



HÖGSKOLAN
DALARNA

Arbetsrapport

Åkeriägaren, hastigheten och den ekonomiska beslutssituationen

Fredrik Hansen

Nr: 2009: 11

Högskolan Dalarna arbetsrapport nr 2009:11
ISBN: 978-91-85941-19
ISSN: 1653-9362
© Fredrik Hansen

Åkeriägaren, hastigheten och den ekonomiska beslutssituationen

Fredrik Hansen

Sammanfattning

Vägverkets hastighetsmätningar visar att lastbilstrafiken kör för fort. I denna rapport analyseras denna problematik med fokus på åkeriägaren och dennes ekonomiska beslutssituation. I den teoretiska ansatsen inhämtas resultat från beteendekonomin, en ny inriktning inom nationalekonomi som rönt stor popularitet. Den empiriska delen rapporterar från intervjuer med åtta åkeriägare. Även lämpliga frågor för en eventuellt kommande enkät redovisas.

Till att börja med rapporterar vi från de hastighetsmätningar som Vägverket och NTF gjort den senaste tiden. Vi tittar även på de informationskampanjer som nyligen varit. Även den svenska åkerinäringen presenteras kort eftersom åkeriägaren är långt ifrån en homogen grupp.

Semistrukturerade intervjuer utfördes med åtta åkeriägare verksamma i olika branscher och i olika delar av Sverige. Deltagarna fick svara på frågor kring hur de såg på dagens marknad, Vägverkets information om ekonomiska förtjänster att hålla hastigheten, varför det körs för fort, hur man fattade ekonomiska beslut samt kontraktets funktion.

Resultaten från intervjuerna är att deltagarna är medvetna och håller med om det ekonomiska motivet att hålla 80 km/h. Dock verkar det finns en toleransnivå bland de flesta och detta ända upp till 85 km/h. Detta tillsammans med vilka tidsmarginaler åkeriägare har i sin planering bör undersökas närmare. Nästan alla deltagare hade fordonsdatorer eller funderade på att skaffa och såg inga problem att kontrollera sina chaufförer. Dock kan man enbart kontrollera överhastigheter över 80 km/h. Bränslepriset sågs inte som ett nämnvärt problem eftersom ett högt bränslepris drabbade konsumenten till sist.

Rapporten föreslår även att vidare studier bör utföras kring både hur den digitala färdskrivaren och marknadsstrukturen som svenska åkerier möter kan påverka trafiksäkerheten. Dessutom föreslås att Vägverkets hastighetsmätningar blir mer specifik, liknande de som NTF gjort, för att göra det möjligt med mer riktade informationskampanjer i framtiden

Rapporten är framtagen med ekonomiska bidrag från Vägverkets Skyltfond.

Fredrik Hansen

Fil.dr i nationalekonomi och biträdande lektor vid Högskolan Dalarna
e-post: fha@du.se

Förord

Denna rapport är framtagen med ekonomiskt bidrag från Vägverkets Skyltfond. Ståndpunkter och slutsatser i rapporten reflekterar författaren och överensstämmer inte med nödvändighet med Vägverkets ståndpunkter och slutsatser inom rapportens ämnesområde

Projektet påbörjades under min tid på VTI och slutförs nu under Högskolan Dalarna.

Både NTF (Nils-Petter Gregersen och Mats Carlsson) och Sveriges Åkeriföretag (trafiksäkerhetsgruppen) har tagit sig tid att lyssna på mina idéer och gett många värdefulla kommentarer för denna studie. Jag vill också tacka Fredrik Andersson (Lunds universitet), Mats Andersson (VTI), Tobias Heldt (Högskolan Dalarna) och Gunnar Isaksson (VTI/Högskolan Dalarna) för kommentarer under projektets gång.

Främst vill jag dock tacka de åkeriägare som tog av sin värdefulla tid och ställde upp på att bli intervjuade. Det var mycket givande och trevliga samtal.

Borlänge 21 december 2009

Fredrik Hansen

Innehållsförteckning

| | |
|---|-----------|
| 1 Syfte | 8 |
| 2 Bakgrund | 9 |
| 2.1 Hastigheten och lastbilstrafiken | 9 |
| 2.2 Informationskampanjer om hastighet och lastbilstrafiken | 10 |
| 2.3 Dagens åkerinäring | 11 |
| 3 Metod och material | 13 |
| 3.1 Teori | 13 |
| 3.1 Empiri | 14 |
| 4 Resultatredovisning | 17 |
| 4.1 Dagens marknad | 17 |
| 4.2 Vägverkets information..... | 18 |
| 4.3 Varför körs det för fort?..... | 18 |
| 4.4 Det ekonomiska beslutet | 20 |
| 4.5 Kontraktets funktion..... | 20 |
| 5 Slutsatser/Diskussion | 21 |
| 5.1 Hålla 80 km/h | 21 |
| 5.2 Kontrollera sina chaufförer | 22 |
| 5.3 Bränslepriset | 22 |
| 5.4 Det ekonomiska beslutet | 22 |
| 5.5 Hastighetsmätningar..... | 22 |
| 5.6 Andra faktorer som kan påverka trafiksäkerheten | 23 |
| Referenser | 25 |
| Bilaga 1: Intervjuunderlag | 27 |
| Bilaga 2: Förslag på enkätfrågor | 29 |

1 Syfte

Vägverkets (2009a) hastighetsmätningar under våren och hösten 2007 visar på att yrkestrafiken kör för fort och så även lastbilar. Detta görs trots information om att åkerier och samhället kan tjäna på att sänka hastigheten. Enligt Vägverket (2009b) så kan en lastbil med släp spara 3000 till 4000 liter diesel årligen genom att sänka hastigheten från 89 till 80 km/h. En sänkning av detta slag resulterar även i mindre koldioxidutsläpp motsvarande 9-12 ton. Dessutom resulterar att hålla hastigheten i högre trafiksäkerhet jämfört med att köra för fort vilket är något som gäller för alla fordon.

Det övergripande syftet med det projekt som ligger till grund för denna rapport är att undersöka varför lastbilar kör för fort trots att det framlagts information från Vägverket att de kan tjäna ekonomiskt på att hålla hastighetsgränserna. När det gäller lastbilstrafik och hastighet existerar det ett fåtal svenska studier främst kring lastbilschaufförens inställning och situation. Fokus i denna studie är istället på åkeriägarens perspektiv och dennes syn på ekonomiskt beslutsfattande i allmänhet och i samband med fordonshastighet i synnerhet.

I den teoretiska ansatsen inhämtas resultat från s.k. beteendevetenskaplig nationalekonomi. Den beteendevetenskapliga nationalekonomin inhämtar teorier och empiriska resultat från psykologin och sociologin för att förklara ekonomiska fenomen främst kring individens ekonomiska beslutsfattande.

Initialt var det oklart om den empiriska delen skulle utgöras av en enkät eller av intervjuer. Eftersom producenters faktiska ekonomiska beslutsfattande är sparsamt undersökt inom hela nationalekonomin så beslutades att djupintervjuer skulle vara mest givande. Den empiriska delen består av semistrukturerade intervjuer med åtta åkeriägare från olika branscher och delar av Sverige. Även förslag på frågor för en kommande enkät presenteras.

I denna rapport ligger fokus på åkeriägaren och på ekonomiska dimensioner kring hastighet. Det bör betonas att det främsta motivet till att hålla lagstadgad hastighet är och förblir trafiksäkerhet. Dock kan en analys av detta slag tillföra fler motiv och/eller belysa ekonomiska anledningar till varför hastigheter inte hålls.

