I andra änden uppstår problem med avloppet. Om inte avloppsslammet kan transporteras bort måste slammet kanske släppas ut i närmaste sjö. Från ett reningsverk i en normalstor svensk ort borttransporteras dagligen 3 – 4 lastbilsslag med slam.

Slutsatsen man drar av våra undersökningar är att lastbilstransporter idag är så invävda i alla verksamheter, att vi utan dem får svårt att få samhället att fungera. Lastbilstransporter är verkligen samhällets blodomlopp.

Hans Engström

Projektansvarig

¹ Fakta om åkerinäringen, Sveriges Åkeriföretag 2010.

Inledning

Undersökningen syfte är att påvisa lastbilstransporternas roll för att samhället ska fungera i vardagen. Sannolikheten för att alla lastbilstransporter oväntat ska upphöra är förstås liten, men scenariot tydliggör vilken viktig funktion lastbilstransporter har.

Rapporten grundar sig i huvudsak på intervjuer med nyckelpersoner i lokala verksamheter på sex orter i Sverige: Borlänge/Falun, Borås, Växjö, Umeå, Karlstad och Helsingborg. De verksamheter vi uppmärksammat täcker bara in en del av alla de områden i samhället som är beroende av transporter. Intervjuerna indikerar ändå hur kritiska samhällsfunktioner drabbas om lastbilarna slutar att rulla.

Utifrån intervjuvaren har vi formulerat ett händelseförlopp vid ett eventuellt lastbilsstopp. Förloppet baseras på en sammanvägning av resultaten från de sex orterna. I ett särskilt avsnitt redogör vi för en del olikheter mellan orterna.

Lastbilstransporternas betydelse i Sverige

Lastbilstransporter står för ca 72 procent av alla inrikes godstransporter i Sverige räknat i vikt, och över 88 procent räknat i varuvärde, enligt statistik från SCB.

Svenskregistrerade lastbilar med en maximilastvikt på minst 3,5 ton körde 2,9 miljarder kilometer år 2008 och transporterade 367 miljoner ton gods.²

SIKA, Statens Institut för Kommunikationsanalys konstaterar att ”lastbilen är inblandad i runt 80 procent av transportererna, oavsett om man räknar efter godsets vikt eller värde i kronor.” ”Lastbilen som transportmedel för gods är alltså mycket central.” (SIKA Statistik 2009:12)

Lastbilstransporter utför framför allt en stor del av det lokala transportarbetet, både när det handlar om lokala transporter mellan orter och som en del i längre transportkedjor.

Lastbilstransporter kan ersätta de flesta andra transportslag men är däremot svårare att ersätta med andra typer av transporter. Järnväg och sjöfart är till sin natur begränsad i sin flexibilitet och lastbil är därför ofta en del av transportkedjan där andra transportslag används, t ex till och från flygplatser, hamnar och järnvägsterminaler.

Krisberedskapsmyndigheten konstaterade i sitt arbetsmaterial *Beroende och konsekvensanalys Transporter 2008* att "Om den lokala transporten inte fungerar finns det inga egentliga möjligheter för andra transportsätt att ta över logistiken." Man konstaterade också att det är "få transporter som uteslutande kan ske med järnväg, sjöfart och/eller flyg".

Många verksamheter i samhället är idag beroende av snabba och flexibla leveranser. Företagen har gått in för att ha så små lager som möjligt för att undvika att binda kapital. I stället förlitar sig de flesta företag på löpande leveranser av råvaror och insatsvaror, ibland flera gånger om dygnet. Redan små störningar kan därför få stora konsekvenser för deras verksamhet.

² Fakta om åkerinäringen, Sveriges Åkeriföretag 2010.

Logistik är idag en viktig del i många företags verksamhet. Åkerinäringen har anpassat sig till detta och erbjuder idag kvalificerade tjänster långt utöver rena transporter. Kunskap om logistik i kombination med IT-stöd innebär att transportföretag ofta sitter som spindeln i nätet när det gäller att samordna sina kunders transportflöden. Uteblivna transporter innebär i många fall också andra typer av problem utöver de som följer av att gods inte kan lämnas eller hämtas.

Bakgrund

I november 2004 publicerade Professor Alan McKinnon en rapport med titeln ”Life without Lorries: The Impact of a Temporary Disruption of Road Freight Transport in the UK”. I rapporten redogörs för ett scenario där lastbilstransporterna upphör under en vecka i Storbritannien och vilka effekter det medför. Professor Alan McKinnon redovisar i rapporten dessutom intressanta uppgifter om transportutvecklingen i Storbritannien som i många stycken känns bekant här i Sverige.

Vägtransporter i produktion och distribution³

Vägtransporternas snabbhet och flexibilitet har gjort det möjligt för företag att synkronisera sin produktion och distribution med transporter av insatsvaror och färdiga produkter. Leveranserna ses allt mer som en förlängning av produktionslinjen, med leveranser som fylls på löpande, just-in-time.

Ambitionen är att produkterna snabbt ska strömma genom hela leveranskedjan och minimera den tid de stannar till i lager. År 1986 omsattes lagren 7,2 gånger per år inom brittisk tillverkningsindustri, grossist- och detaljhandel. År 2001 hade denna siffra ökat till 10,55. Därigenom kunde man spara in lager av varor och gods till ett värde för 50 miljarder pund.

I återförsäljarledet har lagerutrymmen också minskat de senaste decennierna. Orsakerna till detta återfinns i företagets ambitioner att

- Minska lagerkostnaderna
- Frigöra lageryta till förmån för säljyta
- Använda hyllutrymme mer effektivt
- Öka lageromsättningen för att hålla färskare varor, för att snabba på uppgraderingen av modevaror och för att öka introduktionen av nya varor

Som konsekvens av detta har lager utlokaliserats till centrallager som försörjer större områden

Genom att pressa ner lagernivåerna, har dock företagen gjort sin verksamhet beroende av snabba och tillförlitliga leveranser. Eftersom buffertlager har reducerats kraftigt och ledtider komprimerats genom hela leverantörskedjan har tillgången på produkter blivit mycket känslig för även ganska kortvariga förseningar i transportsystemet.

