



**LUNDS UNIVERSITET**  
Campus Helsingborg

Institutionen för Service Management

**Examensarbete för kandidatexamen**

# Hållbara transporter?

Hur aktörerna i den svenska transportbranschen ser  
på vägtransporter ur ett hållbarhetsperspektiv

Sandra Ensgård

Matilda Strömqvist Randerz

Gruppenr: 31

Handledare:  
Richard Ek

Kandidatarbete  
VT 2015

# Sammanfattning

**Titel:** Hållbara transporter? -Hur aktörerna i den svenska transportbranschen ser på vägtransporter ur ett hållbarhetsperspektiv

**Ämne/kurs:** SMKK10 Service Management: Examensarbete för kandidatexamen, 15hp

**Författare:** Sandra Ensgård och Matilda Strömqvist Randerz

**Handledare:** Richard Ek

**Nyckelord:** Hållbarhet, Vägtransport, Cabotage, Triple Bottom Line, Corporate Social Responsibility, Logistics Social Responsibility

**Syfte:** Målet med uppsatsen är att se hur media framställer den svenska transportbranschen samt att klarlägga aktuella aktörers syn på den svenska vägtransportsektorns hållbarhet. Vidare läggs största delen av fokus på hur de sociala och miljömässiga aspekterna upplevs. Dessa kan dock inte ses isolerade från den ekonomiska aspekten och därför berörs även den till viss del i arbetet. *Syftet* blir därmed att få en ökad förståelse och klarlägga transportbranschens aktörers syn på hållbarhet inom branschen.

**Metod:** I uppsatsen används en kvalitativ forskningsmetod. Det empiriska materialet är baserat på kvalitativa textanalyser av dags- och branschtidningar samt semistrukturerade intervjuer med tongivande aktörer i branschen. För att besvara uppsatsens syfte har teorierna Triple Bottom Line, CSR och LSR använts.

**Avslutande diskussion:** Vägtransportbranschen verkar i en ekonomisk struktur som anses vara svår att komma ur. Media framställer branschens ekonomiska, miljömässiga och sociala hållbarhetsproblem som ett resultat av politiska meningsskiljaktigheter. Majoriteten av de intervjuade aktörerna menar att en friare konkurrens lett till en växande osund konkurrens och en ökad miljöbelastning. De låga vinstmarginalerna inom transportbranschen leder också till en ignorans för de sociala frågorna eftersom arbetskraft inom branschen idag endast ses som en kostnad. Det bekräftas att det finns en stor problematik att kombinera hållbarhetsaspekterna och att den ekonomiska lönsamheten prioriteras. Det blir också tydligt att hållbarhetsaspekterna saknar tydlig definition och att en utvärdering av en verksamhets

hållbarhetsarbete ur ett teoretiskt perspektiv därav är svår. Genom att implementera marknadsmekanismer kan möjligtvis den ekonomiska strukturen luckras upp, då transportbeställaren och slutkonsumenten får en ökad insikt kring hur transporten utförs.

## **Förord**

Vi vill tacka Sofie Karlsborn och Jens Gille på Miljönämnden i Helsingborgs Kommun, förhandlingschef Anders Norberg på Transportgruppen, pressekreterare Åsa Sköld på Sveriges Åkeriföretag och ombudsman Jonas Ankarberg och ordförande Kenneth Pettersson på Transportarbetareförbundet, avdelning 12 i Malmö för deltagande i intervju och att ni gett oss en stor inblick i ert arbete. Vi vill säga tack till våra nära och kära för den tro ni haft på oss och det stöd ni gett under uppsatsens gång. Vi vill också rikta ett stort tack till vår handledare Richard Ek för ett bra stöd och vägledning genom hela uppsatsskrivandet.

Arbetet kring detta examensarbete har till lika stora delar utförts av båda författarna.

Helsingborg, 2015

*Sandra Ensgård och Matilda Strömqvist Randerz*

# Innehållsförteckning

<b>1. Inledande del</b> .....	<b>7</b>
.....	7
<b>1.1 Inledning</b> .....	<b>7</b>
<b>1.2 Problembakgrund</b> .....	<b>8</b>
<b>1.3 Syfte och problemformulering</b> .....	<b>9</b>
<b>1.4 Disposition</b> .....	<b>10</b>
<b>2. Teoretisk referensram</b> .....	<b>12</b>
<b>2.1 Hållbarhet</b> .....	<b>12</b>
<b>2.2 Triple Bottom Line</b> .....	<b>13</b>
2.2.1 Den sociala aspekten.....	13
2.2.2 Den miljömässiga aspekten.....	14
2.2.3 Den ekonomiska aspekten.....	14
2.2.4 Svårigheter att kombinera ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter.....	15
<b>2.3 Corporate Social Responsibility (CSR)</b> .....	<b>16</b>
2.3.1 CSR i praktiken.....	17
<b>2.4 Logistics Social Responsibility (LSR)</b> .....	<b>18</b>
<b>2.5 Avslutning på teoretisk referensram</b> .....	<b>20</b>
<b>3. Metoddel</b> .....	<b>22</b>
<b>3.1 Val av angreppssätt</b> .....	<b>22</b>
<b>3.2 Val av ansats</b> .....	<b>23</b>
<b>3.3 Litteraturinsamling</b> .....	<b>24</b>
<b>3.4 Textanalys</b> .....	<b>24</b>
<b>3.5 Intervju</b> .....	<b>25</b>
<b>3.6 Urvalsgruppen</b> .....	<b>27</b>
<b>3.7 Reliabilitet och validitet</b> .....	<b>28</b>
<b>4. Resultat och diskussionsdel</b> .....	<b>30</b>
<b>4.1 Vilken bild förmedlas medialt till allmänheten om Sveriges vägtransportbransch, vad gäller dess hållbarhet?</b> .....	<b>30</b>
4.1.1 Social hållbarhet.....	30
4.1.2 Miljömässig hållbarhet.....	33
4.1.3 Ekonomisk hållbarhet.....	35
<b>4.2 Vad anser branschens aktörer att den friare konkurrensen inom EU fått för följder ur de sociala och miljömässiga hållbarhetsperspektiven?</b> .....	<b>37</b>
4.2.1 Cabotagereglernas inverkan på branschen.....	37
4.2.2 Lönsamhetsproblematik och konkurrens.....	38
4.2.3 Cabotagettransporters sociala och miljömässiga påverkan.....	39
4.2.4 Regelefterlevnad och brist på kontroller.....	41
<b>4.3 Hur kan branschen vara och bli mer hållbar enligt aktörer i transportbranschen?</b> .....	<b>42</b>
4.3.1 Hållbarhetsaspekternas samspel och konflikter.....	42
4.3.2 Hållbarhetsarbetets utmaningar.....	43
4.3.3 Ökat krav på ansvarstagande.....	45
4.3.4 Kulturförändring i branschen.....	45
4.3.5 Den svenska transportbranschens framtid.....	46
<b>4.4 Sammanfattning av analysen</b> .....	<b>48</b>
<b>5. Avslutande del</b> .....	<b>49</b>
<b>5.1 Avslutande diskussion</b> .....	<b>49</b>
<b>5.2 Förslag till framtida forskning</b> .....	<b>53</b>

<b>6. Referenser .....</b>	<b>53</b>
<b>Bilaga 1.....</b>	<b>63</b>
<b>Bilaga 2.....</b>	<b>64</b>
<b>Bilaga 3.....</b>	<b>65</b>
<b>Intervju med Jens Gille och Sofie Karlsborn (miljöstrateger på kommunen, Miljöförvaltningen).....</b>	<b>65</b>
<b>Bilaga 4.....</b>	<b>66</b>
<b>Intervju med Åsa Sköld (Pressekreterare på Sveriges Åkeriföretag).....</b>	<b>66</b>

# 1. Inledande del

---

*Uppsatsen inleds med en kort beskrivning om varför ämnet är värt att undersökas och varför valt ämne är aktuellt. Sedan presenteras en problembakgrund för att förankra ämnet i valda teorier. Därefter presenteras uppsatsens syfte och problemformulering. Slutligen illustreras en modell av uppsatsens struktur och en kort beskrivning av dess delar under rubriken Disposition.*

---

## 1.1 Inledning

I takt med den ökande handeln och den växande globaliseringen har det skett stora förändringar inom transportbranschen. Detta har medfört en högre konkurrens och ett ökat behov av både fler och längre godstransporter (Urip 2010). Godstransporter på väg är betydelsefulla för den ekonomiska utvecklingen men även skadlig för miljön och människans hälsa (Demir, Bektas & Laporte 2014). År 2010 transporterades 86 procent av Sveriges inrikestransporter med lastbil. Lastbilen är ett flexibelt och pålitligt transportmedel men producerar emellertid höga halter koldioxidutsläpp (Trafikanalys 2012). Det svenska transportsystemet är idag beroende av fossila bränslen och inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser (Naturvårdsverket 2015). Eftersom transportbranschen står för en hög andel utav utsläppen är det nödvändigt för transportsektorn att arbeta efter att bli mer hållbar (Velazquez, Munguia, Will, Zavala, Verdugo, Delakowitz & Giannetti 2015). Hitintills har den huvudsakliga planeringen av godstransportaktiviteter fokuserats på kostnadsminimering men transporterarnas negativa påverkan på miljön uppmärksammas mer och mer (Demir, Bektas & Laporte 2014). Hållbar utveckling och miljöfrågor har därför blivit alltmer betydelsefulla för transportföretag (Oberhofer & Fürst 2013). Definitionen av hållbarhet består enligt Elkington (1997) av tre perspektiv; ekonomisk framgång, miljömässig kvalitet och social rättvisa. Den sociala aspekten av hållbarhet kommer emellertid många gånger i skymundan på grund av miljöhot som får stor uppmärksamhet (Aras & Crowther 2015). Europeiska Unionens (EU) ministerråd menar att en del av hållbara transporter är att de utförs på ett miljöeffektivt vis samtidigt som transporterarna skall vara rättvisa och socialt försvarbara. Detta för att stödja en

konkurrenskraftig ekonomi (European Union 2001). Inom den svenska transportsektorn har den sociala aspekten av hållbarhet fått större uppmärksamhet under de senaste åren, eller snarare avsaknaden av den. Mycket utav transportbranschens sociala problematik som visas i media tycks många gånger härledas till den ökade rörligheten inom Europa.

Den 14 maj 2010 valde EU att öppna upp inrikes vägtransporter med målet att bli en "Single European Transport Area". Denna vägcabotagelagstiftning<sup>1</sup> infördes med syftet att skapa ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Genom att öppna upp marknaden var förhoppningen att det skulle leda till ekonomiska, sociala och miljömässiga fördelar (European Commission 2015). Europa kommissionens mål är att så småningom öppna upp vägtransportmarknaden och släppa marknaden helt fri. Principen är att det skall råda en fri rörlighet av tjänster inom EU då transportmarknaden inte skall vara ett undantag. Svenska åkeri- och transportförbund motsätter sig detta då de menar att den svenska transportnäringen inte kan konkurrera mot den Östeuropeiska som har betydligt lägre kostnader, framförallt för personal (Sternberg 2013).

Ur ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv hävdar somliga att cabotagetransporter är att föredra då detta förhindrar att transporter kör med tom last. Andra studier av cabotage visar att fritt cabotage rent av kan vara skadligt för miljön. Detta är byggt på antagandet att sänkta priser på vägtransporter av gods sammankopplas med en minskad användning av intermodala transportsätt (Sternberg 2013). Enligt tidigare forskning kan prissänkningar av en resurs leda till en ökad användning av denna resurs (Jevons 1866). Med andra ord om transportpriset går ner påverkas logistiklösningarna. Då transportkostnaderna endast utgör en liten del av produktens slutpris leder det ofta till att dessa logistiklösningar kommer innehålla en stor del lastbilstransporter (Sternberg 2013).

## 1.2 Problembakgrund

Det finns en tillsynes omfattande problematik både ur de sociala och miljömässiga hållbarhetsaspekterna inom vägtransportbranschen. Vissa menar att en anledning till problemet är att den ekonomiska aspekten ofta prioriteras framför de sociala och

---

<sup>1</sup> *Cabotage* innebär rätten att efter att en internationell transport avslutats få utföra tre stycken inrikestransporter, så kallade cabotagetransporter, inom loppet av sju dagar. En cabotagetransport är en ren inrikes transport med gods från en avsändare i Sverige till en mottagare med slutlig destination i en ort inom Sverige (Pilarp 2013).



miljömässiga aspekterna (Merriman & Sen 2012). Eftersom den sociala och miljömässiga hållbarheten är komplicerad att mäta kan det också vara svårt att se dessa aspekter som lönsamma (Elkington 1997). Allmänhetens och allt fler företags medvetenhet kring socialt och miljömässigt ansvar har vuxit men olika branscher har olika svårigheter att implementera de förändringar som behövs (Urip 2010). Kundernas och företagens ökade medvetenhet har också lett till allt högre krav på verksamheters miljömässiga och sociala ansvarstagande (Schmeltz 2014). För att en verksamhet ska vara hållbar bör den ta hänsyn till tre perspektiv; ekonomisk framgång, miljömässig kvalitet och social rättvisa. Dessa perspektiv skapar tillsammans *Triple Bottom Line* teorin. Att kombinera dessa kan vara problematiskt eftersom de är både särskilda från varandra, påverkade av varandra och i konflikt med varandras intresse (Elkington 1997). Då ett företag praktiserar hållbarhetsarbete benämns det ofta som *Corporate Social Responsibility* (CSR). Under det sista årtiondet har det vuxit fram en ny del utav hållbart ansvarstagande för logistikbranschen, *Logistics Social Responsibility* (LSR) (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008). Den största drivkraften till att förbättra hållbarheten i logistiken anses vara kundernas krav och förväntningar (Ferne & Sparks 2014). Medan hållbarhetsarbete syns alltmer i företagsstrategier och verksamheters marknadsföring är definitionen av var ansvarstagandet slutar och tas vid vagt (Urip 2010). Samtidigt som alarmerande fakta om svenska transportbranschens situation får stor uppmärksamhet i media får också hållbarhetsfrågor ett allt större utrymme. Den teoretiska diskussionen kring kunders ökade krav tycks urskilja sig från vad som verkar ske i praktiken. Allt fler betonar vikten av att främja de sociala och miljömässiga hållbarhetsaspekterna men verkligheten tycks inte överensstämja med denna strävan. Problematiken att kombinera hållbarhetsaspekterna lyfts till ytan i uppsatsen för att få en bättre insikt om orsakerna bakom branschens hållbarhetsproblematik. Med utgångspunkt från ovanstående teorier undersöks vilken bild av transportbranschen olika mediala källor förmedlar samt hur hållbar Sveriges vägtransportbransch egentligen är enligt de aktörer som verkar i den.

### **1.3 Syfte och problemformulering**

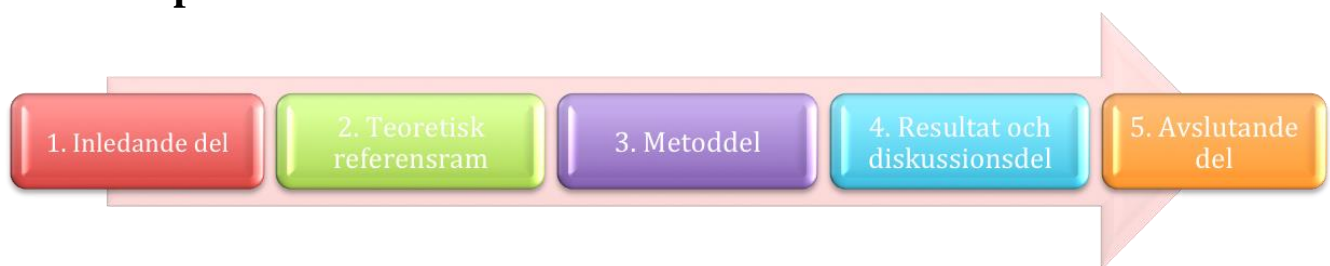
Målet med uppsatsen är att undersöka och klarlägga relevanta aktörers syn på den svenska vägtransportsektorns hållbarhet. Vidare läggs största delen av fokus på hur de sociala och miljömässiga aspekterna upplevs av aktörerna. Dessa kan dock inte ses isolerade från den ekonomiska aspekten och därmed berörs även den till viss del i arbetet. Med aktörer menas i

denna kandidatuppsats förutom de organisationer vars arbete till stor del berörs av den svenska transportbranschen också den media som ger allmänheten utanför branschen en bild och syn utav den. *Syftet* är att få en ökad förståelse och klarlägga transportbranschens aktörers syn på hållbarhet inom branschen. För att kunna besvara syftet presenteras och undersöks följande underfrågor;

- Vilken bild förmedlas medialt till allmänheten om Sveriges vägtransportbransch, vad gäller dess hållbarhet?
- Vad anser branschens aktörer att den friare konkurrensen inom EU fått för följer ur de sociala och miljömässiga hållbarhetsperspektiven?
- Hur kan branschen vara och bli mer hållbar enligt aktörer i transportbranschen?

Eftersom uppsatsens tidsram är begränsad har en del avgränsningar gjorts inom det valda ämnet. Uppsatsens hållbarhetsperspektiv har avgränsats till att endast ses till Sverige, svenska vägtransportföretag och den svenska arbetsmarknaden. Studien är begränsad till att enbart se till den svenska transportbranschens aktörer, där hållbarhetsaspekterna hos utländska företag och medarbetare till stor del inte studerats. Det bör betonas att indikationer från de intervjuade och studier vi tagit del av påvisar att den sociala situation de utländska chaufförerna många gånger befinner sig i kan vara mycket svår. Då dessa transporter körs på de svenska vägarna kan denna del dock inte helt uteslutas. Omfattningen och tidsperioden av detta arbete gör det dessvärre omöjligt att grundligt uppmärksamma och undersöka denna sida av den sociala hållbarheten.

## 1.4 Disposition



**1. Inledande del.** Beskriver varför den svenska vägtransportbranschens hållbarhetsfrågor är aktuella och en teoretisk problematisering av ämnet görs. Uppsatsens syfte och problemformulering presenteras.

**2. Teoretisk referensram.** Begreppet hållbarhet definieras och teorierna Triple Bottom Line, Corporate Social Responsibility och Logistics Social Responsibility presenteras.

**3. Metoddel.** Behandlar vad metod är, vilka angreppssätt som finns och används, hur litteraturinsamlingen har gått till och uppsatsens urvalsgrupp introduceras. Därefter presenteras uppsatsens metoder i form av intervju och textanalys. Slutligen diskuteras uppsatsens reliabilitet och validitet.

