

Hur resonerar åkerier kring ellastbilar?

Astrid Bygge, David Fridner, Madeleine Silverbratt, Anna Pernestål



Innehåll

Förord	3
Summary	4
Sammanfattning.....	5
Introduktion	6
Metod	7
Resultat och diskussion	8
Teknik.....	9
Skogskörning.....	10
Investering	11
Arbetsmiljö	12
Slutsatser	14
Referenser	15



Uppsala Science Park, 751 83 Uppsala
skogforsk@skogforsk.se
skogforsk.se

Kvalitetsgranskning (Intern peer review) har genomförts 17 juni 2025 av Petrus Jönsson, Programchef
Produktions- och försörjningssystem. Därefter har Magnus Thor, Forskningschef,
granskat och godkänt publikationen för publicering 2 juli 2025.

Redaktör: Charlotte Hessulf, charlotte.hessulf@skogforsk.se
©Skogforsk 2025 ISSN 1404-305X

Förord

Studien är gjord inom ramen för TREE-projektet (TREE: effektiva, elektrifierade skogstransporter - Skogforsk).

Tack till DalaFrakt som bjöd in till sin åkeridag med fokus ellastbilar. Tack till de åkeriägare och förare som har delat med sig av sina tankar.

Författarna, juni 2025

Summary

Reducing greenhouse gas emissions is crucial, with the transport sector being a major contributor. In Sweden, transport accounts for 50% of the forest sector's CO₂ emissions. Electrification has proven to be the most cost-effective way to decarbonizing freight transport in many cases. However, electric trucks bring new challenges, such as higher procurement costs and limited range. This study aims to capture the attitudes within haulage companies regarding electrification. Semi-structured interviews were held with decision-makers in companies hauling either roundwood, wood chips, or other products.

Overall, the respondents were positive towards electrification but tended to doubt that it was feasible in their own companies. Those who saw potential in electric trucks had diversified businesses with opportunities for relatively short routes. None of the roundwood haulers believed an investment to be viable in the short term, likely due to a lack of charging infrastructure, varied routes and smaller company size.

The issues emphasized by respondents in relation to electric vehicles varied between company types. Roundwood haulers focused primarily on technical challenges related to driving on forest roads and saw a strong electrical engine as positive. In particular, they often relied on the fossil engine's vibrations and sounds for driving assistance. Key obstacles were the limited charging possibilities, the reduced range and the higher investment costs. Bioenergy and other haulers talked more about the improved work environment and were more positive towards investment possibilities.

All decision-makers identified the transport buyer as a main actor in a possible switch to electric vehicles. These findings suggest that electrification actions should be targeted at larger haulage companies and customers, for reducing emissions in the forest sector.

Sammanfattning

Det är avgörande att minska utsläppen av växthusgaser i samhället, vilket behöver ske i alla sektorer. I Sverige står transporter för hälften av skogssektorns koldioxidutsläpp. Elektrifiering är ett sätt att kostnadseffektivt minska dessa utsläpp, för att bidra till en grönare bransch. Ellastbilar innebär dock högre inköpskostnader och mer begränsad räckvidd jämfört med diesellastbilar. Åkerierna är de som ytterst hanterar detta i sina investeringsbeslut, vilket gör att de är viktiga aktörer för omställningen. I denna studie är syftet att fånga åkeriers inställning till elektrifiering. Detta gjordes via semistrukturerade intervjuer med beslutsfattare i företag som transporterar rundvirke, eller flis och andra produkter.

Överlag var respondenterna positiva till elektrifiering, men många tvivlade på att det var möjligt i de egna företagen. De som såg potential hade möjligheter till korta körningar och hade generellt större bredd på sina verksamheter. Ingen av rundvirkesåkarna trodde att en investering i en ellastbil till det egna företaget kunde bli lönsam inom närtid. Några anledningar som angavs var bristande laddinfrastruktur, kort räckvidd och varierande körvägar. Det kan även bero på att rundvirkesåkerierna var mindre företag med 1–2 bilar vardera.

Respondenter från de båda åkerityperna pratade mycket om teknik. Tystnaden och förarkomforten lyftes efter provkörningen som positivt. Främst rundvirkesåkerierna diskuterade de speciella förutsättningar som råder vid skogslogistik, med utmanande körning på skogsbilvägar. Den starka och rappa elmotorn lyftes där som en tillgång. Flisåkerierna, som även körde annat, resonerade mer om förbättrad arbetsmiljö och var mer positiva till investeringsmöjligheterna.

