



2015-11-23 15:00 CET

Järnväg på långa distanser och lastbil för att nå ända fram

Det finns inte många företag som skulle säga att de inte prioriterar miljö på ett eller ett annat sätt. De flesta stora aktörer har miljöredovisning, en miljöcertifiering enligt ISO, jobbar med hållbarhetsfrågor och kanske livscykelanalyser och så vidare. Men när det kommer till transporter så tappar klimatfrågan i prioritet. I en analys gjord av IVL Svenska Institutet tillsammans med Chalmers och Göteborgs Universitet är det endast 5 av 157 svenska företag som är beredda att betala lite mer för miljöanpassade transporter.

Jämför man transportslagen och tittar på fördelningen av bruttotonkilometer

av de totala transporterna, så går ca 11 procent med järnväg (av transporter över 10 mil går ca 25 procent med tåg). Tittar man vidare på vilket ekonomiskt värde som transporteras så står järnvägen för endast 5 procent. Det betyder att basindustrins tunga gods som stål och timmer går på järnväg medan handelsvolymerna går med bil. Prognoser över transportarbete för perioden 2015 till 2018 pratar om en tillväxt i den svenska transportsektorn på cirka 1,8 procent årligen. Men analysen visar även på att fördelningen mellan transportslagen inte kommer att förändras trots att järnvägen är överlägsen lastbil och båt när det kommer till klimatpåverkan. Hur kan det då komma sig att transportmönstren ligger oförändrade när företagen i övrigt är miljömedvetna och jobbar med miljöhänsyn i sina processer?

Jag tror att det här beteendet kan komma av att man inte inser hur stor skillnaden i miljöpåverkan faktiskt är kombinerat med tryggheten i att köra "business as usual". Hur kan jag sticka ut hakan och säga så? Jo, jag baserar det på att jag ofta sett hur överraskad man blir när vi med konkreta exempel visar hur effektiv järnvägen är när det kommer till kostnad, flexibilitet och speciellt när det gäller att vara klimatsmart. Det mest effektiva brukar vara att visa exemplet hur långt man kan transportera 1 ton gods med begränsningen att endast 1 kg CO₂ får släppas ut.

För att transportera 1 ton gods på 1 kg CO₂ i utsläpp tar man sig:

1 km med flyg

20 km med lastbil

200 km med båt

9000 km med eltåg.

Det här innebär rent konkret att många företag skulle kunna uppnå sina högt satta klimatmål bara genom att byta transportslag.

Ett annat exempel är att det tycks finnas vissa sanningar som ibland inte ifrågasätts. Korta ledtider är en sådan sanning. Det finns en tanke inom handel att korta ledtider är viktigare för slutkunden än något annat. Men när vi på Green Cargo lät Ipsos göra en undersökning om vad e-handelskunder

värderar högst för sin leverans, klimatsmart leverans inom 3 dygn eller övernattenlevarans svarade nästan 8 av 10 att de föredrog klimatsmarta leveranser. Även om det då innebär att de måste vänta ett par dagar för att få hem sina varor. Jag personligen skulle vilja se mer miljövänliga leveransalternativ när jag snart ska välja transport för skorna jag nyss såg på nätet.

Jag tror därför att det finns ett stort utrymme för att uppmana till att tänka en gång till innan man väljer transportslag för sitt gods och framförallt välja rätt transportslag på rätt plats – järnväg på långa distanser och lastbil för att nå ända fram.

Sohana Josefsson, marknads- och kommunikationsdirektör på Green Cargo

Green Cargo erbjuder näringslivet säkra, kapacitetsstarka och hållbara transporter till cirka 200 platser i Skandinavien och med partners når vi närmare 1000 i övriga Europa. Vårt transportarbete uppgick till 9,7 miljarder nettotonkm 2024. Nästan 98 procent av vårt totala transportarbete sker med eldrivna lok där elen uteslutande kommer från fossilfria källor. Varje vardag kör vi 31 miljoner nettotonkilometer och ersätter därmed 9 000 lastbilstransporter i vägnätet. Vi har 1 750 anställda, och har en årsomsättning på 4,2 miljarder SEK (2024).

Kontaktpersoner



Pressjour

Presskontakt
010-455 40 02



Stephan Ray

Presskontakt
Chef Kommunikation & Public Affairs
stephan.ray@greencargo.com