**4. Resultat och diskussionsdel.** Uppsatsens resultat redovisas från textanalysen och intervjuerna. De diskuteras och analyseras tillsammans med utvalda teorier. Slutligen görs en sammanfattning av uppsatsens resultat.

**5. Avslutande del.** Uppsatsens huvudsakliga diskussioner belyses tillsammans med uppsatsens slutsatser. Förslag på framtida forskning diskuteras även.

## 2. Teoretisk referensram

---

*I teoriavsnittet definieras inledningsvis begreppet hållbarhet för att få en förståelse för teoribakgrunden. Hållbarhetens fundamentala uppbyggnad presenteras därefter med teorin Triple Bottom Line. Vidare redogörs verksamheters ansvarstagande med hjälp av teorin Corporate Social Responsibility samt dess problematik i praktiken. Slutligen görs en fördjupning inom ansvarstagandet med teorin Logistics Social Responsibility med inriktning på transporter.*

---

### 2.1 Hållbarhet

Ordet hållbar på engelska (sustainable) härstammar från latin *sustinere* då *sus* betyder “upp” och *tenere* betyder “att hålla” (Strand, Freeman & Hockerts 2015). Hållbarhet beskrivs i FN:s Brundtlandsrapport på följande vis, “*Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs*” (United Nations 1987, s. 57). Med detta menas att utvecklingen skall möta dagens behov utan att äventyra framtida generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Hållbarhet är både ett kontroversiellt och aktuellt ämne som kan tolkas olika av olika personer (Aras & Crowther 2015). Hållbarhet menas även betyda det ansvar vi har för produkters livscykel och de specifika och föränderliga behoven kunder har (Elkington 1994). Weidinger, Fischler och Schmidpeter (2014) menar att ett modernt hållbarhetsarbete bör gå hand i hand med lönsamhet och därmed främja varandra. Hållbarhetsarbetet bör också vara integrerat i verksamhetens grund istället för att vara en tilläggsfunktion som många av dagens verksamheter tillämpar med bland annat CSR aktiviteter. Hållbarhet anses fortfarande av många vara ett vagt och svårdefinierat begrepp som verksamheter bör utveckla tydliga verktyg till för att kunna främja och mäta dess prestationer (Veleva & Ellenbecker 2001). Aras och Crowther (2015) syftar på att det inte är möjligt att anse att något är hållbart om det inte tar hänsyn till alla tre hållbarhetsaspekter. Ofta missuppfattas begreppet hållbar utveckling till att bara beröra miljön men hållbarhet inkluderar även de ekonomiska och sociala aspekterna (Aras & Crowther 2015). För att få en ökad förståelse för hur hållbarhetens

tre aspekter sammankopplas presenteras teorin Triple Bottom Line.

## 2.2 Triple Bottom Line

Begreppet *Triple Bottom Line* skapades av Elkington som nämnde det första gången i boken ”*Cannibals With Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*“ (1997). Elkingtons definition av hållbarhet består av tre perspektiv; ekonomisk framgång, miljömässig kvalitet och social rättvisa. Det är dessa tre perspektiv som tillsammans skapar Triple Bottom Line (Jeurissen 2000). Elkington (1997) menar att hållbarhet inte endast handlar om att vara ekonomiskt och miljömässigt hållbar utan att sociala, etiska och politiska frågor också måste inkluderas. Dessa tre delar av hållbarhet som presenterades menades av Elkington vara både särskilda från varandra, påverkade av varandra och i konflikt med varandras intresse. Elkington ifrågasätter även huruvida hållbarhet ens går att finna inom kapitalismen (Jeurissen 2000).

De tre hållbarhetsaspekterna hänger samman på följande vis; samhället är beroende av ekonomin, ekonomin är beroende utav det globala ekosystemet och miljön blir på så vis grunden till att både ekonomin och vårt samhälle kan fungera. Den sociala, ekonomiska och miljömässiga hållbarheten är dock inte stabila utan påverkas av politiska, ekonomiska och miljömässiga påtryckningar, cykler och konflikter (Elkington 1997).



**Bild 1. Triple Bottom Line**

### 2.2.1 Den sociala aspekten

Den sociala dimensionen av hållbarhet är relaterad till verksamheters påverkan på dess arbetsstyrka och omgivning och är på så vis en stor bidragande faktor till en social välfärd för individen och samhället i sig. Social hållbarhet i verksamheter främjar hälsa, utbildning och

ger stöd till demokratisk behandling som på så vis möjliggör en högre livskvalitet (Steurer & Konrad 2009). Social hållbarhet handlar också om att värna om mänskliga rättigheter, motverka arbetslöshet och att uppehålla affärsetik. Eftersom etik ses olika från person till person, företag till företag och från kultur till kultur är denna svår att mäta. Därför är lagstadgar många verksamheters huvudsakliga etiska riktlinjer. I de flesta fall är företag mer medvetna om sitt miljöarbete än sitt sociala arbete. Detta trots att sociala aspekter såsom slavarbete, barnarbete och arbetsvillkor under historiens gång länge diskuterats (Elkington 1997).

### **2.2.2 Den miljömässiga aspekten**

Begreppet miljömässig hållbarhet kan ses som det systematiska och naturliga miljöförhållande som inte bör störas mer av mänskliga aktiviteter än vad planeten tillåter (Bolanca Mirkovic, Majjnaric & Bolanca 2011). En verksamhet bör beakta om naturtillgångarna de nyttjar är förnyelsebara tillgångar och av återvinningsbara material. Naturtillgångar kan mätas genom till exempel utsläpp av växthusgaser. Företag bör identifiera sina miljökostnader separat för att kunna förbättra sitt miljöarbete. I många länder finns regleringar för verksamheters miljöpåverkan och en rapporteringsskyldighet för viss typ av utsläpp. Miljökostnader kan beräknas genom exempelvis efterbehandlingskostnader av miljörelaterade skador, livscyklar på produkter, materialanvändning, miljöfaror, avfallshantering och genom klagomål från allmänheten. Den miljöförstöring som kapitalismen leder till innebär att vissa sociala grupper får lida mer av detta än andra (Elkington 1997). Majoriteten i de flesta länder beskriver att miljöförstöringar i form av utsläpp påverkar deras hälsa och en ännu större del menar att miljöförstöringen kommer att påverka deras barns hälsa (Elkington 1994).

### **2.2.3 Den ekonomiska aspekten**

Verksamheter har länge använt sig av finansiella indikatorer för att mäta sina framgångar (Veleva & Ellenbecker 2001). Idag har dock flertalet organisationer insett att lönsamhet endast är en del av den långsiktiga överlevnaden och verksamhetens framgång (Hay, Stavins & Vietor 2005). Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet kan definieras på kort sikt som förmågan att generera tillräckligt kassaflöde för att säkerställa likviditet för verksamheten och dess intressenter. Vidare definieras den på lång sikt som en kontinuerlig förbättring av konkurrensfördelar och företagsprestationer (Steurer & Konrad 2009).

I dagens kunskapsekonomi berör också den ekonomiska aspekten humant kapital, det vill säga den mänskliga kunskap en verksamhet knutit till sig. För att vara ekonomiskt hållbart bör ett företag därför ha insikt i om dess kostnader är konkurrenskraftiga, att efterfrågan på de produkter eller den service de tillhandahåller är hållbara samt förhindra att intelligenskapital lämnar företaget (Elkington 1997).

#### **2.2.4 Svårigheter att kombinera ekonomiska, miljömässiga och sociala aspekter**

Att kombinera den miljömässiga och sociala aspekten med den ekonomiska aspekten kan vara problematiskt eftersom aktieägarna ofta vill se synliga vinster. Förutom inkomster och utgifter bör verksamhetens lönsamhet också mätas i den långsiktiga hållbarheten för att på så vis belysa dess miljömässiga och sociala arbete. Detta kan mätas genom analyser av verksamhetens produkter eller service, pris- och vinstmarginaler, innovationer och/eller företagets ekosystem (Elkington 1997).

Efterhand som Triple Bottom Line blivit ett alltmer välkänt och använt begrepp har det också kritiserats. Rambaud och Richard (2015) menar att det finns stora begränsningar i konceptet och hävdar att modellen inte tar hänsyn till varken humana tillgångar eller naturtillgångar. Merriman och Sen (2012) menar att begreppets tre delar är svåra att kombinera då den ekonomiska delen får ett större fokus i praktiken än de miljömässiga och sociala. De menar förvisso att miljömedvetenheten hos verksamheter stigit men att kostnadsbesparingar fortfarande prioriteras framför annat. Trots att miljöbesparingar kan leda till en långsiktig ekonomisk vinning visar forskningen att företagen hellre fokuserar på kortsiktiga besparingar som inte tar en direkt hänsyn till miljön. Detta genom att ekonomiska resultat och hållbarhetsprojekt idag inte direkt kan sammankopplas (Merriman & Sen 2012). Elkingtons modell förespråkar en jämnvikt mellan de tre delarna av hållbarhet och denna kopplas ofta samman med att effektivisera processer och aktiviteter för att minska miljöbelastningen. En verksamhets arbete efter Triple Bottom Line kan dock inte garantera att framsteg görs inom hållbarhetsfrågor, då effektiviteten som modellen förespråkar snarare kan medverka till en motsatt effekt. En del forskning menar att det inte finns en tydlig definition av Triple Bottom Line utan att det endast finns svaga preciseringar av dess mål. Svårigheten att definiera begreppet anses av somliga både vara en orsak till att begreppet kritiserats och till att det fått en sådan framgång. Genom detta kan enskildas tolkning utav konceptet innebära att Triple

Bottom Lines mål anses uppnådda när det egentligen är andra mål som har uppnåtts (Rambaud & Richard 2015).

## 2.3 Corporate Social Responsibility (CSR)

En verksamhets hållbarhetsarbete och ansvarstagande kallas ofta för *Corporate Social Responsibility* (CSR). CSR har en lång historia och har utvecklats under många årtionden. I slutet av 1970-talet utvecklade Carroll begreppet till att innefatta det ansvar företag bör ta inom de etiska, legala, ekonomiska och filantropiska fälten. Carroll introducerade därefter modellen av att CSR som illustreras med hjälp av en pyramid.



**Bild 2.** Carrolls CSR-pyramid. ([www.growyourgiving.org](http://www.growyourgiving.org)).

Att vara ekonomiskt hållbar är en fundamental grund till att vårt samhälle skall kunna fungera och det är det mest basala i en verksamhets hållbarhetsarbete. Detta är grunden till att de övriga våningarna av pyramiden kan upprätthållas (Carroll 1991). Företag måste producera en vara eller tjänst som samhället efterfrågar och därmed göra en förtjänst på sin verksamhet (Carroll 1979). Steg två i pyramiden är den legala skyldigheten som innebär att verksamheten skall följa de lagar och regler som omfattas av dess verksamhetsområde. Det tredje steget är det sociala ansvaret. Det beskriver hur verksamheten skall drivas på ett moraliskt försvarbart vis. Den etiska aspekten är den del som inte bestäms utav skrivna lagar men som ändå förväntas utav ansvarstagande verksamheter. Eftersom detta är ett outtalat regelverk som kan vara olika menar Carroll att detta är det svåraste fältet att tillgodose. Den sista delen på



pyramiden är den filantropiska. Detta ansvar är företagets volontära arbete, det vill säga det arbete som en verksamhet utför utöver det som förväntas av dem (Carroll 1979). Det innebär också att man bör vara en god medborgare i bemärkelsen att bidra till samhällets utveckling och förbättra livskvaliteten för sina medmänniskor (Carroll 1991).

För att CSR skall accepteras och implementeras i verksamheter bör det framhållas som en strategi som innefattar hela ansvarstagandet. Företag bör arbeta med CSR utefter sina givna omständigheter, såsom dess storlek och förutsättningar (Carroll 1979).

### **2.3.1 CSR i praktiken**

Urip (2010) menar att verksamheter generellt inte ser fördelarna med att arbeta med CSR och därmed inte ser en anledning till att implementera filosofin i deras företagsstrategi. Många verksamheter ser CSR-arbete som något onödigt och något som endast väletablerade verksamheter med hög lönsamhet kan syssla med. Definitionen av CSR är komplicerad eftersom ekologiska, samhälls- och ekonomiska system är mycket komplexa och dynamiska. En stor problematik inom CSR-arbete är också i vilken utsträckning stora producenter bör hållas ansvariga för arbetsförhållanden och miljöförstörelse hos dess underleverantörer i utvecklingsländerna (Urip 2010).

Den ökande medvetenheten har lett till att flertalet verksamheter fått en ökad insikt i att de förutom den ekonomiska aspekten också bör inkludera de sociala och miljömässiga aspekterna. Frågorna som behandlar människor berör arbetares hälsa, säkerhet, moral, förpliktelser och utveckling av företagskultur och bolagsstyrning (Urip 2010). Den sociala aspekten kan tyckas ha kommit i skymundan på grund av miljöhoten som uppmärksammats. Det finns dock ett växande antal bevis som påvisar att sociala ansvarsfulla beteenden leder till högre välfärd och hälsa för de involverade samt ekonomisk lönsamhet, åtminstone på lång sikt (Aras & Crowther 2015).

De miljömässiga frågorna behandlar de farhågor som berör global uppvärmning, utsläpp och störningar av ekosystemet. Urip (2010) menar att en bra företagsstyrning tillsammans med CSR arbete kommer att bli en allt viktigare del av företagsstrategier. En bra företagskultur och god personalkapacitet är av avgörande faktorer för verksamheters framgång eller

misslyckande. CSR aktiviteter är därmed betydande verktyg för verksamheters strategi och företagsbild.

CSR är allmänt känd som ett åtagande som säkerställer hållbara fördelar för både företag och samhällen, men det kan samtidigt vara och användas som en del av verksamhetens marknadsföring. Ett bra CSR program innebär att det är inbäddat i affärsverksamheten, genererar hållbara fördelar, bidrar till “win-win solutions” och att det leder till kontinuerliga förbättringar (Urip 2010). Diskussionen kring om verksamheter använder CSR som ”greenwash”<sup>2</sup> eller av välvilja uppstår ofta (Sheehy 2014).

Det krävs både externa och interna drivkrafter för att verksamheter skall få ett framgångsrikt CSR-arbete. De interna faktorerna behandlar företagets styrning, strategi och målsättning. De externa drivkrafterna är dess kunders efterfrågan och förväntningar. Företag som agerar enligt CSR:s principer förväntas bidra till en ekonomisk utveckling samtidigt som det förväntas förbättra livskvaliteten för de anställda, deras familjer och samhället (Lozano 2013).

## **2.4 Logistics Social Responsibility (LSR)**

Hållbar utveckling och miljöfrågor har blivit alltmer betydelsefulla i företagsstrategier. Till följd av detta har transportbranschen särskilt hamnat under luppen för dess stora miljöpåverkan. Detta eftersom branschen står för en stor del utav utsläppen av växthusgaser (Oberhofer & Fürst 2013). Transporter, lagerhållning och omlastningar leder alla till påverkan på miljön och den största påverkan kommer i de flesta fall från godstransporterna (Wu & Dunn 1995). De företag som kan minimera sina logistikaktivitetens miljöpåverkan menas också kunna reducera sina kostnader. Det anses vara kundernas krav och förväntningar som är en av de största drivkrafterna bakom att förbättra hållbarhetsarbetet i logistikkedjan. Med tiden har kundernas krav också ökat på att produkten ska vara tillgänglig och levereras till rätt plats, vid rätt tidpunkt och efter varje specifik kunds efterfrågan (Ferne & Sparks 2014). Dessa förändringar har en stor inverkan på hur logistik- och transportföretag utvecklar sina distributioner och leveranser. Globaliseringen och den ökande konkurrensen har skapat incitament för dessa företag med målet att bli effektivare. Företagen har också varit tvungna att anpassa och optimera sig genom att dela resurser och minska kostnader (Raúl & Angel 2014). Beroende av vilken bransch och inom vilken sektor det handlar om ställer konsumenter

---

<sup>2</sup> Uttrycket “greenwash” betyder att kommunikation och marknadsföring används som strategi av verksamheter för att verka ansvarsfulla för miljön och samhället utan att i realiteten vara det (Sheehy 2014).

och samarbetspartner olika krav på det sociala ansvarstagandet (Schmeltz 2014). Ett företags logistik representerar ett nyckelelement i de flesta processer utav en produkts livscykel (Raúl & Angel 2014). Eftersom de flesta företags produkter kräver någon form av transport längs sin försörjningskedja behöver verksamheter därför kunna hantera och kontrollera transportaktiviteterna. Detta för att kunna ta sitt sociala ansvar (Ferne & Sparks 2014). Att förändra en verksamhets logistiklösningar kan bidra till förbättringar av en mängd olika sociala frågor och problem. Dessa lösningar kan inkludera bland annat konsumtion, de anställdas utbildning, hälsa och säkerhet samt miljöfrågor. För att ett företags miljöarbete skall fungera och vara så effektivt som möjligt bör arbetet kontrolleras från företagets högsta styrning. På så vis genomsyrar miljöstrategin hela verksamheten. Företag som arbetar efter att vara så miljöeffektiva som möjligt har också en större vilja att implementera miljöfokus i sin logistik (Murphy, Poist & Braunschweig 1996).

Det har bevisats att transportföretag många gånger är villiga att göra en del nedskärningar för att arbeta mer hållbart (Chapman 2007), men dessa nedskärningar ser transportbranschens aktörer hellre vara utav personalstyrka än att deras vinst minskar (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008). Studier påvisar dock att kunder är villiga att betala 10 procent mer för en produkt som är mer miljövänlig än de produkter som inte är det (Ottoman 1998).

