



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Staffan Koskinen, Martin Högnäs

EN INGÅENDE DISKUSSION OM LANDSVÄGSTRANSPORTEN I FINLAND

Företagsekonomi

2011

FÖRORD

Vårt lärdomsprov som har titeln en ingående diskussion om landsvägstransporten i Finland, är sammanställd under vinter 2010-2011 vid Vasa yrkeshögskola, inom utbildningsprogrammet för företagsekonomi och inriktningen internationell handel.

Under vår studie tid har vi haft flera idéer om vad vi vill skriva om. Men under tiden har tanken om att forska om transport mognat till verklighet. Eftersom vi var två skribenter, förenade ämnet våra intressen. Sammanställningen av lärdomsprovet har varit mycket krävande, men samtidigt lärorikt för oss båda, och vi skulle inte ha klarat av det utan hjälp av varandra och omgivningen.

Vi vill rikta ett stort tack till Daniel Enkvist på TL trans, Peter & Leif Högvist på Högvist Transport, Frank Hägglund, Joel Palmgren, Robin Vestman, Simon Vestman och Patrik Westman för att de vänligen ställde upp på intervju till den empiriska delen.

Ett speciellt stort tack vill vi även rikta till vår handledare Helena Blomqvist, som har uppmuntrat oss under arbetets gång. Ett stort tack går även till våra nära och kära för att de har upprätthållit vår motivation och koncentration till arbetet under hela den långa tiden vi har arbetat med lärdomsprovet.

Slutligen vill vi tacka varandra för ett gott samarbete. Vi påbörjade utbildningen tillsammans, och nu slutför vi även utbildningen tillsammans. Som goda vänner finner vi stor glädje att nu presentera lärdomsprovet till alla intresserade.

Vasa, 3.5.2011

Staffan Koskinen, Martin Högnäs

ABSTRAKT

Författare Staffan Koskinen, Martin Högnäs

Lärdomsprovets titel A

År 2011

Språk svenska

Sidantal 118

Handledare Helena Blomqvist

Varor är någonting som alltid måste transporteras. Finland är ett stort land med långa avstånd vilket kräver ett effektivt transportnätverk.

I detta lärdomsprov behandlas de svårigheter och problem, samt eventuella lösningar på de problem, som förekommer i transporten i Finland.

I den teoretiska delen behandlas lastbilar, regleringar om mått och körtid, miljö. En fördjupad inblick kommer att ligga på körtids och miljö frågorna.

Den empiriska delen har vi sammanställt utifrån de personliga intervjuer, som vi har gjort med fem chaufförer och två företag som verkar inom transportbranschen. Under intervjuerna diskuterades frågorna som vi vill få ett svar på angående problemen inom branschen.

Undersökningen visar att problem och missnöje mot regleringar förekommer i områden vi behandlar. Viktigt är att förstå att lastbilstransporten inte enbart handlar om att köra fordonen. Det finns många olika faktorer som påverkar chaufförens och företagarens vardag. Genom att bekanta sig med alla olika regleringar som finns kan, det underlätta alla inblandade parter vardag betydligt.

UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Utbildningsprogrammet för företagsekonomi

ABSTRACT

Author	Staffan Koskinen, Martin Högnäs
Title	A detailed study of the road transportation in Finland
Strategies	
Year	2011
Language	Swedish
Pages	118
Name of Supervisor	Helena Blomqvist

Goods are something that always needs to be transported. Finland is a large country with long distances which requires an efficient transport network.

So in this thesis we mention the problems and possible solutions to the problems which occur in the road transportations in Finland

The theoretical part of the thesis we discuss Lorries, regulations concerning size and run time, environment. A deeper insight will be on driving and environmental issues

The empirical part has been put together through personal interviews with five employees and two companies in the transportation industry. During the interview we discussed the problems in the industry that we want to get a result from.

The study shows that problems and discontent against regulations exist in the areas we brought up. It is important to understand that trucking is not just about driving vehicles. There are many factors that affect the employees and companies daily living in the transport industry. To know all the different regulations in the industry helps all the different parties' daily living.

Keywords Transportation, lorries, regulations, environment

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	DEL 1. DEN TEORETISKA DELEN	7
1.1	Inledning.....	7
1.2	Val av ämne.....	7
1.3	Syfte.....	8
1.4	Avgränsning	8
2	LOGISTIK	9
2.1	Fem R:	11
2.2	Logistikens Historia	12
2.3	Trafik politik i Finland	16
2.4	Val av transportsätt.....	17
3	LANDSVÄGSTRANSPORT	20
3.1	Transportens utveckling i Finland	20
3.2	Transportbenämningar.....	21
3.2.1	Lastbil.....	21
3.2.2	Paketbil.....	22
3.2.3	Dragbil.....	23
3.2.4	Påhängsvagn.....	24
3.2.5	Egentlig släpvagn	25
4	MÅTT REGLERINGAR INOM TRANSPORTEN.....	26
4.1	Största tillåtna längd på kombinationer.....	27
5	TILLSTÅND INOM VARULEVERANS	28
5.1	Förutsättningar för att få trafiktillstånd i Finland	29
5.2	Transport som kräver tillstånd i Finland	30
5.3	Olika tillstånd i Finland och EU.....	30
6	KÖR- OCH VILOTIDER	32
6.1	Kör och vilotider i EU och Finland	32
6.1.1	Körtid	33
6.1.2	Raster.....	34
6.1.3	Dygnsvila	34
6.1.4	Veckovila	35
6.2	Multibemanningsystem	36
6.3	Färdskrivare.....	37

6.4	Digital färdskrivare.....	38
6.5	Ansvar	40
7	FAKTORER SOM PÅVERKAR TRANSPORTENS UTVECKLING.....	41
7.1	Miljöhänsyn.....	42
7.2	Transporttid	42
7.3	Drivmedelkostnad	43
7.4	Resursutnyttjande och fordonsstorlek	43
7.5	Konkurrens och teknisk utveckling	44
7.6	Kapitalbindning	44
8	LANDSVÄGTRANSPORTENS MILJÖSKADOR.....	46
8.1	Gasformiga utsläpp.....	47
8.1.1	Koldioxid CO ₂	48
8.1.2	Kväveoxid NO _x	48
8.1.3	Kolmonoxid CO	49
8.1.4	Kolväte HC	49
8.1.5	Svaveloxid.....	49
8.2	Partikelformiga utsläpp	50
8.3	Buller	50
8.4	Rusning.....	51
8.5	Avfall.....	51
9	FAKTORER SOM PÅVERKAR MILJÖBELASTNING	53
9.1	Intern relaterad miljöpåverkan	53
9.1.1	Fordonets tekniknivå.....	54
9.1.2	Drivmedel.....	55
9.1.3	Vägförhållanden.....	55
9.1.4	Kombitrafik.....	56
9.2	Extern relaterad påverkan.....	56
9.2.1	Servicenivå.....	57
9.2.2	Samlastning.....	57
9.2.3	Ruttplanering.....	58
9.2.4	”Grön avgång”	58
9.2.5	Lastpallar och förpackningar.....	59
9.2.6	Informationsteknik	60

9.3	Förbättringsarbete inom miljön	60
9.4	Ekonomisk körning	61
10	MILJÖPOLITIK I VÄRLDEN, EU OCH FINLAND.....	63
11	DEL 2. EMPIRISKA UNDERÖKNINGEN	65
11.1	Undersökning	65
11.2	Metod	66
11.3	Tillvägagångssätt.....	67
11.4	Redogörelse för intervjuer.....	67
12	INTERVJU MED FRANK HÄGGLUND	68
13	INTERVJU MED JOEL PALMGREN	74
14	INTERVJU MED ROBIN VESTMAN	79
15	INTERVJU MED SIMON VESTMAN	85
16	INTERVJU MED PATRIK WESTMAN	90
17	INTERVJU MED TL TRANS.....	97
18	INTERVJU MED HÖGKVIST TRANSPORT	101
19	ANALYS AV INTERVJUERNA.....	109
20	KÄLLFÖRSTECKNING.....	114

1 DEL 1. DEN TEORETISKA DELEN

1.1 Inledning

Transporten är en av de viktigaste elementen inom handeln. Utan en effektiv transport kan man med säkerhet påstå, att den globala handeln inte skulle existera.

Transporten i Finland har utvecklats mycket sedan den först uppstod. Karaktären på hur varorna transporteras har ändrats dramatiskt. Den tekniska utvecklingen har gjort det möjligt att vi idag snabbt och effektivt kan transportera varorna inom och utanför landets gränser. Även fast vi idag kan påstå att våra transportnätverk täcker vårt land mycket väl, finns det fortfarande möjligheter för förbättringar och kriterier inom samhället som vill att transporten skall gynna företagen men även också den enskilda människan i form av miljöpåfrestningar.

Åsikter om transporten varierar idag stort. Beroende på ur vems synpunkt man ser på olika saker får man olika svar. Det är just dessa olika ämnen och frågor som gör transportbranschen mycket intressant. Förändringarna och regleringarna i branschen medför att företagen och chaufförerna måste försöka anpassa sig enligt situationen, även fast de inte alltid är av samma åsikt med bestämmelserna. För att få en bättre bild av den stora helheten krävs det att man har en fördjupad inblick över branschen. Alla olika åsikter som finns om branschen går ej att undersöka, men med att undersöka ens en bråkdel av informationen som finns, får man större helhets bild över branschen.

1.2 Val av ämne

Vi valde att skriva om lastbilstransport, för att vi anser det som ett mycket intressant ämne. Vi har många vänner som är med i branschen och vi har ofta hört när de har pratat om olika problem inom branschen. Åsikterna som vi har hört har varierat och därför anser vi att det är ett bra ämne att forska i. Vi är båda hemma från

Karlebynejden som har många transportföretag och branschen är i övrigt mycket populär bland unga arbetare, vilket också gör det naturligt att vi vill forska i det område inom näringslivet som betyder mycket för vår hembygd.

1.3 Syfte

Syftet med lärdomsprovet är att undersöka de olika problem samt åsikter som finns inom transportbranschen. Vi vill komma fram till vilka problem som finns i branschen och om det finns verkliga möjligheter för förbättring och hur skulle dessa modeller se ut.

1.4 Avgränsning

I arbetet kommer vi att enbart behandla lastbilstransporten. Flyg och järnvägstransporten har flera olika problem, men att behandla även dessa ämnen skulle kräva en mer omfattande arbete. Olika leverans klausur och transportdokument kommer inte att ha en stor roll i arbetet eftersom dessa delar hör mera till de företag som säljer och köper självaste varan som transporteras, dvs. transportföretagaren kan inte påverka dessa faktorer.

2 LOGISTIK

Begreppet logistik kan definieras på flera olika sätt. Med begreppet teknisk logistik menas i praktiken hur en produkt, eller en vara, transporteras från punkt A till punkt B. Det finns flera olika varianter inom logistik. Av dessa kan nämnas produktionslogistik, militärlogistik, och internlogistik. Tar man än närmare titt på logistiken inom transport kopplar man begreppet till förflyttning av olika varor med hjälp av transportmedel så som tåg, bil, lastbil, båt, eller flyg. Med produktionslogistik menas främst en fabrik med producerande verksamhet av produkter eller tjänster. Intern logistik däremot, beskriver vanligtvis planering eller organisering i ett specifikt företag. Den interna logistiken kan innefatta t.ex. förflyttning av produkter från ett lager till ett annat, eller från ett lager till t.ex. hyllorna i en butik eller en lastbrygga. Intern logistik används inte enbart inom större företag, utan i princip används konceptet alltid i någon form inom alla företag eller byggnader där det finns en organiserad plan för hur flyttning av varor arrangeras.

<URL:<http://www.trilogik.se/sve/komp-oper-analys.html>>

I sin helhet definieras logistiken som planering, organisering och styrning av alla aktiviteter av material flödet. Från anskaffningen av råmaterial till det att produkten når den slutliga konsumenten, är en lång kedja som måste planeras i olika etapper. Ifall man adderar kundernas önskemål, god kundservice, låga kostnader och nu på senare tid även miljökonsekvenser, har man en svår ekvation som bör planeras inom logistikföretagen för att åstadkomma en bra helhet.

(Lumsden 2006, 23)

”Logistiken definieras som planering, organisering, och styrning av alla aktiviteter i materialflödet, från råmaterialanskaffning till slutlig konsumtion och returflödet av framställd produkt, med syftet att tillfredställa kundernas och övriga intressenters behov och önskemål, ge en god kundservice, låga kostnader, låg kapital bindning och små miljökonsekvenser”

(Jonsson& Mattson 2005, Lumsden 2006, 23)

Logistik i sin helhet är läran att effektivisera varuflöden från den säljande parten till slutkunden. Målsättningen med bra logistik är att skapa tids och lagrings nytta för kunden. Bra logistik är att varor eller produkter skall vara på en bestämd plats vid en bestämd tidpunkt. De centrala delarna inom logistiken är en kombination av kvalitet, service och lägre transportkostnader.

<URL:http://www.logistikprogrammet.org/ny/index.php?option=com_content&task=view&id=75&Itemid=61>

Utifrån en teknisk synvinkel kan också transportteknik definieras under begreppet logistik. Transportteknikens roll i det vardagliga Finland har en mycket central roll. Ingen skulle till exempel uppskatta att butiks hyllorna gapade tomma av den anledningen att inte transporten eller logistiken skulle fungera. Det finns många exempel i det vardagliga livet som man förutsätter att skall fungera, men som man lägger föga tanke på hur logistiken i har fungerat.

Transporttekniken innefattar kompetensmässigt två inriktningar som fördelar ansvarområden av transport- och logistiksystemet:

- Operativt ansvar; inom vilket också drift och upphandling ingår, förutom själva administrationen. Verksamhetens betydelse inom logistiken är att följa företagets affärsidé, förverkliga kundens önskemål och att flytta ett föremål från ett ställe till ett annat. I praktiken betyder detta allt från att planera transporter till att överlämna produkten åt kunden. Effektivitet i denna process är naturligtvis baserad på hur bra systemet är utformat.
- Konstruktivt ansvar; vilket syftar på uppbyggnad och detaljutformning.

Idealet för ett logistikföretag är att få personal resurserna fördelade enligt kompetensmässiga kunskaper i logistiksystemet. Detta gäller inte bara logistikbranschen utan också generellt alla branscher. (Lumsden 2006, 21-22).

2.1 Fem R:

Grundpelare för att förklara logistiken och dess arbetsuppgifter i teorin kallas ofta ”de fem R:en”. De fem R:en är faktorer som poängterar fem centralt viktiga områden som man skall fokusera gällande planering av logistik.

Rätt produkt – Att man levererar den produkt som faktiskt står på fraktsedeln. Detta förutsätter att koden överensstämmer med produkten.

Rätt plats – Att produkten eller produkterna levereras till en förbestämd plats, eller att produkterna är på sina ordinarie lagerplatser i ett företag.

Rätt tid – Varuflödet levereras och mottas i rätt tid. Detta är en mycket viktig faktor eftersom ifall det fallerar på den här delen av logistikstrukturen kommer det troligtvis även influera andra områden i logistiksystemet.

Rätt kvantitet – Rätt kvantitet, eller i talspråk rätt mängd, levereras till kunden. Inom Internlogistik betyder det att lager saldon stämmer med saldot i praktiken. Med andra ord bör det som uppvisas skall finnas i lagerdatabasen också finnas i verkligheten.

Rätt kvalitet – Produkterna som man levererar är av den kvalitet som är tidigare överenskommet med kunden när köpbeslutet har gjorts. Med detta förutsätts att chauffören tar ansvar och omsorgsfullt sköter om produkterna.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det är grundsaker som poängteras. Med hjälp av de fem R:en kan man ytterligare höja företagets konkurrenskraft. I grund och botten är det just av denna orsak som logistiken existerar .

<URL:http://www.logistikprogrammet.org/ny/index.php?option=com_content&task=view&id=75&Itemid=61>

2.2 Logistikens Historia

Trots att logistiken är ett relativt nytt begrepp, har transport och lagringsverksamhet funnits sedan urminnes tider. Utvecklingen av logistiken och användningen av matematiska tekniker tog fart under andra världskriget, för att kunna optimera verksamheten inom transport- och försörjningsproblem. Efter kriget överfördes den matematiska tekniken så småningom från krigsföring till företag, transport och lagringsproblem. Tekniken för denna verksamhet började uttryckas universalt och ordet logistik myntades.

(Virum&Persson 2003, 11)

Under krig och inom militära sammanhang har logistiken varit kopplad till förflyttning av folkgrupper och försörjning av trupper på ett effektivt sätt. Logistiken kan spela en avgörande roll i krigsföringen och hur ett krig kommer att utvecklas. Logistiken inom krigsföring tog på riktigt fart i Persiska viken 1991. Det gick så långt att kriget börjades kallas ”The logistics war”. Detta krig skiljer sig från andra krig i och med verksamheten runt logistiken. Det var General William Pagoins som fungerade som Logistikansvarig för alla vapenslag i kriget. William Pagoin hade en halv miljon man under sig i området som han skulle försörja; all förflyttning och försörjning samt hemsändning av trupper och material hörde till hans arbetsuppgifter. Alla förflyttningar och rörelser som gjordes genomfördes på en betydligt kortare tid än man skådat under tidigare krig.

(Virum&Persson 2003, 11)

Logistiksystemet

Produktionsföretag vill vinna marknadsandelar genom bra produktenskaper. I och med den hårdnande konkurrensen blir det ständigt svårare att hitta rätt egenskaper i produkterna. Kraven för en bra produkt har blivit en förutsättning i nästan alla branscher, både inom tjänsteföretag och inom tillverkningsföretag. Fokuset för företagen har flyttats till att försöka göra en värdeökning för produkterna eller tjänsterna utöver det vad den fysiska produkten ger. Från kundens synvinkel menas värdeökningen konkurens fördelar gentemot andra produkter. Man försöker skapa en tjänst runt produkten, som har som mål att förenkla vardagen för kunden. Konkurrensfördelarna kan vara allt från hemleveranser, snabbare leveranser och bättre garantier till installation eller utbildning för produktanvändningen. Värdeökningarna kan också erhållas i t.ex. kundservice, marknadsföring eller bättre kvalitet utgående från vad kunden uppskattar. Värdeökningarna är personliga och kan vara olika från kund till kund, utifrån vad denne uppskattar vara relevant just i hans eller hennes vardag.

(Virum&Persson 2003, 51)

Kundservice innebär kvalitet i alla kontakter mellan företag och kunder och mellan företag och företag. Begreppet kundservice kan delas in i flera kategorier i samband med kundbetjäning. En kategori är leveransservice, vilket innebär hur kunden uppfattar av vilken kvalitet det säljande företags logistikaktiviteter är. Man måste ta i beaktande att bra servicekvalite är inte endast är bra för att företaget som idkar servicen tycker att servicen är bra. Utan det är hur kunden upplever servicen som är avgörande. Vilket innebär hur kunden uppfattar av vilken kvalitet det säljande företags logistikaktiviteter är. Leveransservice är ett svårt begrepp att mäta kvalitén på av den orsaken att kundens krav är olika från bransch till bransch, t.ex. för hur snabbt kunden förväntar sig att produkten skall bli levererad. En av de viktigaste elementen inom logistikarbeten är att utveckla leveransservicen, så att andra delar av

företaget kan dra nytta av servicen. Den slutliga kunden skall också känna sig att han får ett ökat värde på produkten när han utför ett inköp av leverantören i fråga. På längre sikt kan detta betyda att leverantören får flera marknadsandelar och lönsamheten blir bättre. Leveransservice är en bra möjlighet för att öka kvalitén och effektiviteten inom logistiken, för att eventuella aktieägare skall uppnå värdeökningar och få större avkastning på sina investeringar.

(Virum&Persson 2003, 51)

Begreppet logistikkvalité innebär att göra rätt, första gången man gör en affär. För att lyckas med detta gäller det att kunna förstå kundens krav och förväntningar på leveransservicen. En strategi behövs för att kunna uppnå sina löften. De mest centrala delarna inom leveransservicen är:

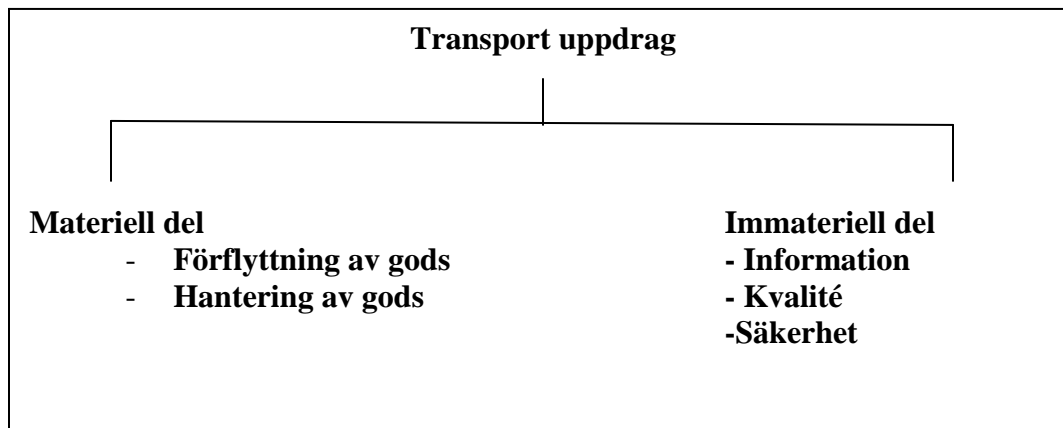
- A) Kommunikation mellan kunden och leverantören gällande förfrågningar, offerering och orderhantering.
- B) Kommunikation och leverans i rätt tid utan fel.
- C) Snabb och korrekt service under och efter leveransen
- D) Korrekt informationsöverföring mellan interna aktiviteter och transportören.

(Virum&Persson 2003, 52)

En transport består av en fysisk del som står för förflyttning av gods från ett ställe till ett annat. De fyra vanligaste sätten är båt, lastbil, flyg och tåg. Förutom den fysiska delen, finns det också en immateriell del. Den Immateriella delen är starkt präglad av informationsöverföring men ansvarar också för transportens kvalitét och säkerhet. I transportsystemet skall informationsflödet inte bara styra, utan också följa det fysiska flödet. Informationsöverföring är en mycket viktig del av det immateriella transport arbete.

För att underlätta informationsflödet har ADB-program blivit programmerade. Det finns t.ex. olika alternativ av trackingsystem där man kan följa upp hur transporten

rör sig. T.ex. Från en terminal till en annan. Detta fenomen förbättrar framförallt säkerheten men underlättar också eventuella avvikelserapporteringar ifall transporten är försenad av någon orsak.