2 Bakgrund

Det måste ses som mycket svårt att tänka sig ett framtida samhälle utan vägtransporter av något slag. Enligt Sveriges Åkeriföretag (2008) så transporterades under 2007 82% av all inrikes gods med lastbil. Det fanns runt 11 000 åkerier i Sverige vilka omsätter 84 miljarder kronor och sysselsätter drygt 61 000 personer.

Samtidigt är lastbilar ett frekvent inslag på våra vägar och påverkar markant trafiksäkerheten inte minst med sin storlek och vikt. Olyckor involverande exempelvis tunga lastbilar kan mer ofta resultera i allvarliga följder. Enligt Vägtrafikinspektionen (2006) så omkommer det tre till fyra gånger fler personer per körd kilometer för tung lastbil jämfört med personbil (även om därmed inte sagt att lastbilar är i högre grad vållande till olyckor). Enligt Vägtrafikinspektionen har det omkommit mer än 1000 personer mellan 1996 och 2006 i olyckor med lastbil.

Tre områden måste initialt förklaras då de sätter ramarna för denna studie. Första området berör allmänt kring hastigheten och lastbilstrafiken. Detta inkluderar nyligen utförda nationella studier kring varför lastbilstrafiken kör för fort. Andra delen handlar om de informationskampanjer eller liknande som Vägverket eller andra organisationer haft den senaste tiden. Den tredje delen berör en kort beskrivning av dagens åkerinäring eftersom åkeriägare är långt ifrån en homogen grupp. I detta avsnitt omnämns den komplicerade incitamentsstruktur som gäller på denna marknad.

2.1 Hastigheten och lastbilstrafiken

Den viktigaste faktorn vad gäller uppkomst av olycka och dess skadekonsekvens är hastigheten. I olika mätningar har det påvisats att yrkestrafiken, och däribland den tunga lastbilstrafiken, har svårt att hålla hastigheten jämfört med personbilstrafiken. Särskilt gäller detta 90- och 110-vägar och enligt Vägtrafikinspektionen (2006) är det just på 90-vägar som hälften av dödsolyckor med lastbilar sker.

Vägverkets hastighetsmätningar för 2008 innehåller 17 000 observationer för yrkestrafiken (taxi, buss och lastbil). Såsom rapporterat i Vägverket (2009a) så är bilden för lastbilar att 34% håller aviserad eller lägre hastighet på 50-sträckor, 40% på 70-sträckor och 48% på 90-sträckor. För tung lastbil var medelhastigheten 54 km/h, 73 km/h, 82 km/h samt 84 km/h på respektive 50-, 70-, 90- samt 110-sträckor. För lastbil med släp erhöles följande liknande värden: 55 km/h, 72 km/h, 87 km/h samt 84 km/h på respektive 50-, 70-, 90- samt 110-sträckor. Enligt Vägverket (2009a) är det visserligen bättre resultat än hastighetsmätningarna som utfördes året innan även om utfallet fortfarande är allvarligt. Den hastighetsmätning som Vägverket rapporterar skiljer enbart på buss, lastbil, lastbil med släp och taxi.

Under våren och hösten 2006 utförde NTF Sörmland och NTF Stockholms län hastighetsmätningar med laserpistol på ett antal 90- och 110-sträckor inom dessa två län. Totalt utfördes 2636 observationer och som rapporterat i NTF (2006) så är bilden allvarlig – endast 13,7% av lastbilar med släp höll aviserad eller lägre hastighet. I dessa mätningar kunde NTF också urskilja mellan svenska och utländska lastbilar. Enligt NTF så är medelhastigheten något högre hos utländska lastbilar men svenska lastbilar kör också för fort. Man kunde också särskilja vilka åkerier som kört för fort. Två år tidigare hade NTF Stockholms län gjort hastighetsmätningar på 30- och 50-sträckor. Som rapporterat i NTF (2004) var det endast 25% som höll aviserad eller lägre hastighet.

Ovan nämnda studier belyser endast att det körs för fort men inte varför. Ett exempel på studie kring det senare är Forward och Samuelsson (2008), en VTI-rapport kring trafiksäkerhet med lastbilschauffören i fokus. Rapporten är en tillämpning av ”Theory of Planned Behavior”, en populär teoribildning inom trafikpsykologi. De rapporterar från en enkät utförd på yrkestrafikens chaufförer (443 svar totalt, 160 från förare av tunga fordon). Enkäten har i stort testat avsikten chauffören har att köra för fort inom tre veckors tid efter enkäten. Enligt författarna har 15-30% av yrkesförarna för avsikt att köra 15-20 km/h för fort. Detta resultat kan stämma med ovan nämnda hastighetsmätningar men det är aningen svårtolkat då man bör ha i åtanke att denna studie undersöker hypotetiska val.

Dock har denna enkätstudie föregåtts av djupintervjuer med åtta representanter för arbetsgivare och branschorganisationer varav tre var åkeriägare. I Forward och Samuelssons rapportering av dessa intervjuer så utpekade dagens konkurrens vara en framträdande faktor för hastighetsöverträdelser. Denna slags generella kommentar är problematisk ur flera perspektiv. Först är det önskvärt ur ett samhällsperspektiv med konkurrens och vi har t.o.m. en statlig myndighet med särskild fokus på denna fråga (Konkurrensverket). Även om en lägre grad av konkurrens skulle infinna sig på den svenska åkerimarknaden är det osäkert om det nödvändigtvis skulle resultera i högre trafiksäkerhet. Samtidigt kan det vara så att vi har en mycket hård konkurrens som på ett eller annat sätt resulterar i att man tummar på trafiksäkerheten. Men i så fall kräver det en noggrann analys. Kort uttryckt saknas det ekonomiska resonemang kring trovärdigheten i de uttalanden som gjorts.

Hjälmdal m.fl. (2009) är främst en VTI-rapport som inriktar sig på trafiksäkerhet och lastbilschauffören med fokus på fordonsdator. Men författarna har även utfört fokusgruppstudier på transportuppköpare kring deras syn på trafiksäkerhet. Det framkommer att det finns en betalningsvilja för trafiksäkra transporter. Denna del är tyvärr sparsamt rapporterad och det framkommer exempelvis inget kring hur man framöver kan organisera transportuppköp så att detta verkligen uppnås.

Trivector (2008) är en rapport kring lastbilsförarekulturen med fokus på kommunikation och framtida utbildning. I den enkät de utför på lastbilschaufförer framkommer det att drygt var femte förare anser att det är ok att köra 5-10 km/h för fort och var sjunde anser att det är ok att köra för fort om trafikmiljön tillåter det.

För att sammanfatta denna del så har vi hastighetsmätningar som klart visar på att lastbilstrafiken kör för fort. En fåtal svenska studier har utförts i samband med dessa hastighetsmätningar, främst kring chaufförens perspektiv men även åkeriägaren och transportuppköparen har kort berörts. Ekonomiska motiv har dock inte nämnvärt analyserats. Någon enkel lösning på hastighetsproblematiken finns inte att tillgå och det är uppenbart att det finns behov av mer forskning, rimligtvis ur ett brett perspektiv.

2.2 Informationskampanjer om hastigheten och lastbilstrafiken

Vägverket har särskilt under de senaste åren haft informationskampanjer kring såväl sparsam körning för lastbilstrafiken, där hålla hastigheten ingår, men även mer specifikt kring det senare. Vägverket (2009b) är ett exempel på information där ekonomiska motiv betonas. Man jämför konsekvensen att köra 80 km/h istället för 89 km/h. För tung lastbil skulle det medföra en förtjänst på 3000 till 4000 liter bränsle per år och minskade koldioxidutsläpp motsvarande 9 till

12 ton. Även trafiksäkerhetsmotiv nämns i denna kampanj och då generellt att om man kör i 90 km/h jämfört med 80 km/h så löper man 70% större risk att dö i en olycka.

