



2016-06-21 16:00 CEST

Möjligheten finns i förflyttningen

Klimatutsläppen minskar inte snabbt nog och transporter är den största utmaningen i Sverige. Det är väl känt och den som tvekar kan titta på Naturvårdsverkets bevakning av de 16 miljömålen. Prognosen för Begränsad klimatpåverkan är tydlig. Men hur mycket finns det att vinna på överföring från väg till järnväg?

([källa](#))

Klimatpåverkan från transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp. Lastbilar står för ca 20 % av den påverkan och tunga lastbilar 2/3 av de 20 procenten. ([källa](#)) I Sverige står transportsektorn för en högre andel av

klimatpåverkan än snittet i Europa och anledningen till det är att övriga sektorer i Sverige som till exempel energi och industri kommit väldigt lågt i sitt fossilberoende.

Det är inget konstigt att transporterna ligger sent i klimatanpassningsprocessen. Undantaget elektrifierad järnväg så är tunga transporter beroende av högkoncentrerad, flyttbar och gärna billig energi och då är olja svårslaget. De senaste åren har det gått fort med införande av diesel och bensin med delvis förnybar råvara vilket är bra samtidigt som ökningarna i transportarbete gör att klimatpåverkan inte sjunker totalt sett.

EU vill se en överflyttning från väg till energisnåla transportslag som tåg och båt. "Kommissionen har utvecklat denna framtidsvision av transportpolitiken i detalj genom att fastställa tio mål. När det gäller vägtransporterna ska 30 procent överföras till järnväg eller sjötransporter före 2030 och över 50 procent före 2050" skriver Europaparlamentet. ([källa](#)) Man pratar också om att intermodala transporter och höghastighetståg inom EU ska utvecklas.

Men hur stor är potentialen?

Ett kombitåg från till exempel Helsingborg till Stockholm kan ta 36 trailers och alltså ersätta 36 trailerbilar. Klimatpåverkan från 36 lastbilar med trailer blir ca 25 ton CO₂(e) och från kombitåget blir klimatpåverkan 0,1 ton. Det är 0,5 % av lastbilens påverkan. ([källa](#)) Även om vi antar 100 % förnybart bränsle i lastbilarna med 92 % CO₂-reduktion så är tågets klimatpåverkan fortfarande inte mer än 6 % jämfört med lastbilsalternativet. Det beror på att tåg är energisnålt och att även förnybara bränslen har klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv.

På en övergripande nivå så har tågbranschen nyligen utrett möjligheten till överflyttning. ([källa](#)) Branschen har utrett vad potentialen är och vad som krävs för att nå dit. Med rätt satsningar kan tågen andelen av långväga transporter gå från 24 % till 30 % och Trafikverket anser i ett branschsamarbete att 20 % av de långväga transporterna kan lyftas över till järnväg till 2020. ([källa](#))

Möjlig minskning, 1,5 % av Sveriges total

Utsläppen från transportsektorn fördelar sig enligt bilden nedan. 20 %

överföring av tunga lastbilstransporter ger förstås en minskning av 20 % för långväga lastbils påverkan till 2 974 000 ton CO₂(e). Med en reduktion som snålt räknat är 95 % så leder överflyttningen samtidigt till en ökning av påverkan från järnväg till 84 000 ton CO₂(e). Resultatet på helheten blir en minskning på drygt 700 000 ton CO₂(e). Det motsvarar ca 1,5 % av Sveriges totala utsläpp. ([källa](#))

([källa](#))

Överföringen av 20 % minskar totalen för transportsektorn från 17 769 000 ton till 17 062 000 ton. Det motsvarar 4 % av sektorns klimatpåverkan. Det kan tyckas lite men det här är den klimatpåverkan som är svårast att komma åt. Tunga transporter kräver lättförflyttat bränsle med högt energiinnehåll. Det går att göra bilar som drivs med el via batterier men den energimängd som en lastbil kräver är inte rimlig att ta med i batteriform.

Vi kommer att behöva alla tillgängliga åtgärder för att nå klimatmålen och då är överflyttning av gods ett viktigt verktyg i mängden. Överföring till elektrifierad järnväg är det kraftfullaste sättet att minska klimatpåverkan från en transport. Bilden nedan visar skillnad i energiförbrukning och klimatpåverkan. I framtiden måste vi använda rätt transportslag på rätt plats.

([källa](#))

ps: Att räkna på transporter behöver inte vara svårt. På nätet finns Ecotransit (www.ecotransit.org), en kalkylator som Green Cargo varit med och utvecklat tillsammans med transportbranschen i Europa. I samarbetet finns alla transportslag förutom flyg och alla kalkyler görs enligt befintlig standard.

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