Alla beslutsfattare pekade ut transportköparen som en nyckelaktör vid ett eventuellt skifte till eldrivna fordon. Resultaten tyder på att fortsatta elektrifieringsinsatser nog ska riktas mot större åkeriföretag och deras kunder, för att nå slutmålet att minska utsläppen i skogssektorn.

Introduktion

Skogsindustrin är landets största transportköpare och omkring hälften av skogssektorns fossila utsläpp kommer från dessa transporter (Björheden, 2019). En hållbar omställning här är därmed central för att Sverige ska nå sina klimatmål. Elektrifiering av lastbilar är en av nycklarna för att lyckas med detta. Därför driver Skogforsk projektet TREE – Transition to Efficient Electrified Forestry transport. Projektet, som finansieras av Vinnova och FFI, rör sig mellan teknik, affärsmodeller, planering och beteenden – med utgångspunkt i aktörernas verkliga vardag.

Bland dessa aktörer är åkerierna centrala. Det är de som bär investeringarna, planerar rutter, hanterar risk och kör fordonen. Samtidigt står åkeribranschen inför flera utmaningar som hårt konkurrenstryck, ökad regelbörda och stor brist på nya förare (Sveriges Åkeriföretag, 2024). Flera av dessa faktorer kan tänkas påverka åkeriernas syn på elektrifiering. Yrket bygger dessutom ofta på yrkesstolthet och självständighet – vilket gör att förändring kan mötas med viss skepsis, särskilt om den hotar etablerade arbetssätt och förarens kontroll över fordon och vardag. I linje med detta har en enkätstudie inom TREE visat att just åkerier är mer skeptiska till elektrifiering än skogsbolag och logistikbolag (Svenson, Terlinder & Pernestål, 2024).

Syftet med denna studie är därför att ge ökad förståelse för hur åkerier resonerar kring ellastbilar, och vilka faktorer de väger in i sina bedömningar. Genom intervjuer med personer i beslutsfattande ställning försöker vi besvara följande frågor:

- Inom vilka teman resonerar åkerier kring ellastbilar?
- Hur viktig var upplevelsen att köra ellastbil för deras syn på ellastbilar?
- Vilka möjligheter ser de till ellastbilar i sin egen verksamhet?

Metod

Studien bygger på totalt elva intervjuer. Åtta av dessa genomfördes med beslutsfattande personer i åkeriföretag i Dalarna direkt efter att de provkört en ellastbil i november 2024. Ellastbilen hade ingen last (på grund av tekniska problem vid påhängning), och de provkörde en slinga på cirka 10–20 minuter vardera. Ytterligare tre intervjuer genomfördes separat i mars 2025 med förare som sedan några veckors tid börjat köra ellastbil i skoglig verksamhet i Värmland. Samtliga intervjuer genomfördes på plats, tog mellan 20 till 30 minuter och intervjupersoner informerades om att deras svar skulle anonymiseras.

Den mer strukturerade analysen baserar sig på provkörningsintervjuerna, varvid de beskrivs i detalj nedan. Det var semistrukturerade intervjuer, för att fånga respondenternas egna resonemang och vad de själva tänkte på när de diskuterade ellastbilar. Alla fick frågor om hur det var att provköra, samt vad de trodde om ellastbil i den egna verksamheten, annars följde intervjun deras egna intressen. Underlaget bestod av två huvudsakliga åkerityper: gruppen Rundvirke var relativt homogen och bestod av fyra åkerier med 1 till 2 bilar vardera som enbart sysslade med timmertransporter. Gruppen Flis och övrigt (hädanefter Flis+) var mer varierad både till uppdragstyper och antalet bilar (2–25 stycken). Tre av fyra åkerier i gruppen Flis+ hade någon form av koppling till skogssektorn.

Ett mål med denna rapport är att ge en överblick av komplicerade resonemang. Därför kvantifierades materialet, för att kunna sammanställas i lättöverskådliga grafer. Först gjordes en induktiv klassning, där alla resonemang som berörde ellastbilar delades in i fyra kategorier: teknik, skogskörning, arbetsmiljö och investering (Figur 1). Varje enskild utsaga kodades sedan som positiv, neutral eller skeptisk. Begreppet skeptisk valdes framför negativ, eftersom åkerierna var noga att poängtera att de tyckte att ellastbilar var en positiv företeelse, men att de identifierade hinder för att implementera dem i sin egen verksamhet. För att fördjupa och exemplifiera analysen användes citat från intervjuerna. Dessa är lätt redigerade för läsbarhet och anonymiserade, men återger centrala poänger från respondenterna.