I sin informationsbroschyr kring sparsam körning för tung trafik, Vägverket (2008), är såklart fokus på bränslesnål körning. Dock betonas det även att hålla rätt hastighet: ”Att konsekvent hålla lagstadgad hastighet är det effektivaste sättet att få ned bränsleförbrukningen”. Man hänvisar både till miljörelaterade och ekonomiska motiv. Angående det förstnämnda nämns att tung trafik i fjärrtrafik som minskar sin bränsleförbrukning med 10% medför att utsläppen sjunker med 25 ton. Förutom en minskad bränsleförbrukning anges bland de ekonomiska motiven även mindre fordonsslitage och mindre stress bland chaufförer.

Relaterat till att hålla hastigheten är också Vägverkets ISA, ”Intelligent stöd för anpassning av hastighet”. Fordonsdatorer är ett allt vanligare inslag inom den tyngre trafiken. ISA tar då detta ett steg längre genom att göra chauffören medveten om vilken hastighet som gäller på aktuell sträcka och varna om man kör för fort. Vägverket försöker få alltfler företag intresserade av denna genom informationsmaterial såsom Vägverket (2007). Ett av argumenten är att trygga och säkra godstransporter kan vara en konkurrensfördel.

Sveriges Åkeriföretag tillsammans med Trygg-Hansa gav 2008 ut en broschyr om rätt fart. Här ses rätt fart som en del av trafiksäkerhet, miljö, bränslebesparing och ett gott rykte. Man nämner även att en för knapp planering är en vanlig orsak till att en chaufför försöker köra in tid genom att hålla en högre hastighet. Det betonas också att alla de inblandade i ett transportuppdrag har ett moraliskt och juridisk ansvar för trafiksäkerheten.

Avslutningsvis bör vi nämna något kring QIII som är närmast att ses som en certifiering av transportuppköparen genom att kontrakt måste uppfölja särskilda kriterier kring arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljöpåverkan (varav hastigheten är viktig för var och en av dessa kriterier). QIII är ett initiativ av NTF och LO som finansieras av Folksam, Länsförsäkringar, Trygg Hansa och Vägverket. I sin systemhandbok, QIII (2008), nämns bl.a. att tunga vägtransporter står för ungefär 8% av vägtrafiken men utgör ungefär 18% av förekommande trafikskador. Utifrån relationen uppköpare – åkeriägare – chaufför, som vi kommer att återkomma till sen, är tanken att en påverkan på uppköparen kommer att ge en kedjereaktion genom nämnd relation.

2.3 Dagens åkerinäring

Enligt Sveriges Åkeriföretag (2008) fanns det 2007 runt 11 000 åkerier i Sverige. Detta är en tillbakagång i antalet företag sett till för 15 år sedan och tendensen är att vi går mot färre men större transportföretag. Svenska åkeriägare är långt ifrån en homogen grupp. Initialt brukar man dela upp svensk åkerinäring i yrkesmässig trafik och firmabilstrafik. Det senare är när lastbilstrafiken är en del av verksamheten (som exempelvis Postens åkeriverksamhet). Yrkesmässig trafik kan grovt delas upp i enskilt ägda åkeriföretag och lastbilscentraler.¹ Den senare involverar en massa mindre åkeriföretag och kan vara en ekonomisk förening eller aktiebolag. Sveriges Åkeriföretag företräder den yrkesmässiga trafiken vilket motsvarar runt 9300 företag.

¹ Vissa transportsförmedlingsföretag har också egen lastbilsverksamhet.

Att svensk åkerinäring är konkurrensutsatt råder det inget tvivel om. Dock finns det skillnader i graden av konkurrens ett enskilt åkeri möter baserat bl.a. på vart i Sverige man är verksam och inom vilken bransch.

Om vi tittar på ett enskilt åkeriföretag så är, grovt förenklat, tre aktörer inblandade: uppköpare, åkeriägaren och chauffören. Uppköparen är i många fall en speditör men större åkeriföretag förhandlar oftast med producenter direkt som då fungerar som uppköpare. Åkeriägaren förhandlar således i viss mening med både med uppköpare och sina chaufförer även om det senare är i stort styrt av centrala avtal. För lastbilscentraler blir bilden mer komplicerad. Exempelvis kan åkeriägaren och chauffören vara samma person. Dessutom är kanske inte åkeriägaren alltid med och sköter förhandlingen med uppköparen utan att den sköts av annan representant för lastbilscentralen.

Incitamentsstrukturen är således mycket komplicerad vad gäller åkerinäringen och inom detta projekt finns det inte utrymme att klargöra denna struktur. Dock är framtida forskning av detta slag att rekommendera. Det är exempelvis svårt att lägga en ansvarsstruktur på åkerinäringen vad gäller trafiksäkerhet utan att veta hur existerande ekonomiska incitament verkar. En följd av denna komplexitet är att dagens aktörer: uppköpare, åkeriägare och chauffören, har en tendens att skylla på varandra vad gäller trafiksäkerhet. Om incitamentsstrukturen klarläggs blir det enklare att bemöta argument av detta slag. Att det finns mycket att hämta i dessa interaktioner har ju även ovan nämnda QIII tagit fasta på och det måste ses som ett lovande initiativ.

3 Metod och material

En tanke med denna studie var att tillämpa ett beteendekonomiskt perspektiv på åkeriägaren och hastighetsproblematiken. Vi presenterar här en kort beskrivning av några kända resultat från denna inriktning. Samtidigt kommer även den vanliga nationalekonomiska teorin kring marknad och konkurrens stundom att tillämpas i ”Slutsatser/Diskussion”. Vad gäller empiridelen så omfattar den en beskrivning kring de intervjuer som utförts vad gäller dess bakgrund och förutsättningar.

3.1 Teori

I den beteendekonomiska teoribildningen inom nationalekonomin (Behavioral Economics) inhämtas såväl teori och metoder från psykologi (främst kognitiv psykologi) och sociologi. I fokus är individens ekonomiska beslutsfattande där den rådande neoklassiska teoribildningen anses ha alltför stora begränsningar särskilt vad gäller den idealiserade bilden av ”economic man”. Beteendekonomin ses som mer realistisk även om det bör ses som ett komplement till övrig teoribildning inom nationalekonomin, se Hansen (2006). Den tvärvetenskapliga profilen innebär att man även kan ta sig an mer komplicerade problemställningar alternativt komplettera psykologisk och sociologisk forskning med ekonomiska infallsvinklar.

Beteendekonomi är ingen ny företeelse inom nationalekonomin men har uppmärksammats mycket de senaste 15 åren. Idag räknas den på det internationella planet till den mest dynamiska inriktningen inom nationalekonomi även om etableringen i Sverige har gått förhållandevis sakta. I stort sett alla områden inom nationalekonomin påverkas av den beteendekonomiska utvecklingen och däribland även delar av transportekonomi, se exempelvis Hansen (2009). En utmärkt introduktion till beteendekonomi ges av Wilkinson (2008).