Under det sista årtiondet har en ny del inom CSR vuxit fram: *Logistics Social Responsibility* (LSR). LSR är det sociala ansvarstagandet som omfattar själva försörjningskedjan såsom hållbara inköp, transporter, paketering och varulager (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008). Hur pass framgångsrikt LSR-arbetet är beror på verksamhetens företagskultur, aktuella lagar och förordningar, dess konkurrenter och påverkan från dess kunder och leverantörer. Kulturella skillnader kan även ha en stor påverkan (Miao & Cai 2012). Mycket talar för att stora, framgångsrika företag som strävar efter en hög kundservicenivå också har ett välutvecklat LSR-arbete. Större företag tenderar också att ha ett mer utpräglat miljöarbete än mindre bolag (Murphy, Poist & Braunschweig 1996). Förutom utsläppshalter och säkra transportbärare är andra faktorer såsom erfarenhet hos chauffören, lastbilmodell och annan utrustnings ålder, fortbildning av personal samt drog- och alkoholtest en stor del i att en transport skall vara socialt och miljömässigt försvarbar. En del litteratur menar också att verksamheter bör ta ett socialt ansvar genom att välja mindre åkerier som samarbetspartners för att på så vis främja minoriteten inom branschen (Carter & Jennings 2002). Åkerier bör också samarbeta för att uppnå stordriftsfördelar, detta genom att kombinera större fordon med

hög fyllnadsgrad och på så vis förhindra tomma transporter. Idag är många transportföretag också medvetna om den miljöpåverkan de orsakar, oavsett om de är större eller mindre bolag (Chapman 2007). För att medverka till miljömässigt hållbara transporter bör transportansvariga försäkra sig om att fordonen underhålls, körs bränsleeffektivt och är delaktiga i returflödet för att på så vis kunna optimera lastningen. En annan viktig fråga inom LSR inkluderar de relativt låga timlönerna hos chaufförer och de långa perioder då chaufförerna kan vara borta hemifrån. Kortfattat bör följande punkter uppfyllas enligt LSR:

1. **Miljö.** Att ha rena, bränslesnåla fordon som underhålls kontinuerligt och i största möjliga utsträckning välja intermodala transporter för att minska miljöpåverkan (järnväg istället för lastbil).
2. **Etik.** Att undvika mutor vid val av transportör och kartellbildningar.
3. **Mångfald.** Använda sig utav mindre företag, minoritetsåkerier och speditörer.
4. **Arbetskvalitet.** Arbeta för att chaufförerna skall ha en rimlig lön med inte alltför lång tid iväg från sitt hem.
5. **Säkerhet.** Underhålla fordon och få dessa servade på jämn basis. Vara noggrann med att säkra lasten för att förhindra olyckor. Då annan verksamhet tar över transporten skall det försäkras att säkerhetskriterierna också uppfylls utav detta bolag.
6. **Filantropiska- och samhällsfaktorer.** Undvika tätbebyggelse i mesta möjliga mån och undvika transporter vid olämpliga tider för att minska störande buller (Carter & Jennings 2002).

## 2.5 Avslutning på teoretisk referensram

Teorierna Triple Bottom Line, CSR och LSR har uppmärksammats eftersom de behandlar hållbarhet ur de tre aspekterna. Dessa kommer att användas som fundament att bygga vidare på tillsammans med uppsatsens metoder. Triple Bottom Line diskuteras för att belysa hållbarhetsaspekternas teoretiska bakgrund och konflikt. CSR och LSR beskrivs och diskuteras för att beskriva företagets ansvarstaganden.

Teorierna påvisar att det finns vissa spänningar mellan de miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekterna. Dessa spänningar försöks längre fram i uppsatsen

klarläggas för att få en ökad förståelse för hur dessa kan ses av den svenska vägtransportbranschens aktörer samt hur den framställs i media. Vidare används ovanstående teorier som underlag för att diskutera orsakerna bakom branschens hållbarhetsproblematik och dess ansvarstagande.

## 3. Metoddel

---

*I metoddelen presenteras vad metod är för något, vad det finns för angreppssätt och hur urvalet ser ut till grund för diskussions- och analysdelen. Vidare presenteras hur litteraturinsamlingen gjorts, val av tidsperiod och urvalsgrupp i studien samt en kort presentation av dessa. Slutligen presenteras och förklaras uppsatsens valda metoder och tillvägagångssätt, dess validitet och realitet samt de avgränsningar som gjorts.*

---

### 3.1 Val av angreppssätt

Inom samhällsvetenskapen brukar metodiken delas in i två huvudgrupper; *kvantitativa* och *kvalitativa*. Utefter den frågeställning som undersöks bestäms lämplig metodform. *Kvalitativa metoder* kännetecknas som en metod som har ett förstående syfte. Genom att samla in information kan en djupare förståelse skapas för det studerade problemet samt skapa en helhetsbild av det sammanhang problemet befinner sig i. Den kvalitativa metoden kännetecknas av en större närhet till den källa informationen hämtas från (Holme & Solvang 1997, s. 13-14). Statistik och mätmetoder spelar en central roll inom kvantitativ information och det görs jämförelser och test på de resultat som forskningen kommer fram till. *Kvantitativa metoder* är mer strukturerade och formella (Holme & Solvang 1997, s.14). Det finns både för- och nackdelar med båda metoderna. I den kvantitativa forskningen kritiseras bristen på hänsyn till det faktum att människor tolkar den värld de lever i och att mätningen som sker i en kvantitativ metod därför kan vara bristfällig på precision och riktighet. Detta då det inom den kvantitativa forskningen antas att uppfattningar hos samtliga personer är densamma (Bryman 2008, s. 171-172). Den kvalitativa forskningen har i sin tur kritiserats för att vara subjektiv och ostrukturerad (Bryman 2011, s. 368-369). Den är också beroende av forskarens perspektiv, där personers tolkningar har skiljaktigheter (Alvehus 2013, s. 109-110). Detta gör det svårt att göra replikationer av kvalitativa undersökningar (Bryman 2011, s. 368-369).

Denna uppsats är utav kvalitativ karaktär eftersom målet är att klarlägga branschens hållbarhetssituation ur de valda aktörernas synvinkel. Den valda metodformen är även lämpad

för att få en ökad förståelse, tolka och besvara problemområdets syfte. Uppsatsens ambition är att lyfta fram aktörernas röster. Författarnas personliga uppfattningar och tolkningar görs subjektivt men med en analytisk distans. Den kvalitativa metoden är vald för att skapa en helhetsbild av den situation transportbranschens aktörer befinner sig i ur ett hållbarhetsfokus. Då begreppet hållbarhet kan ses som en tolkningsfråga som människor kan uppfatta och se olika är en kvalitativ studie även passande. Uppsatsens kvalitativa angreppssätt skapar också en större närhet till problemet än vad en kvantitativ studie hade kunnat. Vidare är synsätt och uppfattningar utav begreppet hållbarhet inom vägtransport en mjukdata som varken går att mäta eller föra statistik på, vilket gör den kvantitativa metoden direkt olämplig i denna studie. Tolkningen har även analyserats av två personer (författarna), vilket har gett en mer omfattande tolkning än om den gjorts av en person. Den kvalitativa studien är vald för att kunna ge omfattande svar på uppsatsens syfte, vilket en kvantitativ studie i detta fall inte kunnat ge.

### **3.2 Val av ansats**

Metodens utgångspunkt kan antingen vara *induktiv*, *deduktiv* eller *abduktiv*. Då en uppsats har sin utgångspunkt i det empiriska materialet för att därefter dra slutsatser och bygga teorier är metoden en *induktiv ansats*. Om en uppsats tar utgångspunkt i teori och formulerar hypoteser är det en *deduktiv ansats*. Den *abduktiva* metoden blandar empirisk och teoretisk reflektion. Kritik har givits till både den induktiva och den deduktiva ansatsen då de bör ses som ideal som inte helt går att fullfölja. Den induktiva ansatsen har även kritiserats eftersom det finns en stor sannolikhet att tolkningen har någon slags förförståelse med teoretisk bakgrund (Alvehus 2013, s. 109-110).

Denna uppsats kan antas vara en hybrid mellan induktiva och deduktiva ansatser och är därmed byggd på abduktiva ansatser. Ansatsen utgångspunkt bottenar i det intresse författarna har för hållbarhet inom logistikområdet. Intresset ledde till ett möte med Henrik Sternberg och Magnus Andersson (professorer vid Lunds Universitet), som berättade om deras forskning kring cabotagetrafik. Mötet satte prägel på uppsatsens ansats och gav inspiration till att undersöka den uttalade hållbarhetsproblematiken på de svenska vägarna. Vidare inhämtades medial information för att se hur ämnet framställdes i redaktionell text. Därefter undersöktes och bearbetades teorier som ansågs vara lämpliga för ämnet. Uppsatsens empiri inhämtades med hjälp av intervjuer och textanalyser (se 3.5 och 3.6) och därefter fastställdes att de valda

teorierna var relevanta. Sedan diskuterades empirin tillsammans med teorierna för att få en bättre insikt och klarlägga aktörerna inom vägtransportsektorns syn på hållbarhet. Denna abduktiva ansats tycks bidra till en förbättrad teoretisk insikt i det empiriska materialet.

### 3.3 Litteraturinsamling

Den teoretiska litteraturinsamlingen har gjorts på Internet via sökmotorn *lubsearch* och *google scholar* för att hitta lämpliga vetenskapliga artiklar om de valda teorierna. Tidningsartiklarna till uppsatsens textanalys har mestadels blivit funna via internet och är i form av branschtidningar och dagstidningar. Information om de olika branschförbund och verksamheter som berörs i arbetet är dels hämtat från deras hemsidor och dels från vad som berättats under intervjuer med de tongivande aktörerna från organisationerna. Officiell statistik har till viss del hämtats från Trafikanalys hemsida. Annan information om Sveriges transporter, miljö- och sociala förhållanden är hämtat från andra svenska myndigheters hemsidor. En del av bakgrundsinformation till uppsatsen har inhämtats från Sternbergs Cabotagestudien (2013) tillsammans med EU kommissionens hemsida.

### 3.4 Textanalys

En textanalys sägs fånga hur en text formar bilden av verkligheten (Holmberg, Karlsson & Nord 2011, s. 7). Med andra ord görs en *filologi*, det vill säga en analys för att bestämma innebörden ett språkligt dokument innehåller (Berseth Nilsen, Romøren, Seip Tønnessen & Wiland 1998, s. 11). Tolkning är ett centralt begrepp inom textanalys. I kvalitativ forskning ses tolkning som ett sätt att bidra till en generell förståelse av ett fenomen. Det kan förklaras som "att utveckla vårt sätt att betrakta vår omvärld och bidra med en mer nyanserad förståelse av den" (Alvehus 2013, s. 22-23). Texten kan vara av övertygande form då den benämns *retorisk analys*. Ofta används denna metod vid analys av reklam och granskning av nyhetstexter. Det övergripande syftet i denna analysform är att granska hur författaren påverkar och övertygar läsaren. Assisterande frågor som bör ställas vid misstanke om artikels syfte är; i vilket sammanhang förefaller texten? Varför vill den påverka? Vem är författaren (Hellspång 2001, s. 13)? För att skapa översikt och kunna analysera texten kan makroteman skapas. Dessa beskriver textens övergripande inriktning och syfte (Hellspång 2001, s. 35-36).



Valet att göra en textanalys gjordes för att se hur media framställer vägtransportbranschens hållbarhet. Då media kan anses vara en stor källa till den information allmänheten får ta del av om branschen visar textanalysen hur bilden av verkligheten förmedlas till folket. Det utvalda materialet till analysen är hämtat från olika tidsskrifter med olika syften och målgrupper. Därmed görs en filologi för att klargöra innehållets betydelse.

Tolkning av texterna är gjorda för att ge en nyanserad bild av vad som förmedlas utåt. Eftersom det används information från nyhetstidningar och branschtidningar görs en retorisk analys av artiklarna, då artiklarnas syften analyseras. På så vis försöks textens budskap utläsas. Vid datainsamlingen användes sökorden "transport", "hållbara transporter", "transportbranschen" "transporter miljö" och "cabotage". Vid insamling har så tidsnära texter som möjligt valts ut för att de skall överensstämma med hur situationen ser ut idag. På så vis speglas samtiden eftersom artiklarna är skrivna i aktuell tid. Valet av tidsperiod för textanalysen är mellan 2009 och 2015 och majoriteten av artiklarna publicerades antingen år 2014 eller 2015. Textanalysen är avgränsad till de tidningar som behandlat cabotagediskussionen mest frekvent. Ett 40-tal artiklar valdes ut på internet och i tidsskrifter om det behandlade ämnet. Först sorterades de olika tidningarna upp eftersom de har olika målgrupper, politisk ståndpunkt och intressen, sedan delades artiklarna in i tre olika makroteman. De valda makrotemana behandlar problematiken kring social-, miljömässig- och ekonomisk hållbarhet. Den största delen av artiklarna som använts i textanalysen är hämtade från dagstidningarna Sydsvenskan och Dagens Nyheter samt branschtidningarna Transportarbetaren och Intelligent Logistik. Andra tidningar som också använts är Svenska Dagbladet, Skånskan, Åkerisydnytt, Branschaktuellt och Statskoll. Sammanfattningsvis görs uppsatsens textanalys på artiklarnas budskap samt hur hållbarhetsaspekterna lyfts fram i texterna.

### **3.5 Intervju**

Intervjuer kan beskrivas som en kommunikationsrelation som benämns intervjuar-respondentrelationen. Intervjuförfarandet kan ske ansikte mot ansikte, men även med hjälp av olika tekniska hjälpmedel såsom telefon. Eftersom intervjuaren ställer frågor, observerar och registrerar kan arbetsbördan bli tung. I många fall är det därför fördelaktigt om två personer kan dela upp arbetet, då en konverserar och ställer frågor medan den andra observerar och registrerar. Fler personer ger också en högre tillförlitlighet (Dahlström 1957, s. 9-15).

Intervjuer kan göras för att få en djupare inblick och en mer fullständig uppfattning om valt ämne (Holme & Solvang 1996, s. 101).

Intervjuer kan vara av *strukturerad*, *semistrukturerad* och *ostrukturerad* form. Den *strukturerade* intervjun används oftast i kvantitativ forskning. Den *semistrukturerade* kännetecknas av att de intervjuade har en stor frihet att formulera sina svar som de vill samtidigt som den innehåller några övergripande teman som behandlas. Den *ostrukturerade* intervjuformen innehåller inga direkta frågor och de intervjuade kan associera fritt (Bryman 2011, s. 413-416). Intervjuerna kan även vara av en *kunskapsteoretisk* ståndpunkt där vikten ligger på hur den sociala verkligheten upplevs utav deltagarna i en viss miljö (Bryman 2011, s. 340).

En större del av uppsatsens metod är bestående av intervjuer. Då syftet med uppsatsen är att klarlägga och få ökad förståelse av transportbranschens aktörers syn på hållbarhet ansågs intervjumetod vara den mest lämpade för uppsatsens ändamål. Detta då intervjuer gör det möjligt att ställa ingående frågor gällande aktörernas expertområden. Författarna har medvetet valt ut förbund, kommuner och verksamheter med olika syften för att försöka klarlägga en helhetsbild av branschen. För att se hur transportbranschen upplevs av de personer som aktivt verkar i den har fyra kvalitativa intervjuer gjorts. De intervjuade organisationerna är utvalda för att skapa en så stor variationsbredd med så stort informationsinnehåll som möjligt. Uppsatsens intervjuer är semistrukturerade och till viss del ostrukturerade då de innehåller både en uppsättning frågor med en viss allmän formulering tillsammans med öppna frågor. Frågorna formulerades för att förstå och klarlägga de valda aktörernas syn och uppfattning på branschens hållbarhet. Intervjuerna i uppsatsen har gjorts i form av personliga intervjuer och telefonintervjuer. Eftersom respondenterna befinner sig på olika geografiska områden har därför olika intervjuformer används. Personliga intervjuer har gjorts med representanter från Transportarbetareförbundet, avdelning 12 i Malmö och Miljönämnden i Helsingborg. Intervjuer via telefon har gjorts med representanter från Transportgruppen och Sveriges Åkeriföretag. Då respondenterna arbetar på olika verksamheter inom olika områden varierades och anpassades frågorna till viss del beroende av vilket syfte organisationen har (se frågorna i bilaga 1,2,3,4). Under intervjuerna ställdes även kompletterande fördjupningsfrågor med målet att få den information som ansågs väsentlig för uppsatsen. Vid personlig intervju och telefonintervju skickades intervjufrågorna till respondenterna minst sju dagar innan avtalad intervjutid. Vid de personliga intervjutillfällena var båda författarna närvarande och anteckningarna som gjordes renskrevs

tillsammans i anslutning till intervjun. Vid telefonintervjun med Transportgruppen delades arbetet upp. Den ena författaren ställde frågor och den andre antecknade svaren. Intervjuaren antecknade också svaren i mån av tid. Vid telefonintervjun med Sveriges Åkeriföretag gjordes samma uppdelning men samtalet spelades in för att underlätta det efterföljande anteckningsarbetet. Anteckningar gjordes även till viss del under intervjun. Tyngden i intervjuerna var fokuserade på hur den sociala verkligheten upplevs av deltagarna i en viss miljö och därmed tar denna kvalitativa intervjuform en kunskapsteoretisk ståndpunkt.

### 3.6 Urvalsgruppen

Valet av nedanstående förbund och organisationer har gjorts i ett försök att ge en så god helhetsbild som möjligt av vägtransportbranschens olika aktörers syn. Urvalsgruppen består av Jonas Ankarberg (ombud) och Kenneth Pettersson (ordförande) på Transportarbetarförbundet i Malmö, Anders Norberg (förhandlingschef) på Transportgruppen, Åsa Sköld (pressekreterare) på Sveriges Åkeriföretag och Sofie Karlsborn (miljöstrateg) och Jens Gille (miljöstrateg) på Miljöförvaltningen i Helsingborg. Ovanstående personer har valts ut för att vara tongivande aktörer och representanter från branschen. Personerna och organisationerna som är intervjuade är tänkt att utefter dess verksamhetsbeskrivning representera samtliga aspekter av hållbarhet. Dessa aspekter innefattar den ekonomiska, miljömässiga och den sociala aspekten.

Eftersom kandidatuppsatsen belyser hållbarhet utifrån teorin Triple Bottom Lines tre hållbarhetsaspekter illustrerar Transportarbetareförbundet till största del den sociala hållbarheten, då deras arbete till stor del berör arbetstagarfrågor. Miljönämnden i Helsingborg representerar till största del den miljömässiga hållbarheten och Sveriges Åkeriföretag och Transportgruppen behandlar frågor som till stor del berör den ekonomiska aspekten av branschen. För att lättare följa uppsatsen följer nedan en kortare beskrivning av de branschorganisationer och kommunal verksamhet som nämns i arbetet:

**Transportarbetareförbundet.** En facklig förening inom LO. Bildades 1887 och har idag cirka 63,000 medlemmar. Den största yrkesgruppen som förbundet representerar är åkerichaufförer. Därutöver inkluderas också bland annat taxichaufförer, lager- och terminalarbetare samt tidnings- och reklamdistributörer. De ser efter medlemmarnas intressen på arbetsmarknaden (Transportarbetareförbundet 2015).