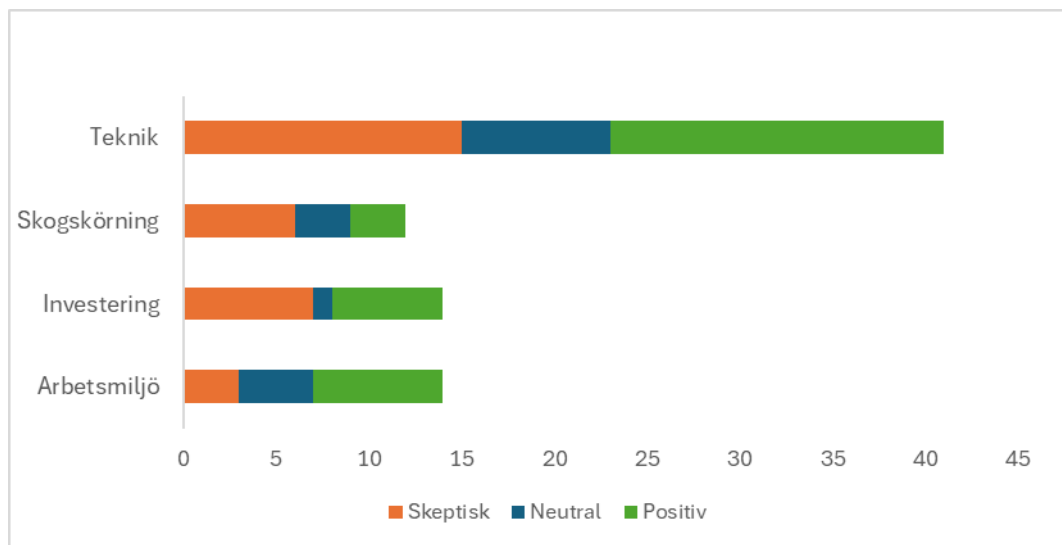
Det begränsade underlaget gör att slutsatser bör tolkas med viss försiktighet och behöver bekräftas i större framtida studier. Valet av analytisk metod innebär både fördelar och begränsningar, till exempel genom att en intervjuad person som sagt flera olika saker om ellastbilar inom ett område får större genomslag i resultatet än en intervjuperson som bara har sagt något kort. För att hantera detta kontrollerades fördelningen med antalet utsagor per respondent och tema, och befanns acceptabelt jämn. Det vägs också upp med att citat från samtliga respondenter som provkört togs med.



Figur 1. Den kategoriska indelning som användes vid analys av intervjuerna. Figuren illustrerar de överlapp som fanns i resonemangen, varje utsaga delades in i en kategori.