För denna studie är fem resultat från beteendekonomin särskilt intressanta. Till att börja med så utvärderar vi olika val i förhållande till en **referenspunkt**. Detta kan te sig naturligt för de flesta men denna syn har inte varit praxis inom nationalekonomin tidigare. Det är dock inte alltid som våra olika referenspunkter för olika situationer är rationellt grundade utan kan även bero på tradition, kultur etc. I en berömd studie av Camerer m fl. (1997) studerade man hur många timmar några taxichaufförer i New York valde att jobba under ett antal dagar. Det visade sig att när det var dåligt väder hade man många körningar och slutade ganska tidigt. Vid bra väder däremot var det ont om kunder och man valde att jobba ganska länge. Varför taxichaufförerna inte väljer att jobba lite mer när det är dåligt väder och jobbar mindre alternativt tar ledigt vid fint väder ter sig märkligt. Enligt författarna kan detta förklaras med att taxichaufförer styrs av en viss summa de måste köra in varje dag och att denna referenspunkt är mycket stark.

Vi har också en stark ovilja att ta förluster och kan välja ganska riskfyllda alternativ för att undvika det. Denna **förlust-aversion** har visat sig existera inom många olika områden. Även erfarna finansiella investerare har en tendens att sälja aktier som går plus för tidigt och aktier som går minus för sent. Det senare anses bero på att man har en aversion att realisera en förlust trots att om man gjorde det och sedan investerar i bättre aktier hade ens avkastning blir högre. I ovan rapporterade taxi-studie kan beteendet att man inte går hem lite tidigare en fin dag förklaras med

att sett till referenspunkten så tar man i så fall en förlust. Professionella investerare har en tendens att efter ett antal förlustaffärer gå in i en riskfylld affär för att inte sluta dagen på minus. Det senare är ett exempel på vad man brukar kalla ”**end-of-the-day-effect**”. Denna effekt upptäcktes först på hundkapplöningsbanor där spelare ingick större och mer riskfyllda val innan stäningsdags för att just undvika att gå hem med en förlust.

När det gäller tidspreferenser så har vi enkelt uttryckt en tendens att föredra det som händer inom det närmaste framtiden förhållandevis mycket mer jämfört med att det händer senare. I viss mening kan man säga att vi tenderar att ha brist på tålmod och vill gärna hellre ha de saker och ting som vi kan få direkt. Praxis inom nationalekonomisk teori är annars att ett värde i framtiden räknas av med en jämn takt (nuvärdesberäkning). Men i detta fall krävs dock en mer komplex matematisk funktion som också givet detta fenomen bär namnet **hyperboliska tidspreferenser**. Dessa har påvisats existera inom alla ekonomiska områden.

Föga överraskande för de flesta av oss så har vi också en tendens att vara alltför optimistiska i vår tidsplanering. Alltför ofta underskattas tidsåtgång för projekt av olika slag (och att skriva rapporter kring dessa...) vilket kan vara mycket stressande. Vi har en tendens att förlita oss på ideala förutsättningar i vår tidsplanering även om vi har erfarenhet från liknande fall som dragit ut på tiden. Detta brukar gå under beteckningen **planning fallacy** och kommer från en artikel av Kahneman och Tversky (1979). I viss mening kan man säga att man initierar en orealistisk referenspunkt som ändå binder och förlust-aversion medför därefter att man jobbar alltför mycket för att inte erfara ett misslyckande (vilket tenderar att inträffa ändå...).

Vi har så långt målat upp en dyster bild av vårt ekonomiska beslutsfattande. Samtidigt kan individen påverkas till ett bättre beslutsfattande eller i rätt riktning genom hur alternativen är presenterade eller vad som gäller som utgångspunkt (s.k. ”default”-alternativ). Idéer om hur man skall uppnå detta har lanserats av Thaler och Sunstein (2008) och går under namnet **Nudge** (på svenska: försiktig knuff). Man inhämtar här **val-arkitekturen** (choice architecture) kring aktuella beslut. Thaler och Sunstein har varit särskilt intresserade av de svenska PPM-valen. Först har man inte tagit hänsyn till individens kognitiva kapacitet genom att förvänta sig att man skall välja mellan runt 700 fonder. Dock har man gett svenska folket ett bra utgångsval i den statligt förvaltade premiesparfonden som då kan motverka den alltför komplexa val-arkitekturen. Men sen lägger staten kraft och pengar för att få folket att göra ett aktivt PPM-val ändå.

3.2 Empiri

Den empiriska insamlingen i detta projekt stod mellan intervjuer och/eller enkät. Dock givet projektets finansiella ramar så var det tvunget att välja en av metoderna. Eftersom producenters faktiska ekonomiska beslutsfattande generellt är dåligt utrett inom nationalekonomin är det svårt att veta vilka slags frågor som är väsentliga för en enkät att utföras på åkeriägare. Risken finns då att man låter teorier av olika slag styra enkäten vilket inte alltid är så lyckat. Därav togs beslutet att utföra djupintervjuer på ett tiotal åkeriägare.

Inom nationalekonomin finns det av tradition ett motstånd till att utföra intervjuer även om som belysts av Bewley (2002) denna metod kan ge intressant och viktig information. Bland andra samhällsvetenskaper är dessutom intervjuer en vanlig undersökningsmetod. I vårt fall är det en bra metod för att finna ut så mycket som möjligt kring åkeriägarens syn på hastighet och

ekonomiskt beslutsfattande (även om vi inte vet hur de faktiskt agerar i det verkliga fallet). Intervjuer av detta slag bör kompletteras med en större enkät (vilket är en av intentionen med denna rapport) eller datamaterial från faktiskt beslutsfattande.

Via Sveriges Åkeriföretag erhöles namn på 15 åkeriägare. Kontakt med dessa togs först via e-post och sedan via telefon. Många kunde tänka sig att ställa upp men av olika orsaker utfördes till slut åtta intervjuer. Givet att åkeriägare som alla andra företagare har viktigare saker för sig än att ställa upp på intervjuer får det ses som klart godkänt. Samtidigt kan dessa åkeriägare troligtvis inte ses som representativa för svenska åkeriägare i allmänhet. Givet att man är med i Sveriges Åkeriföretag samt finner en intervju av detta slag intressant så är det rimligt att misstänka att man tycker just hastighet och trafiksäkerhet är viktiga frågor. Som nämnts innan finns det en intention att göra en större enkät och dessa åtta intervjuer är främst ämnade för att få information kring lämpliga frågor för denna enkät. Dock kommer vi att rapportera intressanta tendenser som erhålls från intervjuerna.

Det visade sig att de åtta deltagarna var alla representanter för enskilt ägda åkeriföretag. Visserligen hade det varit intressant med representanter från lastbilscentraler. Samtidigt, som nämnts innan, är incitamentsstrukturen inom en lastbilscentral komplicerad. För en enkel uppdelning uppköpare – åkeriägare – chaufför är enskilt ägda åkeriföretag att föredra. Därav ser vi inte detta nämnvärt som ett problem i nuläget. Dock skulle det vara intressant att göra en liknande intervjustudie på lastbilscentraler i framtiden.

