

Del 1, Järnvägar och miljön

I samhällsdebatten framhålls ofta järnvägens miljö fördelar och att andra trafikslag inte fullt ut "betalar" för den miljöbelastning de ger upphov till. Järnvägens relativa miljöpåverkan framhålls och marknadsförs som en konkurrensfördel. Ett exempel på detta är SJ Gods koncept "GreenCargo" som lanserades med en stor reklamkampanj under 1998.

I marknadsföringen av en produkts eller tjänsts miljö fördelar används ofta olika typer av positiv miljömärkning. Även SJ har utnyttjat den här typen av miljömärkning i sin marknadsföring av både gods- och persontransporter.

En annan typ av miljömärkning är den varningsmärkning som tillverkare och transportörer av miljöfarliga ämnen enligt lag är tvungna att använda.

I en serie artiklar skall jag försöka förklara vad de olika miljömärkningssystemen och miljöstyrningssystemen ISO 14001 och EMAS står för samt hur de kan användas eller har använts i marknadsföringen för järnvägstransporter. Jag kommer också att översiktligt beskriva den obligatoriska varningsmärkningen eftersom den har stor betydelse för säkerheten vid järnvägstransporter.

Inledning

Miljömärkningssystemens utveckling kan sammanfattat beskrivas på följande sätt:

Samhällsdebatten i slutet av 60-talet riktade bl.a. fokus på ohämmad konsumtion och resurslöseri, slit-och-släng mentaliteten kritiserades hårt. Debatten kom så småningom att också inbegripa miljöfrågor mer allmänt. En gryende medvetenhet i stora grupper av konsumenter, främst i USA, Japan, Tyskland och de nordiska länderna, ledde fram till att miljöfrågor blev viktiga för producenter av varor och tjänster. När företagen i allt större utsträckning började utnyttja miljöargument i sin marknadsföring uppkom ett behov av att hjälpa konsumenterna att hitta rätt bland alla miljöanpassade alternativ. Ett behov uppstod av att märka produkter som bedömts som bättre ur miljösynpunkt. Den första officiella miljömärkningsmetoden, "Der Blaue Engel" (Den blå Ängeln), utvecklades på 70-talet i Tyskland. Blå Ängeln, tillsammans med EU:s miljömärkningssystem, EU-blomman, är idag ett av de viktigaste i Europa och finns på över 3 000 produkter.

Det tyska miljömärkningssystemet fick under 80-talet efterföljare, bl.a. i Norden. Parallellt med utvecklingen av officiella system har även olika miljö- och konsumentorganisationer drivit fram miljömärkningssystem, dels för att underlätta produktvalet för konsumenterna, dels för att pressa företagen till miljöförbättringar. Även företag inom transportsektorn har insett att man kan nå konkurrensfördelar genom att miljömärka sina tjänster. Av den anledningen har även SJ utnyttjat möjligheten att få sin produkt "miljövänliga godstransporter" miljömärkt. SJ har för detta ändamål valt Falken/Bra miljöval, ett privat miljömärkningssystem som sammanhålls av Naturskyddsföreningen i Sverige.

Under 90-talet har ett nytt begrepp, miljöstyrning, introducerats. Med en utvecklad miljöstyrning av ett företag eller verksamhet integreras miljöfrågorna naturligt i företagets ledning och styrning och vidgas att inte bara vara en fråga om produktgenskaper. Ett företag som vill införa miljöstyrning kan hämta stöd i miljöstyrningsstandarden ISO 14001.

ISO 14001 ställer förutom krav på ledning och styrning med miljöförtecken också krav lag- efterlevnad och ständig förbättring när det gäller miljöprestanda. ISO 14000-familjen har släktskap med gruppen av kvalitetsstandarder, ISO 9000, och det internationella standardiseringsorganet (ISO) arbetar för att närma de två familjerna av standarder ytterligare. Företag som uppfyller kraven enligt ISO 14001 kan certifieras och får givetvis utnyttja certifikatet i sin marknadsföring. Ett komplement till certifiering av ett miljöledningssystem är att söka registrering enligt EU:s frivilliga förordning, EMAS.