³ Life without Lorries: The Impact of a Temporary Disruption of Road Freight Transport in the UK, Alan McKinnon, 2004

Container

Förutom metoden just-in-time har rationaliseringen inom transportnäringen från i princip ”lösviktshantering för hand” till last i form av standardiserade containers påverkat såväl industri, som handel och distribution. En av de stora kostnaderna när det gäller transporter av varor och gods var tidigare omlastning från ett transportslag till ett annat. Tack vare containerhanteringen har transportkostnaderna drastiskt kunnat minskas.

“The modern cargo container is able to move non-fragile, non-perishable goods from any modern factory with a loading dock to any modern warehouse anywhere in the world for about 1% of retail value.” “All of this has happened since 1960 or so. Back then, the costs of international trans-ocean shipment for most commodities could easily amount to between 10% and 20% of retail value.”⁴

Containern “uppfanns” 1956 av den amerikanske åkeriägaren Malcom McLean och har förutom lägre kostnader medfört att vi idag kan ha tillgång till ett brett urval av varor från hela världen i närmast speceriaffär.

Leverantörskedjan av livsmedel⁵

De talas inte sällan i debatten om det goda med lokal produktion för lokal konsumtion. Men vad innebär en omläggning av livsmedelsförsörjningen till lokala leverantörer?

Om detaljhandeln skulle förlita sig mera på lokala leverantörer skulle produktsortimentet minskas drastiskt, konstaterar Professor McKinnon. I början av 1950-talet, när livsmedelsproduktionen och distributionen var mer lokal, hade den genomsnittliga mataffären i genomsnitt 250 varor i lager. Idag är konsumenterna i ett genomsnittligt snabbköp vana vid ett utbud om 22 000 produkter från i stort sett hela världen.

De stora livsmedelskedjorna och deras grossister har idag starkt centraliserade system för köp/upphandling och distribution som inte är anpassat för lokala inköp av varor på butiksnivå.

I Storbritannien svarar dagligvaruhandeln för ungefär 4,5 procent av all lastbilstrafik. Leveranserna är mycket tidskänsliga och butikerna håller minimala lager. Utan nya leveranser tar lagren av grönsaker, kylvaror och färskt kött mycket snabbt slut i butikerna. Butiker får vanligen leverans av sådana produkter inom 24 timmar efter beställning från sina leverantörer eller deras distributionscentraler. I genomsnitt får butikerna omkring 1,5 leveranser per dag av dessa produkter.

⁴ The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger, Marc Levinson, 2006

⁵ Life without Lorries: The Impact of a Temporary Disruption of Road Freight Transport in the UK, Alan McKinnon, 2004



En specerivara som snabbt tar slut är bröd. En stor del av brödet som konsumeras i Storbritannien är bakat i fabriker och distribueras via distributionsterminaler till butikerna. För att hålla brödet färskt genom distributionskedjan håller man mycket små lager. Bröd beställs normalt på dag 1, bakas dag 2 för leverans tidigt på morgonen dag 3. Butikerna säljer det mesta av dagens bröd inom 24 timmar. Även de som bakar i butiken får sina ingredienser med korta ledtider och håller bara lager för maximalt 1-2 dagar.

Störningar i livsmedelsbutikers försörjningskedja får varierad inverkan på befolkningen. Hushåll i de högre inkomstskikten tenderar att handla mat mer sällan, men köper större mängder och håller större lager av specerivaror. På landsbygden tenderar man också att hålla större lager av specerivaror. De här grupperna kan bättre hantera varubrist än familjer med lägre inkomster och äldre medborgare som tenderar att handla mer regelbundet för mindre belopp.

Omkring en tredjedel av britternas matutgifter går till måltider som köps utanför hemmet. Även snabbmatställen, restauranger och hotell förlitar sig på täta leveranser av livsmedel. Den genomsnittliga snabbmatsrestaurangen får tre leveranser per vecka och har lager för högst två dagar av känsliga produkter och för fyra dagar av andra ingredienser.

Ett typiskt sjukhus med cirka 800 bäddar kräver ungefär 3 000-4 000 måltider per dag för patienter och personal. Många sjukhus har lagt ut tillredningen av mat på cateringföretag som förbereder måltiderna i separata anläggningar. Dessa "fabriker" kan ligga en långt bort från sjukhuset och kräver långa transporter på väg. McKinnon fann t ex att ett stort sjukhus i Skottland får sin mat från en cateringfirma i Wales. Måltider beställs dag 1 för leverans dag 2.

Svenska studier

Alingsås

I Sverige har det saknats liknande studier som Alan McKinnons kring lastbilstransporter. 1982 genomförde dock Ove Krafft vid Företagsekonomiska institutionen vid Göteborgs universitet en studie av godstransporternas betydelse för en tätort.⁶ Orten var Alingsås, som han beskrev som en industri och handelsort med småstadskarakter och samtidigt ett viktigt regionalt centrum.

Krafft undersökte särskilt transportmönstren hos tolv företag i olika branscher i Alingsås och kunde utifrån resultaten ge en bild av lastbilstransporternas betydelse.

Nästan allt i Alingsåsbornas vardag är beroende av att lastbilstransporterna fungerar tillfredsställande, konstaterade Krafft. Alla varor som köps i butikerna - såväl dagligvaror som övriga varor - levereras med lastbil. Råvarorna till arbetsplatserna och de färdiga varorna från arbetsplatserna transporteras med lastbil. Blir man sjuk är lastbilstransporterna en förutsättning för att olika typer av utrustning som är nödvändig för sjukvård skall finnas tillgängliga på

⁶ En orsts transportberoende. Ove Krafft, Företagsekonomerna, 1982.



sjukhus och vårdcentraler. Skolmaten kommer med lastbil, alla sopor körs bort med lastbil, tidningar och post kommer med lastbil, olja och bensin transporteras till orten i tankbil osv.

