

## Referat

# KONKURRENSKRAFT OCH HÅLLBARHET PÅ VÄG

22 oktober 2009, kl 09.30–12.30

Under torsdagen möttes närmare 80 transportköpare och transportsäljare för att diskutera hur hållbara krav kan ställas i transportupphandlingar. Fem stora transportköpare i samarbete med Vägverket etablerar nu upphandlingsverktyget Systole. Systole är en matchmakingsajt för transportupphandlingar där säljare och köpare av hållbara transporter enkelt matchas med varandra. När transportköpare arbetar med gemensamma krav på miljö och säkerhet i upphandlingar nås en hållbar transportmiljö snabbare.

Seminariet arrangerades av Forum för Hållbara Transporter för att ge ytterligare argument för företag att gå ett steg längre än lagkrav i sina transportupphandlingar.

## Ebba Lindsö hälsade välkommen

- Systole är ett verktyg för att jobba systematiskt med säkerhet i form av både klimat- och trafiksäkerhet. Det ger en ketchupeffekt när en kritisk massa använder verktyget, ett litet steg som är viktigt för hållbarhetsarbetet. Snart tror vi att inte bara köparna utan även stort antal säljare inom transportbranschen ska använda det, säger Ebba Lindsö.

**Lena Erixon,**  
**Generaldirektör Vägverket**  
Vägverket vill se hållbara  
transporter



Vägverket jobbar mot en nollvision över antalet döda i trafiken. Trafiksäkerhet och miljö går hand i hand för att skapa hållbara transporter. Sverige var ett av de första länderna att sticka ut hakan och sätta upp målet att ingen ska dö i trafiken.

- Det här är en vision som har varit vägledande för vårt sätt att resonera. Vi har de absolut bästa siffrorna när det gäller trafiksäkerhet. Vi kan vara väldigt stolta över att vara världsbäst, vilket vi uppnått genom ett systematiskt arbete, säger Lena Erixon, Generaldirektör på Vägverket.

**Hållbara  
transporter**

- en uppväxling av det sociala ansvaret

För mer information, kontakta:

Mirja Harryson, Tel: +46 8-454 06 01 e-post: [mirja.harryson@respect.se](mailto:mirja.harryson@respect.se)

Nina Ekelund, Tel: +46 8-454 06 04 e-post: [nina.ekelund@respect.se](mailto:nina.ekelund@respect.se)

Etappmålet mellan 2007 och 2020 är att halvera antalet döda i trafiken.

- Vi börjar se resultatet rätt tydligt av de åtgärder som vidtagits. Den nya tekniken vi har jobbat med har gett säkerhet i våra fordon. Tekniken för trafiksäkerhet har genomgått en kraftig kommersialisering, vilket har gett resultat, säger Lena Erixon.

Vägverket har satt upp mål och planerat hastighetsefterlevnaden tillsammans med åkeriaktörer.

- Vi är beroende av att ha ett bra samarbete med andra inom transportbranschen för att säkerställa att vi når våra mål. Ett fruktbart samarbete gör skillnad, säger Lena Erixon.

En av vinsterna är att bränsleförbrukningen kunnat hållas nere och att trafikrytmen blir jämnare.

- Alla är vinnare i systemet, säger Lena Erixon.

En av Vägverkets viktigaste frågor är hur klimatfrågan ska hanteras.

- Vi vet att det måste ske på vägtransportområdet. På längre sikt handlar det om att vi underlättar för att hela grundstrukturen ska stöda ett hållbarare system. Vi behöver tänka in kollektiv-, gång- och cykeltrafik redan i ett tidigt stadie. Det handlar även om styrmedel som skattepolitik, säger Lena Erixon.

För transportföretagen är sparsam körning, hastighetsefterlevnad och dubbfria däck viktiga steg som redan påbörjats.

- Vi hade nog trott att man kommit långt inom tekniken, men Volvo och Scania säger att det finns mer att göra. Det har skett en oerhörd växling de senaste två åren. Man säljer bränslesnåla bilar som går på diesel och det har skett en kraftig minskning av bilar som bara går på bensin. Vi som transportköpare och beställare har en viktig roll att ta med miljökraven i våra upphandlingar, säger Lena Erixon.