Figur 1. (Lumsden 2006, 72)

Till den immateriella delen hör också att planera eventuella samåkningar med andra företag för att skapa unika logistiklösningar. Det är ingen idé att lastbilar fraktar halvfull last till ändstation och återvänder utan last. För företagen blir det olönsamt och dessutom tar miljön skada. Målsättningen bör däremot vara att lastbilen skall vara full lastad båda vägarna. Ett väl fungerande informations system är därför ett kraftfullt och mycket nödvändigt verktyg för att motarbeta sådana misstag.

(Lumsden 2006, 72)

2.3 Trafik politik i Finland

Finland är ett land som geografiska sett ligger långt borta från trafikens och logistikens huvudflöden i Centraleuropa. Det geografiska läget är en utmaning för kommunikationsministeriets arbete och visioner med att främja näringslivets konkurrens kraft. De långa avstånden mellan Finlands norra gräns och södra gräns gör samtidigt arbetet med att bromsa klimatförändringarna svårare. För att kunna förbättra näringslivets konkurrenskraft bör man att förbättra trafiksystemet, men också förbättra trafiksäkerheten.

<URL:<http://www.lvm.fi/web/sv/14>>

Det att logistiken fungerar smidigt, är en viktig konkurrensfaktor i och med att avstånden är långa inom vårt land. Smidighet är särskilt viktigt för exportindustrin eftersom Finland ligger i utkanten av Europa. Detta visar framförallt kommunikationsministeriets statistik över transportkostnaderna som binder pengar i den Finländska företagen. Transportkostnaderna omsätter 13 procent av de finländska företagens omsättning. Procenten är hög och kostnaderna måste inkasseras av andra delar i verksamheten för att Finland också i fortsättningen skall kunna vara ett konkurrenskraftig land.

Finlands geografiska läge innebär inte endast nackdelar, utan närheten till Ryssland har gjort Finland till ett grossistland när det gäller godstrafik från Centraleuropa till vår granne i öst. Godset kommer oftast sjövägen till Finland och transporteras därefter med landsvägstransport till Ryssland. Statistiken från 2006 visar att landsvägstransport är det vanligaste transportmedlet i Finland. Av allt transportarbetet, vilket uppskattas till 40,5 miljarder ton kilometer är 65,2 procent landvägstransporter. Tågtrafiken står för 27,4 procent och båttrafiken för 7,4 procent.

<URL:<http://www.lvm.fi/web/sv/17>>

2.4 Val av transportsätt

Vid val av transportsätt talar man allmänt att kapitalkostnaderna och transportkostnaderna skall vara i balans. Med kapitalkostnaderna menas värdet på godset som blir transporterat. Transportkostnaderna är priset på vad leveransen av varorna blir att kosta, vilket är mycket beroende på vilket transportfordon man använder sig av. Med andra ord borde transportsätten väljas utifrån värdet på leveransen.

Utifrån denna princip skickas i praktiken varor med lågt varuvärde med fartyg eller järnväg. Varor med högre värde brukar i regel skickas med allt snabbare Färdmedel som t.ex. lastbil eller flygfrakt, där transporten ofta sker över natten.

Det behöver inte nödvändigtvis bara vara leveransen värde som styr valet av Transportmedel. Ifall det är frågan om t.ex. en viss reservdel med litet varuvärde, kan valet av ett snabbare transportsätt emellertid prioriteras ifall varan måste befinna sig på en arbetsplats så snabbt som möjligt för att arbetet skall kunna fortsätta.

(Lumsden 2006, 96-97)

Beställningstrafik kallas en transport som specialbeställs av kunden. Ifall godshavaren vill ha sina produkter snabbt och direkt till sin klient, är denna sort av transport vanlig. Denna typ av trafik saknar fasta tidtabeller och utförs enligt kundens behov. Transportuppdraget utförs oftast som en direktleveras fastän lastbilens lastutrymme skulle vara halvfull. Bråda beställningar fraktas oftast med denna transportvariant.

(Lumsden 2006, 98)

Det samma gäller produkter eller transporter med hög aktualitet t.ex. kläder som är aktuella för en årstid, där valet av snabbare transporttid styra valet av transportsätt. Detta kan i sin tur leda till de facto att de egentliga transport-kostnaderna blir mycket högre än kapitalkostnaderna, vilket kan bli fallet i exemplet gällande modekläderna, d.v.s. klädernas omsättning når inte i närheten av kostnader som binds till transporten.

Detta kan motiveras med att brist kostnaderna skulle bli betydligt högre ifall kläderna inte skulle komma till butiken i tid som kanske lovats tidigare. Valet av ett snabbare, men samtidigt dyrare transportsätt prioriteras för att få modekläderna i hyllan fast det med all sannolikhet inte skulle vara ekonomiskt lönsamt. För att inte kunden får negativa reaktioner som skulle ge dåliga konsekvenserna för klädföretaget.

(Lumsden 2006, 96-97)

Linjetrafik är ett transportsätt som fungerar med fasta rutter och enligt någorlunda fasta tidtabeller. Linjetrafiken utförs oftast från terminal till en annan, men kan också köras från en större fabrik till en annan destination. Det hela bygger på att godsflödet på lastbilarna är tillräckligt för att utföra linjetrafiken. För att få linjetrafiken att fungera eller för att få tillräckligt med gods att transportera behövs ett väl utarbetat terminalnätverk, det vill säga flera kunders gods eller transportbehov bör samlas i en och samma terminal. För att detta skall vara möjligt måste det finnas någon typ av insamlingstrafik eller distribution för att få allt gods under samma tak.

(Lumsden 2006, 98)

För att förflytta produkter effektivt och med så lite hantering som möjligt lastas godset i en t.ex. trailer eller container. Ifall hela lastbilen fylls kan godset transporteras direkt till kunden utan att gå via olika mellanhänder. Med denna metod behövs inget nätverk och transporttiden minskas kraftigt av det facto att transporten kan destineras direkt till kunden utan några extra rutter.

På det här sättet möjliggör man effektiv förflyttning inom vägtrafiken. Detta förutsätter dock att man har en hög användningsgrad av transportererna. Transporter med hög användningsgrad ger en god kostnadseffektivitet.

(Lumsden 2006, 97)

Det är vanligt att inte transportköparen har gods att fylla hela trailern eller containern i ett transportärende. I detta fall måste transporten kordineras och behovet av transport samordnas till det att trailern är fyllt. Det innebär att transporten måste

länkas in i ett transportnätverk där det finns gods som är anpassat till denna typ av trafik. En annan faktor som också stöder att trailern bör fyllas är att i och med transporten måste inriktas på en specifik destination, vilket gör att transportkostnaderna sannolikt kommer att öka, men transporttiden avkortas. Samtidigt är det en nödvändighet att fylla på trailern så att inte transportkostnaderna skenar i väg, för i slutändan är det konsumenterna som betalar. Det är inte bara priset som är avgörande också miljön tar skada när det transporteras halvfulla lastbärare.

(Lumsden 2006, 97)

Ett annat alternativ av transportlösning är skräddarsydda transporter, vilket förutsätter att kunden har tillräckligt med gods att transportera till sina klienter. Denna sort av transportlösning är ett samarbete mellan företaget och transportföretaget. Transporterna utförs enbart av kundens transportbehov och alla rutter och tider skall gå enligt kundens anpassade krav. Resultatet blir en typ av linjetrafik med kunden som slutmål. Därefter kan man effektivera transporterna enligt kundens behov. Priserna regleras efter transportföretagets och transportköparens speciella avtal som man har kommit överens om i ett tidigare skede.

(Lumsden 2006, 98)

3 LANDSVÄGSTRANSPORT

Med landsväg transport avses sådan transport som görs på allmänna vägar med ett fordon som har en motor och rullar på egna hjul. Någon annan typ av fordon, t.ex. något som drivs på skenor eller annat motsvarande kan inte klacifiseras som lämplig för landsvägstransport. (Karhunen, Santala&Pouri 2004, 31)

3.1 Transportens utveckling i Finland

Historiskt sätt har transporten varit relativt aktiv i Finland, speciellt under vintertid. Det fanns inte många landsvägar men under vintertid kunde man utnyttja vintervägar som gjordes på sjöar och älvar. Med att transportera på sjöar hade man också en stor fördel jämfört med landsväg. När man transporterar på sjöar kan man vara säker på att man kommer inte att möta backar på vägen. Under dessa tider var det väldigt viktigt att försöka få så enkelt varorna fram som möjligt eftersom man använde inga bilar. Vanligen använde man sig av häst och släde, men även hundar har använts som drivmedel.

<URL:http://www.kuljetusopas.com/yleistietoa/kehitys_suomessa/>

De första motordrivna fordonen kom till Finland runt år 1900. Eftersom det krävdes mycket pengar att ha en motordriven fordon var det ovanligt att de användes inom transporten. Det dröjde fram till 1922 innan lastbilar började bli vanliga. Bättre ekonomiska tider och möjligheter var faktorn som påverkade förändringen inom branschen. Släpvagnar började bli vanliga i slutet på 1920-talet. Vanligen användes vagnarna för att transportera stockar och andra tunga last.

<URL:http://www.kuljetusopas.com/yleistietoa/kehitys_suomessa/>

Landsvägs nätverket byggdes ut ordentligt först på 1950-1960-talet. I samband med detta blev landsvägstransport med lastbil slutligen en av dom vanligaste

<URL:http://www.kuljetusopas.com/yleistietoa/kehitys_suomessa/>

3.2 Transportbenämningar

Inom landsvägstransporten finns det många olika typer av fordon och kombinationer. För att bättre förstå vad som kommer att beskrivas i texten är det viktigt att ge en kort introduktion om de olika benämningar som används inom branschen. En mera fördjupad beskrivning om de olika benämningar och definitioner tas senare upp i texten.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 34)

3.2.1 Lastbil

En lastbil är ett fordon som är avsedd för transport. Fordonets totala massa bör vara över 3.5 ton. En normal lastbil utan någon släpvagn är en av vanligaste fordon man ser ute i trafiken i Finland. När man pratar enbart om en lastbil saknar den släpvagn. Enbart lastbil utan släpvagn används oftast när man inte har långa transport avstånd. För att köra med en lastbil krävs det att man har C-körkort.



Bild 1 Lastbil

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 31-32),
<URL:<http://www.ake.fi/autoilunerityis/fi/sivu43.htm>,>

3.2.2 Paketbil

Paketbilen är även avsedd för transport. Skillnaden med lastbilen är att paketbilens totalmassa inte får överstiga 3500 ton. Paketbil används oftast vid olika kurir och snabba transport. För att köra paketbil krävs det inga speciella körkort. Man får köra paketbil med normal b-körkort.



Bild 2, Paketbil

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 31-32),
<URL:<http://www.ake.fi/autoilunerityis/fi/sivu43.htm>,>
<URL:<http://www.rossinglogistik.se/images/paketbil.jpg>>

3.2.3 Dragbil

En lastbil som är planerad för att dra en släpvagn efter sig. Det finns två huvudtyper av dragbil. Den första dragbilen är avsedd för att dra en påhängsvagn. En sådan dragbil drar oftast enbart en påhängsvagn efter sig och det går inte att lasta någonting på självaste bilen. Dragbilen i detta sammanhang är känd mest för att den kallas för ”Rekka” inom branschen. Den andra typen av dragbil påminner relativt mycket av en vanlig lastbil, men skillnaden mellan en lastbil och ”dragbil” är att med dragbilen har man möjligheten att koppla fast en släpvagn efter lastbilen. På finska kallas denna kombination för täysperävaunu.



Bild 3, Dragbil

<URL:<http://www.hylast.se/assets/dragbil.jpg>>

3.2.4 Påhängsvagn

En släpvagn som man vanligen kopplar direkt på dragbilen. En påhängsvagn går även att omvandla till en egentlig släpvagn med hjälp av en Dolly.



Bild 4, Påhängsvagn

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 31-32, 35),
<URL:www.kpspeed.fi/slides/mb_sisudiesel.JPG>

3.2.5 Egentlig släpvagn

En kombination med egentlig släpvagn innebär att man har en dragbil som har en vanlig dragkrok. Detta innebär att man kopplar vagnen efter bilen som har ett eget skåp på bilen. Med denna kombination kan man t.ex. ta bort släpvagnen ifall man skall in till någon stad och man vet, att man behöver inte lossa någonting från självaste vagnen.



Bild 5, Egentlig släpvagn

<URL:<http://www.kuljetustuuri.fi/kuvagalleria/taysperavaunu.jpg>>,

(Karhunen,

Santala&Pouri 2004, 32)

4 MÅTT REGLERINGAR INOM TRANSPORTEN

De olika bestämmelserna om fordonens och kombinationernas längd och vikt är grundligt reglerade både inom den inhemska och internationella transporten. Vanligen handlar regleringarna om de maximala mått för de olika fordon och kombinationer, men även minimikrav finns bestämda inom vissa områden. Det finns många syften med gemensamma regleringar; trafiksäkerheten, produktion av fordon, trygghet av infrastrukturen och skapa en rättvis konkurrenssituation. Ifall man inte skulle ha gemensamma bestämmelser skulle branschen se helt annorlunda ut jämfört med hur det gör idag. De olika kombinationer som skulle finnas på marknaden skulle troligen vara något annat än som vi har idag, företag skulle bygga alla olika typer av långa kombinationer vilket skulle leda till sämre förutsättningar för mindre företag.

De mest relevanta bestämmelserna finns inom:

- A) Längd
- B) Höjd
- C) Vikt
- D) Släpvagnens mått
- E) Axel och boggie massa
- F) Totala massa

Första gången man reglerade lastbilens mått i Finland skedde år 1923. Då handlade det om vikten, sju ton var den totala tillåtna massan. Även bredden på bilen reglerades samma år, max bredden på fordonen blev till två meter. I dagsläge baseras de olika lagen på EU-lagstiftningar (direktiv nr 96/53/ETY) och enligt finsk lagstiftning som är definierade i förordning om fordon på väg (1257/1992).

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 37, <URL:<http://www.kuljetusopas.com/kalusto/>>)

Man skall notera att EU-ländernas lagstiftning kan variera på nationell och internationella transporter. Orsaken till detta är att varje land får självständigt reglera

sina lagstiftningar om t.ex. maximilängd och -bredd på olika nationella kombinationer. Finland och Sverige avviker relativt mycket från andra EU-länder med sina kombinationer, här är den högsta tillåtna längd och vikt klart större än i andra länder.

För att förbättra konkurrenssituationen kom man år 1997 med ny lagstiftning där man gjorde det möjligt att ha modulkombinationer. Detta innebär i praktiken att de kombinationer som kommer t.ex. från Tyskland kan ha en utgångs längd på 22 meter, men när de kommer in till Finland har de en laglig möjlighet att skarva på en kombination så att den blir allt upp till 25.25 meter lång. Detta görs oftast med hjälp av en såkallad dolly.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 47), <URL:<http://www.kuljetusopas.com/kalusto/>>

4.1 Största tillåtna längd på kombinationer

I Finland finns det många olika kombinationer. Maximla längden är skilt definierade för de alla kombinationerna. Längden på en kombination mäts från den yttersta punkten fram och bak på kombinationen. De största tillåtna längd på kombinationer är:

- A) Lastbil, tolv meter
- B) Påhängsvagn 16.5 meter
- C) Mittaxelsläpvagn med lastbil 18.75. Med mittaxelsläpvagn menas en sådan vagn som har en fast dragstång dvs. Den fungerar som en normal bilsläpvagn.
- D) Egentligsläpvagn eller en modulkombination med hjälp t.ex. av dolly har en maximilängd på 25.25 meter. Här finns det största möjligheten för företag att kombinera olika släpvagnar för att få ut den maximala nyttan.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004: 37-38, Finlex § 24)

5 TILLSTÅND INOM VARULEVERANS

Varuleverans reglerades som tillståndspliktig i Finland år 1936. I praktiken betydde detta att man varuleverans mot betalning fick göras enbart med tillstånd från myndigheterna. Tillstånden beviljades enligt olika län och de gjordes av myndigheterna. Innan man gav tillstånd konsulterades olika organisation inom branschen om det är nödvändigt för en sådan transport. Man kan säga att det var relativt strängt reglerat, om vad som fick transporteras och av vem på den tiden. Man reglerade även maximala summan som man fick begära för en transport.

Under 1980-talet började man förbereda sig om att Finland eventuellt skulle gå med i EES (sedan EU). I praktiken betydde detta att man började ändra de gamla stränga lagstiftningar som man hade haft innan. 1.1.1991 började man ge tillstånd på basis av om man var ”lämplig” för branschen istället för det instängda systemet som baserade sig på behov. Detta betydde att transportmarknaden blev mycket friare och vem som helst kunde starta eget verksamhet ifall denne uppfyllde vissa krav.

Transportmarknaden delas in i dagens läge i transport som kräver trafik tillstånd och privattransport. När man pratar om privattransport syftar man på företag som transporterar själv sina varor. Detta kan vara t.ex. ett byggföretag som själv kör ut sina varor till sina byggprojekt. När man kör sina egna transporter krävs det inget skilt trafik tillstånd eftersom man inte strävar till att göra enskilt direkt ekonomisk vinst med transporten, utan transporten är enbart en nödvändig åtgärd för att få den egna verksamheten att fungera. Andra lagstiftningar som chaufförens körkort, kombinationers längd, bilens tekniska regleringar måste dock alltid följas fastän man inte har trafik tillstånd

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 50-51)

<URL:http://www.skaf.fi/sv/information_om_transportbranschen/trafikstillstand>

5.1 Förutsättningar för att få trafik tillstånd i Finland

För att få trafik tillstånd krävs det, att man uppfyller vissa grundförutsättningar. Som nämnt i tidigare kapitel har man i Finland börjat bevilja trafik tillstånd åt alla istället för det gamla systemet var man beviljade tillstånd på basen av behov av transport, detta har nu lett till att man har en fri konkurrens på marknaden.

En person och en juridisk person (företag) kan anhålla om trafik tillstånd. Kraven för att de beviljas tillståndet är att de har ett gott rykte, har yrkeskunskap, man är solvent och visar övrigt att man är kapabel att sköta om transporten.

För att bevisa att man har yrkeskunskap måste man gå en kurs om trafikföretagsverksamhet eller kunna bevisa genom en tent att man har tillräckligt information om branschen. Kursen består av minimi 140 lärotimmar. Innehållet i kursen är uppbyggd så att den skall uppfylla alla krav som finns.

För att man enbart skall kunna tenta ”bort” kursen krävs det att man har åtminstone två års erfarenhet om ansvar inom ekonomi, administration eller annan operativ ledning i något företag. Andra möjligheten att inte behöva gå på kursen är att man har någon annan motsvarande utbildning, t.ex. inom logistiken. Ifall man har avlagt en examen t.ex. inom logistiken bör man ha ett års erfarenhet ifall man vill anhålla om trafik tillstånd utan att gå kursen.

När kriterierna om att man måste ha ett gott rykte för att kunna få trafik tillstånd menar man att den sökande får inte vara dömd till fängelse inom den närmaste fem åren. Man får inte vara dömd till böter tre gånger under åren bland annat för att ha äventyrat trafiksäkerheten innan man söker om tillståndet. Man måste kunna bevisa att man är en pålitlig människa speciellt inom branschens normer.

Med ekonomiska krav syftar man bland annat på att man måste kunna bevisa att man har en tillräckligt stark ekonomi för att bedriva verksamheten. En av kraven är att

man måste ha åtminstone 10 000€ att spendera på varje lastbil som man har. Ifall man enbart använder paketbil är summan 4000€.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 50, 51, 54, 55)

5.2 Transport som kräver tillstånd i Finland

Som tidigare nämnt i texten krävs det tillstånd för att bedriva verksamhet inom transport i Finland. Enligt lagen krävs det tillstånd inom följande transport:

- A) Man får direkt ekonomisk nytta av transporten
- B) Verksamheten för företaget är transport
- C) Ifall man inte har en verksamhet som går ut på transport, men man får dock mer än 30% av inkomsten till företaget från transport, t.ex. ifall K-Rauta skulle få 30% av sina inkomster från hemtransport krävs det trafik tillstånd.
- D) Ifall bil, eller släpvagn kopplad till bilen överskrider 2000 kg

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 52)

Transporter som inte kräver tillstånd går egentligen att beskrivas som sådana som inte nämns ovan. Ifall ett företag inte har som mål att göra någon direkt vinst med sin transport behöver man inget trafik tillstånd. Nämnvärt inom området är att ifall man bedriver sjukvård dvs. ambulans transport, behöver inte företaget ett trafik tillstånd, även fast vissa ambulanser kan vara stora och den totala vikten för fordonet överskrider 1700 kg.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 53)

5.3 Olika tillstånd i Finland och EU

Inom den finska transporten krävs det vid normala transporter att man har för varje fordon i företaget en så kallad gemenskapstillstånd ("yhteisölupa"). Med yhteisölupa får man sköta all normal godstransport i Finland, bortsett från Åland. Tidigare har

man kunnat söka enbart om trafik tillstånd i Finland ("kotimaalupa"), men efter 1.10.1999 har man flyttat till ett gemensamt tillstånd för transport inom EU. Har man ett företag som enbart fungerar inom den inhemska marknaden och man har fått sitt trafik tillstånd innan 1.10.1999 behöver man inte anhänga om gemenskapstillstånd utan då räcker det med den gamla inhemska tillståndet.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004: 53),
<URL:http://www.skaf.fi/tietoa_kuljetusalasta/liikennelupa>

För att få trafik tillstånd att köra utomlands krävs det att man går en specialkurs om utlandstransport. Eftersom EU området är fritt, räcker det då att man enbart har en gemenskapstillstånd för att få köra i EU/ESS området. Ett företag som har trafik tillstånd att köra utomlands har sedan 1998 fått fritt utöva cabotage transport i EU/EES områden enbart med gemenskapstillstånd.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 53,56)
<URL:<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/tiekuljetukset/>>

Med cabotage transport syftar man på en sådan transport var ett utländskt företag, bedriver verksamhet i ett annat land, t.ex. ett svenskt företag som verkar på den finska marknaden. Detta har idag fått en viss kritik eftersom stora transportköpare kan hyra in billigare arbetskraft från utlandet. I Finland har det kommit fram vissa förslag om att begränsa andelen cabotage transporten för att trygga den inhemska branschen från att arbeten rymmer till utländska chaufförer

<URL:<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/tiekuljetukset/>>,
<URL:<http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/892220>>

6 KÖR- OCH VILOTIDER

Inom lastbilstransportbranschen fungerar ett system för att få lastbilschaufförerna att arbeta under regelbundna arbetspass. Systemet fungerar i praktiken på så sett, att en färdskrivare antecknar detaljer när lastbilen kör och när den pausar. På detta sätt går det enkelt för transport företaget att kontrollera att transporten har gått lagenligt till. Alla chaufförer skall ha rätt till att normala arbetstider och aldrig behöva arbeta orimliga pass.