Intervjuerna utfördes mellan mitten av september till slutet av november. Alla intervjuer utfördes på aktuellt åkeri. Beteckning och grundinformation kring de åtta åkeriägarna sammanfattas i nedan tabell som också godkänt att denna information görs tillgänglig:

Tabell 1. Information kring deltagarna

| Deltagare | Del av Sverige | Främsta bransch | Antal lastbilar | Antal anställda |
|-----------|----------------|------------------|------------------------|-----------------|
| A | Norrland | Fjärtransport | 30 | 45 |
| B | Norrland | Skogstransport | 25 | 55 |
| C | Norrland | Livsmedelstransp | 30 | 40 |
| D | Götaland | Fjärtransport | 250 produktionsenheter | 80 |
| E | Götaland | Fjärtransport | 20 | 40 |
| F | Svealand | Miljötransport | 10 | 10 |
| G | Svealand | Livsmedelstransp | 20 | 30 |
| H | Svealand | Fjärtransport | 60 | 110 |

Intervjuerna var planerade att pågå under 40 minuter och spelades in med diktafon. Kortaste intervjun var 25 minuter och den längsta 1 timme och 30 minuter. Deltagarna upplystes om att de kunde avbryta intervjun om de så ville. Med tanke på att en åkeriägars tid är dyrbar så gjordes försök att avsluta intervjun efter 40 minuter oberoende hur långt man kommit. I de två fall det blev aktuellt gav deltagaren klartecken att det var ok att fullfölja intervjun. Initalt gavs information om projektet samt man kontrollerade grundläggande information kring aktuellt åkeri. Intervjuerna var semistrukturerade till sin natur och följde gängse intervjumetodik såsom beskrivits i exempelvis Gillham (2008). Följande delar berördes (se Bilaga 1 för det intervjuunderlag som användes):

1. Dagens marknad:

Här ställdes frågor kring hur deltagaren erfor konkurrens inom sin bransch samt vilka faktorer som de såg som största hindren. I den senare delen frågades det särskilt kring bränsleprisets funktion.

2. Vägverkets information om lägre hastighet och lastbilstrafik:
Deltagaren gavs här en chans att kommentera denna information och som bakgrund användes Vägverket (2009b, s. 9) kring ”Minus i kassan av att köra för fort” där det bland annat står att en lastbil med släp som sänker hastigheten från 89 till 80 km/h minskar sin bränsleförbrukning mellan 3000 till 4000 liter per år.
3. Varför körs det för fort?
Detta avsåg en generell diskussion kring varför det körs för fort men deltagaren gavs här möjlighet att berätta hur de jobbade med hastighetsfrågan.
4. Det ekonomiska beslutet:
Hur utvecklas en anbuds kalkyl och berörs hastigheten på något sätt? Hur jobbar man med kostnadseffektiviseringar?
5. Kontraktets funktion:
Nämner man något om hastigheten? Hört talas om QIII?
6. Övriga kommentarer:
Deltagaren gavs också möjlighet att kommentera kring andra delar om hastighet, trafiksäkerhet och dagens transport marknad.

4 Resultatredovisning

Givet frågestrukturen som presenterades i 3.2 så erhöles följande resultat av intervjuerna. De kommentarer som gavs under ”Övriga kommentarer” passade alla in under tidigare intervjurubriker, särskilt ”Dagens marknad” och rapporteras här därefter.

4.1 Dagens marknad

De flesta deltagarna möter en hård konkurrens och håller med om att det är köparens marknad. Särskilt på grund av den rådande lågkonjunkturen så är det mer tillgång på transporttjänster än det finns efterfrågan. Dock var det annorlunda innan dess och enligt deltagare D:

”för ett och ett halvt år sedan var det säljarens marknad”

Samtidigt beror konkurrensen på vilken marknad man är verksam inom. Deltagare E har en del lokala kunder sen en längre tid tillbaka och dessa pressar inte priset till sin spets:

”en del betalar gärna för att få service och i och med att vi haft samarbete i många år har de sett att det fungerar”

Bransch spelar naturligtvis också in. Deltagare F som är verksam inom miljötransport känner ingen överdriven konkurrens även om man har känt av lågkonjunkturen.

Vad gäller bränslepriser så nyttjade samtliga bränsleklausul alternativ indexjusteringar på det mesta av deras omsättning. Vissa påtalade att det kunde vara problem med eftersläpningen vid indexjusteringar men i övrigt sågs bränslepriset inte vara ett stort problem. Enligt deltagare D:

”ett högt bränslepris eller en skatt på bränslet, det är en avgift vi tar ut av vår kund”

Deltagare B uttryckte dock en farhåga för vägtransportbranschen vad gäller ett högt bränslepris på lång sikt:

”det blir ett problem i förläningen om uppdragsgivare söker sig andra lösningar”

Den digitala färdskrivaren väckte stor irritation hos vissa deltagare. Särskilt gällde det att det är en definitiv gräns och överträdelse resulterar i 3000 kr böter och prick i körkortet för chauffören. Enligt deltagare H:

”det är ju så oerbörligt snäva marginaler, man tolererar inte någon minut”

Berörda deltagare efterlyser främst en flexibilitet. Det påpekades också att den digitala färdskrivaren tar för mycket körtid jämfört med den faktiska körtiden. En deltagare fann även den omodern och allt för begränsad. Samtidigt nämnde några deltagare att det är svårare att fuska med den digitala färdskrivaren vilket de såg positivt på. Enligt deltagare F:

”då är de tvungna att hålla tiderna”

Alla deltagare ser poängen med ett regelverk kring kör- och vilotider. Deltagare G påtalade också faran med ett flexibelt system och en för knapp planering:

”... men någonstans måste man dra gränsen för hur länge man får köra. Flyttar man gränsen kommer de att fortsätta på något vis ändå.”

Vissa ansåg även att dagens snöröjning var ett hinder som också påverkade trafiksäkerheten. Deltagare C nämnde att snöröjningen kan organiseras bättre av Vägverket, särskilt dess upphandlingar. Tre deltagare ansåg att det var bättre förr när Vägverket hade fler lokala kontor vilket resulterade i mer kunskap om lokala förhållanden. Avslutningsvis nämndes även bland hinder: priskonkurrensen från utlandet, rekrytering samt den onyanserade politiska synen på vägtransporter.

4.2 Vägverkets information

Deltagarna hade inget nämnvärt att invända mot Vägverkets information kring ekonomiska förtjänster att hålla hastigheten. Deltagare B påtalade att 3000 till 4000 liter diesel måste vara framräknad under mycket gynnsamma förhållanden vilket inte gäller generellt för skogstransporter. Till stöd för den ekonomiska och tidsrelaterade argumentationen i Vägverkets information nämnde deltagare D:

”Om du kör i 90 km/h istället för 80 km/h, det är marginellt i tidsvinst men däremot är det betydligt dyrare.”

Alla deltagare var överens om att man i praktiken inte kan köra in ytterligare intäkt genom att hålla högre hastighet än 80 km/h. Två deltagare nämner dock att om man kör fjärrtransport på motorväg en hel arbetsdag kan en högre hastighet ge en betydande tidsvinst. Deltagare E nämner att man under en arbetsdag kan köra in 30 minuter genom att hålla 87 km/h istället 80 km/h vilket kan vara av vikt för ett pressat tidsschema.

Vad gäller förtjänster vid mindre fordonsslitage så var det svårbestämt huruvida Vägverkets uppskattning var rimlig. Dock höll man med om att man gör förtjänster av detta slag av att hålla 80 km/h och enligt deltagare E finns det även fördelar för chauffören:

”Ligger du i 80 km/h så spar du diesel med luftmotståndet, det blir mindre slitage på däck och chauffören blir mer harmonisk också.”

4.3 Varför körs det för fort?

Flera deltagare ansåg att problemet med för höga hastigheter låg hos chauffören. Enligt deltagare A behövs inte för hög hastighet för att åkeriföretaget skall klara sig:

”Att man måste köra för fort för att klara av sina åtaganden, det tror jag är en myt.”