Alingsås är ett exempel på en ort där det mesta skulle avstanna helt om lastbilstransporterna av någon anledning inte skulle fungera, konstaterade Ove Krafft och tillade att förhållandena för Alingsås är inte unika. Alla orter är lika transportberoende.

Orsakerna till att Alingsås och andra kommuner i det moderna samhället är så beroende av lastbilstransporter är den utveckling som skett genom industrialismens genombrott. Specialiseringen hos företagen och även hos de enskilda människorna har gjort oss alltmer transportberoende

Faller en faller alla⁷

Den tidigare Krisberedskapsmyndigheten har inom ramen för Samverkansområdet Transporter genomfört tre övningar där de hypotetiska följderna kring tre scenarion diskuterades; influensapandemi, kraftigt snöoväder och terrorattentat. Myndigheten genomförde också flera sektorstudier för att påvisa hur olika delar av samhället drabbas vid olika scenarion. Flera av de senare studierna pekar på samhällets behov av väl fungerande transporter.

Krisberedskapsmyndigheten redovisade i rapporten ”Faller en – faller då alla?” (2008) samhällskritiska beroende och lämnade förslag med avseende på beredskap inför krissituationer. I rapporten konstateras att transportsektorn är den sektor som vid sidan av el och elektroniska kommunikationer ger störst konsekvenser för andra samhällsviktiga verksamheter om den drabbas av en störning. Sådana verksamheter är drivmedelsförsörjning, livsmedelsförsörjning, vård och omsorg.

En vecka utan lastbilar

Ingen av de ovan beskrivna studierna ger en bild av hur uteblivna lastbilstransporter praktiskt påverkar vår vardag. Sveriges Åkeriföretag har därför kontaktat ett antal olika verksamheter och företag på sex orter i landet för att få en bild av vad som händer när deras flöden av lastbilstransporter tillfälligt upphör.

⁷ Faller en – faller då alla? Slutredovisning från KBM:s arbete med samhällskritiska beroenden. Krisberedskapsmyndigheten, 2008

Metod

Datainsamlingen har på varje ort skett genom telefonintervjuer där företrädare för olika verksamheter kontaktats. Vi tackar alla som öppet och generöst delgett oss uppgifter.

På uppdrag av Sveriges Åkeriföretag tog Scantech utvecklings AB fram en arbetsmetod för att kartlägga och redovisa lastbilstransporternas betydelse på olika orter i Sverige.

Åkeriföreningen Mittåkarna genomförde en studie av uteblivna lastbilstransporter i Borlänge/Falun (rapport i april 2008). Sveriges Åkeriföretag Västra Götaland studerade Borås (rapport i juni 2008), Sveriges Åkeriföretag Småland - Öland granskade Växjö (rapport i augusti 2008), Sveriges Åkeriföretag Norr studerade konsekvenser i Umeå (rapport i februari 2009), Karlstad (rapport i maj 2010) och Helsingborg (rapport juni 2011).

I intervjuarbetet och framtagning av underlag har Scantech medverkat i Borlänge/Falun och i Karlstad. För genomförande av intervjuer och framtagning av underlaget för Boråsstudien togs fram av Catrin Andersson, student vid logistikutbildningen i Borås, För intervjuer och underlag vid Växjöstudien svarade Magnus Gunnarsson, Sveriges Åkeriföretag Småland - Öland. För intervjuer och underlag till Umeårapporten medverkade flera medarbetare vid Sveriges Åkeriföretag Norr. Vid Helsingborgsstudien svarade konsultföretaget Vectura för intervjuarbetet.

De sex orterna

Falun/Borlänge

Falun/Borlänge är benämningen på den region som utgörs av de två kommunerna Falun och Borlänge i Dalarna. Sammanlagt bor här drygt 102 000 invånare. Pendlingen mellan och till Falun och Borlänge från närliggande kommuner är intensiv.

Borlänge dominerades länge av två storindustrier: Domnarvets Jernverk och Kvarnsvedens Pappersbruk. Arbetsmarknaden förändrades när flera statliga verk lokaliserades till Borlänge. (Trafiksäkerhetsverket, Vägverket och Banverket). Tillkomsten av verksamheter som Framtidsdalen med Teknikdalen, Högskolan Dalarna, Kupolen och flera andra företag har också bidragit till en omvandling av arbetsmarknaden.

Borlänge har genom sitt läge utvecklats till länets centrum för handel och kommunikationer. Här korsas riksvägar och järnvägar och här finns en av landets större rangerbangårdar samt länsflygplatsen Dala Airport.

Besöksnäringen är stark i Dalarna. Övernattande och besökande gäster i Dalarna omsatte drygt 4,3 miljarder kronor 2007 och sysselsatte 4500 personer.

I Falun/Borlänge finns ca 200 åkerier som sysselsätter över 1000 personer.



Borås

Borås har cirka 101 000 invånare. Under några decennier på 1900-talet växte Borås snabbt tack vare tekoindustrin. Den tillverkande delen av industrin finns inte kvar. Borås har istället blivit ett centrum för textil design, utveckling och handel. Många välkända textil- och konfektionskedjor har huvudkontor i Borås.

Borås är idag Nordens postordercentrum med företag som Ellos, Haléns och H&M Rowells. Många miljoner paket skickas från Borås varje år.

Postorderbranschens vana att hantera varuflöden har gett Borås spetskompetens inom logistik och distribution. Även verkstad och elektronik är tunga delar av Borås industri. Här finns storföretag som Ericsson, Volvo Bussar och Parker Hannifin.