Huvudsyften med ett löpande system gällande arbetspass, är att få alla arbetstagare inom vägtransportbranschen i en god social situation, men också att säkerställa sund konkurrens mellan transportaktörerna. Konkurrans inom transportföretagen kan i praktiken urarta på så sätt att transportföretagen utlovar körningar som är omöjliga att utföra inom utsatt tid. Långa arbetspass är inte hälsosamma och i slut ändan är det lastbilschaufförerna som tar skada. Pressen som kommer från transportspeditören kan tvinga chaufförer att köra överdrivet långa arbetsdagar eller veckor för att kunna prestera det som lovats till transportköparen. Problemet försöker man motarbeta med hjälp av färdskrivare som kontrollerar körningen.

Med regelbundna kör- och vilotider blir förhoppningsvis trafiksäkerheten också bättre. Det är därför ett huvudsyfte med utvecklingen av trafiksäkerheten att chaufförerna arbetar normala arbetstider och vilotider. På så sätt hjälper det lastbilschaufförerna att hålla fokuset och koncentrationen på att bedöma trafik situationer som uppstår under en transport.

<URL:<http://www.yrkestrafiken.se/Kor-och-vilotider/>>

6.1 Kör och vilotider i EU och Finland

Landsvägstransporten regleras också i Finland av ett tidsystem som följs upp med färdskrivare. I ett land som Finland är det mycket viktigt att reglera körningarna i och med de långa avstånden inom landet. Vid planering av transporter är det ett måste att

ta tidsbestämmelserna i beakta. Det är framförallt transportspeditören ansvar att planera transporten så att reglerna kan följas. Förarens skyldighet är däremot att följa de tidsbestämmelser och redovisa vid varje arbetspass för körtider, raster och vilotider. Föraren skall också ansvarsfullt och aktsamt behandla färdskrivaren. Chaufförens kör- och tidsbestämmelser är identiska och följs i alla EU länder och EES (Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, Island, Liechtenstein och Norge). Det finns två olika tidsbestämmelser när det gäller regleringar för kör- och vilotider; för lätta fordon dvs. fordonskombinationer med totalvikt under 3,5 ton gäller nationella regler. Överstiger fordonskombinationen en total vikt på 3,5 ton gäller EU:s och ESS:s regler om kör- och tidsbestämmelser, Detta innebär att färdskrivare är måste användas. EU:s och ESS:s regler gäller också bussar oavsett vikt. Vid körning delvis eller helt utanför EU eller ESS området använder man ett regelverk vid namn AETR, vilket används i de flesta länder i Asien. AETR motvarar i stora drag samma regleringar som EUs körtidsförordning. Om transporten äger rum i ett land som varken är med i EU, ESS eller AETR gäller i fråga varande lands egna bestämmelser.

<URL:http://www.skaf.fi/files/7732/Ajo-jalepoaikaopas_2010.pdf>

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 95)

6.1.1 Körtid

Gällande regler för körbestämmelser inom EU begränsas körtiden till nio timmar i dygnet. Inom en vecka kan man förlänga körtiden från nio timmar till tio timmar två gånger i veckan, dvs. arbetstagaren får arbeta två timmar övertid under en arbetsvecka. Under en vecka får en chaufför transportera maximalt 56 timmar. Vid längre transporter, oftast transporter som utförs utomlands, får körtiden för två veckors tid uppgå till högst 90 timmar. Med körtid räknas den tiden som fordonet är ingång. En vecka inom transportsammanhang innefaller inom tidsramen från måndag klockan 00.00 till söndag klockan 24:00.

<URL:http://www.yrkestrafiken.se/Global/Publikationer/kor_vilotider_rev_web.pdf>

Sid 6

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 95)

6.1.2 Raster

Under en vanlig arbetsdag på nio timmar måste chauffören givetvis hålla raster. Angående rasternas längd och tidpunkt finns det skilda regler för. Lastning och lossning eller väntan på nya kördirektiv räknas inte som rast, inte heller service eller reparations uppdrag av fordonet räknas som paus. Utan rasterna är en period som föraren varken får köra eller utföra något annat arbete utan tiden skall endast utnyttjas för återhämtning. Under en körning på sammanlagt fyra och en halv timme, måste man avverka minst 45 minuters vila. Som rast räknas även ifall man delar upp den ena 45 minuters pausen till tre minst 15 minuter långa pauser och fördelar dem under samma arbetstid. Arbete under dessa pauser är som tidigare nämnt strängt förbjudet. När man ha avverkat den obligatoriska rasten startar automatiskt en ny arbetstid på fyra timmar och 30 minuter.

<URL:http://www.yrkestrafiken.se/Global/Publikationer/kor_vilotider_rev_web.pdf>

Sid 6

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 96)

6.1.3 Dygnsvila

Efter körpasset måste chauffören ha en godkänd dygnsvila. En godkänd dygnsvila skall vara en minst elva timmar lång paus i arbetet innan arbetstagaren göra ett nytt körpass. Dygnsvilan på elva timmar skall vara utfört varje arbetsdag dvs. en gång inom 24 timmar av transport. Alternativt kan chauffören dela in den normala dygnsvilan i två etapper: exempelvis kan den första perioden av dygnsvilan vara tre timmar långt och placeras fritt under arbetsdagen, medan den andra perioden bör vara

minst nio timmar långt och måste placeras i slutet av arbetsdagen. Summan av en delad dygnsvila måste vara minst tolv timmar lång.

Delad dygnsvila kan användas t.ex. ifall chauffören färdas med färjetrafik eller tågtrafik under transporten. I sådana fall kan det hända att det inte är möjligt att använda hela dygnsvilan i sträck. Om färjans färdtid endast är åtta timmar är det inte möjligt att använda sig av hela dygnsvilan på elva timmar, utan chauffören måste dela vilan i två perioder. Ifall avbrottet tar under en timme för att köra i land och fortsätta dygnsvilan räknas vila till normal dygnsvila dvs. minst elva timmar. Om avbrottet tar sammanlagt över en timme räknas denna som delad dygnsvila.

Tiden för avbrottet i dygnsvilan skall alltid förlängas från slutet av viloperioden, så att den sammanlagda vilotiden blir minst tolv timmar. som exempel 9+3 timmar.

Dygnsvilan kan förkortas till nio timmar om dygnet tre gånger i veckan men det förutsätter att arbetstiden förkortas med samma tider i slutet av arbetsveckan.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 96)

<URL:http://www.yrkestrafiken.se/Global/Publikationer/kor_vilotider_rev_web.pdf>
sid 8

6.1.4 **Veckovila**

Veckovila måste utföras efter att chauffören maximalt arbetat 6 dagar i streck. Veckovilan är motsvarigheten till ett vanligt veckoslut och skall vara minst 45 timmar oavbruten vila. Definitionen av en vecka är måndag klockan 00:00 till söndag klockan 24:00. Veckovilan kan endast förkortas till minst 24 timmar ifall arbetstagaren tar in de förlorade timmarna inom de tre följande arbetsveckorna, veckovilan måste i såfall brukas i samband med en annan vila på minst nio timmar. En reducerad veckovila får tillbringas i fordonet ifall det finns ändamålsenliga sängar för vardera förare.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 96)

<URL:http://www.yrkestrafiken.se/Global/Publikationer/kor_vilotider_rev_web.pdf>
Sid 10

6.2 Multibemanningsystem

Transporter med multibemanningsystem innebär att det konstant finns två chaufförer i lastbilen. Kollegan som inte kör sitter bredvid chauffören och är tillgänglig för körning när den ordinarie chauffören behöver rast eller dygnsvila. Multibemanningsystem används oftare mer inom buss- och resebranschen än inom transportbranschen. För att förkorta transporttiden kan multibemanningsystem också användas ifall tidtabellen är stram.

I praktiken fungerar multibemanningsystemet så att från transportens inledningstimme kan en eller två chaufförer stå till förfogande. Den första timmen när transporten har inletts är det valfritt att ha en eller två chaufförer. Räknar man bort den första timmen av transporten är det krav på att man måste vara två chaufförer i bilen under resten av tiden av transporten dvs. Bortsett från första timmen måste det alltid vara två chaufförer konstant i hytten. När man utför multibemanningstransporter skall chauffören och dennes kollega ha minst nio timmars dygnsvila inom en 30 timmars period. 30 timmars perioden startar när respektive chaufförernas arbete börjar. På detta sätt sparar man mycket tid i samband med dygnsvilan. När en av chaufförerna har fullgjort sitt arbetspass, sker byte av chaufför och transporten kan fortsätta utan paus. Att utföra dygnsvilan i fordonet är ett alternativ ifall fordonet är utrustat med ändamålsenliga sovplatser, men vilan får inte göras medan lastbilen är i rörelse. Multibemanningstransporter är en snabbare transportlösning men också dyrare, som kan utnyttjas när snabbheten på transporten prioriteras före kostnaderna.

<URL:http://www.yrkestrafiken.se/Global/Publikationer/kor_vilotider_rev_web.pdf>
Sid 9

6.3 Färdskrivare

Färdskrivaren är ett hjälpmedel för lastbilschauffören att kontrollera att transporten har gått rätt till. Instrument antecknar på ett diagramblad med hjälp av en skrivare när lastbilen färdas och när den är stillastående. Diagrambladet är ett ovalt papper som hela tiden måste finnas in i färdskrivaren när fordonet används. Detta system underlättar kontrollering av transporten. Diagrambladet är alltid personligt och bör användas varje arbetsdag. I ett senare skede måste föraren kunna redovisa åt myndigheterna sina personliga kördiagramblad för pågående arbetsvecka och för föregående veckas sista arbetsdag. Myndigheterna kan sedan kontrollera att transporten har gått till enligt kör- och vilotidsförordningen.

Kontrollering av kör- och vilotidsförordningen sköts enligt avtal i alla EU länder. Ansvar för uppföljningen av diagrambladet ansvaras av polisen, som i samarbete med arbetskyddsförvaltningen arrangerar polisen omkring 100 000 granskningar årligen i Finland. Förutom att arbetet sker på vägar med att kontrollera lastbilarnas vikt och körtider, görs också uppföljningar på skrivbordsnivå dvs. transportföretagens kontor.

Färdskrivare är, som redan nämnts, ett obligatoriskt instrument som bör finnas i alla lastbilar och bussar från och med årsmodell 1978. Från början av 1992 blev det också obligatoriskt för alla landsvägstraktorer att innehålla färdskrivare. Från de nationella bestämmelserna på innehavande av färdskrivare, finns det dock några undantag. Inom följande transporter i Finland behöver en färdskrivare inte användas:

- A) Djurtransporter; till slakteriet och från slakteriet till marknaden.
- B) Transporter av djurgödsel.
- C) Transporter av material till arbetsplats som är under 50 kilometers avstånd.
- D) Traktorer som enbart används för jordbruk eller skogsbruk.
- E) På öar med en yta under 2300km²

Färdskrivaren måste vara av ett godkänt märke och chauffören skall inte ha möjlighet att påverka färdskrivningen under körningen. Färdskrivaren måste omedelbart repareras ifall skrivaren går sönder och måste kontrolleras för bristfälligheter vartannat år.

<URL:<http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/01/16/33/34a4b599.pdf>> sid 8

6.4 Digital färdskrivare

Digitaliseringen har inte heller lämnat lastbilstransporten oberörd; lastbilarna har alltmer teknologiska verktyg att erbjuda. Förutom att det finns analoga färdskrivare i alla lastbilar, som tagits i bruk efter 1978. I och med digitalisering av färdskrivare har förarnas ansvar för färdbokföringen förminskats. Bakgrunden till digitalisering av den analoga färdskrivaren är att utrymmet för missbruk skulle minskas och för att underlätta myndigheternas arbete gällande kontrolleringen av körandet. Med de nya digitala korten ”antecknas” all kördata digitalt och det hjälper myndigheternas arbete att kontrollera chaufförernas körtider. Kontrolleringen sker digitalt med den digitala färdskrivaren vilket gör kontrolleringen snabb och effektiv. Förut kunde det vara mycket arbetsamt och tidskrävande att kontrollera de analoga kördiagrambladen.

EU tog ett beslut på våren 2002 gällande införandet av digitala färdskrivare. Meningen var att alla fordon som säljs efter 6.8.2004 och med en totalmassa över tolv ton skall en digital färdskrivare finnas i standarutrustningen. Detta förutsätter förstås att fordonet omfattas av de internationella kör och vilotidsbestämmelserna.

Den digitala färdskrivaren skall ha en enhet för elektronisk lagring och föraren skall ha ett personligt färdskrivarförarkort. Förarkortet skall således användas tillsammans med den digitala färdskrivaren så att all information lagras elektroniskt på förarkortet istället för de diagramblad som tidigare använts. Digitala färdskrivare kortet består av två delar. En fordons enhet som är den egentliga färdskrivare som är installerat i

fordonet. Men i samband med fordonsenheten dvs. färdskrivaren skall man också använda sig av ett förarkort som är chaufförens ”personliga kort”. Systemet möjliggör med hjälp av parallellkort att inte bara förarna har tillgänglighet till kördatan, utan även arbetsgivare, verkstäder, fordonstillverkare och kontrollmyndigheter kan kontrollera datan, dvs. Alla dessa parter skall ha tillgång till kördatan. Detta möjliggörs via parallell kort för alla inblandade parter.

Förarkortet är uppbyggt på motsvarande sätt som ett körkort. Kortet bör ange förarens namn, födelsedatum och körkortsnummer. Parallellkortet skall identifiera företaget eller institutionen och ger möjlighet för ansvarspersonen att överföra och skriva ut information som färdskrivaren lagrar.

Det finns ytterligare ett parallellkort som skall finnas vid verkstaden var man gör service på lastbilen. I talspråk kallas detta för verkstadskort och detta kan också tilldelas till fordonstillverkaren eller andra servicetjänster. Verkstadskortet skall identifiera kortinnehavaren dvs. föraren och möjliggöra för verkstaden att vid behov prova, kalibrera och överföra kördata från färdskrivaren.

Förutom alla dessa parallellkort skall också kontrollmyndigheterna dvs. polisen ha tillgång till ett kort och ges möjlighet till att läsa, skriva ut och överföra den lagrade kördatan. Kortet skall också kunna identifiera myndigheten för färdskrivaren så att det möjliggör överföringen av information.

6.5 Ansvar

Transportsystemet är uppbyggt på regler och direktiv om körscheman. Trots att färdskrivare hjälper till att direktiv och lagar följs, ligger huvudansvaret på föraren. Förutom föraren bör också alla andra berörda aktörer följa förordningen som angetts, och färdskrivaren är endast ett hjälpmedel. Digitala och analoga färdskrivare hjälper till att kontrollera att lagen följs men, ansvaret bärs sist och slutligen av förarna och färdskrivarna är endast ett hjälpmedel för alla aktörer. Det är inte endast förarna som skall se till att lagarna följs utan alla aktörer som är iblandade i transportbranschen måste följa kör och vilotids förordningen. Dessa aktörer kan utgöras av företag, speditör, researrangör, uthyrare av förare, under entreprenörer, huvud entreprenörer m.m.

Alla är mer eller mindre ansvariga att transportererna planeras så, att bestämmelserna kan följas, och förarna ansvarar att transporten körs enligt dessa bestämmelser. Transportföretaget skall även kontrollera att bestämmelserna följs enligt det överenskomna. Om inte bestämmelserna för kör- och vilotidsförordningen följs kan respektive aktörer med påverkan på transportupplägget ställas till svars. Kör- och vilotidsförordningen går ej att bryta genom andrakontrakt eller annan affärsuppgörelser.

<URL:http://www.yrkestrafiken.se/Global/Publikationer/kor_vilotider_rev_web.pdf>

7 FAKTORER SOM PÅVERKAR TRANSPORTENS UTVECKLING

Som alla andra sektorer inom näringslivet, styrs även transportbranschens utveckling enligt den efterfrågan som finns på marknaden. Efterfrågan är i sin tur vanligen styrd av den ekonomiska situationen som råder på marknaden för tillfället. Dessa faktorer kommer alltid att styra, förändra och anpassa transportbranschen. Företagen på marknaden skall därför försöka adaptera sig till dessa förhållanden i form av att utnyttja sina resurser och marknadsföringen till den grad som man kan få den maximala nyttan ut av situationen.

För att man skall kunna göra sig mer konkurrenskraftig på marknaden krävs det att man skall beakta vissa faktorer i den egna verksamheten. Företagen på marknaden bör sträva till att utvecklas inom all delområden i verksamheten, vanligen handlar det om att notera och utvecklas inom följande områden eftersom de påverkar mest utvecklingen inom transporten.

- A) Miljöhänsyn
- B) Transporttid
- C) Drivmedelskostnad
- D) Transportstandard
- E) Konkurrens och teknisk utveckling
- F) Resursutnyttjande och fordonsstorlek
- G) Kapitalbindning

(Lumsden 2006, 65, Karhunen, Santala&Pouri 2004, 58)

7.1 Miljöhänsyn

Kraven om olika miljöfrågor spelar en stor roll i branschen. Det finns olika faktorer som påverkar miljön vid transport, men i sin korthet kan man indela kategorin i direkt och indirekt miljöpåverkan.

Den direkta miljöpåverkningen kommer och har redan blivit en faktor som påverkar vissa företags transports köpbeslut, hit hör bland annat utsläpp, buller och trängsel. Speciellt utsläpp frågan har varit aktuell redan en längre period och här kan man redan se hur kraven på bättre miljövänligare fordon har förändrat branschen och efterfrågan på transport. Buller och trängsel har inte direkt påverkat efterfrågan i dagens läge men enligt Lumsden kommer dessa påverkningar att framhävas ytterligare i framtiden.

(Lumsden 2006, 65)

Eftersom miljöfrågan spelar en betydlig roll inom branschen kommer saken att vidare behandlas skilt i texten. Ämnet kräver en fördjupad inblick för att få en bättre översyn över den stora helheten.

7.2 Transporttid

Transporttiden har alltid varit en påverkande faktor vid val av transport. Transportköparna strävar alltid till, att få varan levererad enligt eget önskemål. De flesta stora företag värderar idag tiden och leveransprocesserna som en av de viktigaste faktorerna när man försöker skapa konkurrenskraft.

Utvecklingen inom detta område har gjort det eventuellt svårare för transportföretag att kunna leva upp till efterfrågan i branschen. Med detta syftas t.ex. på lag om körtid vilket har lett till att det krävs noggrann planering för transportföretagen att kunna genomföra de olika leveranser som de levererar.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 95, Lumsden 2006, 67, Persson/Virum, 215-217)

7.3 Drivmedelkostnad

Kostnaden för en transport påverkas av många olika faktorer, men eventuellt mest av bränslekostanden. För kunder som värderar miljön kommer denna kostnad att bli mera genomtänkt och man börjar söka alternativa transportmedel, t.ex. järnvägstransport har en fördel inom detta segment eftersom den är inte direkt beroende av fossila bränslen.

Drivmedelkostnaden går att minska på flera olika sätt. Genom att planera transporten kan man minska betydligt på bränslekostnader. Som exempel kan nämnas att man planerar rutten som körs. Med att t.ex. undvika städer minskar man direkt drastiskt förbrukningen.

Kostnader kan minskas betydligt med att ha rätt fordon ”för rätt uppgift”. Med detta syftas på att man har moderna fordon och man strävar t.ex. till att med jämna mellanrum ha fordonen på service. Däcken på fordonen bör alltid vara goda och lufttrycket spelar en stor roll i förbrukningen av bränsle.

(Lumsden 2006, 65, Karhunen, Santala&Pouri 2004, 92)

7.4 Resursutnyttjande och fordonsstorlek

Begreppen resursutnyttjande och fordonsstorlek kan beskrivas som sammankopplade begrepp. Driftskostnader har ständigt ökat vilket har lett till att man måste effektivt kunna utnyttja de resurser som finns till ens förfogan för att kunna bibehålla sig som ett konkurrenskraftigt företag. De olika bestämmelserna om fordonens storlek brukar ställa till problem, eftersom lagstiftningen om vad som maximalt får transporteras i Finland överskrider det som får transporteras i Europa försvårar detta godsflödet över ”gränsen”. Man kan åtgärda detta med att t.ex. ha en skild bil som kör i utlandet. Med detta menas att man kör en trailer till hamnen och kopplar av den där. Med detta kan man dra ut den maximala nyttan av att ha så stora kombinationer som möjligt, och även inte ”binda” sig till leveransen alltför länge.

(Lumsden 1998, 54)

7.5 Konkurrens och teknisk utveckling

Lastbilstransporten levde en tid i en relativ stor och snabb utvecklingsfas. Vägarna och fordonen utvecklades för att transporten skulle vara så snabb och smidig som möjligt. Idag har man dock kommit till ett skede var man inte kan vidareutveckla branschen i någon större mening. Nya fordons och kombinations typer kan komma men det kommer knappast att påverka kvalitén på transporten, dvs. de blir knappast snabbare och större i framtiden. Fordonsutnyttjande inom landsvägstransporten är relativt hög ifall man jämför den t.ex. med järnvägen men den har präglats av en viss överetablering av kapacitet vilket har lett till att man inte kan utnyttja de möjligheter som branschen erbjuder till 100 %. Resultaten har blivit att på grund av den höga utbudet på transport har även konkurrensen blivit väldigt hård vilket har lett till att man har försökt pressa priserna så lågt som möjligt vilket igen i sin tur har lett till minskad lönsamhet för transportföretagen.

(Lumsden 1998, 55)

7.6 Kapitalbindning

Som tidigare nämnt är drivmedelkostnaderna höga, vilket innebär att man kunde anse sjöfart som den bästa lösningen rent ekonomiskt. Kostnadsförhållanden är dock inte på en sådan nivå, att man skulle ”direkt gynna sjötransport” framför andra transportsmetoder. Kraven på transport är generellt sätt att de skall vara snabba för att slutkunden inte skall behöva binda mycket kapital i lagern. Detta betyder att landsvägs och järnvägstransporten kan bra konkurrera med sjöfarten inom denna segment även fast transportavstånden är långa. I framtiden/i dag väljer man till stor del transportmetod enligt ekonomiska skäl. Transportköpare strävar till att med en så liten kapitalbindning som möjligt få ut den maximala nyttan från transporten. Samma sak gäller det även transportören. Grunden för handel har alltid varit och kommer att

vara minska utgifter och öka på vinst. Dvs. köpare vill ha så billigt som möjligt och säljaren i detta fall vill få så mycket inkomster som möjligt.