Flera deltagare hänvisade till mentalitet eller kultur som förklaring till varför chauffören kör för fort. Enligt deltagare C:

”vi har aldrig så bråttom att det involverar att köra för fort ... så är det med chaufförer, de kan köra fort som fan och sedan stanna på en parkering och prata 20 minuter med en kompis”

Deltagare E betonade dock att chauffören alltid måste anpassa sig efter andra vid lastning och lossning och särskilt vad gäller förseningar.

Två deltagare nämnde uppköparens hårda prispress som en förklaring. Enligt deltagare D:

”Det finns fortfarande uppköpare som inte ser till helheten.”

Tre deltagare ansåg att åkeriägare generellt sett måste bli bättre att jobba med hastigheten. I linje med Vägverkets information nämner deltagare G att alla åkeriägare inte är medvetna om att en lastbils bränsleförbrukning går tvärt uppåt vid hastigheter över 80 km/h:

Man tror att tidsvinsten är större än bränslesparingen. Många tror fortfarande det.

Deltagare E anser att dagens hastighetsmätare inte är bra utformade sett till att hålla hastigheten:

”... de har krympt mätarna också, förr var det lättare att ligga på 82 km/h”

Tre deltagare ansåg att det var utländska lastbilar som driver upp hastigheten. De kör ofta på ackord och är dessutom vana i andra länder att ligga i högre hastigheter.

Angående deltagarnas egna jobb med hastigheten så hade alla uppföljning på regelbunden basis gällande exempelvis bränsleförbrukning. För detta syfte använde alla utom deltagare B fordonsdatorer eller var på väg att skaffa. Enligt deltagare B:

”Vi tror egentligen inte på kontrollsystem utan vi tror att vi måste ändra attityderna mer ... de skall ha samma känsla för det här som vi har.”

Ingen av de som hade fordonsdatorer eller planerade att köpa såg något problem med att övervaka sina chaufförer. I mångt och mycket såg man det som en del i ett modernt åkeriföretag och deltagare D motiverade för sina chaufförer genom att hänvisa till:

”för att vi skall kunna förbättra resultatet och trygga ditt jobb”

De fordonsdatorer som användes kunde bara se överhastighet jämfört med 80 km/h och hade inte kapacitet att inhämta vilken hastighetsgräns som gäller på aktuell väg likt ISA. Man kunde således inte kontrollera lägre hastigheter än 80 km/h.

Det är oklart vilken tolerans deltagarna hade för överhastigheter gällande 80 km/h. Vissa hade ställt ned hastighetsbegränsarna i sina lastbilar till 85 km/h eller lägre. Endast en deltagare uttryckte att all överhastighet över 80 sågs som förbättringspotential. De andra deltagarnas

toleransnivå kan vara ända upp till 85 km/h. En deltagare upplyste om att ”Volvo på väg”, Volvos lastbilstidning, har en film på sin hemsida där Boije Ovebrink visar stegen för sparsam körning och nämner då att man inte skall köra över 82 km/h.

4.4 Det ekonomiska beslutet

Som alla andra företagare så använde deltagarna kalkylprogram av något slag. För nya uppdrag tog man värden från liknande tidigare uppdrag. I sina kalkyler var inte hastighet en variabel men väl körtiden. Dock var detta ingen variabel man laborerade med.

De främsta posterna för kostnadseffektiviseringar var i särklass arbetskraft och bränsle. Till stöd för det senare hävdar deltagare A:

”för oss gäller det att driva verksamheten så kostnadseffektivt som möjligt ... och ett av många sätt är att köra bränslesnålt”

Bränslekostnaden är den främsta utgiften som man kan få ned på kort sikt och då genom att köra bränslesnålt. Vad gäller arbetskraft gäller det att minimera spilltid. Som deltagare C även nämner så är de två posterna de största utgifterna för ett åkeri:

”Tittar du på ett åkeri så har du egentligen två saker som du kan påverka som står för merparten av kostnaderna och det ena är lönen och det andra är bränslet ... använda folket så effektivt som möjligt ... och sen är det att jobba med bränslet ...”

4.5 Kontraktets funktion

De kontrakt som vanligtvis skrivs innehåller bl.a. att man skall följa gängse lagar och regler. Vissa har även med miljöbilagor. Hastigheten nämns inte specifikt även om det indirekt ingår i det ovannämnda. Enligt vissa deltagare finns det uppköpare som inte nämnvärt kontrollerar i efterhand om man uppfyllt det ovannämnda. Enligt deltagare H börjar det visserligen så smått komma krav på 80 km/h som följd av ett större miljötänk.

Endast två deltagare hade hört talas om QIII men inte mycket mer. Dock var de flesta positiva till att ansvar även lades på uppköparen. Två deltagare skrev i mångt och mycket inga kontrakt med sina kunder. De motiverade det utifrån att de ville ha en öppen relation byggd på ömsesidigt förtroende sinsemellan.

5 Slutsatser/Diskussion

Slutsatser skall dras med försiktighet från denna studie. Det finns vissa tendenser i utförda intervjuer men dessa måste testas i en större enkät för att uppnå större grad av säkerhet. Dock presenteras dessa tendenser samt några kommentarer gällande mer generellt kring åkeriägaren, hastigheten och det ekonomiska beslutsfattandet. Änjo påminns läsaren om att det främsta motivet till att hålla hastigheten är trafiksäkerhet.

5.1 Hålla 80 km/h

De intervjuade åkeriägarna håller med om att det finns ett ekonomiskt motiv att hålla 80 km/h. De hänvisar främst till motivet att hålla nere bränslekostnaden, den enskilt största rörliga kostnaden för en åkeriägare. I mindre omfattning hänvisar man till att få ned slitagekostnader och erhålla mer harmoniska chaufförer. Alla åkeriägare håller mer eller mindre med om att Vägverkets exempel att en sänkning från 89 till 80 km/h kan resultera i bränslebesparingar mellan 3000-4000 liter diesel.

Dock skiljer sig deltagarna åt gällande vilken toleransnivå de har för överhastighet över 80 km/h. Endast en deltagare uppgav specifikt att de inte tillät någon överhastighet och rimligtvis har den då 80 km/h som referenspunkt. De andra redovisade olika toleransnivåer, som mest upp till 85 km/h. Även Volvos lastbilstidning ”Volvo på väg” har en film på sin hemsida där det nämns att man inte skall köra över 82 km/h vilket då kan fungera som referenspunkt.² Man kan misstänka att polisens toleransnivå vad gäller hastighetsöverskridande spelar roll i skapandet av dessa referenspunkter. Denna toleransnivå/referenspunkter bör undersökas närmare och i bilaga 2.1 ges exempel på lämpliga frågor. Dessutom bör man närmare räkna på vad en hastighet på 85 km/h för lastbilar har för konsekvenser för åkeriets ekonomi, miljön och trafiksäkerheten.

Det bör nämnas att det ekonomiska motivet gäller bara för att hålla 80 km/h. Vid lägre hastigheter är trafiksäkerhetsmotivet enbart rådande.

I samband med den informationskampanj som Vägverket haft kring att hålla hastigheten för lastbilstrafiken så kan det vara intressant att infoga följande:

- Ett bränslediagram som visar på hur bränsleförbrukningen börjar gå upp vid hastigheter över 80 km/h.
- Hur mycket förtjänst man gör på att sänka hastigheten från 85 till 80 km/h.
- Hur mycket högre trafiksäkerhetsrisken är att hålla 85 istället för 80 km/h.
- Betona att det är vid 80 km/h det finns ett ekonomiskt motiv också.
- Rekommendera att försöka få in ”hålla hastigheten” i kontraktet i stil med QIII (och på så sätt också göra åkeriägare mer medvetna om QIII).