Sysselsättningsmässigt (2006) är Borås stad största offentliga arbetsgivare med ca 9 000 anställda. Största privata arbetsgivare är Ellos AB och Ericsson AB med cirka 1 000 anställda vardera. Den största branschen är dock ”Handel och kommunikationer” med 12 030 anställda. Totalt räknade Borås in 50 285 arbetstillfällen år 2006.

Borås kommun pekar på sitt strategiska läge som ett skäl till att många företag väljer Borås. Borås är knutpunkt för fyra riksvägar, bl.a. motorvägen mellan Göteborg och Stockholm. Likaså finns det järnväg i fyra riktningar. En halvtimmes bilresa bort ligger Landvetters internationella flygplats.

I Borås finns 210 åkerier med cirka 600 fordon och med cirka 1200 anställda.

Växjö

Växjö är centralt beläget i Småland med goda tåg och flygförbindelser. Växjö har cirka 80 000 invånare. På sin hemsida beskriver kommunen Växjö som en expansiv stad med ett varierat näringsliv och ett växande universitet.

39 196 var sysselsatta i Växjös näringsliv år 2006. De fem största arbetsgivarna är Växjö kommun med 7400 anställda följt av Landstinget Kronoberg med 4000 anställda och Växjö universitet med 1000 anställda samt Volvo Construction Equipment AB med 800 anställda och A-betong Precon AB med 450 anställda.

Antal företag i Växjö 2007 var 7 647. Växjö universitet har 2008 15 000 studenter.

I Växjö kommun finns 86 åkerier med 371 fordon med ca 500 anställda. Till detta kan läggas verksamheter som valt att köra sitt gods i egna transportbilar.

Umeå

Umeå är norra Sveriges mest befolkningsrika kommun (112 000 invånare) med goda såväl väg-, flyg- och tågförbindelser. Umeå är universitetsstad sedan 1965 och har förutom universitetet även design- konst- och handelshögskolor samt Sveriges Lantbruksuniversitet.

Inom näringslivet finns företag inom bioteknik, medicin, informationsteknologi, miljö och energi. I Umeå finns 12 000 företag. De största arbetsgivarna är Universitetssjukhuset med



5 500 anställda, Umeå Universitet med 4 057 anställda, Volvo lastvagnar med 2 500 anställda, Komatsu Forest med 380 anställda och Ålö AB med 250 anställda.

Antalet sysselsatta uppgår till 52 900 och de fem vanligaste yrkena finns inom områdena vård och omsorg (6613 sysselsatta), handeln, försäljning etc (2529 sysselsatta), universitets- och högskolelärare (2324 sysselsatta), säljare, inköpare (1646 sysselsatta) samt ingenjörer och tekniker (1568 sysselsatta).

I Umeå med omnejd finns drygt 200 åkerier med ca 750 fordon som tillsammans sysselsätter fler än 1 000 personer.

Karlstad

Karlstads kommun har 84 000 invånare. Hela karlstadsregionen med Karlstad och de fyra kranskommuner Forshaga, Grums, Hammarö och Kil har tillsammans drygt 130 000 invånare.

I Karlstad arbetar cirka 47 000 personer. De vanligaste sysselsättningarna finns inom näringsgrenarna handel och kommunikation samt vård och omsorg. De största arbetsgivarna är Karlstads kommun med 7120 anställda, Värmlands läns landsting 5020 anställda och Karlstads universitet 1110 anställda.

Karlstad har ett universitet med cirka 10 000 studenter som studerar till bland annat lärare, civilingenjörer, ekonomer och sjuksköterskor. Karlstad har också ett stort centralsjukhus och flera statliga myndigheter.

Mycket av näringslivet i regionen handlar om trä, massa, papper och förpackningar.

I Karlstad med omnejd finns drygt 325 företag som äger lastbilar. De har ca 1 400 fordon och sysselsätter fler än 1800 personer. Dessa företag är dels åkerier som transporterar gods i yrkesmässig trafik, dels företag med annan verksamhet som har egna transportbilar.

Helsingborg

Helsingborg är Sveriges nionde största kommun och ligger i Skånes nordvästra del. 2010 uppgick antalet invånare till 129 115. År 2008 fanns 63 908 arbetstillfällen i Helsingborg, varav 14 756 inom offentlig sektor och 49 152 inom näringslivet. Ungefär 11 500 företag finns registrerade i Helsingborg. De största branscherna i staden är handel och kommunikation (17 200 arbetstillfällen), finans- och företagssektorn (10 000 arbetstillfällen) och tillverkningssektorn (8 700 arbetstillfällen).

Helsingborg har ett gynnsamt läge för transporter och logistik: vid den smala änden av Öresund, mitt emot Helsingør med vilken man har en tät färjetrafik. I närheten korsar de två motorvägarna E4 och E6/E20 varandra. Den internationella flygplatsen Kastrup i Köpenhamn samt flygplatserna i Malmö och Göteborg ligger nära.

Helsingborg har Sydsveriges största containerhamn och tar emot drygt 18 000 tunga lastbilar som hämtar eller lämnar containrar per månad. Det är import och exportgods. 320 000 lastcontainrar om året dvs drygt 6 000 i veckan passerar hamnen. På färjelinjen Helsingborg – Helsingör går 600 000 lastbilar om året (nästan 12 000 lastbilar i veckan).

Allt detta har bidragit till att det finns en väl utvecklad och diversifierad åkerinäring i kommunen. Det finns ca 100 åkeriföretag i varierande storlekar från enmansåkerier till åkerier med upp emot 100 fordon.

Här finns åkeriföretag som har specialiserat sig på en viss typ av transporter, till exempel anläggningstransporter eller utrikes transporter, men även åkerier med flera typer av transporter i sitt sortiment.

På samtliga undersökta orter finns också en rad andra näringsverksamheter kring åkerinäringen, som till exempel verkstäder, däckfirmor, drivmedelsleverantörer, karossfirmor och företag som bedriver speditors- och terminalverksamhet.