(Lumsden 1998, 56)

8 LANDSVÄGSTRANSPORTENS MILJÖSKADOR

Landsvägstransporten skadar liksom ”vanlig bilkörning” miljön. Det finns i princip tre olika typer av skador, lokala, regionala och globala. Igen dessa tre typer går att dela in i två olika kategorier, kortfristiga och långfristiga skador. Resultaten av ”lokala skador” kan vara att det skadar människor som bor t.ex. i staden var det finns mycket föroreningar från avgaser. Dessa är ofta relativt kortlivade skador och de går relativt enkelt att åtgärda på rätt sätt. De regionala utsläppen påverkar dock naturen på en längre tid och de är mycket svårare att åtgärda. En av orsaken till att dessa är svåra att åtgärda kan bero på att själva utsläppen inte sker direkt på den ”förorenade” platsen. Utsläppen kan ha färdats en längre väg t.ex. genom luften och de kan vara svårare att upptäcka eftersom man inte hittar orsaken till föroreningar direkt och den som orsakar skadorna drabbas inte av dem. Åtgärder för att motverka regionala skador måste ske både nationellt och internationellt, vilket leder till att det blir svårt att kunna åtgärda dem.

På den globala skalan handlar skadorna direkt om större helheter, t.ex. globala uppvärmningen. Detta är väldigt svårt att motarbeta eftersom här är det mycket svårt att peka ut vem som är den som orsakar föroreningar. Även kan det tilläggas att när skadan har skett på global nivå kan det redan vara försent att åtgärdas.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 112, Lumsden 2006, 706-707)

Miljöpåfrestningar går att motarbeta på olika sätt. Vissa delar går att motarbeta med att förbättra tekniken i fordonen och att förbättra bränslet som används. Andra alternativ för att kämpa mot miljöpåfrestningar är att man effektiverar transporter dvs. Man undviker att köra så mycket som möjligt och att man ställer olika värden på avgaser som en bil släpper ut. Nämnas kan t.ex. Adblue som har kommit till Finland under de senaste åren. Adblue är ett ofarlig ämne som sprutas in i avgasröret innan avgaserna passerar katalysatorn. Man har börjat med Adblue för att fordon skall

uppfylla euronormerna som har ställts på lastbilar. En mera omfattande förklaring om hur man kan bekämpa miljöpåfrestningar tas upp senare i texten.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 112,)

<URL:http://www.shell.com/home/Framework?siteId=se-sv&FC2=&FC3=/se-sv/tailored/euroshell/euroshell_trucks_and_coaches/crt/shell_fuels/adblue.html>

När lastbilen körs ger den ut olika typer av skadliga emissioner. Det är viktigt att förstå hur mycket det egentligen kommer ut ur bilar för att man skall kunna motarbeta detta. Lastbilarna orsakar följande påfrestningar åt miljön och infrastrukturen:

- A) Gasformiga utsläpp
- B) Partikelformiga utsläpp
- C) Buller
- D) Rusning
- E) Avfall

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 112-115)

8.1 Gasformiga utsläpp

Gasformiga utsläpp är den mest miljöpåfrestande av alla de olika enskilda påfrestningar som finns på miljön. Utsläppen uppstår från bränsle förbränningen i motor, en del av utsläppen uppstår från ”fullständig” förbränning (CO₂) och en del från ofullständig förbränning. Åtgärder för att minska gasformiga utsläpp kan vara t.e.x att använda sig av katalysator. Man har även idag börjat sätta tillsatsmedel i bränslen för att få förbränningen renare.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 112)

Det finns flera olika utsläpp som kommer från lastbilar:

- A) Koldioxid
- B) Kväveoxid
- C) Kolmonoxid
- D) Kolväte

E) Svaveloxid

8.1.1 Koldioxid CO₂

Koldioxid är den mest betydande av alla växthusgaser som människan producerar. Koldioxid uppstår från alla förbränningar, t.ex. från fossila bränslen som finns i bilar och olika kraftverk. Efter industrirevolutionen som vi har idag, har koldioxid halten i luften ökat med en tredjedel.

Koldioxin som uppstår från fordon går att förknippas direkt med bränsleförbrukningen eftersom koldioxin uppstår enbart vid förbränningen av bränsle. För att förbränna 1 liter diesel krävs det ungefär 9500 liter luft, av vilket sedan producerar cirka 2600 gram koldioxid.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 112,)

<URL:<http://www.ilmasto.org/ilmastonmuutos/perusteet/kasvihuonekaasut/hiilidioksi.html>>

Följden från att koldioxid kommer i luften, är växthuseffekten, med andra ord en globaluppvärmning. Effekten för globala uppvärmningen tvistas hårt runtom i världen. Vissa talar för att det är farligt medan andra menar att det inte är så allvarligt. Enligt Lumsden måste man dock ta det på allvar. Det finns inga katalysatorer som kan reducera den fossila CO₂, utan det är enbart via att minska användningen av fossila bränslen som man kan reducera mängden koldioxid som släpps ut i luften.

(Lumsden 2006, 706)

8.1.2 Kväveoxid NO_x

Kväveoxid eller kvävemonoxid bildas vid höga temperaturer i förbränningen när kväve och syre blandas. Kväveoxid är irriterande för lungorna och i stora mängder även dödande för människan. Kväveoxid färdas genom luften mycket långt och den

spelar en betydande roll för ”försurningen” av marken och vattnet. Kväveoxid är även en av de största hoten för ozonsiktet.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 113)

8.1.3 Kolmonoxid CO

Kolmonoxid uppstår i motorn vid ofullständig förbränning. Gasen är inte direkt farlig eftersom den omvandlas i luften snabbt till koldioxid, men ifall detta inte skulle ske skulle den kunna kallas som mycket farlig. I dieselmotorer finns det mindre kolmonoxid jämfört med bensinmotorer, detta är på grund av att i dieselmotorer har man en mer effektiv förbränning. Hälsorisker från kolmonoxid kan uppstå på livligt trafikerade gator, oventilerade tunnlar samt inomhus t.ex. i lager och terminaler.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 113)

8.1.4 Kolväte HC

Även kolväte uppstår från ofullständig förbränning i motorn. Även här är det mindre gaser som uppstår i dieselmotorn jämfört med bensinmotorn. Flera kolväte ”blandningar” är dåliga för miljön och hälsan. När kolväte hamnar i luften bildas det en typ av rökdima vilket är påverkar miljön som luftförorening. En tredjedel av kolväten som människan produceras i Finland kommer från trafiken

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 113)

8.1.5 Svaveloxid

Tidigare fanns det mycket med svavel i bränslen som man använde, men i dagens bränsle används det avsevärt mindre svavel. Detta har resulterat i att svaveloxid utsläppen har minskat radikalt, speciellt med dieselmotorer har det skett ett klart framsteg. Svaveloxid kombinerat med kväveoxid har orsakat att vatten och marken har försurats och vattnet har eutrofierats dvs. växtlighet har ökat t.ex. i sjöbottnar.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 113)

8.2 Partikelformiga utsläpp

Partikelformiga utsläpp uppstår också från ofullständig förbränning i motorn. Resultaten från detta blir att det uppstår sot, som kan färdas en mycket lång väg. Ytterligare blir det besvärligt med sotet eftersom den drar till sig gaser t.ex. kolväte som sedan fastnar i partikeln.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 114)

Förutom sotet från motorns förbränning, uppstår det flera andra partiklar vid lastbils transport. I Finland har vi varje vår stora problem med dammet som kommer från när man har sandat vägarna på vintern. Sandet blir mycket ”fint” vilket leder till att den börjar färdas i luften. Luftkvalitet försämras avsevärt av detta och den har en direkt inverkan på människans hälsa då den fina dammen andas in vilket kommer att leda till andningsvårigheter. Även här kommer sotfaktorn in i bilden, sotet som har ”landat” kommer att komma igen ut i luften när den lyfts upp tillsammans med dammet.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 114)

8.3 Buller

Buller upplevs ofta som en av de största miljöpåfrestningar från lastbils transporten. Buller uppstår från luftpartiklarnas rörelse, och den mäts i decibel (dB). Från att normalt ljud kan kallas för buller krävs det att den kan kallas för störande och obekvämt för en människa. Från buller får man direkt fysiska problem, ifall man kontinuerligt utsätter sig för buller som är över 80dB. Ifall bullret överskrider 85 dB krävs det enligt arbetarskydd att man använder sig av hörselskydd för att skydda sig mot eventuella skador som bullret medför. Förutom hörselskador kan buller orsaka

andra fysiska problem som t.ex. sömnlöshet, huvudvärk och flera andra fysiska som psykiska problem.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 114)

Orsaken till bullren som uppstår vid transport går att delas in enligt källan varifrån bullret uppstår. Bullret kan komma från motorn, transmissionen, däcken, luftmotstånden och även från lastning och lossning av fordonet. Ifall man pratar om ”däckbuller” påverkas det avsevärt ifall man har vinter eller sommardäck, även ifall om det är draghjulen eller fritt rullande däck påverkar det mängden av buller.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 115)

8.4 Rusning

Rusning är mycket kostsamt för samhället, enligt Santala pratar man om flera hundra miljarder euros ekonomiska förluster i EU som följd av rusning. Rusningar är även mycket problematiska för vanliga människor eftersom den påverkar deras dagliga liv t.ex. när de färdas till och från jobbet. När bilar står stilla i rusningar drar det också upp på förbrukningen av bränsle, vilket leder till mera avgaser och försämrad miljö. Rusningar orsakar också mera trafikolyckor när människor börjar göra t.ex. farliga omkörningar.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 114)

8.5 Avfall

Med avfall inom transport syftar man vanligen på sådana avfall, som uppstår från andra faktorer än självaste körningen. Här är det frågan vanligen om avfall som kommer från servicen av bilen. När man gör den egentliga servicen kommer det spilloljor från motorn och transmissionen. Även kylarvätskor och andra vätskor t.ex. från luftkonditioneringen är miljöskadliga. När man byter ut reservdelar på bilen t.ex. bromsklossar uppstår det också onödigt avfall, i och med att klossarna inte går att

återanvändas blir de till problemavfall. Nämnvärt inom servicen är även tvättningen av fordon, vilket resulterar i att det kommer mycket smuts från underredet på bilen, även tvättmedlen som används går att kategoriseras som miljöfarligt.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 114)

När man tar en lastbil ur bruk, lämnar det också mycket avfall över, t.ex. ackumulatorer betraktas som problem för miljön. När lastbilen inte används mera lämnar det mycket extra metall över. Idag har man dock börjat effektivera skrotmetall uppsamling vilket underlättar betydligt miljöpåfrestningar från skräpmetallen. De bilar som uppsamlas som skrotmetall kan vanligen tillgodogöras och man gör något annat vettigt med metallen.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 114)

9 FAKTORER SOM PÅVERKAR MILJÖBELASTNING

Transportköparen drabbas av två miljöpåverkningar. Dessa två kategorier går att delas in i intern och extern relaterad miljöpåverkan.

Vanligen när man pratar om transportsektorns miljöproblem, har forskningen handlat om själva fordonet, dvs. om bilens påverkan på naturen via t.ex. luftföroreningar. Detta faktor är naturligtvis den största hoten enskilda hotet men dock endast en del av en större helhet inom miljöpåfrestningen. De faktorer som påverkar fordon, infrastruktur samt de olika tekniska förbättringar i syfte om att förbättra miljön kallas för internt relaterade miljöpåverkningar. Förbättringarna inom detta segment gör att transportköparen kan få behållit en servicenivå och leveransfrekvens men köparen måste vara medveten om ökad transportkostnad eftersom dessa eventuella förbättringar kräver en relativt stor investering.

(Lumsden 2006, 711)

Den andra faktorn dvs. extern relaterad miljöpåfrestning. Detta segment handlar om att kunna effektivt utnyttja alla resurser som man har. Meningen är att man skall kunna utföra större transportarbete utan att öka trafikarbetet. Här handlar det om att transportköparen tillåter att servicenivån och leveransfrekvensen är lägre (t.ex. att transporttiden ökar) för att få minskat på de olika miljöpåfrestningar som transporten medför.

(Lumsden 2006, 711)

9.1 Intern relaterad miljöpåverkan

De olika utvecklingsarbeten inom detta segment har haft tyngden på reducera de skadliga emissionerna från transporten. Man har fokuserat sig på att förbättra motorer, efterbehandla avgaserna och man har även förbättrat självaste bränslet. Dessa förbättringar har gjorts för att minska miljöpåverkan, dock utan påverka kunderna på något annat sätt än att branschen drabbas med eventuella förhöjda priser

på transporter. Det finns många olika faktorer inom kategorin intern relaterad miljöpåverkan:

(Lumsden 2006, 711)

9.1.1 Fordonets tekniknivå

Förbättring inom tekniken med renare och effektivare motorer har gått mycket framåt under de senaste åren, nämnas kan t.ex. att kväveoxid – emissionerna för en lastbil har reducerats till mindre än en tredjedel under de två decennier. Bränsleförbrukningen har haft en jämn förminskning under åren, man pratar om cirka 0.5 % årligen. Här man idag dock kommit fram till att det kan vara svårt att fortsätta att minska på självaste bränsleförbrukningen p.g.a. efterbehandlingssystemen för avgaserna i bilen. I praktiken handlar detta om, att de olika behandlingssystem kräver resurser vilket höjer på bränsleförbrukningen. Lagkraven på olika utsläpp har varit till stor nytta för samhället när man har konstruerat nya motorer, utan lagstiftning kan man anta att transportbranschen skulle se annorlunda ut idag.

(Lumsden 2006, 712)

I personbilar (med bensinmotorer) har man idag relativt effektiva katalysatorer, för dieselmotorer har man ännu inte fått lika effektiva. Problemet har varit att, för att en dieselkatalysator skall fungera optimalt krävs det bränsle med ett lågt svavelhalt. Tyvärr finns detta inte ännu på den internationella marknaden och oljebolagen ser inget nytta/betalningsvilja som krävs för att bolagen skall vakna upp och börja producera ett sådant bränsle. Viktigt är dock det att det finns redan möjligheter att framställa både katalysatorer och bränsle ifall den globala marknaden börjat ställa hårdare krav på de olika producenterna i branschen.

(Lumsden 2006, 713)

I motorfabrikantsbranschen finns det många företag som har utvecklat sina egna ”miljömotorer”. Dessa har dock aldrig fått någon större framgång pga. att de har varit

dyrare jämfört med konventionella motorer. Eftersom det har kommit ständigt fram bättre motorer, bevisar detta att det finns potential i konventionella motorer, och man kan till och med till en viss grad påstå att ”miljömotorer” behövs inte så länge den konventionella motorers utveckling fortsätter att gå framåt.

(Lumsden 2006, 713)

9.1.2 Drivmedel

Genom att använda alternativa drivmedel (bränsle) kan man betydligt minska på de skadliga emissionerna. Det är dock viktigt att se på situationen som en större helhet, eftersom man måste även analysera drivmedlets framställning och hur den påverkar miljön dvs. är framställningen av alternativa bränslet tillräckligt miljövänligt för att det skall kunna verkligen kallas som miljövänligt.

(Lumsden 2006, 713)

Att producera fordon som drivs med alternativ drivmedel, är dyrare att producera än de konventionella fordon/motorer som används i transporten. Detta betyder naturligtvis då också att fordonen är dyrare att anskaffas för transportföretagen. Därför kommer inte miljömotorerna att utan effektiva styrmedel kunna konkurrera ut de konventionella motorerna, trots de uppenbara miljöfördelar som de ger. Undantag i detta fall kan vara ifall kunden frivilligt väljer alternativen om miljömotorer, men som tidigare nämnt kräver detta en betydlig investering för transportföretaget och i dagsläget har inte miljömotorer slagit igenom globalt.

(Lumsden 2006, 713)

9.1.3 Vägförhållanden

Miljön i transporten påverkas avsevärt enligt hur goda vägförhållanden man har och hur smidigt självaste transporten flyter. Emissionsnivåer hålls lägre när lastbilarna inte behöver accelerera och bromsa för t.ex. kurvor, men även här är det viktigt för

samhället att se situationen som en större helhet. När man bygger och underhåller vägar kräver det mycket arbete och detta förorenar naturen betydligt. Förbättrade vägar drar också till sig mera trafik, vilket betyder att lokala föroreningar blir större. (Lumsden 2006, 714)

Transportföretagen gynnas dock direkt av det att vägarna är goda och raka. Det finns inga behov för transportföretag att tänka över sin politik inom väganvändningen, transporten måste fram snabbt och miljövänligt, vilket nya och smidiga vägar kan erbjuda.

(Lumsden 2006, 714)

9.1.4 **Kombitrafik**

Kombitrafik dvs. lastbil- järnväg har alltmer blivit vanligt och myndigheterna har önskemål om att detta skulle börja spela en större roll i transporten. Miljöpåverkan skulle kunnats sänkas ifall man använde sig mera av järnväg eftersom järnvägen inte är beroende av fossila bränslen. Problemen med järnväg är dock, att det inte finns ett nätverk som skulle täcka hela Europa, vilket i praktiken betyder att det skulle krävas enorma investeringar för att få ett bredare nätverk av järnväg i Europa. Idag kan man inte påstå att det finns någon riktig konkurrens mellan järnväg och lastbilstransport, eftersom man med lastbil fortfarande kan täcka större områden snabbt och effektivt.

(Lumsden 2006, 714)

9.2 **Extern relaterad påverkan**

I dagsläget finns det största potentialen på att göra signifikanta miljöförbättringar vid att utnyttja de tillgängliga resurserna. Fordonen som används idag är vanligen planerade enligt den maximala efterfrågan, dvs. man utgår från att bilarna alltid skulle vara fyllda maximalt och att man behöver ”stora bilar”. Som följd av detta transporterar de stora bilarna ofta små godsvolymer vilket i praktiken betyder att det

finns mycket tom rum i kombinationen. Det är dock orealistiskt att tänka, att man skulle kunna anpassa varje fordonen just till den körning man har, men dock måste man kunna betrakta den överkapacitet som man har idag som en tillgång att göra förbättringar. Med förbättrade planeringssystem och samordning av laster mellan företagen kan stora miljöförbättringar uppnås. Ifall man t.ex. prioriterar samordning av laster kommer detta att leda till sänkt servicenivå för slutkunden eftersom det tar längre att få fram lasten, i praktiken skulle detta innebära att man skulle måste göra vissa omlastningar under vägen fram till kunden dvs. varan skulle göra vissa ”omvägar” i sådana bilar som är fyllda maximalt och det skulle ta längre att nå fram till slutdestinationen.

(Lumsden 2006, 715)

9.2.1 **Servicenivå**

Kraven som kunderna ställer på transportören har blivit större gällande snabbhet, flexibilitet och frekvens. Om man fortsätter att sträva till förhöjd servicenivå inom dessa segment kan miljöpåverkan reduceras endast inom de ramar som redan finns att utnyttja, i praktiken innebär det att det inte finns någon verklig chans att reducera på miljöpåverkan inom detta segment ifall inte servicenivån sänks. Som motivering till varför man borde tillåta sänkt servicenivå är att man kan få ner på transportkostnaden med ”sämre service”, men idag visar marknaden enbart tecken på att man accepterar högre transportkostnader för att få en högre servicenivå.

(Lumsden 2006, 715)

9.2.2 **Samlastning**

I dagens transport ligger fyllnadsgraden på lastbilar på cirka 40-60% beroende på transportuppdrag. Med enkla uträkningar ser man att man teoretiskt kunde nästan halvera miljöpåverkan från dessa transporter med effektiverad samlastning. Andra forskningarna visar att även körda fordonskilometer kunde effektiveras med 20-25%

ifall man hade ett effektiverat distributionssystem med samlastning. Ifall man fyllde bilarna till från 50 % till 100 % kan man dock inte påstå att miljöeffekten skulle halveras eftersom bränsleförbrukningen ökar i takt med vikten på lasten. Bränsleförbrukningen på en lastbilskombination som ökar fyllnadsgraden från 50 % till 100 %, stiger med cirka 20 % vilket skulle innebära att man den verkliga besparningen i bränsleförbrukningen skulle ligga runt 30 %. I samma Case ökar även emissionerna, men dock inte lika markant som bränsleförbrukningen. Man pratar om en förhöjning av emissionerna på cirka 10 % ifall denna situation skulle uppstå.

(Lumsden 2006, 716)

9.2.3 **Ruttplanering**

Olika datasystem för ruttplanering bör anses som effektiva lösningar. Rent teoretiskt kunde man minska på antalet lastbilar upp till 15 %, ifall man effektivt skulle planera rutten för bilarna. Undersökningar visar att man kunde även minska antalet körda kilometer med 5-10 ifall man litade sig på färdiga datorprogram som räknade ut kilometer, detta har dock idag börjat bli allt vanligare med t.ex. GPS-system. Till ruttplanering hör även en annan viktigt faktor nämligen returlaster. Med effektiverad ruttplanering kan man styra lastbilarna så att man minimerar att köra tomma lastbilar, vilket idag har visat klara tecken på förbättringar. Orsaken till detta är ekonomiska, att framföra lastbilen är dyrt och man försöker att alltid ha något att köra, därmed också få in intäkter för transporten.

(Lumsden 2006, 716)

9.2.4 **”Grön avgång”**

Med grön avgång avses sådana transporter där kunden gör valet att inte skapa extra transporter med sin verksamhet. Det möjliggörs genom att den lediga kapaciteten som redan idag finns på de flesta bilar utnyttjas. I praktiken sker det så att transportföretagen transporterar varor till köparen först när det finns en lastbil som är

på väg mot orten eller regionen med någon annan last dvs. man använder sig av bil som har en högre fyllnadsgrad och därmed minskar man på onödigt körande.

(Lumsden 2006, 717)

Företagen som köper transport med grön avgång är vanligen företag som bedriver en sådan verksamhet var man kan vänta på leveransen en längre tid. Grön avgång går inte att implementeras i en sådan Case var varan måste fås fram snabbt, eftersom leveransfrekvensen varierar från fall till fall. Dock bör man tänka på framtiden var man kommer troligen att försöka effektivera hela transportens kretsomlopp, vilket i praktiken betyder att returlaster kommer enbart att öka och med samarbete med olika företag kan man få mera gröna avgång i branschen.

