

2016-06-22 10:00 CEST

Företag och konsumenter har viljan, nu behövs en politik för klimatsmarta transporter

Visste ni att 80 procent av konsumenterna kan tänka sig att vänta ett par dagar extra på en leverans från en e-handelsbutik om de vet att 80 procent av klimatpåverkan reduceras? Svaret var entydigt i alla åldersgrupper när Green Cargo lät Ipsos ställa den frågan till ett tvärsnitt av den svenska befolkningen. Med klimatfrågan kommer också nya affärsmöjligheter för de företag som går före och gör utmaningar till möjligheter.

Konsumenternas förväntan på klimatsmarta alternativ från e-handeln är ett exempel på den ökade efterfrågan som idag börjar byggas upp när det gäller klimatvänliga transporter. Allt fler företag sätter upp tuffa mål när det gäller minskad klimatpåverkan från den egna verksamheten. Målen håller nu på att sippra ner i de olika organisationerna och just transporter är ett område där förändringen bara börjat.

Ett företag rör gärna inte sin logistikkedja då den är känslig för störningar och all typ av förändring medför en risk. Men trycket börjar nu bli så starkt inte minst från konsumenterna men också för att kunna nå de egna målen om kraftigt minskad klimatpåverkan. Därför börjar nu näringslivet att på allvar adressera transportfrågan. Vi ser fler och fler exempel på det.

Hur tar vi på kort sikt bort 80 procent av den negativa klimateffekten i samband med transporter? Jo, vi väljer att utnyttja järnväg som transportsätt på de långa sträckorna. Sträckor där järnvägen logiskt borde vara överlägsen lastbilen som transportsätt. Varför händer det här inte redan idag? Ja, det finns en fullt begriplig ovilja hos företag att ändra fungerande logistiksystem och lastbilen erbjuder ett bra och flexibelt transportsätt. Ja, det är till och med så att lastbilen är överlägsen andra transportsätt inom en rad områden.

Problemet är att lastbilstrafiken har för stor andel av det totala transportarbetet och den tar fortfarande marknadsandelar inom transporter som borde gå på annat sätt.

Den uppenbara svårigheten med att få mer klimatanpassade godstransporter handlar om två saker: Den första är politikernas ansvar när det gäller att säkerställa konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Priserna på internationella lastbilstransporter har med något undantag fallit varje år sedan 2009. Under samma period har bara vi på Green Cargo fått ökade banavgifter från 119 MSEK år 2009 till över 290 MSEK i år 2016. Det är en ökning med 145 procent på några år. Intermodala lösningar som oftast är alternativet när vi vill flytta gods från väg till järnväg får därför mycket svårt att bli konkurrenskraftiga.

Här krävs att politikerna inför den miljökompensation till godstågen som redan är införd i flera länder inom EU och är godkänd av EU-kommissionen. Trafikverket har förtjänstfullt utrett och förespråkat införandet av miljökompensationen. Den kommer att lägga grunden för en hållbar lönsamhet för järnvägsoperatörerna och därmed förmågan att investera för konkurrenskraftiga erbjudanden på marknaden.

Den andra och viktigaste saken åtminstone på lite längre sikt är att Sverige måste ännu tydligare investera i vår befintliga infrastruktur. Vi måste snabbt återställa och bygga upp förtroendet för järnvägen som godstransportsystem. Om företagen ska våga ta risken och byta från sin befintliga transportlösning måste de känna tillförsikt i att det kommer att fungera. De vill ha garantier för punktlighet och ledtider som idag är svåra att ge. Höghastighetsbanor är ingen lösning här och nu. Oavsett om det är lönsamt eller inte så tar det för lång tid innan de ökar järnvägens kapacitet. Vi måste se åtgärder nu annars riskerar vi att gå miste om det momentum för klimatvänliga transporter som finns på marknaden idag.

Förespråkarna för lastbilstrafik behöver inte oroa sig. Alla transportslag behövs och kompletterar varandra men det är ett faktum att vill man transportera ett ton gods och tillåta sig att släppa ut 1 kg CO₂, då kommer man 20 km med lastbil* och över 9000 km med ett godståg i Sverige som kör på el.

Jan Kilström

*Så kallad HVO-diesel är ett steg framåt jämfört med fossil diesel, men ska man tänka resurseffektivt så är HVO-diesel i lastbilen ändå inte den optimala lösningen. Med 100 procent HVO i tanken och en CO2-reduktion med 90 % kommer lastbilen 150-200 km, att jämföra med godstågets över 9000 km vid transport av 1 ton gods och max 1 kg CO2-utsläpp.

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