En vecka utan lastbilar

Scenario - förutsättningar

Intervjuerna inleds med en beskrivning av ett scenario där alla transporter med tunga lastbilar upphör under en vecka.

Vid midnatt natten mellan söndag och måndag slutar alla tunga lastbilar att rulla. Detta påverkar alla lastbilstransporter som går under natten, till exempel post och färsk livsmedel.

Stoppet omfattar bara tunga lastbilar (över 3,5 ton). Detta innebär att viss omfördelning till mindre lastbilar och skåpbilar är möjlig. Eftersom det inte finns någon stor överkapacitet av fordon eller personal kan detta bara kompensera för en mycket liten del av bortfallet av transportkapacitet.

Ingen varning om stoppet har tidigare gått ut. Det har därför inte funnits någon möjlighet för verksamheter eller privatpersoner att förbereda sig, lägga upp lager eller ändra rutiner.

Stoppet är tillfälligt. Information går ut om att stoppet är tillfälligt och att det inte finns något behov av att hamstra varor. Uppgifter i studien bygger på antagandet att åtgången av varor sker i normal takt. Vid en riktig kris finns det dock risk att konsumenter hamstrar varor som livsmedel och drivmedel som då tar slut ännu snabbare.

Att ett lastbilsstopp enligt scenariot skulle inträffa ska ses som ett tankeexperiment snarare än ett troligt scenario. Syftet med är att tydligt belysa vilken betydelse ett bortfall av lastbilstransporter får i dagens samhälle.

Resultat

Måndag, dag 1

- mjölk och färskt bröd tar slut
- sjukvården får brist på rena textilier
- avfallshanteringen blir problem inom sjukvården
- brist på vissa läkemedel på apoteket
- morgontidning uteblir för många
- brev och paket kan inte skickas
- många varor i systembolagets sortiment tar slut
- värmeproduktionen upphör
- industriproduktion störs
- anläggningsarbeten stannar
- äldreomsorgen får problem att ordna mat

Redan efter ett par timmar utan lastbilstransporter tar mjölken slut livsmedelsbutikerna. Eftersom mjölken vanligen hämtas varannan dag på gårdarna finns risk för att mjölkleverantörerna redan dag 1 måste tömma ut den mjölk som lagrats under helgen.

Alla leveranser av färskt bröd från större bagerier uteblir. En stor del av brödproduktionen i Sverige sker på stora bagerier vars produkter sedan sprids med lastbil via terminaler ut i landet.

Sjukvården får under dagen brist på rena textilier. Varje dag sker leveranser av ren tvätt. Uteblivna leveranser av textilier drabbar stora delar av sjukvården och innebär till exempel att planerade operationer får ställas in.

Sjukhusen får också snabbt problem med avfallshanteringen vilket är känsligt särskilt beträffande riskavfall.

Apoteket får leveranser varje vardag. De första medicinerna tar slut redan dag 1. Kritiska mediciner måste omdirigeras till mindre fordon eller andra transportmedel för att säkra medicin till bl a sjukhus.

Många tidningsläsare blir av med sin dagstidning redan på måndagen. De som bor i närheten av tidningens tryckeri kan möjligen få sin tidning tack vare distribution med mindre bilar men i perifera delar av regionen kan inga tidningar köras ut till utdelarna. Tidningar som använder tryckerier utanför regionen kan inte distribueras.

Bara post som redan finns på postkontoren kan delas ut. Inga nya brev eller paket kan skickas iväg.

Systembolaget som i snitt har tre inleveranser dagligen får slut på många varor.

Värmeproduktionen i fjärrvärmeverk påverkas direkt av ett lastbilsstopp. Konsekvensen är utebliven värme och elbrist. Såväl allmänna institutioner som hyreshus och privatbostäder drabbas.

För eldistributionen betyder ett lastbilstopp att reparationer inte kan utföras.

Inom industrin uppstår störningar i verksamheten. Inleveranser av insatsvaror och leveranser av produkter till kund stoppas. Produktionen fortsätter tills insatsvarorna är slut och/eller så länge utrymmen för lagring av färdiga produkter räcker till. För en del industrier blir det stopp i produktionen redan första dagen.

Anläggningsarbeten avstannar eftersom transporter av material som behövs eller ska bort inte kan utföras. I avsaknad av lastbilar med spolutrustning finns omedelbar risk att man inte kan åtgärda avloppsstopp. Kan medföra översvämning i källare.

Inom äldreomsorgen uteblir den ordinarie maten vid de institutioner som får centralt lagad mat som levereras med lastbil. Personalen får handla mat på stan.

Tisdag, dag 2

- apoteket stänger
- färskvaror tar slut i livsmedelshandeln
- brist på diesel på tankstationerna
- risk för störningar i kollektivtrafiken
- restauranger får brist på råvaror
- restauranger mfl får problem med sopor

Apotekets verksamhet bygger på dagliga inleveranser. Vissa mediciner/antibiotika tar snart slut. För personer som är beroende av läkemedel som inte lagerförs i större mängder får uteblivna leveranser allvarliga konsekvenser. Det finns risk för att man inte kan leva upp till sin ambition att kunden ska kunna få sin medicin inom 24 timmar.

Dag ett uppstår brist på färskvaror i livsmedelshandeln. Större livsmedelsbutiker får varje dag 10-15 leveranser med lastbil. Några lager att tala om finns inte längre i handelns butiker.

De flesta tankstationer får leveranser 2-3 gånger i veckan och redan efter någon dags utebliven leverans börjar drivmedlen att ta slut.

Inom kollektivtrafiken kan brist på försörjning av reservdelar till verkstäderna medföra störningar i trafiken

Hos restaurangerna får man ändra i menyerna. Det blir mindre färska råvaror i rätterna. Man får ta till vad man har i frysen. På hotellen får gästerna mindre att välja bland vid frukostbordet. Restaurangernas soprum är överfulla och de får ställa soporna på gatan.