SJ deklarerade redan 1996 att man arbetade på att införa ett miljöledningssystem och att man i avsåg att bli certifierade enligt ISO 14001. Detta mål är ännu inte uppnått. Samtidigt har några av järnvägens värsta konkurrenter med SAS och speditorsföretag som ASG i spetsen inte bara blivit certifierade utan bedöms inta en tätplats inom svensk industri när det gäller miljöarbete. SJ och andra järnvägsoperatörer samt Banverket i form av "leverantör" till järnvägens operatörer riskerar att genom sin senfärdighet halka efter och tappa marknadsandelar till andra trafikslag. Ett tecken i tiden är att TV, efter det att EU-kommissionens nya "miljöminister", Margot Wallström, intervjuats av Europaparlamentet, gör ett reportage från Bilspedition, inte från SJ eller något annan järnvägsföretag.

Utvecklingen av miljömärkningen av produkter har nu i slutet på 90-talet gått vidare med certifierade miljövarudeklarationer, dvs. hela livsrytmen för en produkt kartläggs och dess miljöbelastning från "gruva till grav" redovisas.

Del 2 Miljömärkning

Dels för att hjälpa konsumenterna att hitta rätt bland olika, med mer eller mindre starka miljöargument, marknadsförda produkter och numera även tjänster, samt, dels för att varna konsumenter och andra som kommer i kontakt med miljöfarliga produkter har olika miljömärkningssystem utvecklats. Det finns två huvudtyper av miljömärkningssystem:

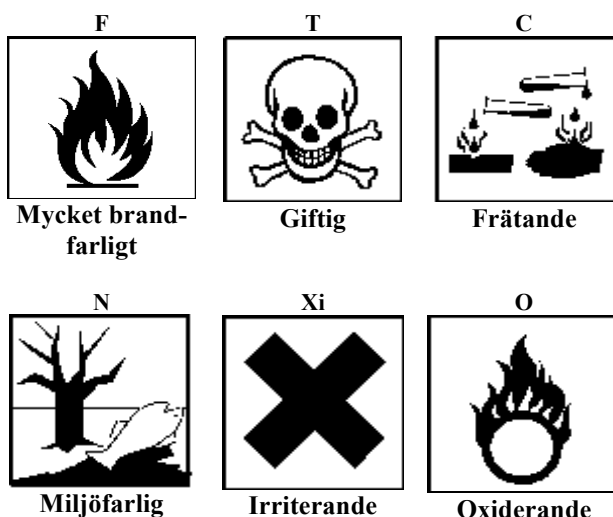
1. Negativ märkning som är varnade och obligatorisk.
2. Positiv miljömärkning som är rekommenderande och frivillig.

Negativ miljömärkning

Miljömärkning i form av obligatoriska varningstexter och/eller symboler förekommer på enskilda produkter och riktas då både till oss som konsumenter och till dem hanterar produkterna i alla led mellan fabrik och slutkonsument, dvs. även till personal inom järnvägsföretag som befraktar farligt gods. Även fordonen i vilka de miljöfarliga ämnena transporteras skall märkas.

Det är kemikalieinspektionen som med stöd av miljöbalken (SFS¹ 1998:808) utfärdar föreskrifter om klassificering och märkning av kemiska produkter (KIFS¹ 1994:12, senast ändrad genom KIFS 1998:9). Produkter som uppfyller vissa kriterier för hälso- eller miljöfarlighet måste således märkas enligt lag. Enligt lag är också den som överlåter (säljer) kemiska produkter skyldig att lämna information om produktens eventuella hälso- eller miljöfarliga egenskaper. Denna information skall framgå av förpackningsmärkningen och för yrkesmässigt använda produkter av varuinformationsblad.

Exempel på varnade (negativ) miljömärkning:



Farosymbolen med den farobeteckning som står under symbolen skall anges tydligt i märkningen. Farokoden ovanför symbolen ingår inte i märkningen.

¹) SFS=Svensk författningssamling, KIFS=Kemikalieinspektionens föreskrift.

Transportfordon och släpvagnar med farligt gods skall vara försedda med märkning för det hälso- eller miljöfarliga godsslag som transporteras. När det gäller transporter av farligt gods på järnväg är det RID, Règlement Concernant le Transport International Ferroviare des Marchandises Dangereuses, som utgör det internationella regelverket. Klassificering och märkning enligt RID är i allt väsentligt lika med motsvarande system för lastbilstransporter, som kallas ADR. De använda symbolerna för miljömärkning vid transporter överensstämmer i stort med de farosymboler som produkterna skall vara märkta med enligt KIFS.