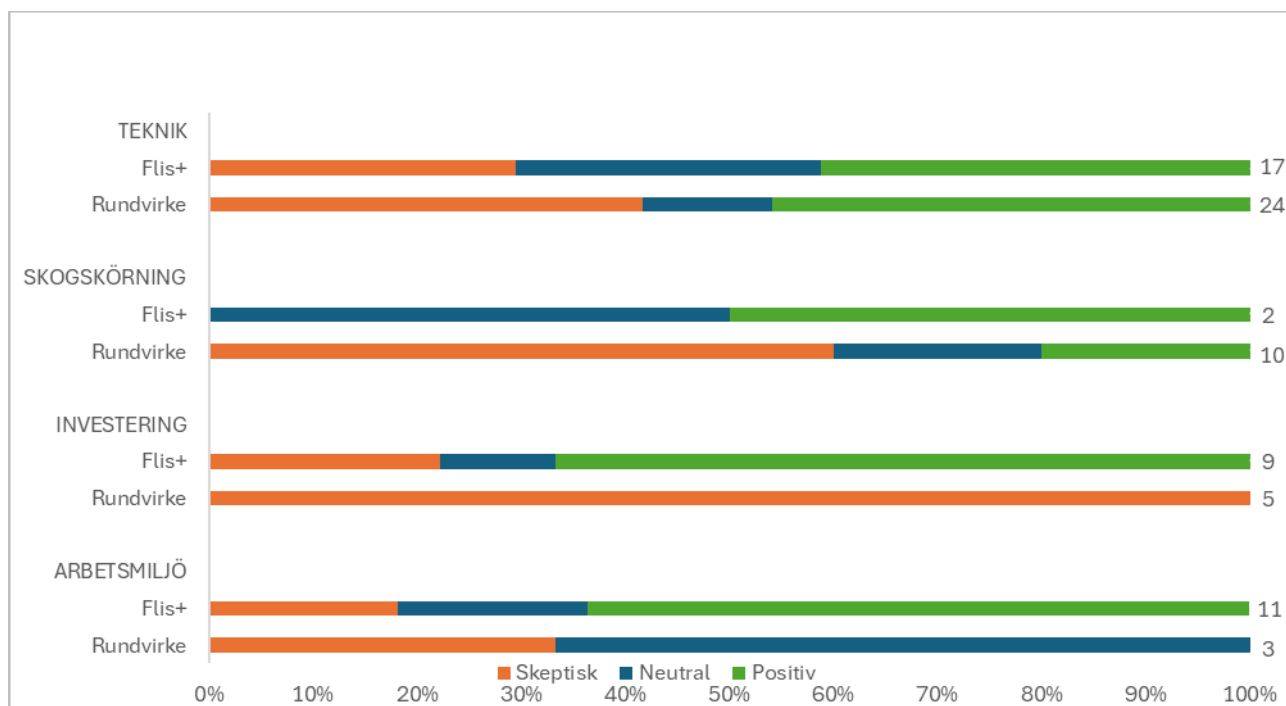
Resultat och diskussion

Först presenteras en grafisk översikt av respondenternas svar inom de fyra kategorierna: Teknik, Skogskörning, Investering och Arbetsmiljö. Därefter diskuteras dessa separat. Figuren nedan visar antalet utsagor inom varje kategori och hur stor andel som var positiv, neutral och skeptisk. Kategorierna beskrivs i mer detalj nedan.



Figur 2. Antal utsagor per tema efter intervjuer med åtta beslutsfattare i åkeriföretag inom Rundvirke och Flis+. Definitionen skeptisk valdes framför negativ, eftersom respondenterna poängterade att de generellt uppfattade elektrifiering som en positiv företeelse men identifierade hinder för den egna implementeringen.

Det överlägset vanligaste ämnet för resonemang kring ellastbilar var teknik, vilket inkluderar laddning, räckvidd, och köregenskaper. Det var främst rundvirkesåkerierna som pratade om hur en ellastbil kunde fungera i skogskörningens speciella miljö, med tekniskt utmanande och landsbygdsbaserad logistik. Investering hade den största andelen skeptiska utsagor, och ingen i rundvirkeskategorin uttalade sig positivt (Figur 3). Arbetsmiljö var däremot den kategori där flest uttryckte positiva resonemang kring ellastbilar, samtliga kom från Flis+.



Figur 3. Den relativa fördelningen av utsagor mellan åkerityper och kategorier. Siffran i högra kanten visar antalet utsagor. Relativisering valdes för att visuellt kunna jämföra kategorierna mellan varandra, trots varierande antal.

Överlag var Flis+ mer positiva i sina resonemang, främst kring investering och arbetsmiljö. Några av de första större ellastbilssatsningarna inom skogssektorn är också gjorda inom just flisflödet, med möjlighet till fasta ruttor och laddpunkter. Respondentgruppens mer positiva resonemang kan också ha att göra med de hade fler fordon i sina flottor än vad rundvirkesåkerierna hade, och uppdrag som upplevdes som enklare att elektrifiera. I och med det begränsade urvalet bör inga generella slutsatser dras. Det är dock intressanta indikationer, som bör följas upp i vidare undersökningar.

Nedan följer en djupare genomgång av kategorierna, med exempelcitat. Syftet är att visa resonemangen som ligger bakom Figur 2 och Figur 3.

Teknik

Teknik var det som flest pratade om på olika sätt och på olika nivåer. Direkt efter provkörningen, som genomfördes i Dalarna, pratade alla som testat om den tekniska körupplevelsen i ellastbilen.

"Det var jättepositivt. Det var tyst, det var nytt. Det var fränt."
(Rundvirke)

Eftersom förarnas arbetsmiljö främst är i bilen blir de starkt påverkade av tekniken. I denna del inkluderas även de delar av arbetsmiljö som är tekniska och går att påverka av en lastbilstillverkare. Förarkomforten i den tysta miljön i en ellastbil lyftes av alla, i främst positiva ordalag. Men även andra tekniska fördelar lyftes:

"Bilen är ju ingen skillnad alls egentligen. Det är ju det här draget, det är ju där vi har poängen med en elmotor. Du har max från början till slutet."
(Rundvirke)

Både respondenter i kategorierna Rundvirke och Flis+ pratade om den starka elmotorn och tillgången den kunde utgöra. Batteriet gör dock att en ellastbil är tyngre än en diesellastbil. En rundvirkesåkare som resonerade kring detta tyckte att det var bra med en tung bil, för den region han verkade i hade många backar och en tung bil bidrog med stabilitet. En åkare i kategorin Flis+ resonerade kring regelverket kring lastvikter för ellastbilar, som han tyckte behövde utvecklas med ökad dispens för eldrivna transporter.