**Transportgruppen.** Är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen. De har drygt 10,600 medlemsföretag. De hjälper sina medlemmar med bland annat arbetsgivarfrågor och juridiska tvister. De arbetar även med näringspolitiska frågor och kompetensförsörjning (Transportgruppen 2015).

**Sveriges Åkeriföretag.** Är en branschorganisation som arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. De driver transport och samhällspolitiska frågor i syfte att stärka åkerinäringen och förbättra förutsättningarna för att driva åkeriföretag. De har cirka 7,000 medlemmar (Sveriges åkeriföretag 2015).

**Miljöförvaltningen.** De har hand om frågor som berör bland annat boendemiljö, hälsoskydd, miljöskydd, miljötillsyn, strategiskt miljöarbete och konsumentrådgivning. Miljönämnden styr den kommunala Miljöförvaltningen politiskt (Helsingborgstad 2015).

### 3.7 Reliabilitet och validitet

Inom forskning är det ett metodologiskt krav att åstadkomma resultat som är tillförlitliga, det vill säga att uppsatsen bör ha en hög reliabilitet (Strand 1983, s. 7). För att ett resultat ska vara reliabelt bör det finnas regelbundenheter och resultatet bör vara sanningsenligt och prövbart (Nowak, refererad i Strand 1983, s. 24-25). För att måttet ska vara reliabelt bör den skala eller index som används vara pålitliga (*intern reliabilitet*) och om det är fler personer än en som gör studien skall det finnas en överensstämmelse mellan de olika bedömarna (*interbedömarreliabilitet*) (Bryman 2008, s. 160). Begreppen kan användas i kvalitativ forskning i huvudsak på samma vis som i de kvantitativa men då läggs mindre vikt vid frågor som rör mätning (Bryman 2008, s. 351-352). Uppsatsen bör även ha hög validitet. Denna anger graden av överensstämmelse mellan det som undersökts och hur verkligheten ser ut. Validitet kan ses som den nytta forskarens mätningar resulterar i (Nowak, refererad i Strand 1983, s. 30-31). En fråga som kan ställas för att undersöka validiteten är; har vi lyckats mäta det vi ville mäta? (Alvehus 2013, s. 122). I kvalitativa undersökningar bedöms *intern validitet* genom att det som forskaren kommer fram till stämmer överens med de teorier som utvecklas. *Extern validitet* uppnås då resultaten kan generaliseras till andra situationer och sociala miljöer. Genom det begränsade urval och de fallstudier som ofta görs inom kvalitativ forskning kan den externa validiteten utgöra ett problem (LeCompte & Goetz, refererad i Bryman 2008, s. 352).

För att tillförsäkra att uppsatsen är reliabel har datainsamlingen gjorts utifrån den urvalsgrupp syftet är att undersöka. Resultat och analys är enbart grundade på uppsatsens teori och empiri för att säkra reliabiliteten. Validiteten är också säkerställd eftersom de tongivande personerna kommer från olika verksamheter med olika syften som tillsammans framställer en sorts helhetsbild av aktörernas syn på vägtransportsektorns hållbarhet.

Internbedömmarreliabiliteten är säkerställd eftersom intervju svaren diskuterats och sammanställts utav båda författarna direkt efter intervjuerna. Dock hade validiteten kunnat bli något högre om vi också fått möjlighet att intervjua Transportstyrelsen som avsikten var från början. Intervjun uteblev på grund av tidsbrist och svårigheter att upprätthålla en kommunikation. För att få en hög reliabilitet i uppsatsen ställdes semistrukturerade frågor i intervjuerna. Uppsatsen validitet har säkerställts eftersom de metoder som används har undersökt det som syftet var att undersöka. Validiteten är även tillförsäkrad eftersom upplevelsen från de intervjuade medvetet är subjektivt och används för att fastställa ståndpunkter. För att säkerställa att vi återger empirin så korrekt som möjligt har intervjuerna antingen antecknats eller spelats in för att kunna rekonstruera det som blivit sagt. Då tanken var att fånga en så omfattande bild av branschen som möjligt har flertalet intervjuer gjorts, och eftersom urvalsgruppen är så pass bred har största delen av intervjuerna dokumenterats med anteckningar. Detta för att fånga essensen i det aktuella sammanhanget.

## 4. Resultat och diskussionsdel

---

*I denna del redovisas och analyseras det resultat textanalysen har gett utifrån en retorisk analysmetod. Textanalysen kopplas ihop med uppsatsens valda teorier och analyseras utifrån hållbarhetsaspekterna. Intervjuernas väsentligaste budskap redovisas utifrån uppsatsens syfte och vidare analyseras dessa också tillsammans med teorierna.*

*Slutligen görs en kort sammanfattning av vad de huvudsakliga diskussionerna behandlat.*

---

### 4.1 Vilken bild förmedlas medialt till allmänheten om Sveriges vägtransportbransch, vad gäller dess hållbarhet?

#### 4.1.1 Social hållbarhet

I en artikel från **Statskoll** berörs den sociala situationen i branschen genom att beskriva hur illegalt cabotage kan hämmas med en ny lagstiftning. Denna lagstiftning har som mål “att förhindra dåliga arbetsvillkor, osund konkurrens och ekonomisk brottslighet i åkeribranschen”. Vidare beskrivs att “ordning och reda i åkerinäringen är avgörande för fler jobb och schyssta villkor och en högprioriterad fråga för regeringen” (Tuffare tag mot olagliga cabotagetransporter 2015). Tidningen tycks bygga sina nyheter på händelser från den statliga sektorn ur ett politiskt perspektiv. I nyhetstidningen **Skånskan** skildras samma ämne med en liknande argumentation gällande polisens rätt att utdela sanktionsavgift vid illegalt cabotage. En trafikpolis berättar att “nu kan vi använda släggan istället för som tidigare en dunkudde” (Nilsson-Negrén 2015). Eftersom dagstidningens avsikt är att fånga läsarens intresse lyfts flera nyheter fram med en nästintill dramatisk framtoning. Artiklarna i den fackliga tidningen **Transportarbetaren** växlar mellan att framhäva de positiva förändringar och förslag som uppkommer inom branschen till att rapportera om de svårigheter och den problematik som finns. Cabotagetrafiken lyfts fram som en stor bidragande faktor till branschens sociala problematik, dels genom den illegala cabotagetransport som sker och dels genom att cabotagereglerna går att komma runt (Lindroth 2013). I andra artiklar tas en ståndpunkt mot en friare svensk transportmarknad där en sådan situation ur facklig synvinkel skulle “vara svårt att hitta någonting positivt i” (Lindkvist 2012). Tidningen behandlar aktuella ämnen inom transportsektorn och tycks rikta sig till framförallt personer verksamma i branschen.

I branschtidningen **Intelligent Logistik** framställs också ett missnöje i branschen. Ur det sociala perspektivet skrivs “-Om inte EU ändrar kurs blir vinnarna de företag som flaggar ut sina lastbilar och/eller rekryterar personal från låglöneländer.” Samma artikel tar upp att ett flertal länder i Europa, dock inte Sverige har skrivit ett protestbrev till EU:s transportkommissionär med budskapet “Dagens reglering av transportmarknaden fungerar inte, utan främjar missbruk och social dumpning.” I artikeln beskrivs en politisk debatt där “moderaterna stödjer EU:s mål om en inre fri marknad” och antas försöka skydda den svenska industrins intresse med hjälp av billigare transporter. Danmarks transportminister som valde att skriva under protestbrevet var socialdemokrat och antas därmed företräda arbetarna (Hultén & Hultén 2014). Intelligent Logistik belyser även den sociala problematik branschen befinner sig i som ett resultat av EU:s regelverk där en mer ensidig syn på hållbarhet inom transportsektorn illustreras.

Fler och fler företag tycks dock ställa krav på kollektivavtal och att miljökriterier uppnås vid transportupphandlingar (Elgiganten kräver schyssta transporter 2015). Tidningsartikeln *Fler beredda betala mer för hållbara transporter* (2015) menar att fler än 60 procent av transportköparna är villiga att betala mer för att få hållbara transporter. Studier påvisar även att kunder är villiga att betala 10 procent mer för en produkt som är mer miljövänlig än en produkt som inte är det (Ottoman 1998). Genom att transportköparna ställer högre krav på bättre villkor arbetar verksamheterna efter CSR principer (Carroll 1991). Genom att konkurrera med etiskt försvarbara villkor upprätthålls därmed också en affäretik, något som ingår i Triple Bottom Lines sociala hållbarhetsaspekt (Elkington 1997). Genom hållbart beställansvar och utförande av transporter kan också de sociala aspekterna tillgodoses genom att rimliga villkor för chaufförerna säkerställs. Detta ansvar är en del av LSR-arbete (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008). Då vissa företag kräver dessa villkor från transportföretag påvisas att både transportköparna och åkerierna strävar efter en högre kundservicenivå, något som också är en del utav LSR (Murphy, Poist & Braunschweig 1996).

Samtliga artiklar tagna ur **Sydsvenskan** skildrar den sociala situationen med utgångspunkt i meningsskiljaktigheterna mellan de politiska blocken. “Det håller på att bli omöjligt för seriösa åkare att konkurrera” menar det rödgröna blocket medan alliansen “vill medverka till att cabotagereglerna urholkas så att det blir helt fritt för låglönetrafik i Sverige”. Detta menas “medföra att handeln kan öka och fler jobb växa till” (Lönnaeus 2014). Den behandlar ämnen såsom lönedumpning, miserabla förhållanden, trafiksäkerhet, arbetsvillkor, osund konkurrens

och lönsamhetsproblem som leder till konkurser. Det är inte bara de svenska arbetstagarna som uppges få det sämre, det beskrivs också att “chaufförer från länder i öst uppges stå långa perioder och leva på billigast möjliga vis i väntan på nya uppdrag” (Bergström 2011). Dessa sociala missförhållanden problematiseras kring lönsamhet, ekonomisk tillväxt och regelverk. I artiklarna ges en bild av två sidor där branschens sociala problematik nödvändigtvis inte går att härleda till en specifik politisk ståndpunkt.

På **Dagens Nyheters** debattsida beskrivs transportbranschens osunda konkurrens med orden “vi talar om företag och individer som systematiskt bryter mot lagen, fuskar med skatter, åsidosätter kollektivavtal och tvingar människor att arbeta under vedervärdiga omständigheter”. Men det klargörs också i artikeln att cabotagereglerna inte är problemet utan att det är kontrollerna för att se till att de efterlevs som saknas (Fusk hotar slå ut bransch med 120 000 sysselsatta 2014). På debattsidan används negativt laddade ord såsom “hotar”, “svartjobb” och kriminella tjänster”. De dramatiska ordvalen kan tänkas vara en del av syftet och funktionen; att väcka känslor och engagemang. I debattartiklar i dagstidningar går det att finna en mer tydlig ståndpunkt kring transportbranschens sociala hållbarhet. Medan vissa politiker är positiva till fri rörlighet och konkurrens (Fjellner 2014; Andersson 2009), argumenterar förbund och åkeriägare om en osund konkurrens där reglerna inte följs och hotar att slå ut en hel bransch (Fusk hotar slå ut bransch med 120000 sysselsatta 2014).

Ett företags sociala hållbarhetsarbete ska enligt Elkington (1997) värna om mänskliga rättigheter, motverka arbetslöshet samt uppehålla affärsetik. De meningsskiljaktigheter som artiklarna tar upp visar att det inte finns något egentligt recept på hur detta skall uppnås och bekräftar också att olika tolkningar av dess definitioner gör den sociala hållbarheten svår att mäta. En transportverksamhets sociala ansvar är att driva sin verksamhet på ett moraliskt försvarbart vis, något som förväntas av ansvarstagande verksamheter (Carroll 1979). Vad som är moraliskt försvarbart kan anses betyda en sak på vissa åkerier men kan hos andra betyda något helt annat. Eftersom etik och moral är outtalade regler som kan betyda olika menar Carroll att denna del inom socialt ansvarstagande är det svåraste att tillgodose. Ingen utav texterna berör heller att något filantropiskt arbete praktiseras inom branschen (se Carroll 1979). På olika vis tycks den sociala hållbarhetsdebatten mynna ut i att handla om den ekonomiska vinningen för de involverade intressenterna. Detta påvisar att de tre hållbarhetsaspekterna är svåra att kombinera och att den ekonomiska delen får ett större fokus (Merriman & Sen 2012).



De beskrivna lönsamhetsproblem som branschen försöker hantera påvisar vad som sägs i teorin; de tre hållbarhetsaspekterna är i konflikt med varandras intresse (Jeurissen 2000). Oavsett vilken utgångspunkt artiklarna har och till vilken läsare tidningen riktar sig till spelar politiken en central roll i diskussionen. Flertalet artiklar rörande social hållbarhet går att härleda till den politiska debatt som råder kring lagstiftningar och regler. Elkington (1997) menar att hållbarhetsaspekterna inte är stabila utan påverkas av politiken och konflikter. Den problematik och de meningsskiljaktigheter som råder kring cabotage tycks bottna i de konsekvenser som reglerna och de illegala transportererna anses föra med sig. I flertalet artiklar förmedlas problem för både företagens överlevnad och de sociala frågorna. Det kan också ses ett starkt samband mellan verksamhetens lönsamhet och den sociala hållbarheten i artiklarna.

#### 4.1.2 Miljömässig hållbarhet

I **Sydsvenskan** lyfts miljövänliga transporter fram som en lönsam investering för ett transportföretag i Skåne. Till följd av att transportköpare ställt krav på klimatvänliga transporter och kollektivavtal satsade företaget framgångsrikt på alternativa drivmedel. Åkeriet beskriver att miljö och goda arbetsvillkor är viktigt för dem samtidigt som det är “tufft att konkurrera med cabotagetransporter” (Satz 2013). Det beskrivs i branschtidningen **Trailer** om den negativa påverkan på miljön cabotageregler leder till och att det bör finnas en fri rörlighet av varor och tjänster inom EU. Statssekreterare Leif Zetterberg tycks ha en bestämd åsikt då han “vidhåller att cabotageregler bör slopas, inte bara för miljöns skull utan även för att det inte har någon plats inom EU”. Att avskaffa reglerna och göra marknaden fri menar han skulle resultera i högre fyllnadsgrad i transporter och minskade koldioxidutsläpp med upp till 30 procent. Han menar också att problematiken kring de lågavlönade chaufförerna är ett övergångsproblem (Andersson 2009). I **Dagens Nyheter**s debattartikel *Fusk hotar att slå ut branschen med 120 000 sysselsatta* debatteras att de illegala företagen och aktörerna i transportbranschen leder till “skadlig miljöpåverkan och försämrade trafiksäkerhet”. **Intelligent Logistik** skriver om hur kritiker påstår att den nordiska miljön sätts på spel och att prisdumpningen leder till att fler transporter flyttas från sjö och järnväg till väg (Hultén & Hultén 2014). I en debattartikel ur **Transportarbetaren** beskrivs transportbranschen vara “mitt i stormens öga” vad gäller miljöpåverkan. Debattören betonar att det krävs att både politikerna och facket “prioriterar miljömässig lika mycket som social och ekonomisk hållbarhet” (Borgnäs 2014).

Artiklarna påvisar den problematik branschen har till att kombinera ekonomisk lönsamhet, miljövänliga transporter och bra villkor för arbetstagarna inom EU och på lokal nivå. Vad som egentligen är hållbart inom transporter och vad som bör prioriteras tycks det inte finnas ett entydigt svar på. Eftersom det många gånger saknas en tydlig definition av begreppet hållbarhet är det därför svårt att mäta den (Rambaud & Richard 2015). Diskussionen kring transportbranschen bekräftar dock resonemanget i den forskning som menar att verksamheter hellre koncentrerar sig på kortsiktiga kapitalbesparingar istället för att ta hänsyn till miljön (Merriman & Sen 2012). De tre hållbarhetsaspekterna tar olika stor plats hos olika intressenter och genom den sammankoppling som ideligen sker mellan dem kan de inte ses isolerade och låsta ifrån varandra. En anledning till att verksamheter prioriterar ekonomin och inte arbetar med de sociala och miljömässiga aspekterna kan vara att de inte ser fördelarna med att arbeta med CSR (Urip 2010).

I samtliga tidningar finns en stark koppling mellan hur den miljömässiga hållbarheten inom transport ser ut i förhållande till de andra aspekterna utav hållbarhet. Hållbarhetsarbetet bör vara integrerat i företaget och genomsyra hela verksamheten, dock beskrivs i ett flertal artiklar att det fungerar mer som en tilläggfunktion. Detta bekräftar viset många verksamheter idag tillämpar CSR- arbete (Aras & Crowther 2015). Vissa artiklar pekar på att den ekonomiska aspekten väger tyngre vilket resulterar i att miljöaspekten åsidosätts. Andra betonar att miljön får ge vika för både den sociala och den ekonomiska. Politiska beslut tycks enligt tidningsartiklarna vara det främsta verktyget för att föra miljöarbetet inom branschen framåt. Cabotageregler, politiskt fokus, prisdumpning och lönsamhet är alla medverkande politiska faktorer till hur den miljömässiga hållbarheten ser ut och utvecklas. När miljöaspekten tillgodoses tycks den nästintill endast vara en positiv bieffekt utav att andra aspekter tillfredsställs.