Både järnvägs- och lastbilsfordon skall dessutom vara märkta med en orange skylt med två siffergrupper; farlighetsnummer och ett internationellt identifieringsnummer för den aktuella produkten. Det senare numret är framtaget av FN och kallas därför FN- eller UN-nummer. Farlighetsnumret, som står på den övre delen av skylten, är en kod som anger hur farligt ett ämne är. Koden består av två eller tre siffror. En fördubbling av första siffran anger en förstärkning av risken. När risken för ett ämne kan anges med endast en siffra kompletteras denna med en nolla. Exempel: 30 betyder brandfarligt, 33 betyder mycket brandfarligt. Ett farlighetsnummer kan föregås av bokstaven X vilket betyder att ämnet reagerar häftigt med vatten.

Farlighetsnumrens betydelse:

- 2 Gas kan utvecklas genom tryck eller kemisk reaktion
- 3 Brandfarlig vätska, ånga, gas eller självupphettande vätska
- 4 Brandfarligt fast ämne eller självupphettande fast ämne
- 5 Oxiderande (brandbefrämjande) ämne
- 6 Risk för förgiftning eller infektion
- 7 Risk för radioaktivitet
- 8 Risk för frätskador
- 9 Risk för spontan, häftig reaktion

Exempel på märkning med farlighetsnummer och UN-nummer för några på våra järnvägar vanliga godsslag:

23	33	268
1965	1203	1017
Gasol	Bensin	Klor

Regler och god kännedom om produktmärkning, varuinformationsblad och fordonsmärkning är givetvis viktiga för järnvägsföretag som fraktar farligt gods men också för alla anställda inom transportsektorn som kommer i kontakt med den här typen av transporter. Den varnande miljömärkningen på fordon är dock viktigast för personal inom räddningstjänsten. Utan kunskap om vad fordon inblandade i en olycka innehåller kan räddningspersonalens åtgärder snabbt försvåra konsekvenserna för miljö och människor.

Positiv miljömärkning

Syftet med den positiva miljömärkningen är att ge miljömedvetna kunder möjlighet att välja ett ur miljösynpunkt bättre alternativ. Miljömärkningen är ett av flera sätt för företagen att beskriva sina produkter/tjänsters miljöegenskaper på ett trovärdigt sätt. Samtidigt är det en

kommersiell faktor som utnyttjas i konkurrensen. Det finns fyra huvudgrupper av positiv miljömärkning:

1. Officiella och generella miljömärkningssystem, t.ex. "Svanen" och "EU-Blomman"
2. Officiella specifika miljömärkningssystem, t.ex. "KRAV"
3. Privata fristående generella miljömärkningssystem, t.ex. Naturskyddsföreningens "Bra miljöval"
4. Bransch- eller företagsegna miljömärkningssystem, t.ex. Pappersgruppens märke "Sälen"



Symbolen för EU-Blomman

Ett annat sätt att klassa miljömärkningssystemen är indelningen i miljömärkning av typ I, typ II och typ III.

Typ I

Typ I märkning avser miljömärkning med symboler kopplade till bestämda kravnivåer och tredjepartsgodkännande, t.ex. EU-blomman, Svanen och Falken/Bra Miljöval.

Typ II

Typ II är företagens egna miljödeklarationer eller miljöuttalanden. Exempel på typ II märkning är "Sälen" och byggsektorns byggvarudeklarationer.

Typ III

Typ III är certifierade miljövarudeklarationer med LCA (livscykelanalys) baserade fakta. Typ III märkning skall vara tredjepartscertifierad. De första Typ III deklarationerna kom så sent som 1998, bl.a. från laminatgolvtillverkare och sågverk.

För att förvirra begreppen ytterligare finns ett stort antal märken som uppfattas som miljömärken men som inte är det, t.ex.:

- ❑ "Gröna punkten" som anger att förpackningstillverkaren i Tyskland har betalt för att förpackningen skall ingå i det tyska systemet för förpackningsåtervinning. Den "Gröna punkten" har således ingen praktisk betydelse i Sverige,
- ❑ WWF:s symbolen, Pandan, som endast visar att det företag som använder sig av symbolen stödjer Världsnaturfonden ekonomiskt.
- ❑ Gröna nyckelhålet. Det här är Statens livsmedelsverks märkning på livsmedel som antingen är magrare eller fiberrikare än genomsnittet.