(Lumsden 2006, 717)

9.2.5 Lastpallar och förpackningar

Att ha de rätta förpackningar och lastpallar i transporten påverkar många olika faktorer som i längden påverkar miljön. Med att ha rätta förpackningar kan man avsevärt minska på t.ex. avfall från plast och annat skadligt material. Med att effektivera självaste lastpallarna syftar man på att maximalt kunna fylla ut lastutrymmen på bilen. Problem med dagens transport är att det ofta är svårt att stapla pallar på varandra. Även fast golvet på lastbilen fylls med pallar, betyder detta inte att den maximala tillåtna vikten används. I praktiken betyder detta att man kunde effektivera ytterligare fyllnadsgraden på bilarna ifall man satsade mera på att fylla lastpallarna så att det blir möjligt att stapla pallar på varandra.

(Lumsden 2006, 717)

9.2.6 Informationsteknik

Alla faktorer från både intern och extern relaterad miljöpåverkan kan använda informationsteknik för att underlätta och implementering av dessa i branschen. Dator- och informationsteknik kan användas för att utveckla de möjligheter som finns i branschen. I praktiken betyder detta att man kan med olika dataprogram lösa vissa problem inom branschen, samt utveckla de program som redan finns på marknaden. Naturligtvis finns det även andra faktorer som man ytterligare kan göra för att förbättra miljön, men då pratar man om statlignivå. Med att ha stadsplanering var man t.ex. kan indela staden i vissa miljöområden, kan man minimera att lastbilarna kör och förstör miljön på vissa regionala områden. Även att ha särskilda transportleder för lastbilar är en faktor som man i framtiden kan sätta värde på.

(Lumsden 2006, 717)

9.3 Förbättringsarbete inom miljön

Trots stora framsteg gällande miljöföreningar, återstår mycket arbete för att göra verksamheten mera effektiv. Dessa satsningar är ofta bra för både ekonomin och miljön. När transportföretagen gör satsningar på teknik för att möta miljöanpassningen slukar det ofta pengar som skulle ha kunnats investeras på andra ändamål i verksamheten. En stor utmaning är därför att få kunderna att betala ett högre pris för ett bättre miljöanpassad transportsystem, eftersom det i slutligen är kunden som betalar för dessa kostnader. Kunskapsläget befinner sig på den nivån att ingen direkt vet vilken faktisk effekt utsläppen har på miljö eftersom det handlar om relativt långsiktiga skador. Konkreta utläggningar om skadans storlek och effekt kan göras först efter att skadan skett. När transportföretagen gör satsningar på miljöförbättrande teknik ger det konkret ingen vinst åt själva transportföretaget, utan satsningarna kan istället ge stora vinster för klimat och miljön.

(Lumsden 2006, 702)

Utvecklingen med att förbättra de traditionella förbränningsmotorerna för lastbilar har lett till en förbättring av utsläppen av avgaser från motorerna. I dag finns det fordon som klarar av de allra strängaste lagkraven på motorernas förbrännings utsläpp. Om man inte tar i beaktan utsläpp av växthusgaser så finns det redan motorer som drivs av naturgaser, reformurerad bensin och så kallad miljödiesel. Dessa alternativ av bränsle resulterar i mycket låga utsläpp av avgaser.

Som tidigare nämnt kräver samtliga alternativ inom utvecklingen av fordonens utsläpp stora investeringar, men lastbilstransportens miljöbelastningar i form av vägar glöms ofta bort. Faktum är att det inte bara är avgaser från fordonen som förorenar naturen, utan uppehåll och byggande av nya vägar belastar naturen och miljön, för att inte tala om de olika fordon som måste tillverkas i samband med vägtillverkning.

(Lumsden 2006, 710)

9.4 Ekonomisk körning

Bränsleförbrukningen belastar miljön, vilket inte är en hemlighet. Det är ingen skillnad på vilken bransch man arbetar i så behövs motorer av olika slag för att underlätta arbetet. Av den här orsaken är bränsle till motorerna en livsviktig råvara för att få verksamheten att rulla. Priset på bränsle är allt annat än stabil och har också en avgörande roll på lönsamheten i olika branscher. Lastbilsbranschen är heller inget undantag i fallet. I dagsläget tyder ingenting på att bränslepriset skulle sjunka, så inom lastbilsbranschen gäller det bara att anpassa sig till situationen. Det pågår en ständig process i strävan att försöka minska bränsleförbrukningen, av både ekonomiska och miljöpolitiska skäl. Genom att minska bränsleförbrukningen inom lastbils branschen ger det ekonomisk vinning i och med att förbränningsmotorerna på lastbilarna inte förbrukar bränsle i samma takt som tidigare. Dessutom är bränsleförbrukningen en mycket betydande faktor när man talar om vägtransporter och miljöpåverkningar. Man kan effektivera resursutnyttjande genom att planera körrutterna bättre eller genom samarbete mellan transportföretag med hjälp av

sammanlastningar av olika slag. I grund och botten har dock körhastigheten betydelse. Genom en ekologisk körstil kan påverkan för bränsleförbrukningen vara relativt stor. Tester har visat att bränsleförbrukningen kan variera upp emot 100 % mellan, ur ett ekologiskt perspektiv sett, den bästa och den sämsta chauffören. Testerna utfördes så att chaufförerna körde samma sträcka, med samma last och med samma lastbil. Utifrån dessa tester räknar forskarna med att kunna sänka bränsleförbrukningen med 25-30 % genom att utbilda chaufförerna om ekonomisk och ekologisk körstil. Ett av de enklaste sätten för chaufförerna att köra bränslesnålt är att minska hastigheten, eftersom bränsleförbrukningen ökar i takt med hastigheten. Dessutom kräver lastbilarna mycket mer bränsle när det sker ökning i högre hastigheter t.ex. 80 km/h till 100 km/h, än en ökning från 60 km/h till 80km/h. Hastighetsförändringarna blir högre när man kör med hög medelhastighet och det sker ett direkt resultat i bränsleförbrukningen dvs. det är svårare att hålla en konstant hastighet när man har en större hastighet vilket påverkar negativt på bränsleförbrukningen när chauffören måste reglera hastigheten mera med gaspedalen. (Lumsden 2006, 718)

10 MILJÖPOLITIK I VÄRLDEN, EU OCH FINLAND

Miljöfrågorna har under 1990-talet blivit en väsentlig faktor inom transportbranschen. För att minska koldioxidutsläppen och andra faktorer som påverkar naturen har man ingått ett internationellt miljöavtal som Finland ratificerade år 1994. Under årens lopp har det ingåtts många avtal inom miljöpolitiken. År 1989 ingick man i den så kallade Sofia avtalet som strävade till att minska på kväveoxid. För att minska på växthuseffekten kan man nämna Rio och Kyotoavtalet. Här har man avtalat om åtgärder som länder måste ta för att minska på de skadliga ”växthusgaser”. Den internationella transportsorganisationen IRU publicerade år 1996 ett eget uttal om hur man kan förbättra och trygga miljön i transporten, även detta har Finland godkänt.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 111)

EU publicerade år 1995 en så kallad trafikens gröna bok. ”Bokens” mål var att man skulle söka politiska lösningar till bland annat värdera miljöpåfrestningar, och att och söka ersättningar från dessa via skatter och andra avgifter. Den vita som publicerades 2001 påstod att tungtransporten kommer att ökas med 50 % fram till 2010. Man ansåg att det kommer att bli viktigt att inom EU områden att sträva till att mobilisera transporter så att järn och sjötransporten får en större del av transporten i EU. Som praktiska åtgärder meddelade Tyskland att man kommer att ta i bruk ”tungtransport beskattning” vilket innebär att man kräver en kilometer skatt på 0.15€/km.

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 111)

Eftersom Finland är glestbefolkad, man har en utspridd produktion och man har varierande klimat leder det till att man har andra förutsättningar för att bedriva en liknande miljöpolitik som andra EU-länder. Man har gjort egna åtgärder för miljön i Finland, år 1991 gjorde man beslut om att ha egen hållbar utveckling som gynnar miljön kontinuerligt. Regeringen beslöt 1995 om att man skall försöka spara energi till det maximala, 1997 reformerad man energistrategin så att man maximalt utnyttjar energi inom transportsektorn. Detta har lett till att man i samarbete med

trafikministeriet och SKAL gjorde en egen frivillig reform år 1999 för att spara på energi, reformen förnyades enligt Santala år 2003

(Karhunen, Santala&Pouri 2004, 211-212)

Ärenden om miljön fortsätter att vara aktuell i Finland. Under åren 2008 har SKAL varit aktiv inom energisparande. Man har bland annat startat gruppen ”liter per dag”, vilket går ut på:

- A) Medlemmar i SKAL får frivilligt komma med i klubben
- B) Företagen som är med i klubben får enkelt information om energisparande och aktuella ärenden inom transportbranschen
- C) Kompletteringsutbildning för chaufförer. Till utbildningen hör bland annat förebyggande körsätt

Medlemmarna får olika brandprodukter som t.ex. t-shirts, emblem och plånböcker. Gruppen har över 1000 medlemmar (år 2009).

<URL:http://www.skal.fi/sv/information_om_transportbranschen/miljoarenden/>

SKAL har ytterligare undertecknat ett avtal i Januari 2008 med kommunikations-, Miljö- och Arbets och Näringslivsministeriet om att transport och logistikföretag skall genom frivilliga åtgärder sträva till att spara energin. Avtalet som har undertecknats är för perioden 2008-2016. Även andra bransch än transport finns under samma avtal. Avtalens innehåll strävar till att alla branscher inom näringslivet skall jobba för att spara energi.

<URL:http://www.skal.fi/sv/information_om_transportbranschen/miljoarenden/>,

<URL:http://www.motiva.fi/sv/verksamhetsomraden/energieffektivitetsavtalen/energieffektivitetsavtalen_2008-2016>

11 DEL 2. EMPIRISKA UNDERÖKNINGEN

11.1 Undersökning

För att en undersökning skall uppnå en viss grad av evidens, är valet av undersökningsmetod mycket viktigt. Det räcker inte heller att välja rätt underökningsmetod om det fattas variation på svaren. För att undvika trångsynthet måste variationen finnas bland informanterna, vilket i sig ger variation på datan som fås. Stävan med undersökningen är att kunna bilda en helhetsbild. Man skall se till att inte alla informanter är likasinnade och som ett exempel representerar ett och samma företag. Strävan är långt att få bildat en helhets bild i undersökningen. Detta grundar sig långt på rätta valet av undersökningsmetoden.

Ändamålet med vårt lärdomsprov är att undersöka lastbilstransportbranschen i Finland och vilka utmaningar som förekommer i yrkesgrenen samt eventuella problem gällande miljöpåfrestningar och körtidsförordningar. Dessutom kommer eventuella framtida utmaningar att behandlas i undersökningen.

Tanken med denna undersökning är att få en uppfattning om hur åsikterna skiljs åt mellan transportföretagen och lastbilschaufförerna. Även om båda parterna arbetar inom samma bransch kan åsikterna och parternas intressen befinna sig på olika nivåer. Från den rent praktiska synpunkten ser transportföretagaren dvs. arbetsgivaren branschen från en större helhet. Detta kan vara t.ex. beslut om investeringar för att förbättra miljöpåfrestanden i företaget, till planering av körsträckorna. Besluten som görs baserar sig på lagen och är strategiska beslut för att gynna företaget.

Arbetstagaren dvs. chauffören styrs mera av känslomässiga beslut. Lastbilschauffören försöker göra det bästa av sitt arbete och gör beslut som gynnar dennes intressen. Chauffören planerar sina leveranser så att man skall hinna från punkt a till b inom den utsatta tiden. Chauffören ansvarar för att köra ekonomiskt och ekologiskt, medan transportföretaget har helhetsansvaret över sina chaufförer.

11.2 Metod

När man inleder en undersökning bör man tänka på, hurudan undersökning man vill göra, samt vilka svar man vill få ut av undersökningen. Man behöver även fundera på vilka personer som innehar den behövda informationen och svaren.

För att få bästa möjliga resultat för vår undersökning har vi valt kvalitativa intervjuer som vår undersökningsmetod. Kvalitativa intervjuer innebär en intervju med korta och enkla frågor till informatören. Efter intervjuerna har avklarats finns det mycket material med förhoppningsvis många intressanta åsikter och riktlinjer över lastbilsbranschen. På detta sätt tror vi att vi kommer att få en bred objektiv bild, med åsikter allt från lastbilshytten till kontorsbordet i företagen.

Lastbilsbranschen är inom ständig förändring med mycket regler och förordningar. Det finns mycket data tillgängligt inom ämnet på internet och även som skriven litteratur, vilket gör att fakta om branschen är lätt tillgängligt.

Trots att det finns mycket litteratur inom ämnet, utesluter det inte utvecklingsmöjligheterna inom lastbilsbranschen. Information om utvecklingsmöjligheter finns ej nerskrivet utan man når förhoppningsvis dessa åsikter genom intervjuer. Vilket också är en orsak till varför vi valde intervju som undersökningsmetod istället för t.ex. enkäter

11.3 Tillvägagångssätt

Vi kommer som tidigare nämnt att använda oss av kvalitativ undersökning inom vår undersökning. Målsättningen är att intervjua fem lastbilschaufförer som har erfarenhet av körning inom landet men också av internationella transporter. Förutom de lastbilschaufförerna tänker vi även intervjua lastbilsföretagare, som har ansvarsområden inom försäljning, körplaneringar m.m.

11.4 Redogörelse för intervjuer

I intervju delen kommer det först fram chaufförer. Chaufförerna kommer enbart att introduceras enligt namn, hemort, ålder och arbetsgivare. Företagen som vi har intervjuat kommer att beskrivas mera innan självaste intervju delen börjar. Orsaken varför vi valt att lämna bort information om chaufförerna var att de önskade att vi skulle enbart behandla deras åsikter om transporten.

Efter intervju delen kommer det en kort sammanfattning om intervjuerna. I sammanfattning kommer det att behandlas de mest väsentliga faktorerna som kommit fram under intervjun.

12 INTERVJU MED FRANK HÄGGLUND

Frank Hägglund är född 1989 . Han är hemma från Karleby och jobbar på TL Trans.

1. Varför blev ni chaufför

Jag har alltid varit intresserad av lastbilar. Dessutom har jag alltid varit intresserad av att resa runt och i mitt yrke har jag möjligheten att se världen, som plus är också att det inte kostar mig någonting. En annan orsak varför jag anser, att jag är lämplig att köra lastbil är att jag tror att jag har den rätta mentaliteten för arbetet eftersom jag har ingen problem att jobba långa dagar ensam.

2. Vilken typ av utbildning fick ni innan ni började köra?

Jag är utbildad till svetsare. I militären fick jag e-körkortet. Någon egentlig utbildning om transportverksamheten har jag inte fått. När jag började köra fick jag till en början med enklare transporter för att jag skulle vänja mig att hantera kombinationen.

3. Anser ni att man har tillräckligt med kunskap om körandet innan man sätter sig bakom ratten?

Det är en ganska intressant fråga. Jag anser att man inte alltid har, speciellt med tanke på vinterkörningen. Det finns ingen bilskola som verkligen kan förbereda en chaufför för de varierande förhållanden som man möter i arbetet. Man måste lära sig genom att köra och man får aldrig ha den inställningen att man är fullärd, eftersom det alltid kan komma fram nya utmaningar.

4. Hurudana kombinationer brukar ni vanligen framföra?

Jag brukar vanligen köra med en påhängsvagn med kylaggregat. Här är det viktigt att alltid kolla att aggregaten snurrar och att det finns bränsle i den för att undvika att godsens förstörs. Dessutom är det alltid viktigt att kolla aggregaten innan man startar från någon destination för att vara säker på att aggregaten har fungerat under hela perioden man kör lasten för att undvika att man blir ersättningsskyldigt ifall t.ex. grönsaker har förstörts under något skede av transporten.

5. Är ert verksamhetsområde på den internationella eller inhemska marknaden?

Jag kör nästan enbart till utlandet. Som mitt område har jag nästan alla EU-länder. Mest kör jag dock i Tyskland, men detta beror mest på att jag alltid kommer med båten i land där.

6. Vilka åtgärder på miljöförbättringar kommer ni i kontakt med dagligen i ert arbete?

Det första jag kommer att tänka på är ad-blue som vi har i våra fordon. I Tyskland har man extra vägskatt för äldre fordon med sämre motorer, men detta påverkar inte direkt mig eftersom vi använder moderna fordon.

7. Vad anser ni själva om miljöfrågorna i transportbranschen?

Jag tycker till en viss del att det är bra med miljökrav. Självt brukar jag inte oroa mig mycket över dessa frågor. Det finns andra som har som uppgift att se till att kraven uppfylls, främst i företagsledningen, det finns inte mycket som jag kan påverka i dessa frågor. Om jag måste säga någonting negativt om miljökraven skulle det vara

att jag tycker att frågorna överbetonas ofta. Det finns många andra faktorer som förstör miljön avsevärt mycket mer än en lastbil.

8. Tror ni att miljökraven kommer att skärpas ytterligare i framtiden?

Kraven skärps hela tiden, exempelvis euromotorerna. I Finland kan det komma en liknande system som man har i Tyskland med att beskatta äldre bilar. Jag tror dock inte att det är helt aktuellt idag, men i framtiden är det säkert möjligt.

9. Hur anpassar ni er själva till miljövänligt beteende

Jag försöker köra ekonomiskt och dessutom undviker jag att låta bilen stå länge på tomgång. Som chaufför måste jag säga att det är ganska svårt att påverka miljön på något vettigt sätt i självaste körandet. De stora förbättringarna måste komma från någon annan t.ex. att staten bygger bättre vägar eller motortillverkarna gör bättre motorer.

10. Hur upplever ni körtiderna

Jag tycker att det är bra att det finns regleringar så att arbetsgivare inte skall kunna utnyttja sina arbetare. Men det finns stora problem inom tidsfrågan t.ex. veckovilan. När man har kört 6 dagar måste man ha 24 timmar paus, detta kan jag förstå. Problemet uppstår när man sedan kör följande 6 dagar, då måste man ha 45 timmar paus. Detta är enligt min åsikt helt idiotiskt. När man är ute i Europa vid någon bensinstation som är helt fullpackad med lastbilar får man inte mycket sömn. Det känns ofta väldigt frustrerande att sitta i flera dagar på samma ställe utan att kunna göra någonting. Man får inte vila ordentligt ut när sitter i lastbilen, jag vill påstå att jag ofta är mer trött än utvilad efter veckovilan.

11. Räcker tiden till för att jobba effektivt

9 timmar per dag räcker bra. Jag brukar inte uppleva att jag har problem att hinna fram i tid till mina destinationer. Viktigast är att man planerar körtiden noggrant för att man inte skall lova för mycket åt kunden. Ofta finns det förståelse från kunderna att man inte kan få fram varorna snabbare än vad lagen tillåter.

12. Hur skulle ni förbättra lagen om körtiderna?

Jag skulle direkt slopa 45 timmars vila. 24 timmars vilan brukar jag ofta få just när jag är på båten så jag har ingenting illa att säga om det. Jag förstår väl att man måste ibland få en längre paus, var man utan stress kan tvätta och vila sig. Ofta får man också tillfälle att inhandla nödvändig proviant när man har en längre paus.

13. Fungerar kontrolleringen av lagen om körtiderna i Finland?

Kontrolleringen fungerar relativt bra. Jag har själv blivit stannad 3 gånger under den senaste åren. Dessutom har jag blivit stannad flera gånger utan att någon har kontrollerat mina färdskrivare, vilket jag tycker är konstigt. Vid kontrolleringarna skulle jag önska att det fanns flexibilitet från myndigheterna ifall man har brutit mot lagen. Jag förstår att man blir bestraffad för grova brott, men ifall man t.ex. har kört en halv timme över den tillåtna tiden borde man klara sig utan böter. Ofta händer det att det inte finns någon plats att stanna på när tiden är slut. Jag tycker inte heller om att stanna var som helst, ofta får man känna sig osäker på rastplatser och då fortsätter jag hellre framåt fast jag inte skulle få. Om man får böter 3 gånger under ett år förlorar man körkortet. Enligt min åsikt är det ganska orättvist att man kan bli bestraffad så hårt enbart för att man gör mindre förbrytningar i lagen, förlorar jag körkortet förlorar jag också inkomster.

14. Kör ni internationella transporter? ifall ni gör, hur skiljer det sig från inhemska transporter?

Egentligen är det ingen större skillnad på vart och hur man kör. När man kommer till gränsen vid något EU-land behöver jag inte göra något annat än sakta ner på farten, man får köra direkt igenom. När man kommer till Schweiz måste man stanna vid tullen. I praktiken går det ut på att man går in till en ”speditör” som granskar tulldeklarationen som man har med från Finland. När allt detta är över måste man in till den tyska och sedan till den Schweiziska tullstationen. Om det inte finns något att anmärka om får man direkt fortsätta vidare. Ibland kan det förekomma att myndigheterna kollar vad man har i bilen, men det händer inte varje gång.

15. Hur tror ni att transportbranschen ser ut i Finland om 10 år? Kommer vi att se en ökning i transporter till exempelvis Sverige?

Transporter kommer säkert att öka. Samhället är mycket beroende av lastbilstransport, vilket i praktiken betyder att den inte kan minska. För att man skall kunna leva upp till efterfrågan på marknaden måste vi i Finland få in nya unga chaufförer i branschen. Största delen av chaufförerna idag närmar sig pensionsålder, vilket betyder att inom 10 år har vi en klar brist av chaufförer. Idag har det blivit både dyrt och svårt att få e-körkort ifall man inte får den i militären. Vi borde göra det enklare för unga chaufförer för att komma in i branschen. Om man jämför t.ex. med en yrkeshögskola utbildning, kostar det idag cirka 5000-6000 ifall man vill få färdigheter att bli en chaufför. Staten borde satsa mera på att få utbildningsprogram för chaufförer. Jag tycker att det är ganska konstigt att man får studera gratis till t.ex. ingenjör plus få studiestöd under hela tiden. Men när det gäller chaufförsutbildning måste man betala stora summor för det.

16. Är ni rädda för att utländska chaufförer skall få övertag på den finska arbetsmarknaden?