I teorin beskrivs att begreppet hållbar utveckling misstolkas till att bara beröra miljöaspekten när den egentligen inkluderar alla tre aspekter (Aras & Crowther 2015). Det går att spekulera kring om verksameters miljömässiga hållbarhetsarbete används som marknadsföring eller av välvilja (Sheehy 2014). Oavsett anledning är hållbarhetsarbete något positivt så länge det bidrar till förbättringar. Något som bekräftas är att miljö- och ekonomiaspekten är nära sammankopplade då en minimering utav miljöpåverkan i logistikaktiviteter har påvisats kunna reducera kostnader (Ferne & Sparks 2014). Detta borde vara en stor drivkraft eftersom den ekonomiska aspekten för en lönsamhetsdrivande verksamhet inte går att frångå. Genom

att dra tydligare paralleller mellan minskad miljöpåverkan och kostnader borde miljöarbete kunna lyftas ytterligare. Kundernas krav på miljövänliga produkter tycks heller ännu inte helt ha kommit att inkludera logistiken i form av transporter av dem. Fernie & Sparks (2014) menar att det är kundernas krav som är en utav de största drivkrafterna till att arbeta med CSR och LSR. För att utveckla och stärka detta arbete i branschen bör slutkonsumenternas medvetenhet kring transporter öka. Produkterna som vi konsumenter köper visar idag inte transportdelen av produktkedjan, vilket är något motsägelsefullt då miljöarbetet kring själva produktionen visas genom andra certifieringsdekaler. Kundernas krav kring själva leveransens tid, plats och specifika egenskaper (Fernie & Sparks 2014) har dock uppmärksammats och försöks tillgodoses av branschen. Tillfredsställandet av dessa krav kan vara en orsak till att övriga krav såsom miljöarbete kommit i skymundan samt att snabba leveranser kan vara en orsak till att lastbilars flexibilitet och pris väljs till nackdel för intermodala transportsätt (se Hultén & Hultén 2014 ). Att i största möjliga mån välja intermodala transporter är dock en essentiell del av en logistikverksamhets miljöarbete inom LSR (Carter & Jennings 2002).

#### **4.1.3 Ekonomisk hållbarhet**

Enligt media råder sålunda stora lönsamhetsproblem för Sveriges åkerier. I **Skånskan** skriver Nilsson-Negrén (2015) att forskare menar att om EU:s regelverk för cabotagetrafik inte ändras kommer flera åkerier gå i konkurs. Även på **Dagens Nyheter** debattsida tas ämnet upp och beskrivs som att “företag bryter systematiskt mot lagen och struntar i kollektivavtalen. Det hotar hela branschen” (Fusk hotar slå ut branschen med 120 000 sysselsatta 2014). Dagens Nyheter visar i sin ekonomidel att antalet företagskonkurser “nu är det lägsta på fem år”. Däremot är en utav de utlysta problembanscher dock transportbranschen (Spängs 2015). I samma tidning finns en intervju med Sveriges Åkeriföretags VD som uttalar sig kritiskt till det låga bötesbelopp som tingsrätten utfärdat för otillåten cabotage. “Reglerna skall vara lika för alla. Jag undrar om regeringen har förstått att en hel näring håller på att slås ut i väntan på harmoniserade regler” säger han i intervjun (Jacobsson 2009). Artikeln i **Statskoll** förmedlar att de seriösa åkerierna med “miljöanpassade och trafiksäkra lastbilstransporter” konkurreras ut av de illegala cabotagetransporterna (Tuffare tag mot olagliga cabotagetransporter 2015). Då teorin diskuterar de svårigheter som finns med att kombinera miljömässiga och sociala aspekter med den ekonomiska visar nyhetsartiklarna att branschen kräver att hållbara lösningar måste vara finansiellt lönsamma. Detta kan antas vara för att aktieägare och intressenter vill se kortsiktiga och synliga vinster (Elkington 1997).

**Intelligent Logistik** antyder att den ekonomiska hållbarheten är komplicerad eftersom “prisdumpningen undergräver lönsamheten i en bransch med redan låga marginaler” (Hultén & Hultén 2014). Detta är ett återkommande budskap som **Sydsvenskan** också behandlar. Ett flertal svenska åkerier har skapat avtal för att säkra “schyssta” arbetsvillkor för att “kämpa med priser som gått stadigt nedåt” samtidigt som de beskriver att “man påverkas även av ökad konkurrens från utländska åkerier som enligt många svenska åkerier inte alltid följer de regler som finns om antal tillåtna cabotagetransporter i landet och om körtider” (Elgiganten kräver schyssta transporter 2015). Vidare visas alarmerande rubriker om prisdumpning och svenska åkeriers stora lönsamhetsproblem, något som väl inne i artikeln avdramatiseras något genom att lyfta fram tillväxtprognoser trots den ökade konkurrensen (Nilsson 2014).

Den ekonomiska aspekten av hållbarhet lyfts i tidningarna fram som en följd utav politiska beslut där lönsamhetsproblem och branschens minimilöner är en problematik som kan härledas till lagar och regelverk (se Dansk ilska mot tysk lastbilslag 2015; Nilsson 2014; Lönnaeus 2014). Dock visas transportnäringens konkurrens och hållbarheten i branschen vara något som prioriteras inom politiken, där ledande politiker uppger att “smarta transportlösningar är oerhört viktigt” (Ågren tar över Transportstyrelsen 2015). I **Transportarbetarens** artikel “Drömmen om EU” intervjuas lastbilschaufförer i hela Sverige. Chaufförerna vittnar om en hårdare konkurrens då prispresen blivit påtaglig efter Sveriges inträde i EU. En utav de intervjuade beskriver att ersättningen för godstransporter “halverats och täcker inte ens dieselkostnaden” (Lindkvist 2015). I en annan artikel beskrivs det att en av anledningarna till cabotagereglerna är att “bidra till att skapa en öppnare mer avreglerad marknad” men frågan är vem som skall se till att detta fungerar i Sverige då det är “arbetsmarknadens parter som gör upp löner och andra anställningsvillkor” (Lindkvist 2012).

Ovanstående diskussion i artiklarna påvisar hur fundamental den ekonomiska hållbarheten är hos transportverksamheterna och de svårigheter som finns i att kombinera de tre hållbarhetsaspekterna (Merriman & Sen 2012). Detta eftersom den ekonomiska får ett större fokus i praktiken. Vidare kan verksamheter eller branschen inte ses som hållbara om de inte tar hänsyn till alla tre aspekterna (Aras & Crowther 2015). Förklaringen kan bottna i att verksamheter länge och fortfarande använder sig av finansiella indikatorer för att mäta framgångar (Veleva & Ellenbecker 2001).

I branschtidningen **Åkerisydnytt** marknadsförs kampanjen om medlemskap i "Fair Transport"<sup>3</sup> som ett ställningstagande dess medlemmar tar då de "åtar sig att arbeta aktivt med trafiksäkerhet, hållbarhet och ansvarsfulla företag." Åkerinäringen har låg lönsamhet, vilket hänger ihop med att det tänjs på lagens gränser. Den olagliga konkurrensen leder till att priserna pressas, menar Sveriges Åkeriföretag som vill få transportköparna att agera (Åkerisydnytt 2015). Det framhålls att när transportköpare bara vill köpa det billigaste kan de inte förvänta sig bra kvalitet och det innebär att hela samhället blir lidande till slut (Åkerinäringen i media 2015). Fler och fler företag har anmält sig till Fair Transport för att åstadkomma mer hållbara transporter. Det beskrivs "en trend där allt fler konsumenter och transportköpare gör medvetna val." Medlemskapet i Fair Transport lyfts fram som ett ansvarstagande som tycks innefatta samtliga hållbarhetsaspekter (se Carroll 1979). Detta kan också ses som ett steg närmre ett mer modernt hållbarhetsarbete inom branschen, som också kan leda till ett främjande av verksamhetens lönsamhet (Weidinger, Fischler & Schmidpeter 2014).

## **4.2 Vad anser branschens aktörer att den friare konkurrensen inom EU fått för följder ur de sociala och miljömässiga hållbarhetsperspektiven?**

### **4.2.1 Cabotagereglernas inverkan på branschen**

Samtliga intervjuade bekräftar att det skett en märkbar förändring i transportbranschen det sista decenniet. Jonas Ankarberg, ombud på Transportarbetareförbundet säger att "-En utav dessa faktorer är att den utländska konkurrensen nästintill exploderat. För 10-15 år sedan tyckte vi att svenska transporter kördes för lite utomlands, det var dock många utländska transporter som körde hit. Idag kör de utländska bilarna mycket utav inrikestrafiken här också". Åsa Sköld, pressekreterare på Sveriges Åkeriföretag berättar att "det har blivit en hård pressad marknad där prispresen är grym!" Sköld menar att inträdet i EU och gränsöppnandet både varit positivt och negativt för branschen. "-Det är klart att inträdet i EU har gjort att det hänt saker men det har hänt saker åt båda hållen. Vi kan ju inte utesluta eller säga att det bara beror på att vi gick med i EU som vi har ett stort antal konkurser. Det går inte. Samhället har

---

<sup>3</sup> *Fair Transport* är ett medlemskap, framtaget av Sveriges Åkeriföretag för att garantera transportköparna att transportererna är trafiksäkra, klimatsmarta och har goda arbetsförhållanden. Sveriges Åkeriföretag vill på så vis uppmärksamma sunda transporter från ansvarsfulla åkerier (Sveriges Åkeriföretag 2015).

ju förändrats”. Anders Nordberg, förhandlingschef på Transportgruppen menar att den fria rörligheten är positiv för näringslivet och att problematiken inte är cabotagereglerna i sig. “-Man kan ofta läsa om de problem som uppstått inom transport sedan EU men tittar man för transportnäringen från 1995 så kan man snarare se att det gynnat transportnäringen. Sen kan det vara vissa segment som gått sämre...såsom utlandstransporter som nästan är utslagna till exempel. Men om man ser till det stora hela har branschen blivit till det bättre och arbetarna har det bättre idag. Ekonomin har gynnats av det. Alltså cabotage är något positivt i sig. Det innebär en miljönytta eftersom lastbilarna inte kör tomma. Slutpriset för konsumenter blir därmed också bättre”. Sköld påpekar att de från Sveriges Åkeriföretags sida inte heller har något emot cabotagereglerna. “-Cabotage i sig har vi ingenting emot. Om vi ser ökade miljövinster och ökad transporteffektivitet så är det bra. Men det finns inga siffror på att cabotagetrafik ger någon miljönytta.”

#### **4.2.2 Lönsamhetsproblematik och konkurrens**

Norberg på Transportgruppen menar att konkurrensen hårdnat men han poängterar att det är den osunda konkurrensen som är problemet. “-Vi har ju skatter och sociala avgifter som överstiger Europas. Våra skatter och lagstiftning gör att Sverige har högre krav rent allmänt. På så vis har den svenska transportbranschen svårare att konkurrera i transportpris”. “Ofta blir det missförstånd när det talas om cabotage. Själva cabotageregeln är det inget fel på. Det är den osunda konkurrensen gällande illegal yrkestrafik som inte är bra. Och det är inte bara utländska transporter som utför dem. Det finns också inhemska åkerier som bryter mot de regler som finns. Och det är lika illa både och”. Transportarbetareförbundet ser också den problematiken pressade transportpriser för med sig. “-Transporterna kan inte vara så billiga som de är idag”. “De utländska chaufförerna skulle arbeta efter samma arbetsvillkor som de svenska så det blir en rättvis konkurrens på samma villkor” (Ankarberg & Pettersson 2015). Sköld beskriver också en lönsamhetsproblematik i branschen då vinstmarginalen ligger mellan en till två procent. “-Tittar man på branschen som sådan, när det gäller konkurser, det är en stor omsättning på företag, många går i konkurs. Det är en tuff marknad och bransch”. Åkerierna är ofta fokuserade på att säkerställa likviditeten för verksamheten och dess intressenter (Steurer & Konrad 2009). De uppkomna lönsamhetsproblemen leder till besparingar av utgifter, märkvärdigt på den sociala fronten genom indragning på personalkostnader (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008). Personalkapaciteten kan ses som en konkurrenskraft (Urip 2010) medan de anställda chaufförerna i branschen mer framställs

som en kostnad. En kostnad som ofta försöks minimeras eftersom branschens marginaler är låga. Detta eftersom en stor del utav branschens lönsamhets- och konkurrensproblematik beskrivs bero på den prispressning som sker vid transportupphandlingar.

Norberg beskriver också prispressen som ett problem. ”- Det är inte särskilt utbrett men det är tillräckligt utbrett för att det skall vara ett problem. Avregleringen i sig gör att konkurrensen hårdnar vilket medför att priser sänks och är inte osunt i sig. Men den blir osund om den tar sig till uttryck i form av regelbrott”. Norberg antyder även att den problematik som media lyfter fram är något motsägelsefullt i förhållande till hur det i verkligheten ser ut. “-Utifrån ett makroperspektiv har transporterna ökat och transportnäringen vuxit. Antalet anställda har ökat, men det har blivit färre åkeriföretag. Trenden är att åkeriföretagen i Sverige blir allt större och färre”. Detta kan från en hållbarhetssynpunkt innebära en positiv utveckling då större företag som strävar efter en hög kundservicenivå ofta också arbetar med LSR i sin verksamhet samtidigt som ett välutvecklat miljöarbete oftare syns i större verksamheter (Murphy, Poist & Braunschweig 1996). En ökad konkurrens menas kunna skapa incitament för att verksamheter ska bli effektivare då en hårdare marknad ofta leder till att verksamheterna delar på resurser för att minska kostnader (Raúl & Angel 2014). De stora företagen kan också tillämpa samarbete i form av samlastning där stordriftsfördelar kan uppnås (Chapman 2007). På så vis borde det vara enklare för större bolag att minska transporterens miljöpåverkan. Ur en hållbarhetsståndpunkt blir detta något motsägelsefullt då annan litteratur menar att det sociala arbetet stärks genom att välja mindre åkerier som samarbetspartners eftersom mångfald och minoriteten inom branschen bör främjas (Carter & Jennings 2002). Detta påvisar återigen de svårigheter som uppkommer då hållbarhetsaspekterna skall kombineras och tillgodoses i lika stor grad (Elkington 1997).

#### **4.2.3 Cabotagetraffikens sociala och miljömässiga påverkan**

Den illegala cabotagetrafiken har flera av de intervjuade organisationerna sett på nära håll och de uttrycker sitt medlidande för många av de utländska chaufförernas situation. Den hårdnade marknaden har också fört med sig missnöje bland en del transportörer. “Den pressade konkurrensen har inneburit mycket skitsnack och en del smutskastning. När de utländska chaufförerna kommer med en adress på sina telefoner och ber svenska chaufförer om vägbeskrivning, finns ibland en illvilja att hjälpa dem. Men det är ju inte deras fel! Det är hela systemet som inte fungerar” menar Ankarberg och Pettersson. Transportarbetareförbundet

berättar också om de sociala missförhållandena i branschen där de utländska chaufförerna ofta spenderar helgerna på en parkering som ligger ett stenkast från deras kontor i väntan på att få en körning. Där kan de stå och vänta på i flera dygn. De sitter med sina spritkök och spelar kort med sina kollegor. “-De har inte betalt när de står stilla och väntar på last. Det är hemskt att de utländska förarna far illa. De står på industriområden och kör många gånger på tomgång, något som är mycket dåligt ur ett miljöperspektiv”. Jens Gille och Sofie Karlsborn på miljönämnden i Helsingborg nämner att förutom den sociala aspekten där förarna lever under trista förhållanden tycks även den illegala cabotagetrafiken föra med sig lokal nedskräpning. “-De utländska chaufförerna står på vissa platser där de står på tomgång, skräpar ner och gör sina behov i naturen. Detta är ett problem som innebär en miljöbelastning och ett ökat CO<sub>2</sub> utsläpp”. Gille berättar att det finns diskussioner i staden om att bygga så kallade uppställningsplatser, med duschar och toaletter men att det finns frågetecken kring de driftskostnader ett sådant bygge skulle föra med sig. Avsaknaden av uppställningsplatser visar sig också genom fler klagomål till kommunen. “Vi kan få in klagomål på att verksamheter upplever att de störs utav utsläpp eller att lastbilar med farligt gods står utanför deras portar. Det skapar en oro”. Ankarberg och Pettersson på Transportarbetareförbundet menar att “-Fördelen med cabotage var kanske dess ursprungsidé, det vill säga att förhindra tomma transporter. Idag kan vi se att det inte blev som det var tänkt. Miljön har fått ta mer skada i takt med att transporterna blir billigare.”

Ovanstående diskussion kan bekräfta att branschens negativa miljöpåverkan har uppmärksamrats (Oberhofer & Furst 2013). Detta har också lyfts till en politisk nivå för att få bukt på de ohållbara problemen. I den politiska debatt som råder syns emellertid inte en samstämmighet. Vissa politiker menar att koldioxidutsläppen skulle minska med 30 procent om cabotagereglerna avreglerades medan aktörer i branschen syftar på att prisdumpningen av transportpriserna leder till ökade koldioxidutsläpp. Elkingtons (1997) modell visar att en effektivisering av aktiviteter kan minska miljöbelastningen medan Rambaud och Richard (2015) menar att denna effektivisering snarare kan medverka till motsatt effekt. Carter och Jennings (2002) menar att genom att transportörerna är delaktiga i returflödet kan lastningen optimeras och på så vis minska antalet transporter och dess miljöpåverkan. Studier som påvisar att cabotagereglerna inte gett någon miljönytta utan snarare det omvända påvisar hur en effektivisering av en aktivitet i slutändan kan ge en tvärtomeffekt. Medan ursprungsidén för cabotagetransporter var att förhindra tomma transporter och därmed resultera i en minskad miljöbelastning har studier visat att de sänkta transportkostnaderna istället leder till fler



transporter (Sternberg 2013). Detta bekräftar Urip (2010) tes av hur svårdefinierat och komplext hållbarhetsarbete är.

För att se de miljökostnader verksamheter har kan kostnader för efterbehandling beräknas (Elkington 1997), till exempel genom de klagomål de får in på kommunen. Då Gille och Karlsborn beskriver att de får in klagomål av medborgare om att "de störs utav utsläpp" kan det kopplas till Elkington (1994) som redogör för att majoriteten av invånarna i de flesta länder känner oro för att utsläppen påverkar deras hälsa negativt. Den sociala dimensionen av hållbarhet beskrivs också vara relaterad till verksamheters påverkan på dess omgivning (Steurer & Konrad 2009). Transportverksamheters lönsamhet borde grunda sig på mätningar av långsiktig hållbarhet istället för enbart ekonomiska mätningar för på så vis skulle miljömässigt och socialt arbetet åskådliggöras. Detta sker ofta inte eftersom aktieägarna och intressenter fokuserar på kortsiktiga ekonomiska vinster (Elkington 1997). Det gäller därmed att finna lösningar som både gynnar miljön och ekonomin. Miljöarbete kan mätas genom att beräkna miljökostnader separat, exempelvis genom materialanvändning. Inom transporter kan denna materialanvändning ses i form av bränsleförbrukning. Den sociala aspekten kan mätas genom servicenivå och att mänskligt kapital såsom att värdefull arbetskraft inte lämnar företaget (Elkington 1997). Genom kontrollering och hantering av transportaktiviteterna kan kostnader både reduceras och miljöpåverkan minska (Ferne & Sparks 2014). Det kan sägas att transportbranschen verkar i en ekonomisk kultur som hindrar etiskt miljöarbete och sociala frågor.