Listan kan göras betydligt längre. För oss som konsumenter är det inte självklart att den här floran gör livet lättare.

I Sverige finns tre, väl spridda, miljömärkningssystem; Svanen, Bra Miljöval (Falken) och KRAV. Av dessa tre är Svanen det officiella och generella miljömärkningssystem som gäller i Sverige, Norge, Finland och Island. Inom EU finns en motsvarighet, EU-blomman, som är den enda officiella miljömärkningen i övriga EU-länder, inklusive Danmark. EU-blomman syns dock i allt större utsträckning på produkter tillverkade i Sverige.

Svanen



Nordiska Ministerrådet beslutade 1989 att införa en gemensam officiell nordisk miljömärkning. Märket består av en stiliserad svan, den allmänna symbolen för det Nordiska samarbetet. Miljömärket får endast användas på produkter som uppfyller de gemensamma nordiska miljökriterierna. Dessa omfattar krav avseende utsläpp till luft, mark och vatten, energi- och resursförbrukning samt produktens innehåll av miljöfarliga kemikalier. Kriteriekraven kan också omfatta arbetsmiljö samt den eventuella hälsofarlighet som underleverantörer förorsakar. För att få märkningslicens fordras en noggrann dokumentation av produkten samt ofta tester från oberoende laboratorier. Licens utfärdas av SIS Miljömärkning och gäller normalt två år. Licensen kan dras in av SIS om produkten inte längre uppfyller gällande kriterier eller om företaget på annat sätt bryter mot regelverket.

Svanenmärkningen finansieras genom avgifter från de företag som har en märkningslicens samt genom anslag från staten. Avgiften är för närvarande 15 000 kronor vid ansökan plus en årsavgift på 0,4% av produktens årsomsättning, i Sverige är dock årsavgiften begränsad till minst 1 000 och max 35 000 kronor. Om produkten säljs i något annat nordiskt land komplimenteras avgiftsbilden. Kostnader för olika kontroller och laboratorieprov tillkommer.

Idag omfattar Svanenmärkningen 48 olika produktgrupper. Ingen av dessa har någon direkt koppling till transportsektorn. Många av de produkter som SJ, Banverket eller andra järnvägsföretag kan tänkas vara konsument/slutanvändare av omfattas dock av märksystemet. Förhoppningsvis är den här typen av miljömärkning ett viktigt kriterium för dessa företag och förvaltningar vid deras upphandling av varor och tjänster.

KRAV

KRAV är främst ett märksystem för livsmedel och har ingen direkt koppling till transportsektorn. En framtida utveckling, där KRAV även tittar på den miljöpåverkan som livsmedelstransporterna ger upphov till, kan dock inte uteslutas. KRAV kan, om utvecklingen skulle gå åt det hållet, komma att ställa krav på hur transporter sker. Sannolikt skulle en sådan utveckling gynna järnvägen framför biltransporter.

Bra miljöval / Falken



Bra miljöval/Falken är Svenska Naturskyddsföreningens märkning. Märksystemet är i många avseenden jämförbart med Svanen och KRAV. Falken är ett resultat av ett samarbete som Naturskyddsföreningen inledde med ICA, KF och DAGAB 1990. Sedan 1992 finns en styrelse för Bra miljöval Dagligvaror som består av lika många representanter från Naturskyddsföreningen och dagligvaruhandeln. Det är styrelsen som fattar beslut om vilka kriterier för miljömärkning som skall tas fram. Kriterierna avseende Bra miljöval för person- och godstransporter har, till skillnad mot vad som är normalt, tagits fram av styrelsen och Naturskyddsföreningen gemensamt.

En grundidé bakom Bra miljöval är att märkningen skall omfatta varor som konsumenterna köper någorlunda ofta, samt att det skall finnas flera olika varor som kan konkurrera med varandra. Kraven sätts så att åtminstone några av de vanligaste varorna kan uppfylla dem. När de flesta varorna inom ett område uppfyller kraven skärps dessa.

En licens för Falken-märket kostade 1998 5 000 kronor för den första produkten. De producenter som har fler produkter, som uppfyller kriterierna, betalar 1 500 kronor för varje ny produkt de söker licens för.