Laddning och räckvidd utgjorde många av resonemangen om teknik. Fler respondenter bedömde själva att de hade för långa transportavstånd för att det skulle fungera med elektriska fordon i deras företag idag. I respondenternas resonemang hade laddning med både teknik, ekonomi och arbetsmiljö att göra. De tekniska aspekterna kring laddning av ellastbilar varierade från rutternas räckvidd, till systemperspektiv på Sveriges energiförsörjning:

”Lastbilarna kommer ju att dra jättemycket el. [...] Vi behöver även när det är 25 grader kallt, när allting står still. Plus att alla hushåll också vill ha ström då, och då är frågan: Var laddar vi någonstans och var finns energin?” (Rundvirke)

De tre värmländska förare som redan körde ellastbil såg tekniken bakom fordonet som mer odelat positiv. De hade dessutom ett, som de beskrev det, bra upplägg för laddinfrastruktur – vilket kan förklaras av de var lokaliserade i Värmland där det finns ovanlig god tillgång på laddinfrastruktur till tung trafik. En av förarna kopplade tystnaden i ellastbilen till att han nästan aldrig har huvudvärk längre. En annan av förarna beskrev sig själv som skeptisk till ellastbil för han var motorfantast och ”lite du vet macho” men det var nu snarare en av anledningarna till att han nu uppskattade sin ellastbil så mycket – helt enkelt för att motorn upplevdes så stark och ”rapp”.

Skogskörning

Återkommande var att rundvirkesåkerierna pratade om de speciella förutsättningarna i skogen och den tekniska körning som krävs för att frakta rundvirke. Det var dock ruttplaneringen och räckvidden, snarare än den tekniska körningen, som de flesta såg som hinder.

”Det är skillnad, ta alla stadsbilar, ta sopbilar och allting de kan gå på el allihop inga problem, men vi har ju lite andra förutsättningar”
(Rundvirke)

Köregenskaperna från den starka elmotorn lyftes som något positivt, vars mjuka igångsättningar kunde minska slirande och därmed vara en tillgång på skogsbilvägarna.

”Eftersom jag kör i skogen så går ju våra vägar upp och ner. Och det är det som är det mest positiva med elbil. Att då så vi slipper växlingarna, för där tappar du så mycket fart.” (Rundvirke)

Men även köregenskaperna i en dieselsbil var viktig för deras arbete. Det gällde just dieselmotorns ljud och vibrationer, som användes för att höra när det slirade eller var tekniskt svår körning. Det var vanligt att byta till manuell växling och lyssna in motorn ute på slingriga vägar med plötsliga och branta backar. Den tystare elbilen kan därför paradoxalt nog upplevas som ett arbetsmiljömässigt framsteg, men samtidigt som ett ovanligt verktyg i svåra förhållanden:

”Man tappar känslan när du inte har motorljud... man får titta på instrumentbrädan om det är slirigt.” (Flis+)

Några funderade över möjliga lösningar i form av displayer, men det lyftes att när man ändå behövde ha koll på saker som sandspridare och differentialspärar så använde man de kroppsliga upplevelserna i hög grad. Den första som provkörde när det fortfarande var morgonhalka berättade att han saknade motorljudet när han skulle hantera halkan.

Det finns dock skäl att tro att en del av dessa orosmoln mildras i takt med att vanan att köra ellastbil ökar. Samtliga av de tre intervjuade värmländska förarna som kör ellastbil i sin dagliga verksamhet berättade om en initial orosperiod – och ovana köregenskaper likt de beskrivna ovan – som efter några dagar successivt försvann. De beskrev hur de lärt sig hantera uteblivet motorljudet – alltifrån att öppna fönstret i vissa lägen till att lyssna mer efter andra signaler – och samtliga beskrev hur tystnaden numera i princip bara sågs som ett stort plus.

