

Kommentarer till Resultatrapporten 2011 - DHL Freight

Positiva kommentarer:

- Tydliggör i stora drag vilken potential som finns.
- Kombination av många åtgärder krävs för att skapa en uthållig energiförsörjning av transportsektorn.
- Vi gläds åt de positiva resultat man visat från Knegs arbete 2010!

Kritiska kommentarer:

• Riskperspektiv saknas

- Rapporten känns isolerad från övrigt som händer i världen, den europeiska ekonomiska och politiska turbulensen, bankkrisen, effekter av den globala uppvärmningen. (Kriser kan både motverka och öka möjligheterna för nyinvesteringar i ny teknik och bränslen).

• Andra aktörers ansvar bör tydliggöras mer

- Transportbranschen kan inte göra allt själva. Den största miljöpåverkan sker utanför transportsystemen. Kunder/Politik.

• Lastbilarnas bränsleeffektivisering

- Finns det en övertro på förnyingsprocessen? Lastbilarnas bränsleeffektivisering med 1 procent årligen.

• Styrinstrumenten tas inte upp!

- Skatter och andra styrmedel, Handel med utsläppsrätter etc främjar kostnadseffektiva åtgärder.

• Underestimerat i rapporten

- Överflyttning till järnväg tror vi har högre potential till 2020. (20 procent av de långväga lastbilstransporterna kan lyftas över på järnväg till 2020 enl. Wajzman och Nelldal (2008))
- Varför har man inte lagt in ngn potential alls i rapporten?

• Övriga kommentarer

- Köpmönsterförändringar ex) allt mer e- handel förändrar troligtvis logistikbehovet, påverkar troligtvis citylogistiken positivt utifrån ett miljöperspektiv.

Behov:

• Viktigt att ha rätt fokus för att nå målet. Fjärrtransporterna står för 80 % av våra utsläpp!

- Fjärrtransport= Järnvägslösningar/intermodalitet, förnyelseb. bränslen, hastighet, dubbeldäckare, sparsam körning.

• Viktigt att kunna hjälpa kunder och konsumenterna att bidra genom att göra ett bra miljöval vid val av transport.

• Fler tydliga styrmedel och incitament!

- Utökad investeringsstöd för forskning och utv av förnyelsebara bränslen och infrastruktur för dessa.
 - Det är bråttom! 150 miljoner till insatser inom gasproduktionen räcker inte. Mkt mer behövs!
- Produktion och infrastruktur för flytande biogas bör prioriteras för att få ner de stora utsläppen.
 - Utöka skattelättnaden för inblandning av HVO/RME
 - RME bör utredas mer med hänsyn till risken att en ökning sker av NOx utsläppen.
 - Hastighetsregulatorer - Varför inte lagkrav?

DHL Freight's reduktionsåtgärder inom transportverksamheten

Alternativa och förnyelsebara drivmedel

DHL deltar i ett flertal projekt och har driftsatt flera fordon som drivs på förnyelsebara drivmedel.

- Bio-DME
- Biogas
- RME
- ACP Evolution diesel

Från och med 2011 använder sig mer än hälften av DHL:s transportörer av ACP Evolution diesel

När det kommer till alternativa tekniker och bränslen har vi fordon som drivs med;

- MDE-motor (en motor som kan drivas av diesel/ACP Diesel/biogas/naturgas)

Dessa fordon genererar kapacitet till DHL:s GRÖNA TON och producerar transporter med hög CO₂ effektivitet. När en kund beslutar sig för att köpa GRÖNA TON så möjliggör det fortsatta investeringar i liknande projekt.

Till år 2011 ska DHL höja andelen transporter som utförs med förnyelsebart bränsle från 2,5 miljoner tonkm till 4 miljoner

Järnväg, DHL Freight: 11 tåg i veckan:
5 avg Lübeck – Verona
6 avg Malmö – Herne



MDE-bil som går nattetid i linjetrafik mellan Göteborg och Växjö och dagtid med partigods i Göteborgsområdet som en del av DHL Freight's nätverk.



Bio-DME bil som nattetid går i linjetrafik mellan Göteborg och Jönköping i DHL Freight's nätverk. Dagtid går den med partigods i området Göteborg - Uddevalla/ Trollhättan.