För sin kampanj "Green Cargo" valde SJ Gods att ansöka om en licens för Bra miljöval / Falken avseende godstransporter, en licens som man också fått. Bakgrunden till att man valde den här typen av märkning är svår att förstå, om inte den låga kostnaden för licensen varit den största drivkraften. Miljömärksystemet Bra miljöval / Falken är utformat för att exponeras direkt till oss vanliga slutkonsumenter av varor och produkter och har i den rollen gjort stor nytta för miljön och konsumenternas medvetenhet. SJ Gods kunder är dock oftast professionella inköpare och för dem är den här typen av miljömärkning inte lika intressant som exempelvis certifiering enligt ISO 14001, något som många företag idag kräver att underleverantörerna är. Förvånande är också att man inte kan tillhandahålla tredjepartsgranskade miljövarudeklarationer vilket också många professionella uppköpare kräver idag.

I nästa del kommer jag att beskriva miljöledningssystem och hur kraven för dessa är utformade.

Del 3. Miljöledningssystem och typ III märkning

Det blir allt vanligare att företag och organisationer försöker begränsa den miljöpåverkan verksamheten, produkterna eller tjänsterna ger upphov till. Det har också blivit viktigt att kunna visa upp ett gott resultat av sitt miljöarbete. Drivkraften för detta är tuffare lagstadgade miljökrav, nya ekonomiska styrmedel samt en allt större miljömedvetenhet hos allmänhet, inköpare och andra marknadsaktörer.

Internationella miljöstandarder är avsedda att förse företag och organisationer med komponenterna i ett effektivt miljöledningssystem som kan integreras med andra ledningskrav. Syftet är att underlätta för företagen och organisationerna att nå både miljömål och ekonomiska mål.

Införande av miljöledningssystem, certifiering och tredjepartsgranskade miljövarudeklarationer, sk typ III märkning, står inte i något motsatsförhållande till den "vanliga" miljömärkningen (Svanen, Falken/Bra Miljöval mfl) även om vissa uttalanden från Naturskyddsföreningen kan tolkas så. För miljöns bästa måste man se de här olika system som komplement till varandra och det är bättre att ett företag är både certifierat enligt ISO 14001 och kan märka sin produkt med Falken än att man bara uppnått det ena målet.