#### **4.2.4 Regelefterlevnad och brist på kontroller**

Ankarberg och Pettersson på Transportarbetareförbundet beskriver hur åkerier kan göra för att komma runt de cabotageregler som finns. "Ett sätt för åkerierna att kunna ha åtkomst till billig, utländsk arbetskraft är att en del åkerier kontaktar utländska bemanningsföretag, exempelvis i Ungern som också är med i EU. På så vis kan en ungrare köra lastbilen i 180 dagar, skatta i Ungern och efter de 180 dagarna sedan bytas ut till en annan ungersk chaufför. På så vis sparar åkeriet arbetskostnader". Sköld på Sveriges Åkeriföretag pekar också på problematiken en fri rörlighet i Europa kan föra med sig och menar att transportnäringen är extra konkurrensutsatt eftersom både fordon och förare är mobila. Eftersom lönekostnader och drivmedel är de två stora kostnaderna vänder sig åkerier till utländsk arbetskraft för att dra ner sina utgifter. "Då slipper man betala löner som är på en svensk kollektivavtalsnivå.

Det blir på andra villkor”, säger hon. Ett annat ämne Sköld belyser är regelefterlevnad. “-Vi har till exempel något som heter kör- och vilotidsförordning, en gemensam förordning som är lika för alla EU-länder. Kortfattat går det ut på att chaufförerna skall ha en socialt acceptabel situation. Man kan ha dubbla eller kanske trippla förarkort och det blir ju billigare att bara ha en chaufför. Och det kan ju vara så att detta inte kontrolleras som det ska för det saknas resurser. Framförallt då inom polisväsendet. Och eftersom att detta inte kontrolleras och efterlevs så är det lätt att fuska. Och fuskar man så blir det också billigare”. Karlsborn och Gille instämmer med att “lagstiftningen kring transporter är problematisk. Det blir en konflikt mellan olika intressen. Vi kan inte bara se till miljön, näringslivets intressen måste också tas om hand”. Norberg menar att det är viktigt att svensk lagstiftning inte avviker från övriga regler i Europa.”-Det krävs kontroller för att se till att chaufförerna följer reglerna. Men det är en brist på resurser. Reglerna följs inte, det är det som är problemet”. Norberg poängterar också vikten av att skilja mellan legal cabotagetrafik och den illegala trafiken. “-Polisen har inte resurser och åklagaren kommer förmodligen lägga ner målet om det blir något. Vi skulle önska en skärpning av regelverket och att straffen skärps”. Gille menar att “-I teorin skulle ju en cabotagelagstiftning kunna gynna miljön. Problemet är att den inte kontrolleras och efterlevs. Det finns en lagstiftning som säger att man får ha tomgångskörning i max en minut och om denna lag inte efterföljs så borde det finnas åtgärder att ta till. Men polisen har ju klart andra prioriteringar.”

## **4.3 Hur kan branschen vara och bli mer hållbar enligt aktörer i transportbranschen?**

### **4.3.1 Hållbarhetsaspekternas samspel och konflikter**

Sköld på Sveriges Åkeriföretag beskriver hållbarhet i branschen med att “köra klimatsmart, miljösmart, trafiksäkert och ta ansvar, det vill säga hela vägen om man säger så då. Bland annat att man då har schyssta avtal för chaufförerna och de anställda”. Gille och Karlsborn på kommunen menar att varje företag själva bör ta sitt ansvar. De menar att “-Vi har inte så mycket att säga till om som kommun i frågan om hur transporterna utförs, det ligger på andra nivåer i samhället. De krävs andra styrapparater”.

Rambaud och Richard (2015) syftar på att det finns stora begränsningar inom hållbarhetsarbete enligt teorin Triple Bottom Line och hävdar att modellen inte tar hänsyn till

varken humana tillgångar eller naturtillgångar. I en bransch med en oundviklig och given miljöpåverkan är denna påverkan svår att bortse från. Däremot tycks en hel del fokus utav branschens hållbarhetsarbete just innefatta miljöaspekten där bättre motorer och fordon med mindre miljöpåverkan tycks vara en del i att stärka verksamhetens konkurrenskraft. Detta är möjligtvis för att branschens stora andel växthusgasutsläpp uppmärksammas (Oberhofer & Fürst 2013). Det finns heller inga tydliga indikationer på att chaufförernas kompetens och färdigheter används som en konkurrensfördel gentemot sina konkurrenter (Elkington 1997). Detta tycks också bekräfta Aras och Crowther (2015) teori om att den sociala aspekten ofta kommer i skymundan på grund av de uppmärksammade miljöhoten. Detta trots att en verksamhet på lång sikt kan erhålla en ekonomisk vinning i att arbeta med sociala frågor (Aras & Crowther 2015). Beroende av bransch och sektor ställer konsumenterna och samarbetspartner olika krav på det sociala ansvarstagandet (Schmeltz 2014). Det kan antas vara att den synliga miljöpåverkan som transporter orsakar som gjort att miljöaspekten fått mest fokus. Att företag bör arbeta med CSR utefter sina givna omständigheter förklaras av Carroll (1979). Transportbranschens uppmärksammade sociala problematik kan ses som en konsekvens av de låga vinstmarginalerna aktörerna i branschen vittnar om. En omständighet i det här fallet skulle därför kunna vara det låga transportpriset som finns idag. Detta kan vara en utav orsakerna till att mycket utav CSR arbetet i branschen fokuseras på de aspekter som det tydligare går att se en vinst i. Företag som helt agerar enligt CSR:s principer förväntas dock bidra till ekonomisk utveckling samtidigt som det förväntas förbättra livskvaliteten för de anställda, deras familjer och samhället (Raúl & Angel 2014).

#### **4.3.2 Hållbarhetsarbetets utmaningar**

Ankarberg och Pettersson på Transportarbetareförbundet beskriver att de arbetar aktivt med miljöfrågor och certifieringar eftersom det är ett aktuellt ämne. De arbetar också mycket för "schyssta villkor". Gille och Karlsborn berättar att klimatutsläppen i Helsingborgs kommun har minskat och de mål som sattes upp för ett antal år sedan har nåtts. Dock har transportsektorns utsläpp stigit och Karlsborn säger att "-Om transporterernas utsläpp inte räknats hade resultaten sett väldigt ljusa ut. På de andra fronterna nås målen". Norberg lyfter fram den problematik som kan uppstå med lagstiftning av miljöpåverkan. "-En annan utmaning är om vi skulle få för höga skatter på lastbilstrafiken så kommer det förmodligen innebära att kostnader för transporter kommer stiga, vilket vidare leder till att produkterna blir dyrare då det totala priset blir för dyrt för verksamheten. Det går att se effekterna inom

industrin. Om det blir för dyrt så flyttar man sin verksamhet utomlands. Och det vill man ju inte heller för den svenska näringen. Man kan jämföra med ett exempel för tio år sedan då regeringen ville införa kilometerskatt på transporter. Då räknades det ut att om det skulle införas så skulle all skogsindustri vara värdelös om de låg mer än tio kilometer bort från bruket. Transportpolitiker är medvetna om denna koppling”.

Vad de olika aktörerna är överens om är att branschen har ett lönsamhetsproblem. Pettersson på Transportarbetarförbundet säger att “-Transporterna är åt helvete för billiga! Det är billigare att ha godset på lastbilen än att ha det på lagerhyllan”. Han uttrycker också att det finns farhågor om att “allt blir fritt” då priserna lär pressas ytterligare. Ankarberg och Pettersson vidhåller att en lösning på problemet skulle vara att de utländska chaufförerna arbetar efter samma arbetsvillkor som de svenska. “-Det ska vara en rättvis konkurrens på samma villkor” poängterar de. På Transportarbetarförbundet berättar också om den intressekonflikt som uppstår kring transportkostnaderna. “-Idag vill till exempel industrin att transporterna skall hållas nere i pris för att på så vis ge produktionen bättre vinster. Det leder till att branscher arbetar mot varandra”.

Norberg på Transportgruppen instämmer att konkurrensen hårdnat, men att problematiken är den illegala trafiken som är den “osunda konkurrensen som sker på olika villkor”. Ankarberg och Pettersson syftar på att ett mer hållbart transportalternativ hade varit att flytta mer gods från väg till järnväg. Pettersson rubricerar dock att det är problematiskt i Sverige eftersom tågspåren i landet inte är tillräckligt utbyggt. “-Det är bara synd att miljön tar stryk”. Gille på kommunens miljönämnd har en likande åsikt angående spårbunden trafik. “-Då måste staten investera i järnvägen. Lastbilstrafiken betalar inte sina miljökostnader. Det är billigt att köra med lastbil men om det skulle bli dyrare blir andra alternativ attraktiva. Lastbilarna har en stor fördel, dess flexibilitet”. Sköld menar också att branschen efterfrågar mer hållbara affärsmodeller. “-Utan lastbilarna stannar Sverige. Lastbilen går dit inga tåg når...och jag vet att detta är lite 70-tals kliché. Det är ju så att lastbilen är blodomloppet och utan dem skulle inte lasten komma fram. Och då vill ju vi leverera en bra tjänst som åkeriföretagare”. Gille efterlyser också en samordning av spårtrafiken i EU som skulle kunna gynna den fria rörligheten och öka de intermodala transportalternativen.

### **4.3.3 Ökat krav på ansvarstagande**

Samtliga intervjuade beskriver en komplex hållbarhetsproblematik inom branschen. Men det finns hopp. Miljömedvetenheten inom branschen har ökat på senare år menar både Ankarberg och Pettersson. Stora företag såsom Coop, Elgiganten och Pågen har satt höga krav på sina speditörer och åkerier för att försäkra kunderna om en produkt och service med hög kvalitet. Eftersom miljömedvetenheten ökat har åkerierna och dess samarbetspartners upptäckt marknadens efterfrågan på miljövänliga transporter. Genom att tillgodose detta behov kan företagen göra en förtjänst på detta arbete (Carroll 1979). Sveriges Åkeriföretags Fair Transports arbete framställs som en strävan för goda villkor och minskad miljöpåverkan. Eftersom Fair Transport är relativt nytt kan det dock vara svårt att avgöra om det som sägs är vad som sker på marknaden just nu och vad som efterfrågas framöver. Syftet med ställningstagandet kan dock säkerställa hållbara principer och kan ses som en del av verksamhetens marknadsföring (Urip 2010). Det kan inte frångås att marknadsföringen av dessa typer av hållbarhetsarbete kan ha ett huvudsakligt strategiskt syfte, då vissa företag utger sig för att vara mer "gröna" än vad de egentligen är (Sheehy 2014). Branschens aktörer såsom Sveriges Åkeriföretag visar dock att det kan finnas en långsiktig vinst i att implementera hållbarhetsarbete. För att lyckas med CSR-arbete menar Lozano (2013) att det krävs både inre och yttre drivkrafter. Branschens aktörer och dess kunder kan ses som branschens externa drivkraft medan verksamhetens styrning och strategi kan ses som dess interna drivkraft. När externa drivkrafter såsom transportköpare kräver bättre villkor leder det till att de interna drivkrafterna influeras.

### **4.3.4 Kulturförändring i branschen**

Sköld berättar att de arbetar med kulturförändringar såsom det framtagna ställningstagandet och åtagandet Fair Transport. ”-Då kommer vi in på hållbarhet”, säger hon. Hon menar också att transportbranschen behöver bli mer transparent för att beställaren ska veta vem som utför transporten. Sköld menar att “man kan inte gömma sig bakom underleverantörerna”. Inom CSR skall producenter, i detta fall transportköpare vara ansvariga för den miljöpåverkan och de arbetsförhållanden som dess underleverantörer och transportörer orsakar (Urip 2010). Genom att transportbeställare granskar och kontrollerar de verksamheter de köper sina transporter av kan de säkra sitt eget hållbarhetsansvar och förhindra att oseriösa aktörer kan verka på marknaden. I en verksamhets LSR inkluderas transporter och de bör därför ingå i

verksamhetens sociala ansvarstagande (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008). Åtagandet Fair Transport med syfte att genomsyra transportföretagets arbete, kan kopplas till den forskning som menar att företagskulturen har en stor påverkan på hållbarhetsarbetets framgång (Miao & Cai 2012). Då branschorganisationen med detta ställningstagande har en strävan att bli mer miljöeffektiva kan det konstateras att det finns en större vilja att implementera miljöfokus i verksamhetens logistik (Murphy, Poist & Braunschweig 1996). Den sociala delen av åtagandet ska främja hälsa och säkra en demokratisk behandling för chaufförerna. Detta ska leda till en bättre bransch och högre livskvalitet för de som arbetar i den (Steurer & Konrad 2009). Den sociala hållbarheten kan emellertid vara svår att fastställa eftersom den ses olika beroende på vem som värderar den (Elkington 1997). Dock menas en god företagskultur vara ett avgörande element för verksamhetens framgång (Urip 2010). En förklaring till varför avsaknad av hållbarhet har varit stor i transportbranschen kan vara den brist på transparens som Sköld påpekar saknas, där slutkonsumenten eller transportbeställaren många gånger inte vet varken vem eller vilka som utfört transporterna av produkten. Då vetskapen saknas är sannolikheten stor att miljöaspekten och sociala aspekter blir bortprioriterade. Detta trots att logistiken är ett nyckelelement i de flesta processer utav en produkts livscykel (Raúl & Angel 2014).

#### **4.3.5 Den svenska transportbranschens framtid**

Transportarbetareförbundets Ankarberg och Pettersson säger “-Vad gäller framtiden för transportbranschen är den komplicerad. Med den ökade konkurrensen är det svårt att få en positiv utveckling för branschen. Fler och fler har dock uppmärksammat detta och även polisen arbetar mer aktivt med att förhindra olagligt cabotage. Sköld instämmer helt angående fler och skärpta poliskontroller. “-De borde ta i mer! De som inte sköter sig, det är de man vill åt”. Norberg på Transportgruppen menar att de tror på “långsiktiga spelregler och styrmedel som skall vara utformade rättvist och som följer teknikutvecklingen och innovationer.” Detta innebär att arbeta med att miljöeffektivisera varje transportsätt och fortsätta förbättra transportbranschens ekonomiska hållbarhet. “-Det finns dem som menar att man på så vis tar godstrafik från järnvägen och sätter det på lastbilar istället genom att ha längre transportekipage. Ja, men då får den väl göra det, för att göra varje transportsätt så miljöeffektivt och ekonomisk hållbart som möjligt” (Norberg 2015).

Enligt ovanstående artiklar och intervjuer kan vi utläsa att vissa av transportbranschens åkerier har insett att socialt- och miljömässigt hållbarhetsarbete är ett konkurrensmedel då de

betonar möjligheten att erbjuda lägsta pris är svårt. Genom att verksamheter gör kontinuerliga förbättringar för att stärka sina konkurrensfördelar kan de på så vis stimulera sin långsiktiga ekonomiska hållbarhet (Steurer & Konrad 2009).

Ankarberg och Pettersson framhåller att längre transportekipage kan vara till hjälp för att minska branschens miljöpåverkan. “-Idag så provkör man med längre fordon, 34meter, med fler axlar, som innebär att det blir färre transporter med mer gods. Detta är bra ur ett miljöperspektiv.” Sköld nämner också att hon tror på längre, större och tyngre fordon men att Sverige behöver en bättre infrastruktur för alternativa drivmedel, till exempel biogas. Med biogas “kan vi minska utsläppen med kopiösa mängder”. Hon berättar också att det finns ett stort intresse från åkerier att köra med biogas men att det råder en diskussion kring vem som skulle bekosta en utökad infrastruktur med tankstationer för biodrivmedel. Vad det gäller ansvarstagandet uttrycker hon att “-Kommuner och landsting är stora transportköpare och de måste ta sitt beställansvar på allvar och göra upphandlingarna transparenta, inte så teknikstyrda och låta oss som transportexperter sköta detta för vi kan det här” (Sköld 2015). Transportbranschens aktörer verkar väl medvetna om den miljöpåverkan de förorsakar och har flera praktiska exempel på teknik och effektiviseringar som skulle kunna genomföras. Avsaknaden av infrastruktur för biogas och järnväg påvisar att det från politiskt håll krävs agerande för att driva igenom en hel del miljöarbete inom transportsektorn.

Weidinger, Fischler och Schmidpeter (2014) menar att ett modernt hållbarhetsarbete bör gå hand i hand med lönsamhet. Vad lönsamhet i förhållande till hållbar utveckling per definition innebär visas vara annorlunda i fråga om ur vilken synvinkel det ekonomiska intresset ses från. Det kan också tyckas vara en tolkningsfråga om verksamheter arbetar med hållbarhet ur de tre aspekterna eller inte. De intervjuade organisationerna har alla sin syn på hur hållbarhet definieras och hur hållbarhetsmål bör uppnås. Begreppet hållbarhet sägs vara utnött då betydelsen har förvrängts över tid (Aras & Crowther 2015). Vilken plats de ekonomiska, sociala och miljömässiga perspektiven får tycks också bero på aktörernas fokusområde. Det blir därmed tydligt att definitionsbristen av Triple Bottom Line medför svårigheter att bedöma och utvärdera hur branschens hållbarhet ser ut (Rambaud & Richard 2015).

## 4.4 Sammanfattning av analysen

Bilden som förmedlas av vägtransportbranschen i media är en del av en debatt kring vad lagar och regelverk får för konsekvenser. Många av artiklarna betonar ett missnöje i branschen med låga vinstmarginaler och osunda sociala förhållande. Många av tidningarnas syfte är att väcka känslor och engagemang men oavsett vilket syfte artiklarna har spelar politiken en central roll i diskussionen.

De intervjuade aktörerna bekräftar att mycket har skett sedan Sverige gick med i EU. Med den ökade konkurrensen ses lönsamhetsproblem, sociala bekymmer och också en ökad miljöbelastning. Detta menas vara både på lokal och nationell nivå som en följd av fler och billigare transporter. Aktörerna intygar dock att det skett en ökad medvetenhet kring sociala- och miljöfrågor i branschen, något som tycks föra hållbarhetsarbetet inom branschen framåt. Flera av de tillfrågade aktörerna menar att eftersom de lagar och förordningar som rör cabotagetransporter är diffusa och saknar en tydlig definition har kontrollerna av olagliga transporter nästintill varit obefintlig. Samtliga uttrycker att detta är något som måste förbättras. Däremot är de intervjuades åsikter om vad den fria konkurrensen innebär för branschen skiljaktiga.