Vägverket har tagit hjälp av Chalmers tekniska högskola för att räkna ut hur stor potential olika åtgärder har att minska på koldioxidförbrukningen. Den största potentialen finns i de följande åtgärderna: hybridisering 25 procent, drivmedlet DME och Fischer Tropsch-diesel 23 procent, förbättrad logistik: 20 procent, godskollektivtrafik: 10 procent, minskad förbrukning i bilar: 10 procent.

Forskningen visar att det finns ytterligare åtgärder som kan vidtas, men dessa har mindre påverkan.

- Det är viktigt att man faktiskt släpper loss tekniken. De politiska styrmedlen kan handa om att man styr mot lägre bränsleförbrukning, men detta kan ske på olika sätt, säger Lena Erixon.

## Eva Hultgren, Vägverket

### Samarbete ger hållbarare transporter



Vägverket jobbar med att skapa nätverk bland företag i branschen. Målet är att varje år skapa ett samarbete med 50 stora lastbilsföretag, vilket kan gynna båda parter.

- Vi vill skapa långsiktiga relationer och hoppas hitta win-win situationer för oss och företagen. Företagen blir bättre på kravställande och vi får vinning av att ta del av resultaten, säger Eva Hultgren.

**Hållbara transporter**

- en uppväxling av det sociala ansvaret

För mer information, kontakta:

Mirja Harryson, Tel: +46 8-454 06 01 e-post: [mirja.harryson@respect.se](mailto:mirja.harryson@respect.se)

Nina Ekelund, Tel: +46 8-454 06 04 e-post: [nina.ekelund@respect.se](mailto:nina.ekelund@respect.se)

För att nå resultat måste hållbarheten genomsyra hela verksamheten. Helhetsyn och systematik är de viktigaste elementen.

- Uppföljning är jättesvårt, men det som inte mäts blir inte gjort. Vi vill jobba med företag i branschen för att få veta hur ska vi följa upp kraven och kunna bli bättre, säger Eva Hultgren.

Vägverket jobbar med ett tiotal aktiva företagsnätverk i klimatfrågor. Ett exempel är Forum för hållbara transporter där företag själva tar fram krav på transporter. Ett annat nätverk är Skogskvalitet på väg, som omfattar 1900 chaufförer. I forumet ligger fokuset på utbildning. Chaufförers attityder och beteenden tas upp, liksom frågor om varumärke, status för yrket och kundrelationer.

Vägverket använder flera verktyg för att mäta transporterernas miljöpåverkan. QIII är ett verktyg för att ställa krav på transporter, medan Systole har funktionen att säljare och köpare matchas med varandra utifrån prioriterade kravområden.

- Det ena verktyget utesluter inte det andra. Kunderna börjar ställa högre krav på transporter utifrån sitt ledningssystem, genom riskminimering och bygge av varumärke. Verktygen kan ge ett systematiskt sätt att arbeta, säger Eva Hultgren.

Vägverket har i samarbete med andra myndigheter lanserat webbsidan [www.yrkestrafiken.se](http://www.yrkestrafiken.se) för att samla alla regelverk för yrkestrafiken på ett ställe. Informationen täcker allt från miljö och trafiksäkerhet till kravställning i upphandlingar.

## **Anders Malm, logistikchef, Preem**

### Upphandlingsverktyget Systole - CSR i praktiken



Alla upphandlingar hos Preem sker i verktyget Systole, och även befintliga transportörer läggs nu löpande upp i verktyget.

- Vi ser Systole som det bästa verktyget för oss just nu. Alla nya transportörer ska använda det för att få utföra uppdrag för Preem, säger Anders Malm.

Preem jobbar med att förse marknaden med högkvalitativa, hållbara bränslen som kan hjälpa transportörer i Sverige att minska sin miljöpåverkan. Företaget har ett nära samarbete med transportköpare och -säljare. Ett aktuellt drivmedel är låginblandning av RME i diesel respektive etanol i bensin. Preem har tagit fram talloljediesel som lanseras under 2010 i Sverige.

Preem för även dialog med regeringen och myndigheter.

- Samarbete över gränserna är viktigt för oss vi klarar inte detta själv. Hållbarhet är dubbelriktat ansvar då många parter är inblandade. Vi är en stor producent samtidigt som vi är en stor transportköpare, säger Anders Malm.