Naturligtvis får man alltid vara rädd. Jag är dock inte särskilt rädd eftersom finska chaufförer är högt respekterade ute i Europa. Finländska chaufförer beskrivs ofta som mycket ansvarsfulla och punktliga. De utländska chaufförer är tyvärr ofta ganska opålitliga och de har mycket svårt att kommunicera med andra, vilket betyder att deras ända konkurrensfördel är priset.

13 INTERVJU MED JOEL PALMGREN

Joel Palmgren är född 1985. Han är hemma från Karleby och jobbar på Timo Peltola Consulting Oy

1. Varför blev ni chaufför

Jag har alltid varit intresserad av bilar och lastbilar. Efter militären fick jag en möjlighet att börja köra lastbil och det kändes som ett naturligt val av yrke. Dessutom kan jag också tillägga att det inte fanns någon annat ledig arbetsplats som skulle ha lockat mig under den tiden.

2. Vilken typ av utbildning fick ni innan ni började köra?

Jag studerade till fordonsmekaniker vid yrkesskolan optima i Jakobstad. Min kör utbildning fick jag i militären var jag tjänstgjorde som e-chaufför vid Nylands brigad.

3. Anser ni att man har tillräckligt med kunskap om körandet innan man sätter sig bakom ratten?

När jag började köra kändes det till att börja med relativt svårt. Det fanns många nya saker att lära mig som jag inte var van med från militären. Jag fick börja självständigt jobba direkt när jag kom till arbetsplatsen. Som utbildning fick jag en genomgång om hur bilarna och alla dess funktioner fungerar. Jag tycker att man i bilskolor borde få mera utbildning om den praktiska delen om körandet. Att bli en bra chaufför kräver att man lär sig genom att göra, det finns inga andra vägar att ta inom det området.

4. Hurudana kombinationer brukar ni vanligen framföra?

Jag brukar framföra alla vanliga kombinationer som finns. Mina arbetsuppgifter är relativt varierande vilket gör att jag har fått bekanta mig med olika kombinationer.

5. Är ert verksamhetsområde på den internationella eller inhemska marknaden?

Tidigare har jag gjort resor till Sverige, men mina arbetsuppgifter är idag främst inom den inhemska marknaden.

6. Vilka åtgärder på miljöförbättringar kommer ni i kontakt med dagligen i ert arbete?

Det första jag kommer att tänka på är att bilarna jag kör använder sig av ad-blue. Några andra direkta handlingar för miljöförbättring kommer jag inte i kontakt. Själv brukar jag sträva till att köra ekonomiskt för att spara på bränsle och de skadliga emissionerna som kommer från bränslet.

7. Vad anser ni själva om miljöfrågorna i transportbranschen?

Jag tycker att det är bra att det finns krav på miljösektorn, man kan inte se något negativt med att det finns krav på branschen. Problemet är dock att jag tror att det är svårt att se något konkret resultat på kortsikt. Innan resultaten verkligen kommer att synas kan det ta flera år, eftersom det tar sin tid innan transportföretagen har fått uppgraderat sina fordon till de nya motorerna som uppfyller euronormerna som vi har idag.

8. Tror ni att miljökraven kommer att skärpas ytterligare i framtiden?

Jag är 100 % säker på att kraven kommer att skärpas. Exakt hur de kommer att skärpas är svårt att säga, troligen blir det euronormer som skärps, dvs. Kraven på motorerna.

9. Hur upplever ni körtiderna?

Jag tycker att körtiderna är korta. Inom vår bransch tycker jag att de obligatoriska pauserna är tillräckliga för att kunna arbeta effektivt. Men det största problemet är enligt min åsikt att dygnsvilan är för långa. Den obligatoriska dygnsvilan måste vara x antal timmar lång men får förkortas till x timmar två gånger i veckan. Enligt mina personliga erfarenheter sover jag aldrig x timmar om dygnet. Vilket gör att lastbilen måste stå länge. Jag tillbringar många onödiga timmar i lastbilen som jag bara måste vänta tills jag får börja min nya körning. Så av den anledningen kan man säga att körtidsförordningen inte gör det möjligt att jobba effektivt.

10. Hur skulle ni förbättra lagen om körtiderna?

Vilar man 8 timmar om dygnet räcker det enligt min åsikt hur bra som helst. När man sover ute på vägen tar de extra vilotimmarna mycket bort från den möjliga effektiva arbetstiden. När jag vaknar från mitt 8 timmars långa sömn brukar jag vanligen vilja fortsätta direkt min färd mot slutdestinationen. Obligatoriska pauserna vållar inga större problem inom min del av transportbranschen, men jag förstår mina kollegors kritik mot reglerna. Jag vill ännu tillägga att ja skulle önska större flexibilitet från myndigheternas sida angående körtidsförordningen.

11. Fungerar kontrolleringen av lagen om körtiderna i Finland?

Kontrolleringen fungera relativt bra tycker jag. Men jag önskar dock att myndigheterna inte skulle bedriva häxjacket mot chaufförerna med att ordna extra arrangerade razzior för att enbart haffa chaufförer som inte följer körlagsförrådningen. Där slösar staten enligt min åsikt onödiga resurser. Man skulle istället ordna razziorna i samband med ”vanliga razzior”.

12. Kör ni internationella transporter? ifall ni gör, hur skiljer det sig från inhemska transporter?

Jag har personligen så lite erfarenhet av utlandstransporter för att kunna ge ett konkret och bra svar till detta.

13. Hur tror ni att transportbranschen ser ut i Finland om 10 år? Kommer vi att se en ökning i transporter till exempelvis Sverige?

Jag tror att transporten kommer att fortfarande öka, avstånden i Finland är långa och kommer inte att bli kortare kör i framtiden heller. Men jag är orolig för att körtiderna blir allt strängare i framtiden. En annan faktor jag oroar mig om i framtiden är att skolningen för chaufförerna blir strängare, med den påföljden att det blir svårare att rekrytera chaufförer till branschen. Det kan också hända att chaufförer med långa erfarenheter hamnar tillbaka på skolbänken för att vidareutbilda sig om branschen, vilket kunde göra att många gamla chaufförer skulle börja opponera sig mot detta och eventuellt söka t.ex. förtidspension.

14. Är ni rädda för att utländska chaufförer skall få övertag på den finska arbetsmarknaden?

Jag oroar mig inte för min egen arbetsplats. Men det är klart att jag oroar mig för andra sektorer inom lastbilsbranschen, där det kan vara ett förmånligt alternativ med att anlita utländska chaufförer/företag. Jag föreslår att man skulle införa i Finland ett vägskattssystem för utländska fordon var man skulle debitera extra för varje körd kilometer. Detta system finns redan runt i Europa, t.ex. Tyskland. Detta skulle hjälpa oss i Finland på flera olika sätt. Vägunderhållningen skulle bli billigare för oss finländare när vi skulle ha en extra inkomstkälla. Dessutom skulle de utländska företagen behöva debitera mera för sina transporter vilket skulle innebära att finländska transportköpare hellre skulle köpa tjänster av finländska transportbolag när det inte skulle finnas en så stor prisskillnad mellan utländsk och inhemsk transportservice.

14 INTERVJU MED ROBIN VESTMAN

Robin Vestman är född 1986. Han är hemma från Karleby och jobbar på JR Vestman Oy

1. Varför blev ni chaufför

Egentligen har det aldrig ens funnits något annat val för mig. Det har alltid varit mycket klart för mig att jag vill bli chaufför. Jag är uppväxt med lastbilar och jag har alltid varit intresserad av branschen. Jag måste säga att det verkligen skulle vara svårt att ens tänka att jag gjorde någonting annat.

2. Vilken typ av utbildning fick ni innan ni började köra?

Jag är utbildad som fordonsmekaniker vid yrkesskolan optima i Jakobstad. Efter yrkesskolan kom jag in till yrkeschaufförs utbildningen. Utbildningen var 6 månader lång, av vilket vi hade cirka 3-4 månader teori. Vid teoridelen fick vi lära oss om branschen samt köra fraktrafik i Finland. När vi körde hade vi alltid en lärare med oss i hytten som övervakade oss. Utbildningen bestod också av en 2 månaders praktikperiod var man fick självständigt jobba i arbetslivet.

3. Anser ni att man har tillräckligt med kunskap om körandet innan man sätter sig bakom ratten?

Jag tycker att ifall man enbart har t.ex. varit i militären kan det vara svårt att en chaufför har tillräckligt med erfarenhet. Naturligtvis kan man köra bilen, dvs. backa och svänga fordonen. Men det finns fortfarande många andra faktorer som man måste tänka på när man är med i arbetslivet, vilket man nödvändigtvis inte har/får från militären. En intressant fakta dock med oerfarna chaufförer är att ofta kan de också medföra vissa positiva saker till körandet. När man är ny i branschen är man ofta

mycket mera vaksam i trafiken, eftersom man är lite ovan och man vill inte göra misstag. En bra regel att tänka på när man kör är att man aldrig blir en så bra chaufför att man skulle kunna börja koppla av i hytten, man måste alltid vara mycket skarp när man kör!

4. Hurudana kombinationer brukar ni vanligen framföra?

Jag brukar framföra de vanligaste kombinationer inom grus och asfalteringstrafiken, dvs. Egentlig släpvagn.

5. Är er verksamhetsområde på den internationella eller inhemska marknaden?

Jag kör för det mesta på den inhemska marknaden. Eftersom mitt huvudsakliga område inom transporten ligger i grus och asfalteringskörning är det relativt sällan som jag måste till utlandet. Någon enskild resa nu och då har jag gjort till Sverige.

6. Vilka åtgärder på miljöförbättringar kommer ni i kontakt med dagligen i ert arbete?

Det är inte mycket med miljön som jag har att göra med. Vi tankar ad-blue i våra fordon. Dessutom försöker jag att köra ekonomiskt, men i ärlighetens namn måste jag dock tillägga här att det enda orsaken jag gör det är för att det gynnar företaget.

7. Vad anser ni själva om miljöfrågorna i transportbranschen?

Jag kan förstå att det finns krav, men jag kan inte säga att jag gillar dem. Enligt min åsikt blir det väldigt dyrt för transportföretagen att leva upp till kraven. Som exempel kan jag nämna katalysatorn. Ifall katalysatorn av någon anledning går sönder betyder

det stora kostnader för företaget. Jag förstår naturligtvis att man måste tänka på att bilen kan gå sönder, men dessa moderna katalysatorer kan leda till onödiga kostnader.

8. Tror ni att miljökraven kommer att skärpas ytterligare i framtiden?

Vi använder idag i vårt företag motorer som uppfyller euro 4 kraven. Det finns redan euro 5 motorer, och jag tror definitivt att kraven kommer att skärpas i framtiden. Hur kraven kommer att se ut är ganska svårt att svara på, men jag tror att det kommer att komma krav på motorerna och de avgasvärden som de måste fylla. Någon typ av miljöskatt kan också vara något som kan komma med i bilden i framtiden.

9. Hur anpassar ni er själva till miljövänligt beteende

Som tidigare sagt så sätter jag inte någon större fokus på självaste miljön. Jag vill göra det bästa som möjligt i mitt jobb, och ifall det då kräver att jag måste uppfylla vissa krav på miljösektorn är jag naturligtvis villig att göra det som krävs.

10. Hur upplever ni körtiderna

Jag är väldigt kritisk inställd mot körtiderna! Om jag gjorde beslut baserat helt på känslor skulle jag slopa direkt körtiderna. Men naturligtvis förstår jag att det måste finnas regleringar för att chaufförer inte kan bli utnyttjad av arbetsgivarna eftersom det finns hård press på ledning att få bilarna fram. Inom t.ex. asfalterings transporter är körtiderna mycket svåra frågor. Som exempel kan jag nämna att när jag håller paus tvingar jag också 6-8 personer att ha paus. När jag pausar stannar vanligen hela projektet, vilket betyder att jag ofta får ta emot klagomål. Ifall jag fortsätter att köra tvingas jag att bryta mot lagen vilket inte heller är någonting som jag ville göra.

11. Räcker tiden till för att jobba effektivt?

Nej. Tiden räcker inte till för efterfrågan. Speciellt inte under sommaren. Det är inte enbart den egentliga körtiden med pauser osv. Som är problemet i branschen. Dygnsvilan är enligt min åsikt alltför lång. Man borde få fortsätta att jobba efter t.ex. 8 timmars vila för att få upp effektiviteten.

12. Hur skulle ni förbättra lagen om körtiderna?

Jag skulle önska att det skulle vara skild lag beroende på om man kör fraktrafik eller t.ex. asfalt trafik. Inom asfalt trafiken är det mycket svårt att kunna kombinera pausen med arbetet eftersom man ofta måste stanna för att t.ex. lasta. För att det skall räknas som paus måste bilen stå stilla exakt i 15 minuter, startar man vid 14 min och 55 sekund räknas det inte som en paus och man måste igen vänta 15 minuter för att få pausen. Jag önskar att man skulle få ta lastningar som paus och att de skulle räknas ihop sedan till den egentliga pausen. Sitter man i lastbilen och väntar två gånger i 10 minuter på att få bilen lastad borde man få ta det som paus, eftersom man rör ju inte på sig när lastar, man kan hur bra som helst dricka kaffe och äta någonting medan man väntar.

13. Fungerar kontrolleringen av lagen om körtiderna i Finland?

Jag har aldrig blivit stannad av polisen så jag kan väl inte direkt påstå att kontrolleringen skulle fungera. Jag tycker att det är ganska ironiskt att man har så hårda straff mot de som bryter mot körtidslagen. Som exempel kan jag ta att någon stjälar bränsle och turbon från min bil. Bilen måste då stå länge i stilla, en ny turbo kostar flera tusen euro och dessutom måste man ha en mekaniker som kommer och fixar bilen. Allt detta är oerhört dyrt för företaget. Vad händer med tjuven? Ifall polisen får fast tjuven hamnar denne att ersätta enbart turbon och monteringen. Man får ingen ersättning för allt det man mister för att bilen står i stilla. Man kan alltså

säga att denne slipper med en relativt liten straff undan. Tar man då en chaufför som hamnar fast vid en razzia när han har kört för många timmar får denne flera tusen euro i böter och i värsta fall kan denna missta körkortet vilket betyder förlorade inkomster. Det jag vill säga med detta är att som chaufför känner man sig ofta så att man har väldigt många lagar att följa och konsekvensen för att man bryter mot lagen är mycket högre jämfört med något annat brott. Det är faktiskt fel att en som bara gör sitt jobb måste vara rädd för myndigheterna. Jag skulle önska att lagen skulle vara mer flexibel och att man skulle få mindre straff för de eventuella förbrytningar man gör.

14. Kör ni internationella transporter? ifall ni gör, hur skiljer det sig från inhemska transporter?

Jag har inte någon större erfarenhet om internationella transporter för att jag skulle kunna berätta något konkret. När man kör till Sverige måste man betala vägskatt, jag tror att det är frågan om cirka 8€/dag. Rent praktiskt kan man nämna att de har relativt goda vägar i Sverige jämfört med Finland.

15. Hur tror ni att transportbranschen ser ut i Finland om 10 år? Kommer vi att se en ökning i transporter till exempelvis Sverige?

Jag är rädd för att ifall man gör striktare lagstiftning för branschen kan det vara skadligt. Landet är väldigt beroende av transporten och jag har många gånger tänkt hur det skulle gå ifall chaufförerna skulle gå i strejk, t.ex. som hamnarbetarna. Jag tror inte att det är helt omöjligt att något sånt skulle ske. Orsaken till att chaufförerna skulle strejka misstänker jag att skulle bero på att vi har för dåligt lön. I övrigt tror jag dock inte att branschen kommer att ändras särskilt mycket. Lastbils transport är något som vi alla behöver och det kommer säkert att finnas kvar länge.

16. Är ni rädda för att utländska chaufförer skall få övertag på den finska arbetsmarknaden?

Inom min del av branschen är jag inte direkt rädd. Jag tror att det största hotet finns inom fraktrafiken var transportköparen lockas av att använda sig av billiga tjänster. Nackdelen med att använda billig (t.ex. ryska) transportörer är att de är ganska opålitliga. Jag kan med stor säkerhet säga att de flesta bilar man idag har stannat för tekniska problem vid vägkanten är en utländsk bil. Inhemska transportörer har ett bra rykte och som tur ser det ut som om transportköparna gynnar att använda den.

15 INTERVJU MED SIMON VESTMAN

Simon Vestman är född 1989. Han är hemma från Karleby och jobbar på JR Vestman Oy.

1. Varför blev ni chaufför?

Jag är född i en företagare familj där vi i flera generationer har haft transport verksamhet. Det kändes naturligt för mig att fortsätta inom familjens företag.

2. Vilken typ av utbildning fick ni innan ni började köra?

Fordonsmekaniker vid yrkeskolan optima, samt E-chaufför utbildning vid Nyland brigad. Simon påpekar att chaufförs utbildning i armen är ett bra alternativ för att införskaffa körkortet snabbt och förmånligt.

3. Anser ni att man har tillräckligt med kunskap om körandet innan man sätter sig bakom ratten?

I mitt fall kan jag påstå att jag hade relativt goda förkunskaper innan jag började köra. Jag har varit hela mitt liv med i lastbilen och jag viste hur arbetet går ut i praktiken. Men dock kan jag inte påstå att jag var helt full lärd utan jag hade en övervakare med första veckan när jag började köra. Min första självständiga arbetsdag kan beskrivas som mycket spännande eftersom jag blev tvungen att backa två kilometer med full lastbilskombination på en skogs väg. Orsaken till mitt misstag var att jag inte hade tillräckligt med erfarenhet att planera min ruttval enligt den kombination som jag hade.

4. Hurudana kombinationer brukar ni vanligen framföra?

Jag använder mig enbart av egentligsläpvnagn eftersom att jag inte kör godstrafik.

5. Är ert verksamhetsområde på den internationella eller inhemska marknaden?

Mitt verksamhetsområde är inom den inhemska marknaden. Någon enskild resa till Sverige har jag gjort, men det hör inte till mitt vardagliga arbete.

6. Vilka åtgärder på miljöförbättringar kommer ni i kontakt med dagligen i ert arbete?

Det ända verkliga åtgärden på miljöförbättring jag kommer i kontakt med är Ad-blue som vi tankar i våra bilar. Dessutom försöker jag alltid köra ekonomiskt som också sparar på miljön eftersom bränsleförbrukningen minskar. Orsaken till varför jag kör ekonomiskt är dock inte i ärlighetens namn för att jag vill spara på miljön, utan för att jag vill att företaget skall spara in på bränslekostnader, dock är det positivt att man under detta även lyckas att spara på miljön.

7. Vad anser ni själv om miljöfrågorna i transportbranschen?

Jag anser att det är bra att det finns vissa krav om miljön. Det verkliga problemet är dock inte enligt min åsikt på lastbilstransport, utan det är personbilarna med bensinmotorer som förstör mest på miljön. I USA har man bilar med stora bensinmotorer som släpper ut mycket mera farliga emissioner jämfört med en modern lastbil som vi har i Finland. Miljökraven borde skärpas mera på personbilar eftersom det finns mycket mera personbilar ute i trafiken jämfört med lastbilar.

8. Tror ni att miljökraven kommer att skärpas ytterligare i framtiden?

Jag tror definitivt att kraven kommer att skärpas. Man ser redan en trend i motortillverkarna som anpassar sig enligt euronormerna var man strävar till att dra ner på bränsleförbrukningen. Med att ytterligare skärpa dessa krav tror jag att man i framtiden kommer att spara mycket på miljön eftersom transportföretagen kommer alltid att ha i sitt intresse att köpa bränslesnåla bilar, vilket då naturligtvis också innebär att emissionerna minskar. En annan faktor som jag tror kommer att ändra är beskattningen på äldre bilar kommer att skärpas, vilket leder till att transportföretagen tvingas att köpa nyare bilar med bättre motorer.

9. Hur upplever ni körtiderna?

Frågan om körtiderna är mycket svårt att besvara. Som chaufför upplever jag ofta att det känns som om jag ständigt skulle vara under ”vakande öga”. Det finns ingen annan bransch var det finns lika mycket regleringar som i transportbranschen. Ofta händer det att man hamnar mot sin vilja att bryta mot lagen när det inte finns något annat alternativ. Detta känns inte bra eftersom jag enbart gör mitt jobb och jag vill alltid försöka göra mitt arbete så gott som möjligt.

10. Räcker tiden till för att jobba effektivt?

Självaste körtiden räcker relativt bra. Problemet inom min del av branschen är att det är mycket svårt att kombinera de obligatoriska pauserna eftersom jag ofta måste stå stilla i någon minut när någon lastar mitt fordon. Detta räknas inte som en paus eftersom jag inte står stilla med motorn avstängd tillräckligt länge. Sedan när jag är lastad kan det förekomma sig att jag skulle behöva ta min obligatoriska paus, men då har jag ofta asfalt lastat på fordonet vilket gör att jag måste snabbt lossa lasten. Ifall jag skulle ta en paus skulle hela asfalteringsprojektet stå stilla under denna period,

vilket i praktiken betyder att ganska fort skulle transportköparna börja sätta press på mig att de skaffar någon annan som kan köra utan pauser.

11. Hur skulle ni förbättra lagen om körtiderna?

Lagen är idag enligt min åsikt byggd upp enligt godstraffikens behov. När man kör inom godstraffiken är det betydligt enklare att stanna när du måste. Lagen gynnar absolut inte ackord trafiken, eftersom där måste man tillämpa sig mera enligt andras tidtabeller t.ex. lastare och asfaltmaskinernas behov. Mitt förslag på hur man kunde förbättra lagen är att man skulle ha skilda regleringar beroende på vilket typ av transport du sysslar med. Ifall man sysslar t.ex. med asfaltering kunde man enligt min åsikt göra så att alltid när bilen står stilla, vid t.ex. lastning och lossning räknas det som paus. Detta skulle medföra att man kunde effektivt köra och vila sig när bilen står stilla. Stressen som obligatoriska pauserna medför kunde då minskas vilket också skulle medföra att man skulle orka bättre när man har mindre stress. En annan faktor som jag skulle vilja se som förbättring är att myndigheterna skulle ha mera förståelse för chaufförerna, som exempel kan jag nämna att jag vet om många fall där en chaufför har övernattat 20 km från sitt hem i lastbilen eftersom att han inte har vågat köra vidare när körtiden har varit slut. Med att myndigheterna skulle vara mera flexibel skulle det lätta på stressen för chaufförerna. Dessutom tycker jag att detta skulle medföra mera trafiksäkerhet när chaufförerna inte skulle ta onödiga risker för att hinna i tid hem.

