

2017-01-19 14:25 CET

Lager eller långväga lastbilstransporter?

Transporter blir billigare och lagerhantering dyrare. Reaktionen är större logistikenheter och längre transporter, en trend som pågått i decennier. Helt på tvärs med miljömålen.

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges klimatpåverkan och andelen ökar. Effekten av mer förnybart bränsle äts upp av en ökad vägtrafik. Men när varje krona är viktig så är kostnadsfördelningen avgörande för hur logistiksystemen byggs upp. Och när en långsiktig trend är att transporter blir billigare medan kostnaden för hantering går upp så ger det en centralisering av godshantering. Hur blev det så här?

I år är det 20-årsjubileum för lastbilar med totalvikt 60 ton som infördes 1997. I april 2015 höjdes vikten till 64 ton och arbetet för 74 ton på delar av vägnätet pågår. Det här är en bra utveckling som effektiviserar transporter men det blir också billigare per ton. Just nu sker också en avreglering där en av effekterna är att chaufförer från låglöneländer ökat både inom lagens ramar och på ett illegalt sätt vilket [cabotagestudien](#) visat. Personal från låglöneländer är en förändring som skett tidigare hos sjöfarten, som nu sker på lastbilssidan, men som tågbolagen inte kan härma. Bland annat säkerhetskraven för att jobba i spårmiljö gör att vi inte har en motsvarande utveckling. Samtidigt har oljepriset och också dieselpriiset vid pump varit lågt en längre period.

Tillsammans ger det här en utveckling mot billigare transporter. Inom forskningen pratar man om inducerat behov; om en vara eller tjänst blir billigare eller mer tillgänglig så kan behovet öka kraftigt. Kollektivtrafik som ökar turtätheten eller elbilar som ger låg rörlig kostnad är två exempel på åtgärder som kan öka behovet inom persontrafiken. Billiga vägtransporter kan ge överflyttning från järnväg, göra det lönsamt att producera längre bort och som sagt skapa en marknad för mycket stora logistikenheter.

Slutkunden av en vara har små möjligheter att välja ett transportsmart alternativ. Miljömärkningar säger inget om hur långt och på vilket sätt transporten skett och även för transportköparen kan det vara svårt att veta vem som faktiskt utfört transporten om mellanhänderna är många. Det är svårt att se en snabb lösning men det behövs en transparens. Om slutkunderna kan se hur varorna transporteras så skapas en möjlighet att aktivt välja varor som transporterats på ett miljövänligt och socialt hållbart sätt. Om lager etableras vid järnväg så finns möjligheten att välja mellan transportslagen och att skapa system där de långa sträckorna går på järnväg med oslagbar klimatprestanda och den korta transporten sker med lastbil.

Målet måste vara ett hållbart transportsystem, både socialt och för miljön. Med kloka åtgärder från politik och från branschen så kan vi använda utvecklingen av nya fordon och nya bränslen till förbättringar utan motverkande effekter som godsöverföringar och ökade transportsträckor.

Johan Sandström, miljöchef 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