## 5. Avslutande del

---

*I denna del presenteras de slutsatser som gjorts från uppsatsens resultat. Det görs också en sammanfattande diskussion för att besvara uppsatsens frågeställningar så utförligt som möjligt. Slutligen görs en reflektion kring framtida forskning.*

---

### 5.1 Avslutande diskussion

***Vilken bild förmedlas medialt till allmänheten om Sveriges vägtransportbransch, vad gäller dess hållbarhet?***

Media förmedlar en bild till allmänheten om en svårt pressad bransch med sociala svårigheter och lönsamhetsproblem. Den sociala aspekten tycks trängas undan till förmån för den ekonomiska aspekten. I tidningarna beskrivs vägtransportbranschen som en bransch som i många fall tycks vara låst i en ekonomisk struktur där andra värderingar åsidosätts för den ekonomiska överlevnaden. Detta bekräftar att hållbarhetsaspekterna är problematiska att kombinera (Merriman och Sen 2012). Några artiklar beskriver hoppfullt om hållbara lösningar för transportbranschen men en stor del av den mediala informationen förmedlar branschens brist på ansvarstagande. En anledning till detta kan vara den vaga definitionen av ansvarstagandets omfattning (Urip 2010).

Vad som kan utläsas är att det inte finns ett samstämmigt svar på vad hållbara transporter per definition är och vad verksamhetens aktörer egentligen bör prioritera. Denna definitionsbrist tycks därför göra utvärderingen av branschens hållbarhet problematisk (Rambaud & Richard 2015). Tidningarna framställer branschens ekonomiska, miljömässiga och sociala hållbarhetsproblem som ett resultat av politiska meningsskiljaktigheter. Flertalet artiklar förmedlar ett budskap om att hållbarhetsproblemen är ett resultat av bristfälliga regelverk. Dessa regelverk anses bristfälliga för att reglerna går att kringgå samt att det finns en stor avsaknad av kontroller.

I många av nyhetstidningarnas artiklar ställs politiker och branschaktörers åsikter och åtgärdsförslag mot varandra. I branschtidningarna finns emellertid en mer fast ståndpunkt till orsaker och konsekvenser till de svenska transporternas hållbarhetsproblematik.

Oberoende av vilken utgångspunkt artiklarna har spelar politiken en central roll i diskussionen kring hållbarhetsaspekterna. Det bekräftas också att det finns ett samband mellan politiska beslut och branschens hållbarhetsaspekters konflikt med varandra (Elkington 1997).

***Vad anser branschens aktörer att den friare konkurrensen inom EU fått för följder ur de sociala och miljömässiga hållbarhetsperspektiven?***

Det råder ingen fullständig samstämmighet hos de intervjuade aktörerna i branschen om cabotagereglerna och dess följder på de sociala och miljömässiga hållbarhetsaspekterna. Majoriteten bland aktörerna menar att den friare konkurrensen inom EU lett till en ökad miljöbelastning och en osund konkurrens med en högre illegal yrkestrafik. Andra motsäger sig detta och menar att transportnäringen gynnas av en friare konkurrens. Vad det gäller den illegala yrkestrafiken är aktörerna eniga om att den har en negativ påverkan på branschen. Branschens aktörer förmedlar huvudsakligen ett liknande budskap som i media om branschens situation då konkurrensen hårdnat och det existerar en svår prispress. Prispressen tycks mestadels leda till negativa utslag på de sociala och miljömässiga hållbarhetsaspekterna samt utmana trafiksäkerheten. De låga vinstmarginalerna inom transportbranschen tycks leda till en ignorans för de sociala frågorna rörande chaufförer eftersom arbetskraft inom branschen idag endast ses som en kostnad och inte som en konkurrensfördel. Detta bekräftar att de miljömässiga och sociala aspekterna ofta kommer i skymundan av de ekonomiska hållbarhetsaspekterna (Merriman & Sen 2012). De tre hållbarhetsaspekterna får olika stort fokus och innebörd hos de tongivande aktörerna beroende av de olika synsätt och intressen verksamheten har. Då miljöaspekten tillgodoses tycks den nästintill endast vara en positiv bieffekt utav att de andra aspekterna tillfredsställs. Däremot är det uttalade hållbarhetsarbetet inom branschen till stor del fokuserat på miljö, något som kan tyckas härledas till att det oftare ses en ekonomisk vinning i miljöarbete. Detta påvisar att miljöarbete praktiseras då det kan leda till en ekonomisk förtjänst (Merriman & Sen 2012). Branschens aktörer tycks alla vara överens om att det behövs mer resurser inom polisväsendet som utför kontroller för att öka regelefterlevnaden på Sveriges vägar. Detta för att säkra en socialt accepterad situation, en sund konkurrens och en högre trafiksäkerhet. Utökade kontroller och en ökad transparens i hela transportkedjan menas kunna leda till att större ansvarstagande tas för involverade parter för att utvecklingen skall leda till mer hållbara transporter. Genom att skapa transparens kan ett ökat ansvarstagande i hela försörjningskedjan tas (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008).

### ***Hur kan branschen vara och bli mer hållbar enligt aktörer i transportbranschen?***

Det blir tydligt att definitionsbristen av hållbar utveckling medför svårigheter att bedöma och utvärdera hur branschens hållbarhet ser ut. De intervjuade aktörerna har olika syn på hur hållbarhet definieras och hur hållbarhetsmål bör uppnås. Verksamheters olikheter och förutsättningar avspeglas i deras hållbara ansvarstagande (Carroll 1979). Genom sina olika verksamheters syften och fokusområde tycks också miljömässiga, sociala och ekonomiska hållbarhetsaspekter få olika stor plats. För att uppnå en mer hållbar vägtransportbransch i Sverige och för att uppnå LSR (se Carter & Jennings 2002) värderingar i verksamheter bör transportbeställare granska och kontrollera sina beställda transporter. Genom att implementera kulturförändringar i form av marknadsmekanismen Fair Transport kan den ekonomiska strukturen börja luckras upp. Från att transportköparen eftersträvar billigast möjliga transport till kunden, åkerierna utnyttja bilarna så effektivt som möjligt samt kunden vill köpa varan till lägsta pris så kan ställningstagande som detta bidra till att intressenterna är beredda att betala ett högre pris för mer hållbara transporter. Denna kulturförändring kan bevisa att företagskulturen har en påverkan på verksamhetens hållbarhetsarbete (Miao & Cai 2012). Varutransporten bör därmed ses som en del utav den fraktade produktens värde och därmed bör också transportens villkor representera dels det företag som köper transporterna och dels den produkt som till sist hamnar hos slutkonsumenten. För att utveckla och stärka det hållbara arbetet i branschen bör därmed slutkonsumenternas medvetenhet kring transporter öka. Produkterna som konsumenterna köper visar idag inte transportdelen av produktkedjan, vilket är något motsägelsefullt då miljöarbete och socialt ansvar kring själva produktens produktion visas genom andra certifieringssymboler. Nyligen har marknadsmekanismer och hållbara ställningstagande börjat visas som en del i transportföretags marknadsföring, något som strategiskt kan ses som en investering för att öka verksamheters lönsamhet på sikt. Detta kan ses som en förbättring för att stärka sin konkurrenskraft (Steurer & Konrad 2009).

Sammanfattningsvis påverkar följande faktorer transportbranschens hållbarhet: dess företagskultur, aktuella lagar och förordningar, dess konkurrens samt påtryckningar från kunder och leverantörer (Miao & Cai 2012). Eftersom branschen är utsatt för en hård konkurrens med små vinstmarginaler medför det konsekvenser såsom nedskärningar och besparingar på många fronter. Därmed kan det konstateras att transportbranschen verkar i en ekonomisk kultur där den ekonomiska aspekten har högst prioritet, vilket förhindrar socialt och miljömässigt ansvarstagande. Detta bekräftar också den svårighet det finns i att

kombinera alla tre hållbarhetsaspekter och kvarlämnar frågan om en helt jämnt fördelad kombination någonsin är möjlig.

**Syftet** med uppsatsen var att få en ökad förståelse och klarlägga transportbranschens aktörers syn på hållbarhet inom branschen. Resultatet visar att det finns definitionsbrister och motsättningar till teorierna kring ansvarstagande och hållbarhet. Det teoretiska resonemanget kring problematiken om att kombinera hållbarhetsaspekterna tycks bekräfta den ojämna fördelning som existerar mellan dem i praktiken. Genom hållbarhetsarbets teoretiska definitionsbrist kan det också tyckas vara en tolkningsfråga vad som kan anses vara ett hållbart ansvarstagande och vad som inte är det (Veleva & Ellenbecker 2001; Rambaud och Richard 2015). Resultatet från både textanalysen och intervjuerna visar att den ekonomiska aspekten många gånger tycks vara fränkopplad från de andra hållbarhetsaspekterna, något som forskningen bekräftat vara en utav anledningarna till att hållbarhetsarbete inte prioriteras (Merriman & Sen 2012). Det påvisas också att konflikter och politik spelar en central roll och medför en instabilitet i hållbarhetsarbete (Elkington 1997).

Nyhetsartiklarna påvisar hur väsentliga branschens krav är på att hållbara lösningar skall vara finansiellt lönsamma. Den teoretiska diskussionen visar hur de miljömässiga och sociala aspekterna kan få en positiv inverkan på den ekonomiska aspekten (se Merriman och Sen 2012; Aras & Crowther 2015). En minimering utav miljöpåverkan i logistikaktiviteter har påvisats kunna reducera kostnader (Ferne & Sparks 2014), något som branschen inte helt tycks ha anammat. Resultatet visar att verksamheter idag inte ser fördelarna med att arbeta med sociala och miljömässiga aspekter eftersom dessa ofta visas i långsiktigare resultat. Konflikten uppstår då intressenterna efterfrågar kortsiktiga resultat (Elkington 1997) och branschens låga vinstmarginaler tycks omöjliggöra finansiering av långsiktiga investeringar. I teorin visas att transportföretag många gånger är villiga att göra nedskärningar för att arbeta mer hållbart, dock sker nedskärningarna hellre på personalkostnader än på den ekonomiska vinsten (Ciliberti, Pontrandolfo & Scozzi 2008). Detta fenomen kan tydligt ses i praktiken. Genom att marknadsmekanismer med ett hållbarhetsbudskap börjat uppkomma som ett konkurrensmedel i branschen kan det bekräftas att kunders krav på en produkt eller tjänst är en av de största drivkrafterna till att arbeta med CSR och LSR (Ferne & Sparks 2014). Det kan genom exponeringen av transporters hållbarhet också bekräftas att LSR-arbete blir alltmer vanligt hos större kedjor (Murphy, Poist & Braunschweig 1996). De socialt och

miljömässigt ansvarstagande transporter kan både ses som en kvalitet, service och konkurrensfördel för verksamheter, vilket teorin menar vara en ekonomisk dimension av hållbarhet på lång sikt (Steurer & Konrad 2009; Aras & Crowther 2015).

## 5.2 Förslag till framtida forskning

Att diskutera en hållbar utveckling i en bransch som transportbranschen medför en hel del motsägelser. Eftersom lastbilar i princip enbart drivs av fossilt bränsle kan hållbarhet sett ur ett miljömässigt perspektiv tyckas vara en omöjlighet. För att hålla produktens pris nere och göra produktion och handeln mer lönsam är transportpriset något som många intressenter vill pressa. Till följd av detta uppkommer också sociala problem. Vi står också inför det faktum att lastbilstransporterna ökat och spås fortsätta öka. Det blir därför också motsägelsefullt att mena att en bransch som oundvikligt påverkar miljön negativt samtidigt som orsaken till utsläppen ökar kan bli och vara hållbar. Vidare forskning borde därför fokusera än mer på hur och på vilket vis antalet transporter kan minskas samt hur eller om en ökad medvetenhet hos konsumenter leder till en mer hållbar utveckling.

För att få en djupare insikt hade det också varit av intresse att intervjua och observera personer med andra befogenheter och arbetsuppgifter, såsom transportörerna. Dessa kan troligen ha en annan syn och upplevelse av branschens hållbarhet. I denna uppsats har inte den sociala hållbarheten kring de utländska chaufförerna studerats närmre. Genom att se till chaufförerna, deras uppdragsgivare och hemländers situation hade en mer breddad syn av den sociala problematiken kunnat studeras och utvecklas. För att få en fördjupad insikt i hur allmänheten upplever transportbranschen hade denna del även kunnat utvecklas ytterligare.

Det hade även varit intressant att göra en liknande studie med ett större omfång, till exempel inom Europa. Studien kan även jämföras med liknande studier från andra branscher som har kommit längre med sitt hållbarhetsarbete för att ta lärdomar hur de arbetar.

Vid vidare forskning av ämnet hade också andra metodformer kunnat användas. Eftersom den teoretiska diskussionen inte är samstämmig angående hållbarhetsarbets lönsamhet hade en kvantitativ forskning med fördel kunnat göras på just detta område.

## 6. Referenser

Alvehus, J. (2013). *Skriva uppsats med kvalitativ metod: En handbok*. Upplaga 1. Malmö. Liber.

Andersson, R. (2009). Ingen plats för cabotageregler i EU. *Trailer*. 9 december.  
<http://www.trailer.se/ingen-plats-for-cabotageregler-i-eu/>

Aras, G & Crowther, D. (2015). Sustainable Practice: The Real Triple Bottom Line. *The Governance of Risk*. Publicerad elektroniskt, s.1-18. [http://dx.doi.org/10.1108/S2043-0523\(2013\)0000005004](http://dx.doi.org/10.1108/S2043-0523(2013)0000005004).

Bergström, B-M. (2011). Kritiska åkerier prisdumpar själva. *Sydsvenskan*. 25 november.  
<http://www.sydsvenskan.se/ekonomi/kritiska-akerier-prisdumpar-sjalva/> (Hämtad 2015-04-15).

Berseth Nilsen, K, Romøren, R, Seip, Tønnessen E & Wiland, S. (1998). *Att möta texten- Litteraturteori och textanalys ur fyra perspektiv*. Lund. Studentlitteratur.

Blomquist, L. (2015). Sören-Polisen som stoppar fiffel på vägen. *Transportarbetaren*. 25 mars. <http://www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1> (Hämtad 2015-04-15.)

Bolanca Mirkovic, I, Majnaric, I & Bolanca, S. (2011). Environmental sustainability and graphic production. *Annals of DAAAM & Proceedings*. s.185-186.

Borgnäs, K. (2014). Inför en hållbar miljöpolitik NU! *Transportarbetaren*. 26 november.  
<http://www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Debatt1/Vi-maste-infora-en-hallbar-miljopolitik-NU/> (Hämtad 2015-04-20).

Branschaktuellt. (2015). *Lastbilstrafiken ökar utsläppen*. 2 mars.  
<http://www.branschaktuellt.se/infrastruktur/transport-logistik/3347-lastbilstrafiken-oekar-utslauppen> (Hämtad 2015-04-20).

Bryman, A. (2011). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Upplaga 2. Malmö. Liber.

Carroll, A. (1991). The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organizational Stakeholders. *Buisness Horizon*. Vol. 34 Nr. 4, s.39-48.

Carroll, A. (1979). A Three-Dimensional Conceptual Model of Corporate Performance. *Academy of Management Review*, Vol. 4, Nr. 4, s.497-505.

Carter, C & Jennings, M. (2002). Logistics Social Responsibility: An integrative framework. *Journal of Business Logistics*, Vol. 23, Nr 1, s.145-180.

Chapman, L. (2007). Transport and climate change: a review. *Journal of Transport Geography*. Vol.15, s.354-367.

Ciliberti, F, Pontrandolfo, P & Scozzi, B. (2008). Logistics social responsibility: Standard adoption and practices in Italian companies. *International Journal of Production Economics*, Vol. 113, Nr. 1, s.88-106.

Dagens Nyheter. ( 2014). *Fusk hotar slå ut bransch med 120000 sysselsatta*. 15 maj. <http://www.dn.se/debatt/fusk-hotar-sla-ut-bransch-med-120-000-sysselsatta/> (Hämtad 2015-04-22).

Dahlström, E. (1957). *Intervju- och enkätteknik*. Halmstad. Natur och Kultur.

Demir, E, Bektas, T & Laporte, G. (2014). A review of recent reasearch on green road freight transportation. *European Journal Of Operational Research*. Vol. 237. Nr. 3, s. 775-793.

Elkington, J. (1997). *Cannibals with forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. Oxford, Capstone publishing Limited.

Elkington, J. (1994). Towards the sustainable corporation: win-win-win business strategies for sustainable development. *Calif Manage*. Vol. 36. Nr.2, s.90–100.

European Commission. (2015). *Transport modes- road- haulage*. [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/haulage/index_en.htm) (Hämtad 2015-04-01).

European Union, (EU). 2001. *Minutes of the 2340th meeting of the Council*

of Ministers, Luxembourg. 4-5 April 2001. <http://corporate.skynet.be/sustainablefreight/trans-counci-conclusion-05-04-01.htm>. (Hämtad 2015-05-20).

Fernie, J. & L, Sparks. (2014). *Logistics and Retail Management- Emerging issues and new challenges in the retail supply chain*. Kogan Page. Elektronisk resurs. [eds.ebscohost.com](http://eds.ebscohost.com)

Fjellner, C. (2014). S gör utländska chaufförer till syndabockar. *Svenska Dagbladet*. 22 februari. [http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/s-gor-utlandska-chaufforer-till-syndabockar\\_3295028.svd](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/s-gor-utlandska-chaufforer-till-syndabockar_3295028.svd) (Hämtad 2014-04-20).

Hay, B, Stavins, R. N & Vietor, R. H.K. (2005). *Environmental protection and the social responsibility of firms: perspectives from law, economics, and business*. Washington DC. Resources for the Future.

Hellspong, L. (2001). *Metoder för brukstextanalys*. Lund. Studentlitteratur.

Helsingborgsstad. (2015). *Miljöförvaltningen*. <http://www.helsingborg.se/startside/kommun-och-politik/kommunens-organisation/forvaltningar/miljoforvaltningen/> (Hämtad 2015-04-07).

Holmberg, P, Karlsson, A-M & Nord, A. (2011). *Funktionell textanalys*. Finland. Norstedts.

Holme, I & Solvang, B. (1997). Upplaga 2. *Forskningsmetodik, om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Lund. Studentlitteratur.

Hultén, H & Hultén, G. (2014). Cabotage splittrar Norden. *Intelligent Logistik*. 14 februari. <http://intelligentlogistik.se/archives/4039> (Hämtad 2015-03-22).