Inom sophanteringens får verksamheter med daglig hämtning problem. De kan snabbt överhoppas av avfall som får lagras på gatan. Återvinningscentraler måste stängas eftersom avfallet inte kan transporteras bort.

Onsdag, dag 3

- avloppsslam blir ett problem
- mjölken kan inte längre tas om hand ute på gårdarna
- mejeriprodukter är nu slut i butikerna
- brist på drivmedel är nu tydlig
- kraftiga störningar i kollektivtrafiken
- hotellgäster kan inte räkna med rena lakan
- skolmaten består nu av rester och torrfoder
- lärarna uppmanar barnen att ta med egen mat

Slamsilon och rötslamslager vid avloppsreningsverken är nu fulla. Slam får lagras på asfaltsplan med risk för luktolägenheter eller släppas ut efter grovrens (ofullständig rening).

Eftersom hämtningen av mjölk upphört får man nu tömma ut den lagrade mjölken.

Mjolk på mejeriernas lager går att använda till ost och pulver. Konsumtionsmjölk som inte kan användas till något annat måste släppas i avloppet beroende på att hållbarheten blir för kort. Miljöproblem kan uppstå med mjölkutsläppen i avloppet. Specialprodukter som t.ex yoghurt, fil, creme fraiche och Keso tar slut i butiker och restauranger.

Bristen på diesel och bensen är nu kraftigt märkbar och drivmedlen är slut på flera tankstationer. För de verksamheter som lagt om sina transporter till mindre bilar påverkas nu deras möjligheter att utföra sina uppdrag.

Inom kollektivtrafiken rullar bussarna men eftersom drivmedlen tar slut under dagen kan störningar uppstå och turer dras in. Störningar drabbar också flyget då flygbränslet tar slut under dagen.

På hotellen är det brist på rena lakan.

Råvarorna för att tillreda lunch till skoleleverna är nu slut och skollunchen får ställas in eller bestå av rester och torrfoder. Bra om eleverna tar med sig mat.

På restaurangerna har man nu begränsat med råvaror och tvingas ta bort rätter från menyerna.

Torsdag, dag 4

- brist på livsmedel
- alla drivmedel är slut på tankstationerna
- busstrafiken ställs in
- flygtrafiken ställs in
- sopor på gatan

Det råder brist på livsmedel i matvarubutiker. Alla färskvaror är slut men det finns fortfarande en del "kolonialvaror" kvar att sälja. Handeln har nu också problem med att kunderna inte längre kan ta sig till butikerna i samma utsträckning som tidigare.

På tankstationerna är drivmedlen nu huvudsakligen slut. En skvätt 98 oktantigt kan finnas kvar. På mackarna finns bara "makaroner och fålgkors" kvar. Att drivmedlen tar slut får konsekvenser för bl a privatpersoner. Exempelvis blir deras arbetsresor svårare vilket påverkar effektiviteten på deras arbetsplatser. Personbilismen minskar kraftigt.

I brist på drivmedel ställs kollektivtrafiken in. Bussarna står nu stilla. Detsamma gäller flygtrafiken.

Sophanteringen är på väg att bli en sanitär olägenhet. Utanför restauranger och flerfamiljshus staplas sopor på gator och gårdar.

Tryckningen av dagstidningar upphör då lagren av tidningspapper nu är slut.

Inom sjukvården är bristen på textilier svår. Endast den mest akuta delen kan få textilier med mindre bilar.

Fredag, dag 5

- dricksvattnet blir otjänligt
- hotellen stänger
- restauranger stänger
- skolmaten helt slut
- industriproduktionen står stilla
- många fordon får ställas

Vattenförsörjningen drabbas. Den uteblivna veckovisa leveransen av nödvändiga kemikalier medför att vattenverken inte kan garantera tjänligt dricksvatten.

Matförsörjningen är nu kritisk. I skolan, i äldreomsorgen och på sjukhusen saknas mat. Restaurangerna stänger.

Hotellen stänger i brist på både kunder och insatsvaror.

Inom industrin har produktionen stoppats i brist på utrymme att lagra de färdiga produkterna försåvitt att inleveranserna av insatsvaror inte redan stoppat möjligheterna att producera.

Systembolagets sortiment har under veckan tunnats ut och det mesta är nu slut. Eftersom hämtningen av emballage (två gånger i veckan) uteblivit har man nu gott om tomkartonger.

Olikheter

De ovan beskrivna konsekvenserna varierar något mellan de undersökta orterna. Självklart varierar konsekvenserna också mellan företag och verksamheter beroende på planering och lagerförhållanden. Generellt gäller dock att marginalerna idag är små för ”icke normala situationer”. De flesta verksamheter är numera hårt slimmade och har ingen överkapacitet att ta till i extrema lägen.

På grund av att transporterna normalt fungerar effektivt, har lager ofta centraliserats till ett fåtal platser i landet och skurits ned i återförsäljarledet, till exempel inom livsmedelshandeln. Fenomenet ”just in time” kan man idag finna i de flesta verksamheter, inte bara i industrin utan även till exempel inom livsmedelsförsörjningen och tidningsproduktion.

Konsekvenserna av ett lastbilsstopp blir också olika beroende på årstid. Vintertid är förstas värmeproduktionen kritisk och utvecklingen får ett snabbare förlopp än sommartid.

En annan verksamhet som får varierande konsekvenser beroende på årstid och region är vinterväghållningen. Vinterväghållningen är till stor del beroende av lastbilar. Alla regioner i Sverige kan råka ut för kraftiga snöoväder, vissa oftare än andra. Om regionen drabbas av ett större snöoväder blir vägnätet snabbt blockerat. Det räcker att enstaka lastbilar saknas för att det ska bli problem. Om alla lastbilar står stilla finns ingen möjlighet att täcka upp bortfallet med andra fordon.