² Se <http://magazine.volvotrucks.com/volvopavag/Artiklar/Svenska/2009/02/TV-Boije- visar-branslesnal-korning/TV-Boijes-snabbguide-till-en-branslesnalare-korning/>

5.2 Kontrollera sina chaufförer

Ingen av deltagarna såg något nämnvärt problem med att kontrollera sina chaufförer vad gäller deras körsätt. Alla utom en deltagare hade fordonsdatorer eller funderade seriöst på att införskaffa sådan. Betydelsen av fordonsdatorer skall inte underskattas när det gäller att få ned hastigheter. Nu är det naturligtvis möjligt att utföra en bränsleuppföljning utan datorer. Men vi står inför en utveckling där fordonsdatorer likt ISA blir vanliga där man även kan kontrollera hastigheter lägre än 80 km/h.

Samtidigt givet en teknisk utveckling av detta slag skall inte själva beslutsproblematiken underskattas. Om en chaufför har en tendens till hyperboliska tidspreferenser är det frestande att köra på lite för att fika på ett visst ställe även om man vet om att man kommer att få höra om det sen av sin arbetsgivare. Rimligtvis bör kontroll åtföljas med utbildning och information i syfte att uppnå attitydförändringar.

I bilaga 2.2 redovisas förslag på enkätfrågor kring åkeriernas uppföljningsprocedur.

5.3 Bränslepriset

För alla deltagarna var det så att största delen av deras omsättning omfattades av bränsleklausuler alternativt indexjusteringar. Därav såg de inte bränslepriset som ett nämnvärt problem. När en prishöjning sker drabbar det kort därefter deras kund och i slutänden oss konsumenter genom höjda priser. En deltagare uttryckte farhågan att på längre sikt kan ett högt bränslepris hota hela branschen men i nuläget är det svårt att se några rimliga alternativ till vägtransporter.

Angående bränslepriset bör man ha i åtanke den kraftiga sänkning av priset som skett mellan 2007 och 2008. Nu är ju bränslepris visserligen volatilt men man kan misstänka att svaren varit annorlunda om intervjuerna utförts 2007 (då man rimligtvis hade en annan referenspunkt).

5.4 Det ekonomiska beslutet

Alla deltagare fattade sina företagsrelaterade ekonomiska beslut på liknande sätt. Man nyttjade kalkylprogram för prisförslag och jobbade sedan med kostnadseffektiviseringar främst i form av att effektivt utnyttjande av sin arbetskraft och att få ned bränslekostnaden (varav den senare är den enda rörliga kostnaden på kort sikt).

5.5 Hastighetsmätningar

De lastbilar som trafikerar våra vägar är i stort uppdelade på fyra grupper. Först har vi svenska och utländska lastbilsfordon. Den förstnämnda gruppen kan sedan delas upp i firmabilar, lastbilscentraler och åkeriföretag. Vägverkets hastighetsmätningar ger värdefull information kring hastigheten på våra vägar. Samtidigt är det en ganska ospecifik data som presenterats och de mer specifika mätningar som NTF gjort har sin poäng. Flera av intervjudeltagarna nämnde utländska lastbilschaufförer som en faktor att det körs för fort idag. Men som vi nämnt innan så visade

NTF (2006) visserligen att utländska lastbilschaufförer körde fortare än svenska, men att svenska lastbilschaufförer likväl körde för fort givet hastighetsgränserna.

Fördelen med en mer specifik hastighetsmätning likt NTF utför är att vi bättre kan se vilka av de nämnda fyra grupperna som har problem med hastigheten och därefter göra mer riktade insatser. Generella kampanjer likt de som Vägverket och Sveriges Åkeriföretagare utför har klart sina poänger men det vore värt att också prova mer riktade kampanjer.

5.6 Andra faktorer som kan påverka trafiksäkerheten

Det verkar finnas ett stort missnöje med den digitala färdskrivaren och dess definitiva gräns. Dock nämner de också att ett regelverk kring kör- och vilotider behövs. Men någon slags flexibilitet efterfrågas. Från ett beteendekonomiskt perspektiv finns det ett stöd för den senare åsikten. Lastbilschauffören ställs inför en definitiv negativ referenspunkt (3000 kronor i böter och prick i körkortet) och givet ett förlust-avert beteende (hos såväl chaufför som åkeriägare) så kan man ta risker för att undvika det. Detta senare sker främst i att köra lite fortare för att hinna i tid och på så sätt höjs trafikrisken.

Vi har ett exempel på ”end-of-the-day-effect” och i grund och botten beror det på en valarkitektur som inte inhämtar hur människan vanligtvis beter sig vad gäller risk och osäkerhet.³ Samtidigt är det oklart hur ett flexibelt system av detta slag skulle se ut. Vi har även risken att chaufförer och åkerier börjar planera därefter och förutsatt vår tendens att göra för optimistiska planeringar (planning fallacy) så kan det vara så att vi får tillbaka samma problem. Två saker är intressanta att gå vidare från denna del:

- Närmare undersöka hur den digitala färdskrivaren påverkar chaufförens beteende och särskilt vad gäller trafiksäkerhetsrisker.
- Undersöka vilka tidsmarginaler åkeriägare har i sin ruttplanering. En fråga kring detta är även omnämnd i Bilaga 2 kring lämpliga enkätfrågor.

Som nämnts innan är åkeriägaren ingen homogen grupp. Som nämnts innan har vi firmabilar, lastbilscentraler och åkeriföretag. Dock verkar det inte finnas någon analys kring hur konkurrensen fungerar på denna marknad särskilt givet de olika bolagsformer som verkar samt den hårda konkurrens som kommer från utlandet. Vissa av tidigare utförda studier nämnda i kapitel 2.2 i denna rapport ser konkurrensen som ett skäl till att man kör för fort. Alltså, den hårda konkurrensen resulterar i ökade trafiksäkerhetsrisker. Detta bör utredas. En parallell är livsmedelssäkerhet där analyser av den svenska jordbruks- och livsmedelsmarknaden ofta ingår på ett eller annat sätt i analyser av livsmedelsrisker.

I de utförda intervjuerna nämndes visserligen inte konkurrensen som en orsak till att lastbilsbranschen kör för fort. Däremot framkom i rapporterade intervjuer kritik mot speditörens funktion och syn på priser. Nu intervjuades enbart åkeriföretag för denna rapport. Som nämnts

³ En litteratursökning gjordes kring digital färdskrivare (digital tachograph) och beteende men det verkar inte som någon forskning utförts inom detta område. I nätversionen av Sveriges Åkeritidning omnämns i en artikel, se <http://www.akeri.se/svensk-akeritidning/nyheter/2009/09/14/okad-olycksrisk-lastbilar-med-digital-fardskrivare>, om en tysk studie som hävdar att lastbilar med digital färdskrivare är involverad i 21% fler olyckor men att tolka detta resultat är inte enkelt.

är incitamentsstrukturen för lastbilscentraler mer komplicerad och hur det ser ut för firmabilstrafiken har vi inte alls berört. Det är då intressant att gå vidare med följande:

- Göra en intervjustudie av de andra aktörerna firmabil, lastbilscentral samt speditör.
- Göra en studie av den marknads- och incitamentsstruktur svenska åkerier möter. Är konkurrensen av sådant slag att trafiksäkerheten hotas? Påverkas olika bolagsformer olika? Givet dessa analyser - vilken ansvarsstruktur är rimlig att jobba efter gällande trafiksäkerhet?