12. Fungerar kontrolleringen av lagen om körtiderna i Finland?

Kontrolleringen fungerar dåligt. Självt har jag blivit stannad två gånger, vilket jag tycker är relativt lite med tanke på att jag dagligen är ute i trafiken.

13. Kör ni internationella transporter? ifall ni gör, hur skiljer det sig från inhemska transporter?

Jag har minimalt erfarenhet av internationella transporter så jag har ingen direkt åsikt om saken. Enligt min åsikt är den största skillnaden att vid internationella transporter måste chauffören offra mera av sin fritid när han är ute på resorna. Någon praktiskt skillnad kan jag inte nämna.

14. Hur tror ni att transportbranschen ser ut i Finland om 10 år? Kommer vi att se en ökning i transporter till exempelvis Sverige?

En mycket intressant fråga. Jag tror att branschen kommer att se relativt likadan ut som idag. Jag tror att det alltid kommer att finnas behov för lastbilstransport. Så länge som vägar byggs, varor måste flyttas finns det inget annat effektivt alternativ för detta. Jag tror att det finns möjligheter för ökad sysselsättning ifall man skulle hitta t.ex. en ny ”Talvivaara” som är mycket beroende av transportbranschen.

15. Är ni rädda för att utländska chaufförer skall få övertag på den finska arbetsmarknaden?

Naturligtvis får man alltid vara orolig över att branschen skulle börja använda sig av billig arbetskraft. Inom asfaltkörningen behöver man inte dock oroa sig lika mycket som t.ex. vid godstraffiken. Ifall utländsk arbetskraft skulle komma in i asfalteringsbranschen innebär det att de skulle behöva vara bosatta i Finland, vilket i praktiken innebär att de naturligtvis vill ha relativt lika lön (och måste få) som de finländska arbetarna har. Levnadskostnaderna i Finland är så höga så att man måste få samma lön som alla andra.

16 INTERVJU MED PATRIK WESTMAN

Patrik Westman är född 1989. Han är hemma från Karleby och jobbar på Ab Kalottspedition.

1. Varför blev ni chaufför?

Det har alltid varit en bransch som har varit populär i min släkt. Jag har också själv varit intresserad av lastbilar vilket gjorde det lätt för mig att välja yrket.

2. Vilken typ av utbildning fick ni innan ni började köra?

Logistiikan perustutkinto vid Kokkolan ammattiopisto. Efter skolan tjänstgjorde jag som e-chaufför vid Nylands brigad.

3. Anser ni att man har tillräckligt med kunskap om körandet innan man sätter sig bakom ratten?

Nej, man kan aldrig ha tillräckligt kunskap inom denna bransch. Ända vägen till att bli en bra chaufför är tiotal år av erfarenhet och att man tar jobbet på allvar.

4. Hurudana kombinationer brukar ni vanligen framföra?

Trailer + ”kalv kombination”. d.v.s. påhängsvagn som är tillkopplat med ett mittaxelsläp. Det betyder alltså att längden på kombinationen är 25,25 m, ifall jag kör utan mittaxelsläp är längden på kombinationen 16,50m.

5. Är ert verksamhetsområde på den internationella eller inhemska marknaden?

Jag kör på den internationella marknaden, främst inom Skandinavien. Vanligen brukar jag köra till Sverige, Norge och Danmark.

6. Vilka åtgärder på miljöförbättringar kommer ni i kontakt med dagligen i ert arbete?

Tomgångskörning är begränsat på flera parkeringar till t.ex. 1 minut. Dessutom finns det ”frivilliga hastighets begränsningarna” på vissa ställen, t.ex. I Oslo finns det flera skyltar som det står miljöbegränsning på vilket betyder 60 km/h, men hastighets begränsningen är ändå 80 km/h. d.v.s. att folk får själv bestämma om de vill spara på naturen och köra 60.

7. Vad anser ni själva om miljöfrågorna i transportbranschen?

Jag brukar vanligen inte själv tänka särskilt mycket på miljöfrågorna. Jag försöker ofta köra ekonomiskt, men orsaken till det är för att spara in på pengar för arbetsgivaren. Jag brukar aldrig skräpa ner vid rastplatser, jag har en egen skräpkorg med mig var jag samlar ihop allt skräp. Jag tömmer korgen först när jag kommer till någon lämplig plats.

8. Är det ett bra eller dåligt med skärpta krav på miljösektorn?

Ur chaufförens synvinkel är det dåligt för det blir mera jobb för oss, t.ex. tanka Ad-blue som renar avgasen. Andra faktorer som irriterar mig är allt modernt utrustning som egentligen inte har någon nytta för oss, utan de enbart orsakar problem när de slutar fungera. En annan sak jag vill vidare tillägga är katalysatorerna som drar ner på effekten av bilen, vilket egentligen betyder att man måste ”gasa mera” vilket drar igen upp förbrukningen.

9. Tror ni att miljökraven kommer att skärpas ytterligare i framtiden?

Det finns ingen tvekan om att kraven kommer att skärpas. Hur kraven kommer att se ut i framtiden vet jag inte med säkerhet, troligen kommer vi att se nya Euro normer.

10. Hur upplever ni körtiderna?

Lagen har blivit en daglig rutin, det går ganska automatiskt att köra enligt körtiderna. Men ibland är det bara omöjligt att få körtiderna och vilan att passa ihop, och då blir körtiden för lång eller vilan för kort. Det kräver bara en liten rusning i trafiken eller ett litet bedömningsfel så att man kör fel och för att man skall gå miste om 10- 30 min av körtiden på en gång. Detta betyder att det originella planen om hur arbetsdagen skall se ut, ändras totalt och man blir tvungen att eventuellt köra lite olagligt för att

hinna fram t.ex. till en färja eller något liknande ”måste”. Ifall man då åker fast blir man bötfälld, vilket ofta medför att man är väldigt orolig över att man skall hinna i tid till sin destination. Personligen tycker jag att det är mänskligt att göra misstag och man borde inte bli bötfälld ifall man enbart kör en aning mera än den tillåtna tiden. De som gör det upprepade gånger, dvs. klart visar att man är nonchalant mot lagen borde dock bli bestraffad. Man måste alltid sträva till att hålla lagen, men som tidigare nämnt är det helt mänskligt att man gör misstag och det borde man kunna bli ”förlåten” för, eller åtminstone klarar sig med en varning.

11. Räcker tiden till för att jobba effektivt?

Absolut. Ifall man har planerat sin dag noggrant i förväg och planerar alltid ett par dagar framåt också, räcker körtiden riktigt bra till för att jobba en effektiv dag. När man planerar kör sträckorna varje dag, resulterar det då också naturligtvis att ”vecko effektiviteten” blir bra. Man måste allt ta det lugnt när man planerar arbetsdagen/veckan. Man måste tänka längre fram än några timmar för att man inte skall överskrida tiden, eller att man kommer fram för tidigt. Detta kan leda till att man får problem med dygnsvilan och då kan det hända att man hamnar att sitta någonstans extra för att vänta att tiden skall gå. Tålamod är något man måste ha i branschen, detta gäller i alla aspekter i branschen.

12. Hur skulle ni förbättra lagen om körtiderna?

skulle nog göra allting mycket simplare än vad de är nu, för det är väldigt många som får böter för brutna körtider p.g.a. att de helt enkelt inte vet att det finns sådana punkter i körtidslagen. För att om man riktigt börjar gräva i körtidsreglerna så borde man ju gå en vecka lång kurs för att kunna allting. Enligt min åsikt kunde man förenkla allt så att t.ex. mellan 07:00-22:00 får alla lastbilar köra så mycket de hinner med 1 eller 2 timmars obligatorisk paus under dagens lopp. Endast livsmedelstransporterna och likadana transporter som måste utföras på nätterna skulle få göra det med ett special tillstånd. Det skulle minska chaufförernas somnande i ratten, för av egen erfarenhet vet jag att dagtid blir man inte trött så lätt. Det är endast under nätterna som det finns risk att man skulle kunna somna vid ratten, fastän man skulle ha kört helt lagligt och har vilotiderna i skick.

13. Fungerar kontrolleringen av lagen om körtiderna i Finland?

Kontrolleringen fungerar dåligt. Jag har endast blivit en gång kontrollerad i Finland och då förlorade jag körkortet. Därför gillar jag inte finska poliser så hemskt mycket. Men vad sticker i ögat då man jämför t.ex. norska och finska poliser är att norska poliserna har mycket mera kunskap om lastbilar än finska. Jag har nämligen blivit kontrollerad av norska polisen ett flertal gånger och aldrig fått böter, för att de koncentrerar sig på det viktiga, d.v.s. däckens skick, friktions kättingar, synlighet, och i allmänhet att bilen är i skick för att utföra transporter så säkert som möjligt. De

fokuserar sig inte på om man har kört en halv timme för mycket, om man har förstått att hålla halv timme mera vila istället efteråt. Här är det stora skillnader mellan polisen. Finska polisen ger direkt böter ifall de ser en 10 minuts överskridning i körtiderna, fast det har varit oundvikligt för chauffören att stanna tidigare. Detta är väldigt idiotiskt eftersom man kan ju inte stanna mitt på vägen och ta paus, då skulle man ju vara en fara för trafiken.

14. Kör ni internationella transporter? ifall ni gör, hur skiljer det sig från inhemska transporter?

Den största skillnaden för mig är att jag måste via tullen när jag kommer till Norge. Rent praktiskt finns det inte någon större skillnad på självaste körandet. Avstånden är naturligtvis längre om man måste köra Karleby-Oslo jämfört med Karleby-Åbo. Jag kan ännu nämna att det eventuellt krävs mera koncentration när man kör i Norge eftersom man kör ibland på kurviga och smala väg i bergen.

15. Hur tror ni att transportbranschen ser ut i Finland om 10 år? Kommer vi att se en ökning i transporter till exempelvis Sverige?

Jag tror att vi kommer endast att se en förminskning i utrikes transporter eftersom Estländarna och andra östblocks länder håller redan nu på med en stor del av transportererna mellan Finland-Sverige-Norge-Danmark. t.ex. Ahola transport, Frode laursen (Danmark) kuehne+nagel (Sverige) HCS (Danmark) och många andra har

tagit i bruk det såkallade billigare arbetskraften från östblocket. De kan ha t.ex. polska bilar som kör mellan Sverige och Norge, och i flera fall kan det vara t.ex. svenskregistrerad bil med polsk chaufför. Problemet med detta att chaufförerna varken pratar svenska eller engelska, och har ingen kunskap om att köra i det skandinaviska vintervädret. Detta leder till att vägtrafiken kommer att få problem oftare och oftare. Jag vill påstå att 90 % av gångerna är det precis en chaufför från östblocket som ligger bakom de trafikstoppen som jag har sett. Jag hoppas verkligen på att branschen inte tar en sväng åt sämre i framtiden, det finns redan problem inom branschen.

16. Är ni rädda för att utländska chaufförer skall få övertag på den finska arbetsmarknaden?

Man kan säkert dra slutsatsen från min tidigare kommentar att naturligtvis får man vara rädd. De utländska chaufförerna kan inte konkurrera med något annat än kostnader och jag hoppas att jag min yrkeskunskap skall väga mera än billig arbetskraft i framtiden.

17 INTERVJU MED TL TRANS

TL Trans grundades är ett transportföretag som är beläget i Kronoby. Företaget grundades 1992 av Jörgen Byskata som fortfarande driver företaget idag. Trots att företaget är relativt ung inom branschen, har TL-Trans mycket erfarenhet inom den europeiska marknaden. Med en yrkeskunnig personal koncentrerar TL Trans sin verksamhet på den europeiska marknaden.

Företaget affärsiden bygger på att uppfylla kundens behov på många olika transporter inom Europa. Till företagets värderingar hör att man erbjuder kunden trygga direkt transport lösningar allt från lastning till lossning.

TL Trans är ett självständigt företag som använder sig av en egen transportorganisation. Organisationen bygger på 30 underleverantörer, som äger fordonen och sköter självaste transporten på fältet. Alla underleverantörer är specialiserade av inom någon del av transportverksamheten vilket betyder att företaget kan utföra många olika typer av transport. Idag hör värme och kyl transporter till företaget kärnverksamhet. TL-Trans erbjuder även expeditions tjänster. Dessutom uppehålls lager och logistikservice i företagets lokaler.

Vi har intervjuat Daniel Enkvist som sköter om planering av transportererna exportväg för TL Trans.

1. Vilken typ av transportverksamhet utför ni?

Vi är specialiserade på kyl- och värmetransporter. De lastbilar som kör för TL-Trans har FRC- klassificerade släpvagnar vilket möjliggör att de även kan lasta ner till – 25 grader.

Vi transporterar också vanligt industrigods och ADR gods.

2. Anser ni att chaufförerna har tillräckligt med kunskap om körandet innan de sätter sig bakom ratten?

Ja, alla är inskolade innan de börjar köra på egen hand. VI har bl.a. ordnat skolningsdagar för chaufförerna.

3. Är ert verksamhetsområde på den internationella eller inhemska marknaden?

Vår affärsidé är varutransporter från Finland ut till Europa. Vi verkar främst på den internationella marknaden.

Till viss del verkar vi också på den inhemska marknaden som underleverantörer. Ifall vi har bilar som är tomma i södra Finland så försöker vi ordna lass till Österbotten. Det lönar sig inte att köra med tom bil från t.ex. Helsingfors – Kronoby.

4. Vilka åtgärder på miljöförbättringar kommer ni i kontakt med dagligen i ert arbete?

Det gäller att planera körrutterna så att chaufförerna behöver köra så kort sträcka som möjligt. Desto längre sträcka som körs desto mera förorenande för miljön.

5. Vad anser ni själva om miljöfrågorna i transportbranschen?

Vissa kunder anser att miljöfrågor är till viss del viktiga medan vissa inte bryr sig alls. Det viktigaste för kunderna är ett billigt transportpris.

Det finns möjligheter att skaffa ISO-certifikat, men till vilken nytta? Inga kunder har frågat eller krävt att vi skall beakta miljöfrågor.

6. Tror ni att miljökraven kommer att skärpas ytterligare i framtiden?

Ja, det stiftas hela tiden nya lagar för att förbättra miljön. Antagligen kommer detta också att synas i transportbranschen. Kunderna kommer inte att bry sig om miljöfrågor men lagstiftarna kommer antagligen att öka på miljökraven.

7. Hur anpassar ni ert företag till miljövänligt beteende?

Det är ingenting vi beaktar eller prioriterar för tillfället. Kunderna är inte intresserade så vi har inget behov av att bli miljövänligare.

8. Hur upplever ni körtiderna?

Bra för chaufförerna. De är mera uppmärksamma i trafiken och tar regelbundna pauser. Det borde dock finnas mera flexibilitet i lagen. I alla andra branscher får man jobba övertid.

9. Räcker tiden till för att chaufförerna skall kunna jobba effektivt?

Ja, vi har inte haft problem med sena leveranser p.g.a. körtiderna.

10. Hur skulle ni förbättra lagen om körtiderna?

Mera flexibilitet. Man skall inte behöva ha nio timmars paus 100 km från ens hem bara för att körtiden har tagit slut.

11. Fungerar kontrolleringen av lagen om körtiderna i Finland?

Ja, speciellt i våra nya bilar som är utrustade med digitala kort. Polisen kan 3 veckor tillbaka i tiden kontrollera ifall chauffören har kört längre än tillåtet.

12. Ifall ni kör internationella transporter, hur skiljer det sig från inhemska transporter?

Vi betalar vägavgifter då bilarna kör i Europa. Vissa länder har dagavgifter medan andra länder har motorvägsavgifter.

13. Hur tror ni att transportbranschen i Finland ser ut om 10 år? Kommer vi att se en ökning i transporter till exempelvis Sverige?

Vi kör inte till Sverige och Norge så det är svårt att spekulera på den marknaden. Transporterna kommer att öka till Europa. Transportbranschen är mycket konjunkturkänslig

14. Är ni rädda för att utländska chaufförer/företag skall få övertag på den finska marknaden?

Det största hotet för den finska transportbranschen är konkurrensen från utländska företag och chaufförer.

- De finska chaufförerna har flerdubbelt högre löner än t.ex. estniska eller polska chaufförer.
- De finska företagen betalar en hög dieselskatt vilket de utländska bolagen inte behöver betala.
- Service och övriga kostnader är dyrare i Finland.

Den finska transportindustrin kommer inte att finnas i framtiden ifall inte lagändringar förbättrar konkurrensen. Man kunde t.ex. låta utländska bilar betala vägavgifter eller övriga skatter.

18 INTERVJU MED HÖGKVIST TRANSPORT

Högvist Transport& Co och/ Ab Högvist- Trans Oy är två företag som är verksamma inom transportbranschen. Företagen finns i Terjärv i Kronoby kommun. Fordsonparken som omsätter åtta fordons kombinationer och tre paketbilar ägs av Högvist Transport& Co. Ab Högvist- Trans Oy sköter om transportplaneringar och spedition av transporter. Företaget affärside bygger på att snabbt och effektivt förmå kunden med transporter av hög kvalité utan omlastningar. Med mer än 50 år av erfarenhet inom branschen har Högvist skaffat tillräckligt erfarenhet samt bildat kontaktnätverk för att lyckas inom dagens transportnätverk.

Vi har intervjuat Peter Högvist och Leif Högvist. Peter ansvarar över transportplanering och försäljningen på företaget medan Leif ansvarar över administrativa uppgifter och servicen på företaget.

1. Vilken typ av transportverksamhet utför ni?

Vi utför till största del beställnings trafik till och från närområdet. Vi är till 70-80 % egna speditörer vad som gäller våra transporter. Linje trafik ägnar vi oss inte med. Vi har åtta lastbilar och tre paket bilar för att förse våra kunder med transportlösningar. Våra transporter försöker vi organisera så att vi aldrig kör tomma lastbilar längre sträckor än 150 km. För att detta skall vara möjligt samarbetar vi med transportföretag i närområdet med att fylla våra transporter på returtrafiken. Det är oerhört viktigt att man samarbetar för att fylla bilarna.

2. Anser ni att chaufförerna har tillräckligt med kunskap om körandet innan de sätter sig bakom ratten?

Man blir aldrig full lärd inom vår bransch. Även fast chaufförerna tror att de behärskar det mesta inom att köra med tunga fordonskombinationer så är ej fallet. Vi

anser att det är viktigt att förarna går in med den inställningen att de kan fortfarande lära sig nya saker om transporterna.

När en chaufför har fått sitt körkort är han fortfarande långt ifrån full lärd, utan det är först när chauffören får lära sig av arbete som chauffören blir säkrare och får den erfarenhet som behövs. De chaufförer som har gått exempelvis transport och logistik linjen VOCANA i Närpes är i regel bättre chaufförer än de som bara tagit endast körlektioner. I utbildningen får man färdigheter att t.ex. köra Adr-transporter.

Också äldre chaufförer måste gå kurser, före 2014 måste alla chaufförer ha gått en kurs som består av 35 timmar undervisning. Att lära en gammal hund att sitta är svårt, men det kan vara bra även för de äldre chaufförerna att få färsk inblickar i hur branschen ser ut idag. Att utbilda chaufförerna är en bra idé. Det utvecklar branschen och nya chaufförerna har bättre kompetens från början. Problemet är dock att det är svårt att få rekryterat de ”nya talangerna” med i utbildningen, eftersom det kräver alltid en egen satsning (även ekonomisk) innan de är ute i arbetslivet.

3. Är ert verksamhetsområde på den internationella eller inhemska marknaden?

Vår verksamhet består till 99 % av inhemsk trafik. Orsaken till detta är att vi anser oss vara tillräckligt sysselsatta inom marknaden. Naturligtvis har vi färdigheter att transportera även utomlands ifall det skulle bli nödvändigt, egentligen kan man säga att allt beror enbart på kundens behov och efterfrågan.

4. Vilka åtgärder på miljöförbättringar kommer ni i kontakt med dagligen i ert arbete?

Pratar man enbart om lastbilarna har vi nya och moderna bilar som kräver att man tankar Ad-blue för att minska på emissionerna. I andra delar av vår verksamhet kommer vi i kontakt med miljöförbättringar via vår service som vi har på bilarna. Alla spill-oljor, ackumulatorer och däck som byts ut vid service tas i förvar. Allt detta

transporteras sedan vidare till eko-rosk var den sedan blir behandlad på lämplig sätt för att minimera miljöpåfrestningen.

5. Vad anser ni själva om miljöfrågorna i transportbranschen?

Talar man om miljöproblem och miljöförstörningar i världen förstår vi att det är ett problem i tätbefolkade städer. Men i Finland var det är mycket glest befolkat och trafiken är relativt liten så kan man nästan påstå att vi till en viss del överreagerar i frågan om miljöproblem i Finland. Men naturligtvis är det viktigt att man följer alla de regler som finns idag. Inom vårt företag följer vi de EU regler som har blivit stiftade, vi har exempelvis förhållandevis nya bilar i fordonsparken som håller de standarder som krävs. Alla lastbilar är försedda med Euro fyra eller Euro fem motorer som har släpper ut minimalt

6. Tror ni att miljökraven kommer att skärpas ytterligare i framtiden?

Miljökraven kommer definitivt att öka. Det kommer att komma mera och omfattande krav från myndigheterna på att förbränningsmotorerna skall ha låga emissionsutsläpp. Negativt med striktare krav är att är lastbilarnas katalysator reducerar kraften på motorerna. Vilket egentligen leder till att bränsleförbrukningen ökar, när man försöker få ut den samma effekt ur lastbilarna som tidigare haft. Följande steg inom utvecklingen kommer att vara euro sex motorn. Det är relativt enkelt att förutspå eftersom euronormerna uppgraderas stegvist. I framtiden kommer alla bilar att stegvis uppfylla kraven eftersom alla motorer som tillverkas uppfyller euro normerna.

7. Hur anpassar ni ert företag till miljövänligt beteende?

Vi använder oss av nya lastbilar i vårt förteq. Påståendet ”förstärks” av att alla våra lastbilar i vårt fordons park är av årsmodell 2005 eller nyare. Vi köper aldrig begagnade bilar i vårt företag.

8. Hur upplever ni körtiderna?

Körtiderna är ett större problem för oss jämfört med de tidigare frågorna. Det saknas fullständigt flexibilitet i lagen om körtiderna. Det finns mycket att säga om lagen beroende på vilken del av branschen var man själv har sin verksamhet. Man måste alltid planera transporter med tanke på körtiderna för att man skall kunna maximera nyttan och effektiviteten för varje transport. Dock är det väldigt viktigt att tillägga här att vi förstår mycket väl att det finns regleringar om körtid. Om ingen skulle reglera hur mycket man får köra skulle det definitivt finnas sådana som skulle köra omänskligt långa sträckor vilket skulle vara en stor trafik fara för andra i trafiken.