På de undersökta orterna har dagstidningarnas verksamhet påverkats tämligen snart. Utan transporter påverkas såväl tryckningen av tidningen som distributionen av den. Ett undantag fann vi i Umeå där tidningsproduktionen kan fortsätta så länge som leveranser av tidningspapper fortsätter. Tryckeriet finns i kommunen och har järnvägsförbindelse. Det är dock få tidningsstryckerier i landet som har järnvägsanslutning. Faktum är att många orter och kommuner inte har järnväg överhuvudtaget. Problemet med distributionen kvarstår förstas även i Umeå.

I Umeå drabbas produktionen av värme och varmvatten först vid de mindre värmeanläggningarna i Holmsund, Hörnefors och Bjurholm. Vid de större anläggningarna finns det lager som klarar en veckas stopp i inleveranserna av bränsle. Även i Växjö har man bränslelager som räcker mer än en vecka. I undersökningen har vi belyst de problem som



uppstår i centralvärmeanläggningar. Vad som händer när det gäller värmeförsörjning i villor och flerfamiljshus som har eluppvärmning eller annan typ av värmeförsörjning är också en intressant frågeställning.

På flera av de undersökta orterna har slamsilon och rötslamslager vid avloppsreningsverken blivit överfyllda tämligen snart under veckan. Konsekvensen blir att slam får lagras på asfaltsplan med risk för luktolägenheter eller släppas ut i vattendrag eller i närmaste sjö efter grovrens (ofullständig rening). Det gäller dock inte i Karlstad där man har lagringskapacitet för två veckor.

Även när det gäller dricksvatten särskiljer sig Karlstad. På tidigare undersökta orter har vattenförsörjningen drabbats p.g.a. uteblivna leveransen av nödvändiga kemikalier. I Karlstad är den risken mindre. I Karlstad har man kemikalier i lager och råvattnet har redan från början en god kvalitet. Även i Helsingborg har man tillräckliga lager för att kunna klara vattenförsörjningen en vecka utan lastbilar.

Helsingborg särskiljer sig också beträffande kollektivtrafiken. Bussarna drivs av gas som man har i tillräckliga lager så att man klarar sig större delen av veckan. Gasproduktionen avstannar visserligen i brist på inleveranser på onsdagen men kollektivtrafiken har enligt uppgift tillräcklig tillgång på gas.

I vår studie fokuserar vi huvudsakligen på lokala konsekvenser av uteblivna lastbilstransporter. När det gäller Helsingborg kan man dock inte förbigå att Helsingborg är en viktig export och importhamn där lastbilar har en viktig roll.

Helsingborg har Sydsveriges största containerhamn och tar emot drygt 18 000 tunga lastbilar per månad som hämtar eller lämnar containrar med import- och exportgods. 320 000 lastcontainrar om året dvs. drygt 6 000 i veckan passerar hamnen. På färjelinjen Helsingborg Helsingör går dessutom 600 000 lastbilar om året (nästan 12 000 lastbilar i veckan).

Ett lastbilsstopp innebär för hamnen att containrar som anländer med båt blir kvar i hamnen eller måste omdirigeras till andra hamnar, exempelvis Rotterdam. Detta inträffar inom en vecka utan lastbilar. I högkonjunktur då det är full fart i flödena tar det bara tre till fem dagar.

När det gäller produkter som anländer med båt kan noteras att Helsingborgs hamn är Sveriges största frukthamn och försörjer södra Sverige med frukt. Ett stopp för transportererna innebär att södra Sverige blir utan frukt under veckan.

ICA centrallager i Helsingborg försörjer en tredjedel av landets invånare via 1000 lastbilsekipage varje dag och påverkas starkt av uteblivna lastbilstransporter. ”Att lasta om till mindre lastbilar skulle inte fungera – de klarar inte den kapaciteten. Krävs uppskattningsvis 10 små lastbilar på en stor. Dessutom står järnväg för en ytterst marginell del av transportererna.”

Slutsats

Lastbilen har en vital roll i det transportsystem vi har idag. Oavsett om det handlar om lokala transporter eller som en del i längre transportkedja är lastbilen ofta en förutsättning för att logistiksystemen ska fungera.

Krisberedskapsmyndigheten kom i sin rapport *Samhällets krisberedskap, Förmåga 2006/2007* fram till slutsatsen "att det tar cirka en vecka innan konsekvenserna av störningar i transportsystemet blir samhällskritiska".

I vår undersökning kan vi se att ett avbrott i lastbilstransporter redan efter ett par timmar får konsekvenser för flera samhällsfunktioner. Inom ett dygn drabbas väsentliga delar av samhället av störningar såsom sjukvården, livsmedelsförsörjningen och flera stora arbetsplatser.

Vi kan konstatera att ett bortfall av lastbilstransporter får konsekvenser i nästan alla delar av samhället. Det påverkar de flesta verksamheter som vi kommer i kontakt med i vår vardag. Många verksamheter har idag små eller obefintliga lager och är helt beroende av att få sina leveranser i tid. Även verksamheter som har stora råvarulager är ofta beroende av kontinuerliga leveranser av kritiska insatsvaror.

Om en del i transportkedjan fallerar sprider det sig snabbt vidare till andra verksamheter. Redan små störningar i lastbilstransporterna kan därför få stora konsekvenser.

För att få en utförligare bild av lastbilstransporternas betydelse behövs mer forskning på området. Detta är framför allt intressant med tanke på de diskussioner som förs kring framtidens transportsystem. Ytterligare studier och planering behövs också med tanke på hur viktig lastbilen är i krissituationer. I varje kris beroende på omfattande naturhändelser, krig eller olyckor uppstår alltid ett stort behov av transporter.