Investering

Att köpa en ellastbil är dyrare än att köpa en diesellastbil. Många menade att det krävs hög betalningsvilja hos kunden, eller att transportköparen delar risken för att investeringen ska bli möjlig. Att branschen redan kännetecknas av låga marginaler och konkurrens förvärrar denna utmaning. Ändå var det vissa av åkerierna som intervjuades i samband med provkörning som trodde att det var möjligt, genom samarbete. Flera resonemang handlade också om möjliga ruttupplägg och transportavstånd. Tillgången till korta körningar och samarbete med kunden var en gemensam faktor för de som trodde att det var möjligt att investera i en ellastbil.

*”För i slutet så är det ju dyrare och vi ska ju inte stå för allt. Alltså dit vi kör grejerna ska också vara med på det att de får en fossilfri leverans”
(Flis+)*

De som inte trodde att det var möjligt med en ellastbil i den egna verksamheten åberopade just kundens bristande betalningsvilja som en central förklaring.

”Nog kan jag åka elbil om kunderna är villiga att betala, men jag tror inte att de är det” (Rundvirke)

Kalkylen för lönsamhet i en ellastbilsinvestering jämförs hela tiden med priset på det konventionella alternativet diesel. Åkeriföreningarna lyftes som viktiga för att föra dialogen med kunderna, och att hjälpa dem att skilja på kort sikt och lång sikt i kalkylerna. Flera sa att det viktigaste var att få kunderna ”med på tåget”.

Vikten av stimulerande subventioner och regler kom också upp: ny lagstiftning eller skatter/avgifter på diesel kan ändra kalkylen till ellastbilens fördel. Andra är rädda för ”politiska svängningar” som riskerar att stjälpa stora investeringar.

”Men det vet man aldrig om det håller i sig. Man investerar kanske i fem, sex år framåt. Och sen vet man inte vad som sker” (Rundvirke)

Precis som citatet ovan visar så är det inte bara en fråga om hur lagstiftningen i sig ser ut utan även om en tilltro att det finns en långsiktigt politisk plan för att stimulera elektrifierade logistikupplägg. I en av intervjuerna från åkerierna som investerat i en ellastbil berättade föraren att de hade velat göra det tidigare men varit rädd för att det inte fanns någon tydlig långsiktig politik. De hade nämligen redan blivit ”brända” av svängningar i politiken en gång tidigare – när de gjort investeringar i HVO-bilar där resultatet inte blev som förväntat.

Arbetsmiljö

Många av åkeriägarna pratade om arbetsmiljö på olika sätt i intervjuerna.

”Som ett yrkesfordon, så kan jag tycka att det är skönt med tystare miljö, för att man blir ändå utsatt för buller.” (Flis+)

Av alla resonemang som analyserades handlade en fjärdedel om dagens arbetsmiljö. Gemensamt för de intervjuade var att de uppskattade friheten med sin arbetsplats. Flera av de som arbetat länge i branschen (vissa i över tjugo år) berättade om färre mänskliga möten idag än förr, både på grund av digitalisering och av ökad stress hos kollegorna. Respondenterna berättade hur en pressad ekonomi leder potentiellt farliga beteenden på vägarna.

”Men ja, det är mer pressat liksom. [...] Förr, då hade man ju tid att kanske vänta på bilen som lastade efter, så kunde man ju åka i sällskap ner och surra på radion lite. Men det är uppstressat [idag]. Mycket på grund av färdskrivaren vill jag mena.” (Flis+)