**Hållbara  
transporter**

- en uppväckning av det sociala ansvaret

**För mer information, kontakta:**

Mirja Harryson, Tel: +46 8-454 06 01 e-post: [mirja.harryson@respect.se](mailto:mirja.harryson@respect.se)

Nina Ekelund, Tel: +46 8-454 06 04 e-post: [nina.ekelund@respect.se](mailto:nina.ekelund@respect.se)

Merparten av transporter sker med fartyg, trots det har Preem omfattande vägtransporter. Som uppköpare av transporter lägger Preem stor vikt vid att ställa rimliga krav, värdera miljöpåverkan i upphandlingen och följa upp sina krav. I egenskap av transportsäljare ska företagen leva upp till kraven och bidra med kompetens.

- Kostnaderna för hållbarhet kan vara tämligen hög då samverkan inte fungerar fullt ut mellan alla aktörer, men på lång sikt kommer det alltid att vara lönsamt. Kostnaderna för olika bränslen är ganska höga, så långsiktigt är det spelregler inom skattelagstiftningen som saknas. Det behövs praktiska möjligheter att realisera visioner på ett marknadsmässigt sätt, säger han.

Under 2009 har Preem gjort ett pilottest i sin tankbilsdistribution i Göteborgsområdet. Pilottestet har lett till att koldioxidutsläppen har minskat med en tredjedel. Detta beror framförallt på 30 % inblandning av RME i dieseln men också uppvisad lägre bränsleförbrukning och högre lastfyllnadsgrad

- Jag tycker att alla företag kan använda sig av Systole. Man kan se det som ett komplement. Det är ett väldigt enkelt verktyg i två delar: man kan följa upp krav och hitta nya transportörer som lever upp till våra krav, säger Anders Malm.

## **Kjell Avergren, ämnessakkunnig Regeringskansliet**

### Transportpolitiken - vart är den på väg?



Funktion och hänsyn är de övergripande transportpolitiska målen i Sverige. I praktiken handlar det om att göra transporten tillgänglig samtidigt som man tar hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa. Regeringskansliet kom med nya transportpolitiska mål under 2009.

- Det är svårt att säga hur man gör en balanserad avvägning. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet. Transporten finns sällan till för sin egen skull, utan mycket för att uppfylla andra mål i samhället. Man bygger inte vägar för att de ska bli trafiksäkra, men sedan ska de också klara att vara säkra och miljöanpassade, säger Kjell Avergren, sakkunnig på Näringsdepartementets trafikenhet.

Regeringskansliets precisering av funktionsmålet omfattar till exempel kollektiv- och cykeltrafiken. I preciseringen av hänsynsmål prioriteras klimatmål.

- De miljömål som är svåra att nå handlar om luftkvalitet, buller och biologisk mångfald, där ska vi sätta in stöten, säger Kjell Avergren.

En utmaning är att hitta användare som är villiga att betala för eller ställa krav på bättre miljö och säkerhet. Här kommer bland annat den offentliga teknikupphandlingen in.

- Jag tycker att regeringen är tydlig med att man ska arbeta med både hänsyn och funktion. De statliga myndigheterna kräver höga trafiksäkerhets- och miljökrav. Förut spretade det medan allt är tydligare nu, säger Kjell Avergren.

# Samtal mellan Carina Nilsson, vice vd Sveriges Åkeriföretag och Danielle Freilich, miljöansvarig, Sveriges Bygginstrumenter

## Transporter idag och i framtiden?



Sveriges Åkeriföretag vill ha fler dialoger i branschen för att enas om miljökrav. Sveriges Bygginstrumenter tror att rätt ställda krav även kan vara kostnadseffektiva.

- Det första man tänker på angående hållbarhet är systematiskt arbete med certifiering, trafiksäkerhet, arbetsmiljö och kvalitet, säger Carina Nilsson, vice vd för Sveriges Åkeriföretag.

Företaget vill gärna se längre och större fordon som kan öka mängden gods vid transporter. Andra åtaganden är sparsam körning och sänkta hastigheter. I certifieringen handlar det om hur man kan jobba i praktiken.

- Vi har ett hundratal certifierade företag, särskilt större lastbilsföretag. Ett av de största hindren är bristen på kommunikation, säger Carina Nilsson.

Hon tror att en stor potential ligger i en bättre dialog mellan byggföretag och lastbilsföretag, liksom samlastning.

- I den bästa av världar sätter sig kunden och transportföretagen sig ner tillsammans. De kan ha jättebra krav men de har inte alltid samma målbild. Det finns så många underleverantörer och det behövs kunskap om krav och uppföljning. Politikerna behöver ge långsiktiga spelvillkor så att marknaden har rätt villkor att jobba med, säger Carina Nilsson.