Källor

Rapporter och publikationer

- Beroende- och konsekvensanalys, livsmedelsförsörjning, Offentligt arbetsmaterial från KBM:s projekt Samhällskritiska beroenden, 0021/2007, Krisberedskapsmyndigheten 2007
- Beroende- och konsekvensanalys, transporter, Offentligt arbetsmaterial från KBM:s projekt Samhällskritiska beroenden, 0021/2007, Krisberedskapsmyndigheten, 2008
- En ords transportberoende. Kartläggning av godsflödena i Alingsås. Ove Krafft, 1982.
- En vecka utan lastbilar i Falun/Borlänge, Sveriges Åkeriföretag, april 2008
- En vecka utan lastbilar i Borås, Sveriges Åkeriföretag, juni 2008
- En vecka utan lastbilar i Växjö, Sveriges Åkeriföretag, augusti 2008
- En vecka utan lastbilar i Umeå, Sveriges Åkeriföretag, februari 2009
- En vecka utan lastbilar i Karlstad, Sveriges Åkeriföretag, maj 2010
- En vecka utan lastbilar i Helsingborg, Sveriges Åkeriföretag, juni 2011
- Faller en – faller då alla? Slutredovisning från KBM:s arbete med samhällskritiska beroenden. Krisberedskapsmyndigheten, 2008
- Förundersökning PGH 07113001, Paul Höglund, Transforsk – Transearch, 2007
- Life without lorries, Logistics Research Centre, Heriot Watt University, Edinburgh, 2004
- Livsmedelsförsörjningen i ett krisperspektiv, Livsmedelsverket, 2011
- Rapport från Stockholmsstudien, Samverkansområdet transporter, Sjöfartsverket, 2006
- Rapport från Göteborgsstudien 2004, Samverkansområdet transporter, Luftfartsverket, 2004
- Samhällskritiska transporter, FOI Memo 1098, FOI, 2004
- Samhällets krisberedskap Förmåga 2006/2007, Bilaga 1: Samhällets förmåga att hantera specifika kriser, 0027/2007, Krisberedskapsmyndigheten, 2007
- Samverkan för bättre krisberedskap, Samverkansområdet Transporter, 2010
- The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger, Marc Levinson, 2006
- Öresundsstudien 2006, Samverkansområdet transporter, Banverket, 2007



Webbplatser

www.scb.se Statistiska Centralbyrån

www.sika.se Statens institut för kommunikationsanalys

www.msb.se Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. (Ersätter Krisberedskapsmyndigheten)

Kontaktade verksamheter

Följande verksamheter har kontaktats:

Borås:

Borås energi och miljö (Både angående sophantering och Värme - kraftproduktion)

Borås tidning (Bold printing)

Maxi ICA Stormarknad

Arla – Från gård till mejeri

Arla – Från mejeri till butik

Systembolaget i Knalleland

Borås Elnät

Avloppsreningsverk Gässlösa

Sjöbo vattenverk

Ekohallen (Knalleland)

Åhléns AB (city)

Kappahl AB (city)

Asklandaskolan

Fristadsskolan

Södra Älvsborgs sjukhus (SÄS)

Parker Hannifin AB

Kwintet Fristads AB

Uponor AB

Sveba Dahlén AB

Eco – Boråstapeter

Hedareds sand och betong



KWH pipe Sverige AB

Jensen Sweden AB

Vida/Borgstena Timber AB

Dalsjöforslakteri (Vägrade dock att svara)

Eskils tryckeri

Redcats Nordic AB (Ellos)

H & M Rowells AB

Haléns AB

Borås Djurpark

Apoteket Kronan

Posten

Statoil Hedvigsborg (Inget svar p.g.a. sekretess)

Preem Hulta

Falun/Borlänge

Apoteket AB

Dalarnas tidningar

ICA Maxi, Kupolen, Falun

Lantmännen färskbröd

Landstinget Dalarna

Miljökontoret Falu kommun

Milko Grådö

OKQ8

Stora Enso Kvarnsveden

SSAB Tunnpå, Borlänge

Posten meddelanden

Skanska

Umeå:

Apoteket

Ica Maxi

Norrmejerier



Statoil

Swebus

Umeva: Vatten och avlopp

Umeå Energi AB

Volvo Truck Corporation, Logistics, Transport development

Västerbotten Kuriren

Västerbottens läns landsting: Transport & Service

Växjö:

A-Betong

Apoteket lasarettet Måsen

Balco

Cervera

Elite Stadshotellet

Hennes & Mauritz

ICA Dalbo

Landstinget Kronoberg

Ljungfälleskolan

Länstrafiken, Veolia

Posten

Smålandsposten

Statoil Hejaregatan

Systembolaget

VEAB

VME i Braås

Växjö flygplats

Växjö kommun, renhållning, anläggning

Växjö kommun, vatten o avlopp

Äldreboendet Bågen



Karlstad:

Karlstad Energi
Tidningstjänst AB
Coop Forum
Systembolaget
MQ
LampShop
Sörmoverket Karlstad
Centralsjukhuset Karlstad
Akzo Nobel Base Chemicals
Apoteket Örnen
Posten Karlstad City
Helmia Bil
Stora Enso Skog
Karlstad kommun

Helsingborg:

Apoteket Björnen
Apoteket Doc Morris
Apoteket Väla
Arriva
Best Western Hotel Helsingborg
Bring Frigoskandia
Dricksvatten- Sydsvatten
Filbornaskolan
Helsingborg stad
Helsingborgs Dagblad
Helsingborgs hamn
Helsingborgs lasarett
ICA Centrallager
ICA Hamilton
ICA Maxi Stormarknad



Kosmo, lagar mat som skickas ut till äldre som bor i sina hem

Länsstyrelsen i Skåne län

Mc Donalds

Nordvästra Skånes vatten och avlopp

NSR AB, gasanläggningen

OKQ8

Peab Helsingborg

Posten

Preem

Renhab

Restaurang Gastro

Scandic Helsingborg Nord

Swebus Helsingborg

Systembolaget

Tidningsbärarna

Tretorn

Tryckeriet, Helsingborgs Dagblad

Äldreboende Solhemmet