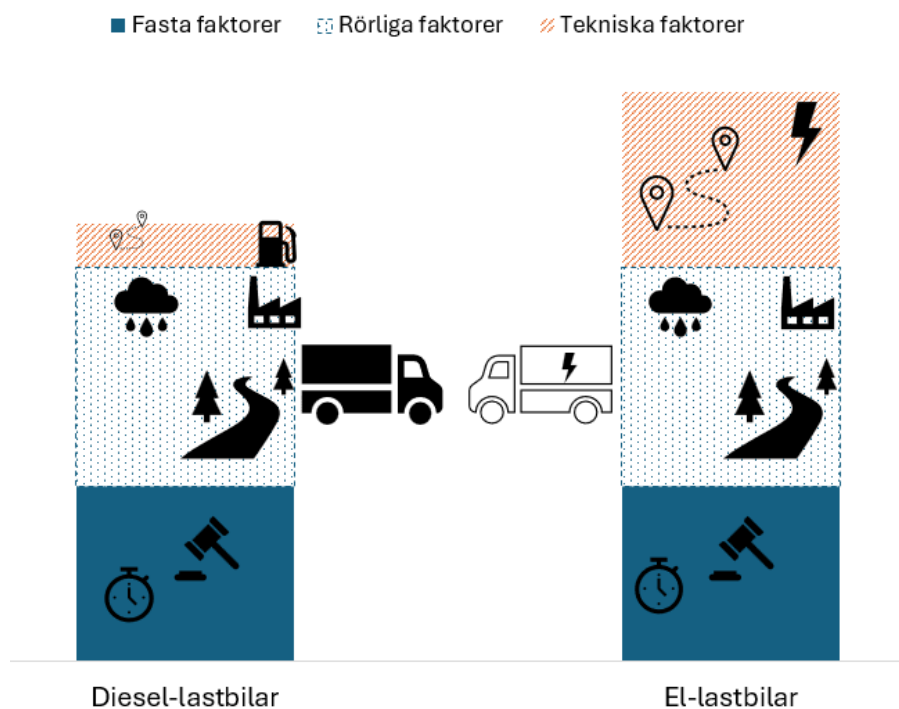
Ämnet kör- och vilotider samt färdskrivaren (apparaten som registrerar körtider) kom upp nästan i alla intervjuer och i negativa sammanhang. Vardagen som åkeriägare beskrevs som stressig, med pressad ekonomi och planering av körningar som ska gå in i olika regleringar, oavsett eventuella problem på vägen. Men det sågs av vissa även som en styrka att man redan var van vid hög grad av planering, och att inpassning av laddning av en ellastbil därför var möjlig.

”Det är som idag. Vi har ju våra kör- och vilotider. Vi har ju färdskrivare, vi har ju så mycket faktorer också idag som spelar in på sånt här, så att det är ju bara en anpassning som ställer om lite i huvudet.” (Flis+)

Graden av ruttplanering verkar behöva öka när ellastbilar med kortare räckvidd än diesellastbilar införs i transportsystemet (se till exempel projektet ElRutt på Skogforsk). En aspekt som påverkas är byten av lass (vanligt mellan rundvirkesbilar) där det framkom i intervjuerna att mycket styrs i kommunikation direkt mellan åkerier och chaufförer. Respondenterna beskriver att logistikkedjan till stor del är beroende av att folk pratar med varandra i telefon. Främst de mindre åkerierna berättade att det som var bra med arbetet var att vara relativt oberoende av yttre planering, som i citatet nedan:

”Den berömda friheten som alla säger. Och det är väl det att man planerar mycket själv och man planerar sin egen dag. Som flisbilar, de får ut den här listan, med ”det här ska du göra”. Och sen spricker det någonstans och antingen ska du ringa till transportledningen och göra om hela dagen eller så fortsätter du och så blir det jättesent allting. Jag kan ju bara planera om själv. Det är så skönt.” (Rundvirke)

Flera faktorer är desamma för den dagliga planeringen av en diesellastbil och en ellastbil. Detta illustreras schematiskt i Figur 6. Man behöver förhålla sig till samma fasta faktorer kring arbetstidslagstiftning och kör- och vilotider. Det är även samma rörliga planeringsfaktorer för rundvirkesbilar i form av växlande väder, skiftande vägstatus och snabba ändringar på både industrierna och i skogen, oavsett fordonstyp.



Figur 2. Likheter och skillnader i planeringsfaktorer mellan diesellastbilar och ellastbilar. Storlekarna på staplarna är ungefärliga. De ska illustrera att vissa faktorer (fasta regleringar och skiftande väderförhållanden) är samma i planeringen för båda fordonsslagen. Den största skillnaden är att tankning och räckvidd hos en diesellastbil innebär mindre planering än laddningen och räckvidden hos en ellastbil.

Den största skillnaden för planeringen är att ellastbilar har större tekniska faktorer att ta med i planeringen, i form av kortare räckvidd och (åtminstone för närvarande) mindre utbyggd laddning. Idag planerar förarna tankning av sina diesellastbilar själva, oftast blir det en gång per skift och tar inte många minuter av den värdefulla transporttiden. Men laddning av en ellastbil är ännu på det tekniska stadiet att det måste göras oftare och under längre tid än vad det tar att fylla en tank diesel. Den tekniska aspekten har påverkan på både ekonomi och arbetsplaneringen.

De tekniska faktorerna innebär att man antagligen måste göra en mer styrd ruttplanering för ellastbilarna även på rundvirkessidan, vilken är mindre van vid det än flissidan. Det blir en avvägning i arbetsmiljö och vad som väger tyngst av förarkomfort eller känslan av frihet.