Sveriges Bygginstrumenter tror att en 30-40-procentig minskning av koldioxidanvändningen är möjlig i branschen. Lösningen ligger i krav och strukturerad logistik.

- Vi har inte fastnat för en teknisk lösning än, utan ska samla all information och sedan sprida den vidare till våra medlemmar, säger Danielle Freilich, miljöansvarig på Sveriges Bygginstrumenter.

Ett problem är att godstransporter är en osynlig fråga jämfört med persontransporter.

- Jag tycker mig känna att det finns ett motstånd, godscontainrar röstar inte. Det har pågått ett otroligt segt arbete inom EU sedan 1990-talet, men det är ingen politisk fråga, säger Danielle Freilich.

Ett annat problem är bristen på information.

- Vi måste informera, informera och informera. Vi tror att det kan vara kostnadseffektivt om man ställer rätt

krav, då går det fort. Genom lågkonjunkturen har man kunnat kommunicera hur man ska spara pengar, säger Danielle Freilich.

Pressade priser i byggindustrin gör att beställningar görs i sista stund. Branschen lider av att få krav ställs och redovisas.

- Ta reda på vad du vill och ställ krav, för detta görs inte systematiskt. Följ upp och försök att vara transparent, säger Danielle Freilich.

Efter nyår kommer Sveriges Byggindustrier att presentera mer information om miljökrav och uppföljningsarbete i branschen på sin webbsida.

## **Eva Sunnerstedt, Projektledare Miljöbilar i Stockholm, Miljöförvaltningen Stockholms stad Innovativa gröna transporter**



Städer och kommuner har en nyckelroll i arbetet med hållbara transporter.

- Det är viktigt ha att ha ett långsiktigt perspektiv. Våra politiker tänker ofta i fyraårscykler. Incitament och skattesubventioner är bra styrmedel, säger Eva Sunnerstedt.

Den tunga trafiken står för hälften av miljö- och hälsobelastningen i Stockholm trots att endast 5-10 procent är lastbilar. Nästa år kommer alla bilar i stadens egen flotta att ha bytts ut till miljöbilar. En utmaning för organisationer är att kräva miljöbilar i all upphandling av transporter, från skolskjuts till taxi- och godstransporter.

Genom projektet Cleantruck, som kör i gång på allvar efter nyår, ökar antalet tankstationer för hållbara bränslen för tung trafik i Stockholm.

Den första publika macken för E95 ska uppföras i Jordbro och det kommer även att finnas fyra tankstationer för kvävgas.

- Hållbara drivmedel har alltid varit dyrare än diesel. Det är ett problem för många att investera, men idag ser det litet annorlunda ut. Vissa lastbilar tankar på bussdepåer, vilket är en omöjlig situation som vi nu försök lösa, säger Eva Sunnerstedt.

Efterfrågan på biogas har vuxit kraftigt i Stockholm de senaste åren.

- Biogas har länge betraktats som det bästa av de bästa men det kommer inte att funka för mer än 5-10 procent av marknaden, säger hon.

År 2020 tror Eva Sunnerstedt att de flesta fordon kommer att vara hybrider som kör på olika bränslen beroende på hastighet.

## Joakim Thornéus, Miljöstyrningsrådet Ställ rätt krav



Det finns redan kvalitetssäkrade verktyg för att både ställa miljökrav i upphandlingen och att följa upp dem. Miljöstyrningsrådet uppmanar beställarna att planera in uppföljningen redan från början.

- De verktyg som redan finns för att ställa miljökrav är kvalitetssäkrade. Det finns krav som inte är så tuffa, men som ändå är över lagstiftningskraven. Det viktiga är att planera uppföljningen redan när man skriver kraven så att man har en helhetssyn från början, säger Joakim Thornéus, projektledare på Miljöstyrningsrådet.

Ett enkelt sätt att följa upp krav på hållbara transporter är att be om att få in registreringsbevis på fordon, hålla träffar med kunderna och begära ut loggar.

Ett av de vanligaste misstagen är att man inte gör en ordentlig marknadsanalys och därför ställer omöjliga miljökrav.

- Det är möjligt att ställa miljökrav i upphandlingsprocessen, förutsatt att man har ett syfte och att kravet är rimligt och proportionerligt. Det måste även finnas en klar miljönytta, säger Joakim Thornéus.