Referenser

- Bewley, T. (2002) "Interviews as a valid empirical tool in economics", *Journal of Socio-Economics*, 31: 343-353.
- Camerer, C.F., Babcock, L., Loewenstein, G. och Thaler, R.. (1997) "Labor Supply of New York City Cab Drivers: One Day at a Time." *Quarterly Journal of Economics*, 111, 408-41.
- Forward, S. och Samuelsson, P. (2008) "Yrkesförarens syn på regelförfaranden i trafiken", VTI-rapport 613.
- Gillham, B. (2008) *Forskningsintervjun – tekniker och genomförande*, Studentlitteratur.
- Hansen, F. (2006) *Explorations in Behavioral Economics: Realism, Ontology and Experiments*, Doktorsavhandling, Nationalekonomiska Institutionen vid Lunds universitet.
- Hansen, F. (2009) "Metodologiska perspektiv på kostnads-nyttoanalys", rapport skriven på uppdrag av Centrum för Transportstudier (CTS).
- Hjälmdahl, M., Dukic, T. och Pettersson, J. (2009) "Uppåt – uppföljning av åkeriers trafiksäkerhetsarbeten", VTI-rapport 658.
- Kahneman, D. och Tversky, A. (1979) "Intuitive prediction: Biases and corrective procedures", *TIMS Studies in Management Studies*, 12: 313-327.
- NTF (2004) "Yrkestrafik och hastighet: Ett projekt om yrkestrafikens hastighet", Rapport 0403, NTF Stockholms län
- NTF (2006) "9 av 10 buss- o långtradartransporter kör olagligt", Pressmeddelande från NTF Sörmland och NTF Stockholms län, 060629.
- QIII (2008) "Systemhandbok för bedömning", version 05:08.
- Sveriges Åkeriföretag (2008) "Fakta om åkerinäringen – utgåva 2008". Informationsmaterial.
- Sveriges Åkeriföretag och Trygg-Hansa (2008) "Rätt fart håller i längden". Informationsmaterial.
- Thaler, R.H. och Sunstein, C.R. (2008) *Nudge – Improving decisions about health, wealth and happiness*. Yale Press.
- Trivector (2008) "Lastbils-kulturer – ökad säkerhet bland lastbilsförare", rapport 2008:03.
- Vägtrafikinspektionen (2006) "Dödsolyckor med tunga lastbilar". Informationsmaterial.
- Vägverket (2007) "ISA – för ett ökat samhällsansvar och ökad konkurrenskraft". Informationsmaterial.
- Vägverket (2008) "Vinst varje mil – tunga förare kan spara miljoner på att köra bränslesnålt". Informationsmaterial.

Vägverket (2009a) ”Yrkestrafiken kör för fort – men det finns ljusglimtar”, Pressmeddelande 090219, tillgängligt på www.vv.se

Vägverket (2009b) ”Sommarvägen 2009”. Informationsmaterial.

Wilkinson, N. (2008) *An introduction to behavioral economics*, Palgrave Macmillan.

Bilaga 1: Intervjuunderlag

Dagens marknad

- a) Hur ser konkurrensen ut inom din bransch?
Är det kundens/köparens marknad?
(regionalt/nationellt/internationellt)
- b) Vilka är de största hindren du möter inom din bransch?
(bränslepriset – bränsleklausul?)
(dagens regelverk)
(kompetens/rekrytering)
(vägars kvalité)
(cabotage) (direkt/indirekt)
(digital färdskrivare)

VV:s information

(I de mätningar som VV gjorde 2008 såg det bättre ut men lastbilar kör fortfarande för fort. VV har också information kring ekonomisk förtjänst av att hålla nere hastigheten, särskilt kring "sparsam körning").

- a) Vad tycker du om denna information?
(ex från 89 till 80, spara 3000 till 4000 liter bränsle)
(saknas något? Vad stämmer? Påverkar den?)
- b) Vad anser du om deras beräkningar kring bränsle och slitage?
(bränsle 30 % av kostnader, däckslitage 3 %)

Varför körs det för fort?

(generell diskussion)

- a) Baserat på VV:s mätningar, varför tror du att vissa lastbilschaufförer kör för fort?
Eget beslut? (kultur/norm/"alla andra")
- b) Vilka hastigheter tror du att lastbilar skulle hålla om det var fri hastighet på våra 70-120-vägar? (Ponera att...)
- c) Vilket ansvar har åkerägaren?
(moral/ekonomi)
(hur jobbar ni med hastighet)
(ovilja att kontrollera, moralisk problematiskt? förtroende?)
(ISA – intelligent stöd för anpassning av hastighet)
- d) Hur ser du på förhållandet mellan de kostnader och de intäkter en högre hastighet kan medföra?
VV fokuserar på kostnader men kan man tjäna ekonomiskt på att köra för fort?

Ekonomiska beslut

- a) Hur räknas du fram din anbuds kalkyl?
Är hastigheten en variabel?
(mjukvara?)
- b) Givet konkurrensen är ju kostnadseffektiviseringar viktiga
Hur får ni reda på potentiella kostnadseffektiviseringar?
Vilka poster har oftast mest potential (kort/lång sikt)

Kontraktets funktion

- a) Vid ett uppdrag – nämns hastigheten i kontraktet?
(köparen bestämmer?)
(vanliga klausuler?)
- b) Kan kontraktshjälp typ Q3 få ned hastigheterna?
(Varumärke för både köpare och säljare, krav även på köparen)

Bilaga 2: Förslag på enkätfrågor

Följande frågor bygger på resultat från utförd studie. Rimligtvis bör de ses som en god utgångspunkt för en diskussion kring en större enkät kring ”åkerägaren och hastigheten”. Exempelvis är nedanstående använda skalor diskutabla. Liknande frågor som ställdes i intervjuerna, se Bilaga 1, är också lämpliga att infoga. Dock är nedanstående frågor de mest intressanta givet resultaten från intervjuerna.

2.1 Tolerans hastighetsöverträdelser

Fråga 1:

Givet att en av dina chaufförer kör på en väg skyltad med följande hastighet, hur stor hastighetsöverträdelse anser du vara acceptabelt?

| <u>Skyltat</u> | <u>Högsta acceptabla hastighet</u> |
|----------------|------------------------------------|
| 90 km/h | km/h |
| 80 km/h | km/h |
| 70 km/h | km/h |
| 50 km/h | km/h |
| 30 km/h | km/h |

2.2 Tidsmarginaler

Fråga 1:

Den tidsplanering vi gjort för våra rutter klara generellt förseningar på:

| | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1-10 min | 11-20 min | 21-30 min | 31-40 min | 41-50 min |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Fråga 2:

Hur många gånger i månaden får ni generellt förseningar på mer än 30 minuter (per lastbil)?

.....

Fråga 3:

Vad är den främsta orsaken till dessa förseningar?

- Kunden (lastning och lossning)
- Trafiken
- Chauffören

2.3 Uppföljning

Fråga 1:

Hur ofta har du uppföljning med dina chaufförer kring deras körsätt?

- Veckovis
- Månadsvis
- Kvartalsvis
- Har inte regelbunden uppföljning

Fråga 2:

Vad diskuterar ni på dessa möten?

hastighet

säkerhetsbältesanvändning

tomgångskörning

leveranser i tid

Fråga 3:

Har ni något belöningsystem och om så, vilka faktorer styr det?

.....

Fråga 4:

Har ni fordonsdatorer eller liknande i era bilar?

.....

Fråga 5:

Hur ofta tror du att ni kommer att uppdatera era fordonsdatorer?

.....

Fråga 6:

Känner du något obehag inför att kontrollera dina chaufförer på detta sätt?

.....



HÖGSKOLAN
DALARNA