Resonemangen i intervjuerna är snarlika de publicerade fritextsvaren i Sveriges Åkeriers åkeribarometer, som över 300 beslutsfattare inom åkerier svarade på (2024). Detta ger en indikation på att resonemangen är generella i branschen. Inom skogssektorn bör fler

studier riktas mot större åkerier som kör rundvirke och flis, för att undersöka om skillnaderna som syntes i denna studie beror på åkeristorlek eller på uppdragstyp.

Ellastbilar ger förarna en bättre förarkomfort, men den ökade planeringen kan leda till en sämre arbetsmiljö. Idag finns det ett nationellt undantag för kör- och vilotider för eldrivna transporter upp till 7,5 ton (2 kap. 2 § i den svenska förordningen (2004:865)). Ett sätt för politiker att kraftigt accelerera elektrifieringen är att utöka detta till att omfatta eldrivna transporter upp till 74 ton. Då innebär en satsning på ellastbilar den arbetsmiljöförbättring som åkerierna efterfrågar, i form av minskad detaljstyrning och därmed minskad stress.

Slutsatser

Elektrifiering framstår i denna studie inte som en binär fråga om motstånd eller acceptans, utan som ett komplext övervägande där teknik, investering, arbetsmiljö och kultur vägs samman i åkeriernas vardag. Det är inte så mycket en fråga om för eller emot, utan snarare om hur – och under vilka förutsättningar – elektrifierade fordon kan bli en del av det praktiska transportarbetet i skogssektorn. I det sammanhanget blir åkeriernas berättelser också till ett slags motberättelse till föreställningen om en bransch som är motsträvig eller förändringsobenägen. De intervjuade är inte motståndare till elektrifiering – de är pragmatiker.

Bland de intervjuade åkerierna finns en förståelse för behovet av hållbar omställning, och en grundläggande nyfikenhet kring eldrift. Samtidigt framträder en rad konkreta hinder som försvårar implementering: brist på laddinfrastruktur, tekniska begränsningar som räckvidd och laddtid, samt ekonomiska och organisatoriska risker. I detta ingår oron för att investera i en teknik som ännu inte omfattas av tillräckligt långsiktiga och förutsägbara politiska spelregler.

Åkerityperna har olika verksamhetsförutsättningar där det går att argumentera för att Flis+ på vissa sätt – såsom mer planerbara körningar, större organisatoriska resurser (och fordonsflotta) – har det bättre förspånt för tidig implementering av eldrift. Rundvirkesåkerierna uttrycker större osäkerhet, och tydligare tekniska och logistiska barriärer, som skulle behöva lösas för att eldrift ska bli ett alternativ även för dem. Kopplat till detta är det tydligt att ellastbilen inte bedöms isolerad som teknik, utan i relation till hela den logistiska och arbetsmässiga kontexten. För många åkerier är det ännu en osäker faktor i en redan komplex vardag. Medan för andra – och då särskilt de som redan kör el – har den initiala skepticismen ersatts av uppskattning. Tystnaden, kraften och arbetsmiljöförbättringarna nämns återkommande som positiva aspekter, vilket visar att det finns en kulturell tröskel som kan överbryggas genom erfarenhet och praktisk användning.

En viktig insikt är att elektrifiering inte är en enskild aktörsfråga. Åkerierna pekar ut transportköparen som avgörande för om omställning ska bli möjlig. Det handlar inte bara om betalningsvilja, utan om att aktivt ta ansvar för nya affärsmodeller, gemensam planering och en rättvis fördelning av risk. Där elektrifiering ses som realistisk är det ofta i relationer där grunden för förtroende och samverkan redan finns. För att elektrifiering ska kunna skalas upp krävs därför inte bara teknisk utveckling, utan organisatorisk beredskap. Den nuvarande osäkerheten kring framtida policy, skatteförändringar och

elnätets kapacitet gör att särskilt mindre åkerier verkar tveka inför investeringar. I TREE-projektet i stort går det att se att en viktig del är omgivningens signaler: En långsiktig och tydlig politisk riktning, i kombination med transportköpare som agerar som partners är mycket viktiga.

Det finns en grundvilja till omställning på plats. Elektrifiering inom skogstransporter är inte enkel – men möjlig under rätt omständigheter.

Referenser

Björheden, R. (red.) 2019. Det svenska skogsbrukets klimatpåverkan. ISBN: 978-91-88277-08-04

Svenson, G., Terlinder, A. & Pernestål, A. 2024. Elektrifiering av tunga lastbilstransporter. Skogforsk arbetsrapport 1226-2024.

Sveriges Åkeriföretag. 2024. Rapport - Åkeribarometern maj 2024.