Intelligent Logistik. (2014). *Ny cabotagestudie på väg*. 10 juni. <http://intelligentlogistik.se/archives/4382> (Hämtad 2015-04-15).

Intelligent Logistik. (2014). *Politisk strid om Cabotagestudien*. 21 februari. <http://intelligentlogistik.se/archives/4037> (Hämtad 2015-04-23).

Intelligent Logistik. (2015). *Elgiganten kräver schyssta transporter*. <http://intelligentlogistik.se/archives/4382> (Hämtad 2015-04-10).



Jacobsson, C. (2009). 137 resor var för mycket för rätten. *Dagens Nyheter*. 10 september. <http://www.dn.se/arkiv/ekonomi/137-resor-var-for-mycket-for-ratten> (Hämtad 2015-04-29).

Jeurissen, R. (2000). A Book review of John Elkington, *Cannibals With Forks: The Triple Bottom Line of 21st Century Business*. *Journal of Business Ethics*. Vol.23, s.231-234.

Jevons, W. S. (1866). " *The Coal Question: An Inquiry Concerning the Progress of the Nation and the Probable Exhaustion of our Coal-Mines*". London. Macmillan.

Lindkvist, J. (2015). Drömmen om EU. *Transportarbetaren*. 30 mars. <http://www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1/Drommen-om-EU/> (Hämtad 2015-04-23).

Lindkvist, J. (2015). DHL vill sänka betalningen till åkarna. *Transportarbetaren*. 18 mars. <http://www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1/DHL-vill-sanka-betalningen-till-akarna/> (Hämtad 2015-04-22).

Lindkvist, J. (2012). Nya regler om cabotage en mardröm för facket. *Transportarbetaren*. 23 augusti. <http://www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1/Nya-regler-om-cabotage-en-mardrom-for-facket/> (Hämtad 2015-04-23).

Lindroth, S. (2013). Riksdagsdebatt om förbättrad transportbransch. *Transportarbetaren*. 10 maj. <http://www.transport.se/Transportarbetaren/Start/Nyheter1/Riksdagsdebatt-om-forbattrad-transportbransch/> (Hämtad 2015-04-22).

Lozano, R. (2013). A Holistic Perspective on Corporate Sustainability Drivers. *Social Responsibility And Environmental Management*, Vol.22. Nr. 1, s.32-44.

Lönnaeus, O. (2014). Låglönechaufförer ger valdebatten en skjuts. *Sydsvenskan*. 12 juli. <http://www.sydsvenskan.se/sverige/laglonechaufforer-ger-valdebatten-en-skjuts/> (Hämtad 2015-04-23).

Miao, Z & Cai, S (2012). Exploring the antecedents of logistics social responsibility: A focus on chinese firms. *International Journal of Production Economics*. Vol. 140, Nr. 1, s.18–27.

Merriman, K & Sen, S. (2012). Incenting managers toward the Triple Bottom Line: An agency and social norm perspective. *Human Resource Management*. Vol. 51, Nr. 6, s. 851–872.

Murphy, P, Poist, R & Braunschweig, C. (1996). Green logistics: Comparative views of environmental progressives, moderates, and conservatives.

*Journal of Business Logistics*, Vol. 17 Nr. 1. s.191-211.

Naturvårdsverket. (2015). <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> (Hämtad 2015-04-23).

Nilsson, O. (2014). Skånska åkerier kör i uppförsbacke. *Sydsvenskan*. 27 september. <http://www.sydsvenskan.se/ekonomi/skanska-akerier-kor-i-uppforsbacke/> (Hämtad 2015-03-20).

Nilsson-Negrén, P. (2015). Olaglig lastbil får numera betala dyrt. *Skånskan*. 25 januari. <http://www.skanskan.se/article/20150125/NYHETER/150129658/-/olaglig-lastbil-far-numera-betala-dyrt> (Hämtad 2015-03-21).

Oberhofer, P & Fürst, E. (2013). Sustainable Development in the Transport Sector: Influencing Environmental Behaviour and Performance. *Business Strategy and the Environment* Vol. 22, s.374–389.

Ottoman, J. (1998). *Green Marketing: challenges & oppertunities for the new markeing age*. Lincolnwood. NTC Business Books.

Pilarp, T. (2013). Cabotage. Mässan i Göteborg. Transportindustriförbundet. <http://www.logistik.to/PageFiles/44107/E2-onsdag-Tommy-Pilarp-Transportindustriforbundet.pdf>.

Raúl, L & Angel, A. J. (2014). Managing Global Transitions: *International Research Journal*, Vol. 12. Nr. 1. s.79-93.

Rambaud, A & Richard, J. (2015). The “Triple Depreciation Line” instead of the “Triple Bottom Line”: Towards a genuine integrated reporting. *CritPerspectAccount*.

Satz, L. (2013). Miljöarbete lönade sig. *Sydsvenskan*. 10 maj.

<http://www.sydsvenskan.se/ekonomi/miljoarbete-lonade-sig/> (Hämtad 2015-04-23).

Schmeltz, L. (2014). Identical or Just Compatible? The Utility of Corporate Identity Values in Communicating Corporate Social Responsibility. *International Journal of Business Communication*, Vol. 51 Nr. 3 s.234–258.

Sheehy, B. (2014). Defining csr: Problems and solutions. *Journal Of Business Ethics*.

Silf Supply Chain Outlook. (2015). *Fler beredda betala mer för hållbara transporter*. April. Silf i samarbete med Newsfactory media group, distribuerad i Dagens Industri.

Spängs, T. (2015). Allt färre företag kastar in handduken. *Dagens Nyheter*. 4 juli.

<http://www.dn.se/ekonomi/allt-farre-foretag-kastar-in-handduken/> (Hämtad 2015-04-29).

Strand, H. (1983). *Tillförlitlighetsproblem vid tolkning och innehållsanalys*. Stockholm: Akademilitt.

Strand, R, Freeman, R & Hockerts, K. (2015). Corporate Social Responsibility and Sustainability in Scandinavia: An Overview. *Journal of Business Ethics*. Vol. 127, Nr. 1, s.1-15.

Statskoll. (2015). *Tuffare tag mot olagliga cabotagetransporter*. 20 februari.

<http://statskoll.se/nyheter/nu-bilir-det-tuffare-tag-mot-de-olagliga-cabotagetransporter/> (Hämtad 2015-04-07).

Sternberg, H. (2013). *Cabotagestudien: En forskningsstudie på omfattning och effekter av utländska lastbilers förflyttningar i Sverige. Version 1.0*. Lund. Lunds tekniska högskola.

Steurer, R & Konrad, A. (2009). Business-society relations in central-eastern and Western Europe: how those who lead in sustainability reporting bridge the gap in corporate (social) responsibility. *Scand J Manage*. Vol. 25, Nr. 1, s.23–36.

- Svenska Dagbladet. (2015). *Dansk ilska mot tysk lastbilslag*. 21 januari.  
<http://www.svd.se/nyheter/inrikes/4271487.svd> (Hämtad 2015-04-23).
- Sveriges Åkeriföretag. (2015). <http://www.akeri.se/> (Hämtad 2015-04-10).
- Sveriges Åkeriföretag. (2015). *Om oss*. <http://www.akeri.se/om-oss> (Hämtad 2015-04-17).
- Sveriges Åkeriföretag. (2015). <http://www.akeri.se/fairtransport> (Hämtad 2015-05-11).
- Sydsvenskan. (2015). *Ågren tar över Transportstyrelsen*. 23 februari.  
<http://www.sydsvenskan.se/sverige/agren-tar-over-transportstyrelsen/> (Hämtad 2015-04-23).
- Trafikanalys. (2015). *Efterfrågan på transporter ökar*.  
<http://www.trafa.se/sv/Projekt/Omvarldportal/Efterfragan-pa-transporter-okar/> (Hämtad 2015-04-01).
- Trafikanalys. (2012). *Godsflöden i Sverige. Analys av transportstatistik inom lastbilstrafik, bantrafik och sjötrafik. Rapport 2012:8*.  
[http://www.trafa.se/PageDocuments/Rapport\\_2012\\_8\\_Godsfloeden\\_i\\_Sverige.pdf](http://www.trafa.se/PageDocuments/Rapport_2012_8_Godsfloeden_i_Sverige.pdf) (Hämtad 2015-04-01).
- Transportarbetareförbundet. (2015). <http://www.transport.se/Om-Transportarbetareforbundet/> (Hämtad 2015-04-14)
- Transportgruppen. (2015). <http://www.transportgruppen.se/Om-Oss/Om-oss/> (Hämtad 2015-04-17).
- Transportstyrelsen. (2015) *Miljö och hälsa*.  
<http://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Miljo/> (Hämtad 2015-04-01).
- Urip, S. (2010). *CSR strategies: corporate social responsibility for a competitive edge in emerging markets*. Hoboken: John Wiley & Sons. Elektronisk resurs. [eds.ebscohost.com](http://eds.ebscohost.com).

United Nations. 1987. *Our Common Future. Report of the World Commission on Environment and Development*. Nairobi.

Velazquez, L, Munguia, N. E, Will, M, Zavala, A. G, Verdugo, S P, Delakowitz, B, Giannetti, B. (2015). "Sustainable transportation strategies for decoupling road vehicle transport and carbon dioxide emissions". *Management of Environmental Quality: An International Journal*. Vol. 26, Nr. 3 s.373-388.

Veleva, V & Ellenbecker, M. (2001). Indicators of sustainable production: framework and methodology. *Journal of Cleaner Production*. Vol. 9. Nr. 6, s.519–549.

Weidinger, C, Fischler, F & Schmidpeter, R. (2014). *Sustainable Entrepreneurship: Business Success through Sustainability*. Elektronisk resurs. Berlin: Springer.

Wu, H-J. & Dunn, S. C. (1995). "Environmentally responsible logistics systems", *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol. 25 Nr. 2, s.20-38.

Åkerisydnytt -Tidning för Sveriges Åkeriföretag region syd. (2015). #1.  
[http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded\\_files/asn\\_1-2015\\_webb.pdf](http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/asn_1-2015_webb.pdf)  
(Hämtad 2015-04-10).

Åkerisydnytt -Tidning för Sveriges Åkeriföretag region syd. (2015). #1. *Åkerinäringen i media*. [http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded\\_files/asn\\_1-2015\\_webb.pdf](http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/asn_1-2015_webb.pdf) (Hämtad 2015-04-10).

Åkerisydnytt -Tidning för Sveriges Åkeriföretag region syd. (2015). 1# *Hållbara affärer lönar sig*. . [http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded\\_files/asn\\_1-2015\\_webb.pdf](http://www.akeri.se/sites/default/files/uploaded_files/asn_1-2015_webb.pdf)  
(Hämtad 2015-04-10).

Bild 2. Carrolls CSR pyramid. <https://www.growyourgiving.org/giving-blog/pyramid-corporate-social-responsibility> (Hämtad 2015-04-01).

### **Personlig kommunikation i form av intervjuer**

Ankarberg, Jonas, Ombud & Pettersson, Kenneth, Ordförande, Transportarbetareförbundet, Malmö, 2015, intervju (14 april).

Gille, Jens, Miljöstrateg & Karlsborn, Sofie, Miljöstrateg, Miljönämnden, Helsingborgs kommun, Helsingborg, 2015, intervju (20 april).

Norberg, Anders, Förhandlingschef, Transportgruppen, 2015, telefonintervju (24 april).

Sköld, Åsa, Pressekreterare, Sveriges Åkeriföretag, 2015, telefonintervju (27 april).

# Bilaga 1.

## Intervju med Jonas Ankarberg (ombud) och Kenneth Pettersson (ordförande på Transportarbetareförbundet, Avdelning 12, Malmö).

1. Hur har utvecklingen i transportbranschen sett ut de senaste 10-15 åren? Finns det många bemanningsföretag på marknaden? Positivt eller negativt?
2. Har det uppkommit några hinder eller har du sett någon problematik i transportutvecklingen? Vad eller vilka i så fall?
3. Vad tror du behövs för att komma vidare? Vad kan en lösning vara?
4. Hur ser arbetsmarknaden ut för yrkeschaufförer? Enligt Trafikanalys har arbetstillfällena minskat, vad kan det bero på?
5. Hur tycker du villkoren har förändrats för arbetare och svenska åkerier sedan Sveriges inträdelse i EU? Bättre? Sämre?
6. Vad rör de vanligaste frågorna ni får utav era medlemmar?
7. Vilka problem tycker du finns i branschen? (Vi undersöker de sociala aspekterna och undrar vad du anser har blivit bättre eller sämre?) Vad beror detta på? Har du några förslag på lösningar?
8. Hur ser du på hållbarhet i transportbranschen?
9. Vad tror du behöver göras för att branschen ska bli mer hållbar inom ditt område?
10. Och vad har gjort för att åstadkomma hållbarhet?
11. Vad finns det för fördelar respektive nackdelar med cabotage som du kan se? Vad tycker era medlemmar om detta? Utveckla.
12. I många tidningsartiklar står om prispressning, hur märker ni av detta på fackförbundet?
13. Har det blivit tuffare att vara chaufför? Ändrade körtider? Hot? Samhörighet?
14. Övrigt: Har du något du vill tillägga?

## Bilaga 2.

### Intervju med Anders Norberg (Förhandlingschef på Transportgruppen).

1. Berätta gärna kort om ditt arbete och arbetet ni utför hos transportgruppen!
2. Hur arbetar ni på transportgruppen för en hållbar transportsektor? Hur ser ni på hållbarhet både ur ett ekonomiskt, miljö- och socialt perspektiv?
3. Hur har utvecklingen i transportbranschen sett ut de senaste 10-15 åren? Vad har varit positivt och/eller negativt?
4. Har det uppkommit några hinder eller har du sett någon problematik i transportutvecklingen? Vad eller vilka i så fall?
5. Vad tror du behövs för att komma vidare och utveckla branschen till det bättre? Vad kan en lösning vara?
6. Hur ser arbetsmarknaden ut för svenska åkerier? Enligt Trafikanalys har arbetstillfällena minskat, vad tror du det kan bero på?
7. Vad är svenska åkeri- och speditörsföretags största utmaningar och svårigheter idag anser du?
8. Hur tycker du villkoren har förändrats för arbetare och svenska åkerier sedan Sveriges inträde i EU? Bättre? Sämre?
9. Hur har det påverkat arbetsklimatet inom transportsektorn?
10. Vad rör de vanligaste frågorna ni får utav era medlemmar?
11. Vad tror du behöver göras för att branschen ska bli mer hållbar inom ditt område? Och vad har gjorts för att åstadkomma hållbarhet?
12. Vad finns det för fördelar respektive nackdelar med cabotage som du kan se? Vad tycker era medlemmar om detta? Utveckla.
13. I många tidningsartiklar står om prispressning, där prisen för transporter ständigt pressas nedåt. Är det något som ni ser är ett utbrett problem?
14. Har det blivit tuffare att vara chaufför och åkeri eller speditörsfirma? Ändrade körtider? Prispress? Konkurrens? Konkurer? Dålig lönsamhet osv?
15. Cabotagestudien har visat att cabotagetransporterna i Sverige har ökat väsentligt. Vad anser du att det finns för fördelar respektive nackdelar med cabotage?
16. Är Transportgruppens arbete påverkat utav utländska cabotagetransporter? I så fall, hur?
17. Övrigt?



## **Bilaga 3.**

### **Intervju med Jens Gille och Sofie Karlsborn (miljöstrateger på kommunen, Miljöförvaltningen).**

1. Hur arbetar ni efter ett hållbarhetsperspektiv för att kombinera de ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekterna? Är det någon utav dessa som får mer fokus än andra?
2. Har det uppkommit någon problematik kring lastbilstrafik för er? Vad eller vilka i så fall? Vad tror du behövs för att komma vidare? Vad kan en lösning vara?
3. Cabotagestudien har visat att cabotagetransporterna i Sverige har ökat väsentligt. Vad anser ni att det finns det för fördelar respektive nackdelar med cabotage? Är det något som påverkar ert arbete och som ni har kontroll över och kan se?
4. Enligt cabotagestudien innebär utländsk cabotage trafik en ökad klimatpåverkan. Hur ser ni på detta?
5. Vi undersöker hållbarhetsaspekten inom transporter och undrar vad ni anser har blivit bättre eller sämre inom ert område? Vad beror detta på? Har ni några förslag på lösningar?
6. Hur har utsläppen för lastbilstrafik förändrats i kommunen? Hur kan utsläppen minska?

## Bilaga 4.

### Intervju med Åsa Sköld (Pressekreterare på Sveriges Åkeriföretag).

1. Hur har utvecklingen i transportbranschen sett ut de senaste 10-15 åren?
2. Har det uppkommit några hinder eller har du sett någon problematik i transportutvecklingen, enligt dig? Vad eller vilka i så fall? Vad tror du behövs för att komma vidare?
3. Vilka utmaningar står den svenska åkerinäringen inför idag?
4. Sedan Sveriges inträdelse i EU, ser du en förändring inom Svensk transport? På vilket vis har detta i så fall påverkat svenska åkerier?
5. Vi undersöker hållbarhetsaspekten och utifrån detta perspektiv undrar vi vad du anser har blivit bättre eller sämre? (Vi syftar på ekonomisk, miljömässig och social hållbarhet) Och om du anser något blivit bättre eller sämre, vad kan orsaken vara?
6. Vad är hållbarhet för transportbranschen, enligt dig?
7. Utvecklas transporterna i Sverige mot ett hållbarhetsperspektiv? I så fall hur?(t.ex. ökar intermodala transporter, skärps miljölagar, minskade utsläpp, samlastning osv)
8. Hur arbetar ni i praktiken för att åstadkomma en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen?
9. Hur arbetar ni för att stärka åkerinäringens konkurrenskraft och förbättra förutsättningarna för att driva åkeriföretag?
10. Hur arbetar ni för att minska miljöpåverkan?
11. Vad tror du behöver göras för att branschen ska bli mer hållbar? (ur socialt, ekonomiskt och miljömässigt perspektiv) Tror du det finns en lösning att vi hållbar?
12. Cabotagestudien har visat att cabotagetransporterna i Sverige har ökat väsentligt. Vad anser du att det finns det för fördelar respektive nackdelar med cabotage?
13. Har Sveriges Åkeriföretags arbete påverkats utav de utländska cabotagetransporter? I så fall, hur?
14. Övrigt: Har du något som du vill tillägga?