På Miljöstyrningsrådets webbsida finns ett verktyg för att räkna ut livscykelkostnader. Där finns också exempel på krav som upphandlare kan ställa.

Miljöstyrningsrådet ägs gemensamt av stat och näringsliv genom Miljödepartementet, Svenskt Näringsliv och Sveriges Kommuner och Landsting. Det riktar sig till offentliga upphandlare i första hand men även till privata upphandlare.

# Samtal om konkurrenskraftiga och hållbara transporter.

Ingrid Bodin, vice vd Preem  
Ulf Arnesson, vice vd Stena Recycling  
Ann Katrine Hjelmberg, miljö-,  
kvalitets- och säkerhetschef Strålfors  
Karin Svensson Smith, trafikutskottet  
riksdagen (MP)  
Sten Bergheden, trafikutskottet  
riksdagen (M).



## Vem ska gå först med upphandlingen, det offentliga?

Karin: Vi ska gå före eftersom vi har inrättat krav på trafik och satt upp miljömål, så vi behöver ha ordentliga spelregler.

Sten: Självklart måste vi gå före.

Ann Katrine: Om vi ska uppfattas som seriösa måste vi ta vårt ansvar, genom att till exempel jobba med analyser.

## Kostar hållbarhet pengar?

Ingrid: Hållbara initiativ kostar pengar, men ger vinst på långsikt.

Karin: Det är bekymmersamt att Sverige och EU sitter och bromsar ett gemensamt regelverk för kilometerskatt trots att man ifjol var nästan klara med förberedelserna.

Sten: Sverige är ingen broms vad gäller miljöarbete. Vi har en marknad nere i Europa som vi kan nå utan kostnadsökningar, vi måste väga detta mot höjda skatter och avgifter. En enda viktig sak idag är logistik och vi kan bli ännu bättre på det.

Ann Katrine: På långsikt gynnar hållbarhet företagen, nu är det ett gyllene tillfälle att investera i hållbarhet.

## Vad är viktigast med hållbara transporter?

Karin: Kilometerskatt, så att avgifterna motsvarar kostnaderna. Idag vet vi inte vilka bränslen som gäller framöver. Vi måste våga bestämma oss. Det är motsvarande investeringar som måste göras nu när vi lämnar fossilsamhället som gjordes när vi fick telefonanslutningar och elnät.

Ulf: Vi måste veta vad som händer på drivmedelsfronten så att vi vet vad vi ska investera i.

Sten: En hel del av delmålen Ulf pratar om finns med, men det blir svårt när politiker går in och detaljstyr.

Karin: Kilometerskatt skulle gälla alla och är mycket fiffigare än dieselskatt. Det behövs regelverk och jag skulle önska att godstransporter var mer sedda.

Ingrid: Långsiktighet är viktigt oavsett vilken politisk falang som sitter i regeringen. Det kan finnas plats för många alternativa drivmedel.

Karin: Vi måste välja fram och välja bort drivmedel, vi kan inte ha alla bränslen på mackarna.

### **Godstransporter är ingen het fråga i politiken. Vad ska vi göra?**

Sten: Vi måste titta mer på godstransporter, ha längre bilar och se hur kan vi belasta järnvägen högre. Vi kan bygga ut vissa smala delar av den.

Karin: Det man skulle behöva ta itu med är strategier för knutpunkterna. Sjötransporterna är alldeles för outnyttjade. Det behövs ett prissystem som säger att det lönar sig att vara miljövänlig, i praktiken gör regeringen inget. Jag lär mig en hel del om hur åkeriföretagen tänker när jag är ute på fältet. Det är viktigt att ha en dialog.

### **Hur ser transporterna ut 2020?**

Karin: Jag tror att filmen Age of Stupid har rätt. Jag träffar många som vill göra rätt för sig men är beroende av att använda fossila bränslen. Det är politikens möjlighet att skapa möjligheter för dem.

Sten: Jag ser inte så mörkt på framtiden. Den största drivkraften är kunden som väljer rätt varor. Vi måste ha rimliga omställningskrav på företag.

Ulf: Jag är inte orolig för teknikutvecklingen, utan mer orolig för infrastrukturen. Det är inte helt lätt att få utrymme på järnvägen.

Ingrid: Det känns härligt att jobba med detta eftersom det finns en sådan entusiasm i branschen. Vi ska inte underskatta tekniken, men jag tror inte att vi har ett fossilfritt Sverige 2020. Jag ser ganska positivt på framtiden.