9. Räcker tiden till för att chaufförerna skall kunna jobba effektivt?

När vi transporterar sker det ofta att vi måste lasta eller lossa under vägen. Detta betyder att vi ofta blir tvungna att vänta vid terminaler. Detta tar väldigt mycket bort från den effektiva tiden. Som exempel kan man beskriva hustransport. Chauffören kör på morgonen till fabriken och hamnar där att vänta tre timmar på lastning. När han sedan slipper iväg måste han exempelvis köra tre och en halv timmar tills han får lossat bilen. När man lossar huselementen, kan det ta upp till sex-åtta timmar innan bilen är tömd vilket betyder att man troligen inte hinner hem i tid även fast den totala körtiden enbart skulle ligga på sju timmar under hela dagen. Man får enbart ha 15 timmars arbetsdagar, dagen startar alltid när man första gången startar bilen på morgonen. Detta var eventuellt en relativt ovanliga situation, men i övrigt är det just

när man måste vänta som drar ner på effektiviteten. Ifall man inte behöver lasta eller lossa finns det tillräckligt med tid för effektivt arbete

10. Hur skulle ni förbättra lagen om körtiderna?

Flexibilitet saknas i körlagsförordningen. Med detta syftar vi främst på att det t.ex. borde vid vissa fall vara tillåtet att köra hem ifall man inte har långt kvar. Det är mycket stressande för våra chaufförer ibland när de måste sova bort hemifrån när de hur enkelt som helst skulle ha orkat köra den sista biten hem. Det finns vissa regleringar som man kunde slopa, som exempel kan man 15 timmars regel. På en liten ort var vi befinner oss händer det ibland att chauffören kommer till företaget för att t.ex. förbereda bilen när han skall iväg på eftermiddagen. Detta betyder då att ifall han startar bilen på morgonen t.ex. kl 11.00 räknas det som om hans arbetsdag skulle ha börjat då. Ifall han beger sig iväg på resan kl 17.00 betyder det att han har redan förlorat sex timmar av den totala 15 timmar som det är tillåtet att jobba under en dag. Även vilan är något som chauffören mera själv kunde påverka. Ofta händer det att chaufförerna måste stanna relativt tidigt t.ex. på eftermiddagen när han inte är trött. Detta leder till att denne sitter och dricker kaffe vid någon servicestation fram tills han är trött. När chauffören sedan börjar sova har han ofta inte många timmar kvar av den obligatoriska vilan vilket i praktiken betyder att han sover mindre än vad han eventuellt skulle behöva.

11. Fungerar kontrolleringen av lagen om körtiderna i Finland?

Kontrolleringen fungerar, polisen sköter kontrolleringarna ute på fältet, och det är på chaufförens ansvara att körtiderna följs. Det är chauffören som bötar ifall inte lagen hålls. Från företagets sida krävs det att vi sparar all information från färdskrivarna som också kan bli granskade. Tidigare när man använde sig av mekaniska färdskrivare måste man spara korten vid kontoren. Idag när vi använder oss av digitala färdskrivare måste vi kopiera informationen från förarkorten och ”företagar

korten” som vi sedan måste kunna visa upp ifall vi från företagets sida blir kontrollerade. ”Företagar kortet” är något som inte chaufförerna behöver oroa sig över. I praktiken betyder det att man måste avläsa bilarnas färdskrivare varannan månad med en skild kort som vi enbart i ”ledningen” har. Vi har fått information om att detta inte görs i alla företag. Orsaken kan vara att vissa inte helt enkelt vet om att man måste göra så. På vårt företag har vi dock alltid varit väldigt noggranna över att allt skall vara i skick. Det finns ingen idé med att bedriva en sådan verksamhet var man konstant skulle vandra på den gråa zonen med lagen.

12. Ifall ni kör internationella transporter, hur skiljer det sig från inhemska transporter?

Vår verksamhet finns på den inhemska marknaden. Vi har därför svårt att berätta om något praktisk skillnad. Egentligen är det inga större skillnader idag när man så enkelt slipper över gränserna.

13. Hur tror ni att transportbranschen i Finland ser ut om 10 år? Kommer vi att se en ökning i transporter till exempelvis Sverige?

Vi tror att det kommer att bli svårt för små transportföretag i framtiden. Orsaken till detta är att det kommer att bli olönsamt att köra gods direkt till kunden. Det kommer att krävas allt större kontakt nätverk för att vi behålla lönsamheten. Terminal verksamheten kommer att öka, och dessa företag som har terminaler utspridda i Finland kommer att ha det bra. Nackdelen med det är att det kommer att ta längre tid att få varorna fram. Större företag som exempelvis Kiitolinja klarar inte av Just in time transporter eftersom deras transport system styrs nästan helt av terminal verksamhet. Detta kommer att medföra en förhöjd pris på just in time transport eftersom branschen troligen inte klarar av alla just in time transporter, dvs. just in time transporter kommer till skillnad från nuläge att bli mera en ”special transport”. Andra nackdelar med branschen blir mera terminal beroende är att risken för att varan blir

skadar ökar. Vid varje lastning och lossning finns det en risk att det händer någonting åt godsen.

Positivt med framtiden är att vi tror och önskar på ett bra samarbete med andra transportföretag. Med att samarbeta med varandra kan man säkerställa att man alltid får den maximala nyttan från varje transport. Fyllnadsgraden på bilarna ökar och returtrafiken underlättas när man även där får bilen fylld

I övrigt tror vi att vårt företag kommer att ha det bra om 10 år eftersom vi har starka relationer med våra kunder och vi ser ingen orsak varför de skulle byta ut vår service mot någon annans.

14. Är ni rädda för att utländska chaufförer/företag skall få övertag på den finska marknaden?

Det är klart att utländska chaufförerna/företag konkurrerar med sina priser på vår marknad, men en stor del saknar ansvar och det kan vara svårt för chaufförerna/företag att bygga upp en relation med kunderna. Vårt företag behöver inte direkt oroa sig av utländska företag eftersom vår verksamhet inte direkt finns inom farozonen. Våra lastbilar har högre lastutrymme vilket ger oss en konkurrensfördel jämfört med andra.

Stycke gods är något som det finns en risk för att utländska företag skulle få över, men även här gäller tumregeln att finländska företag upplevs som mera ”pålitliga”. De stora företagen har idag börjat anställa mera utländska chaufförer. Detta är både positivt och negativt. Positivt är att man med utländska chaufförer kan få in sådana chaufförer som kan språket, t.ex. polacker. Det är bra för finländska företag för att få en fotfäste i de internationella marknaderna.

I övrigt kan man säga att vi inte har satt särskilt mycket fokus på denna fråga. Vi jobbar så bra vi kan varje dag och vi vet att vår expertis, speciellt inom hustransporter räcker bra för tillfället att stimulera den efterfrågan som det finns på våra tjänster.

19 ANALYS AV INTERVJUERNA

För att verkligen få en bild av vad intervjuerna har gett till arbetet är det viktigt att analysera texten. Respondenterna som vi använde var alla relativt olika som personer. Det ända gemensamma nämnaren som fanns var att de alla var inblandade i transportverksamhet. Förutsättningar för att få varierande svar fann, men till vår förvåning fanns det verkligen inga större skillnader mellan svaren vi fick. Av detta kan man dra en slutsats på att man inom transportbranschen har en enhetlig linje som alla parter följer. Skillnaden mellan chaufförer och företag var nästan obetydlig. Största skillnaden i svaren kan påstås vara mera i de olika förutsättningar, som respondenterna har i branschen dvs. chaufförer tänker mera på sig själv medan företagen måste tänka mera i större perspektiv. Analysen består av en sammanfattning av respondenternas svar. Till analysen kommer även att tilläggas skribenternas egna åsikter och reflektioner om resultaten.

De första frågorna vi ställde angående motiv varför respondenterna (chaufförerna) har valt att jobba inom transportbranschen, fick vi samma typer av svar konstant. Orsaken till varför man väljer chaufförs yrke ser ut att vara något chaufförerna gör för att de verkligen är intresserad av yrket. Orsaken till detta är ofta chaufförers tidigare erfarenheter innan de har kommit till arbetslivet, ofta genom att man redan vid tidig ålder varit inblandad i verksamheten genom t.ex. familjen. Alla respondenter är hemma från Karleby området, var det alltid har funnits mycket transportverksamhet. Därför var det inte överraskande att respondenterna svarade att de valt yrket p.g.a. att de fått inflytande av någon annan.

På frågan om chaufförerna har tillräckligt med kunskap om körandet innan de sätter sig bakom ratten fick vi ärliga svar. Vi hade förväntat oss att respondenterna skulle svara att de hade/har tillräckligt med kunskap. Respondenterna beskrev chaufförsyrket som en konstant inlärningsprocess. En chaufför kan aldrig bli fullärd, även fast denne har kört lastbil hela livet. Det kommer alltid fram nya situationer som

man inte kan förutspå. De största problemen för en ny chaufför är att klara av vintern. Det är något som chauffören måste lära sig genom att själv köra. Utbildning för chaufförer är något som skulle varmt tas emot i branschen, speciellt för unga chaufförer. Företagen vi intervjuade påpekade att det finns till och med situationer där unga nya chaufförer är bättre än gamla eftersom de är villiga att lära sig nya saker och ifall de har gått någon transportskola har de ofta mera färdigheter än äldre chaufförer, t.ex. ADR-körkort, Truckkörkort m.fl.

De mest väsentliga frågorna för avhandlingen behandlade miljön och körtiderna. Den först nämnda frågan var enligt skribenternas åsikt mycket viktig för avhandlingen. Respondenternas åsikter om miljöfrågorna var mycket överraskande. Respondenterna verkade inte sätta någon större fokus på miljöfrågorna. Frågan om vilka åtgärder man kommer i kontakt dagligen, svarade alla att de kör/har fordon som använder Ad-blue. Chaufförerna svarade att de inte kommer direkt i kontakt med något annat. Företagen däremot pratade om att de via service alltid strävar till att göra det så miljövänligt som möjligt. Som exempel kan man nämna att företagen förvarar alla oljor och däck så att man tryggt kan skicka dem till återvinning.

På frågan om vad respondenterna anser om miljöfrågor kom det ganska klart fram att de inte bryr sig särskilt mycket om miljön. Respondenterna svarade att de inte sätter fokus på miljön. Respondenterna gör det som de måste, men inget extra utöver det. Av detta kan slutsatsen dras att rent praktiskt spelar miljöfrågorna inte någon större roll i transportbranschen. Det finns massor med teorier om saken, men ute i praktiken kommer det aldrig ordentligt fram. Respondenterna tror att kraven på miljösektorn kommer att skärpas, men kommer det verkligen att någon stor betydelse på miljön i långa loppet får alla fråga sig. Enligt respondenterna är det inte transporten som orsakar problem i världen. Det finns oändligt med andra faktorer som präglar miljön mera än transport. Som exempel kan nämnas vanlig bilkörning var bilisterna använder sig av bensinmotorer som förstör mycket mera på miljön. I framtiden kommer det definitivt att komma striktare euro normer, men frågan är fortfarande:

varför reglera dieselmotorer när det finns mycket lösare krav på personbilar med bensinmotorer. Tilläggs faktorn om att det finns till mängden oändligt mycket mera personbilar får alla igen börja tänka som respondenterna: till vilket nytta är alla krav egentligen?

Det som verkligen fick respondenterna att börja prata om problemen i branschen var tidsfrågorna. Innan intervjun var det klart för skribenterna att det största problemen med transporten finns inom tidsfrågorna. Svaren vi fick varierade enligt den område av transporten respondenterna är verksamma inom. Respondenterna som kör inom grus och asfaltering hade starka åsikter om körtiden. Problemet för respondenterna är att de har mycket svårt att kunna jobba effektivt. Lastbilarna måste ofta stå stilla vilket betyder att de inte alltid hinner köra tillräckligt eftersom chaufförerna måste också ha sina obligatoriska pauser. Respondenterna inom detta område svarade alla att det borde vara tillåtet att ha de obligatoriska pauserna inräknat i den tid när bilen står stilla t.ex. vid lastning och lossning. Som det är idag måste pausen vara just en viss tid och ifall bilen rör sig ens en meter räknas inte lastningen eller lossningen som paus. Som exempel skulle ett scenario kunna se ut som följande: Bilen stannar två gånger varje timme för att lasta och sedan lossa. Den totala tiden för detta är t.ex. 20 minuter. Detta är redan mera än den totala obligatoriska tiden som pausen måste vara (15 minuter). Som lagen är idag måste chaufförerna ha en 15 minuter lång paus efter två timmars körning, vilket med ovannämnda exempel skulle betyda att på två timmar blir den effektiva arbetstiden 65 minuter. Av detta kan slutsatsen dras att lagen verkligen inte gynnar effektiveringen av arbetet. Dessutom svarade respondenterna att det är väldigt mycket stress involverat när det sätts mycket press på att chauffören måste klara av att jobba effektivt.

De som kör inom fraktrafiken hade andra åsikter om körtiden. Svaren vi fick kan inte beskrivas som positiva utan det är enbart problem med körtider. Effektiviteten inom fraktrafiken är mycket högre jämfört med den ovan nämnda gruppen. Problemet för fraktrafiken ligger mera inom dygns och veckovilor. Som exempel kan nämnas

veckovilan när du har kört sex dagar + veckovilan + sex + veckovilan. Vilan efter två veckor i trafiken blir 45 timmar lång. Respondenten svarade att detta är oerhört svårt för chaufförerna. Respondenten berättade om sina erfarenheter ute i Europa när han har varit tvungen att stanna vid någon plats var han har fått vara rädd för sin egen hälsa och liv. Allt detta enbart eftersom att han inte har haft möjligheten att åka vidare till någon tryggare plats för att lagen inte tillåter honom. Fortsätter man med samma exempel svarade respondenten att det inte går att kalla veckovilan som ordentlig vila, eftersom chauffören har inget annat alternativ än att sitta i hytten och vänta att när han får börja köra igen. Tiden i hytten beskrevs som mycket lång när du inte har något annat att göra än att enbart ligga i sängen.

Det kom många intressanta förslag på förbättringar om lagen. Ett mycket intressant förslag var att man eventuellt kunde göra olika lagar enligt de områden man är verksam inom. Med andra ord skulle detta betyda att man inom t.ex. asfalteringstrafiken kunde t.ex. slopa helt de obligatoriska korta pauserna. Detta skulle innebära enbart t.ex. en lång matpaus. Från frakten kom det fram också en mycket intressant idé om att man skulle göra det lagligt för alla att köra fritt mellan t.ex. kl 06.00-22.00. Även här skulle chaufförerna kunna några längre pauser. I detta scenario skulle det enbart vara möjligt att köra under natten, ifall företaget/chauffören skulle ha specialtillstånd. Detta skulle eliminera riskerna som chaufförerna har när de kör trötta nattetid. Respondenterna svarade att de är mycket sällan trötta under dagen och tidig kväll, men enligt lagen tvingas de att vara och därmed ta sovpauser när de inte är trötta vilket resulterar i kortare verkliga sovtimmar.

Det som alla svarade, oavsett chaufför eller företag var att lagen borde göras mera flexibel. Som lagen är idag finns det inga rum för misstag. Chauffören borde få mera rum för att göra egna beslut om när och hur pausen hålls. Respondenterna svarade att det inte finns någon annan yrkesgrupp var det finns likadana regleringar på hur arbetet skall skötas. Chaufförerna uttryckte sina rädslor för att det alltid finns risk för

att det sker misstag med tiderna vilket i en worst case scenario kan innebära att chauffören förlorar sin arbetsplats.

På frågan om granskningen av körtiderna fick vi ganska samma typer av svar av alla. Granskningen fungerar till en viss grad. Det som aldrig kom fram i intervjuerna var att det finns vissa saker som görs för att komma undan polisen. Med de nya digitala korten brukar chaufförerna ibland använda någon annans kort när de kör. T.ex. när bilen är på ett sådant område var inte myndigheterna slipper fram för att granska vem som kör just under den tiden. Detta är naturligtvis helt olagligt men chaufförerna menade att de känner sig tvungna att göra så. Detta är något som chauffören gör sinsemellan, de respondenter som berättade att de bytt ut korten påpekade att deras arbetsgivare vet inget om saken. Detta anses enligt skribenterna, som ett stort problem eftersom här bryter man ju inte enbart mot körtidslagen, utan även mot andra lagar. Dock kom det fram att detta inte är vanligt och det förekommer definitivt inte varje dag, men fortfarande borde någonting göras åt saken för att inte chaufförerna skall känna sig tvingade att göra detta.

Företagen vi intervjuade svarade mycket bra på frågan om kontrolleringen. De svarade att deras åsikt om kontrollering är att det är bra med kontrollering. Deras verksamhet bygger upp på att göra allt enligt lagboken och då behöver inte företaget oroa sig över granskningarna.

De andra frågorna i intervjun kom inte fram med några flera problem för branschen. Det var positivt att respondenterna har en så stark förtroende för framtiden inom branschen. Finska chaufförer/företag anses ute i världen som mycket pålitliga med bra kunskap. Av detta drar vi slutsatsen att framtiden ser bra ut för finska transportbranschen. Avstånden i landet kommer inte att bli kortare, vintrarna kommer fortfarande att vara långa vilket kräver specialkunskap från chaufförerna. Det är just dessa faktorer som bidrar till att transportköparen kommer alltid att mer eller mindre vara beroende av inhemska aktörer.

20 KÄLLFÖRSTECKNING

1. Tryckta arbeten

Lumsden, Kenth 1998. Logistiken grunder första upplagan. Studentlitteratur Ab.

Lumsden Kenth 2006. Logistiken grunder andra upplagan. Studentlitteratur Ab.

Göran Persson, Helge Virum 1996. Logistik För konkurrenskraft. J Lagerblads Tryckeri AB.

Karhunen Jouni, Santala Jouko, Pouri Reijo 2008. Kuljetukset ja varastointi toinen painos

2. Elektroniska publikationer

Stefan Bengtson, kompetens för trilogkonsult, uppdaterat 17.9.2008. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:<http://www.trilogik.se/sve/komp-oper-analys.html>>

Carlji AB, Logistikprogrammet Yrkeshögskolan, uppdaterat 3.5.2011. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:http://www.logistikprogrammet.org/ny/index.php?option=com_content&task=view&id=75&Itemid=61>

Liikenne ja viestitöntäministeriö, publicerat 19.4.2008. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:<http://www.lvm.fi/web/sv/14>>

Autokuljettajan ajo- ja lepoajat, Publicerad 11.5.2010, uppdaterat 29.9.2010. Tillgänglig i form av www-dokument

<URL:http://www.skaf.fi/files/7732/Ajo-jalepoaikaopas_2010.pdf>

Kör och vilotider regler och vägledning oktober 2010, publicerat 17.11.2010, uppdaterad 18.11.2010. Tillgänglig i form av www-dokument

<URL:http://www.yrkestrafiken.se/Global/Publikationer/kor_vilotider_rev_web.pdf>

Kör och vilotider- Yrkestrafikportalen, publicerad 20.3.2009, uppdaterad 8.6.2009. Tillgänglig i form av www-dokument

<URL:<http://www.yrkestrafiken.se/Kor-och-vilotider/>>

Digitala färdskrivare vid vägtransport, publicerat 5.3.2004. Tillgängligt i form av www_dokument

<URL:<http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/01/16/33/34a4b599.pdf>>

EU-direktiivin mukaiset ajokorttiluokat, publicerat 31.3.2008. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:<http://www.ake.fi/autoilunerityis/fi/sivu43.htm>>

Tietoa tieliikenteen kalustosta – Suomen Kuljetusopas. Tillgängligt i form av www-dokument.

<URL:<http://www.kuljetusopas.com/kalusto/>>

Trafiktillstånd-Skal. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:www.skal.fi/sv/information_om_transportbranschen/trafiktillstand>

Oikeusministeriö, publicerat 27.3.2002. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:<http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2002/20020230>>

Oikeusministeriö, publicerat 21.7.2006. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:<http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2006/20060693>>

Skal – Liikennelupa. tillgängligt i form av www-dokument

<URL:http://www.skal.fi/tietoa_kuljetusalasta/liikennelupa>

Skal-Miljöändren. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:http://www.skal.fi/sv/information_om_transportbranschen/miljoarenden/>

Motiva Oy, energieffektivitetsavtalen 2008-2016, publicerat 20.4.2009. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:http://www.motiva.fi/sv/verksamhetsomraden/energieffektivitetsavtalen/energieffektivitetsavtalen_2008-2016>

Svenska Shell, uppdaterat 20.4.2011. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:http://www.shell.com/home/Framework?siteId=se-sv&FC2=&FC3=/se-sv/tailored/euroshell/euroshell_trucks_and_coaches/crt/shell_fuels/adblue.html>

Ilmasto.org, Hiilidioksidi. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:<http://www.ilmasto.org/ilmastonmuutos/perusteet/kasvihuonekaasut/hiilidioksi.html>>

Liikenne ja viestintäministeri – Hallitus esittää kabotaasi – kuljetusten rajoittamista, publicerat 28.5.2009. Tillgängligt i form av www-dokument

<URL:<http://www.lvm.fi/web/fi/tiedote/view/892220>>

Tiekuljetukset – Suomen Kuljetusopas. Tillgängligt i form av www-dokument

<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/tiekuljetukset/>

3. Bilder

Bild nr 3, Dragbil

<URL:<http://www.hylast.se/assets/dragbil.jpg>>

Bild 2, Paketbil

<URL:<http://www.rossinglogistik.se/images/paketbil.jpg>>

Bild 4, Påhängsvagn

<URL:http://www.kpspeed.fi/slides/mb_sisudiesel.JPG>

Bild 1, Lastbil

<URL:<http://www.kuljetustuuri.fi/kuvagalleria/taysperavaunu.jpg>>

4. Intervjuer

Frank Hägglund, lastbils chaufför på TL Trans

Joel Palmgren, lastbils chaufför på Timo Peltola Consulting Oy

Robin Vestman, lastbils chaufför på Jr. Vestman Oy

Simon Vestman, lastbils chaufför på Jr. Vestman Oy

Patrik Westman, lastbils chaufför för Ab Kalottspedition Oy

Daniel Enkvist, Transportplanerare för TL Trans

Peter Högvist, transportplanering och försäljning för Högvist Transport& Co

Leif Högvist, administrativa uppgifter, service arbeten för Högvist Transport& Co