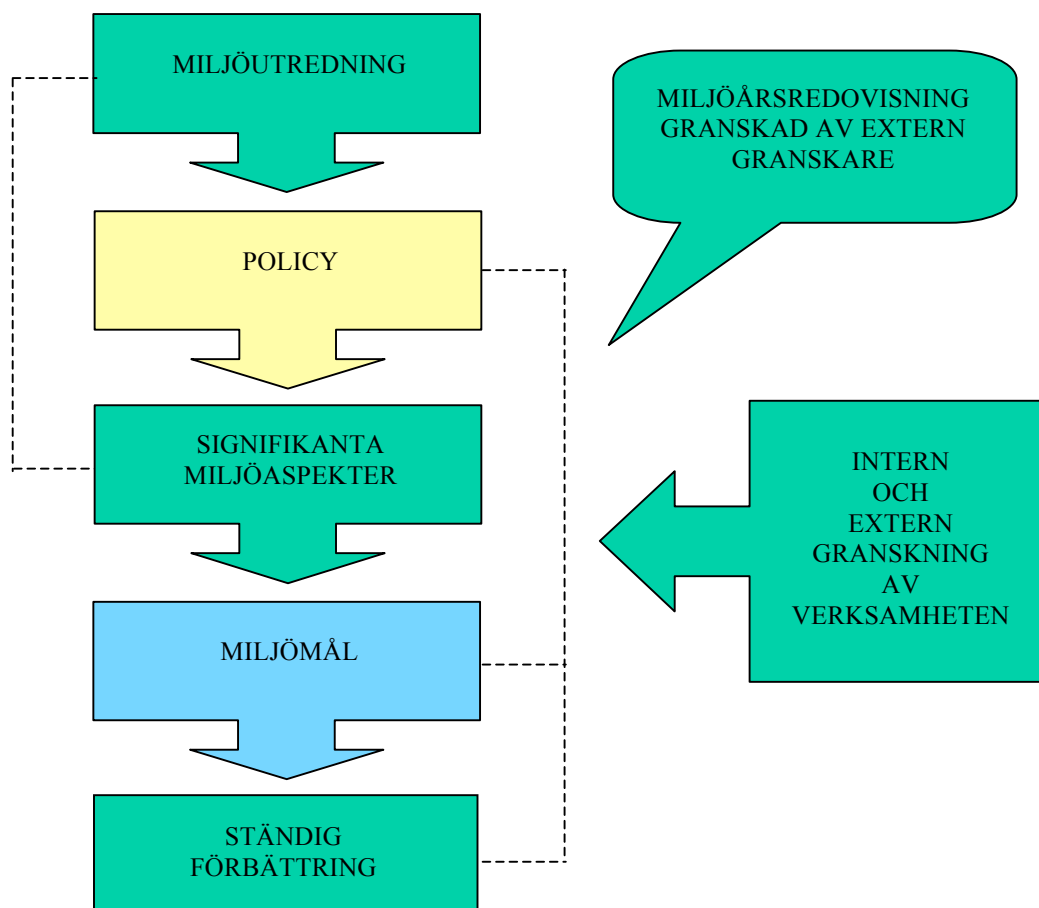
ISO 14001

ISO 14001 är i dag den standard för miljöledning som har störst spridning i Sverige och övriga Europa. Standarden är antagen som både svensk och EU-standard. ISO 14001 skall kunna tillämpas på alla typer av företag eller organisationer, oberoende av verksamhet och storlek. Standarden beskriver ett miljöledningssystem vars huvuddelar framgår av nedanstående figur. Systemets genomslagskraft och effektivitet är beroende av engagemang på alla olika nivåer inom ett företag men särskilt viktigt är engagemanget hos den högsta ledningen.

Miljöledningssystem omfattar bl.a. frågor som har betydelse för en organisations konkurrensförmåga och genom att med certifiering visa att standarden har införts och tillämpas framgångsrikt är det möjligt för företaget eller organisationen att visa för olika intressenter att man tillämpar ett miljöledningssystem som är anpassat till den egna organisationen. Det är dock viktigt att inse att standarden inte anger absoluta nivåer för miljöprestanda (vilket dock miljömärksystemen kan göra!) utöver de som företaget/organisationen själv beslutat i sin miljöpolicy, åtagandet att följa tillämplig lag och föreskrifter samt att man förbinder sig att ständigt förbättra företagets/organisationens miljöprestanda. Detta innebär att konkurrerande företag kan uppfylla standardens krav även om de skiljer sig åt vad avser miljöprestanda.

Vid införandet av ett miljöledningssystem enligt ISO 14001 är det en stor fördel att utgå från ett kvalitetsledningssystem enligt någon av kvalitetsstyrningsstandarderna i ISO 9000 serien. Man måste dock inse att kvalitetssystem primärt syftar till att tillgodose kundernas behov medan miljöledningssystem riktar sig mot behoven hos flera olika intressenter inklusive samhällets växande behov att skydda miljön.

SJ har deklarerat att man arbetar på att införa ett miljöledningssystem och att man i framtiden avser att bli certifierade enligt ISO 14001.



Figur 1 Modell för miljöstyrningssystem

EMAS

Som nämnts inledningsvis är bra miljöstyrning ett viktigt sätt för näringslivet att bidra till en bättre miljö. Många företag har infört arbetssätt och styrning som både förbättrar produktkvaliteten och bättre värnar miljön. Syftet med EU:s frivilliga förordning för miljöstyrning, EMAS, är att ge företag som uppträder på detta sätt ett erkännande som kan förstås och användas över hela Europa.

EMAS är en förkortning som står för: Eco Management and Audit Scheme, i svensk översättning; EU:s miljöstyrnings- och miljörevisionsordning.

EMAS är ett frivilligt system som syftar till att främja positiv miljöstyrning inom industrin och att förse allmänheten med information om de deltagande företagens miljöprestanda. EMAS-förordningen (nr 1836/93) gäller i Sverige sedan 1995-01-01 och från samma datum gäller den kompletterande svenska lagstiftningen.

För att kunna ansöka om att bli EMAS-registrerad fordras att man har infört och etablerat ett miljöstyrningssystem, exempelvis enligt ISO 14001 samt att man gett ut en miljöårsredovisning. Innan man blir registrerad skall både miljöstyrningssystem och miljöårsredovisning vara granskade och godkända av en ackrediterad och fristående revisor. Ett självklart krav är också

att man följer alla lagar och förordningar som gäller för verksamheten och att man själv har koll på lagefterlevnaden.

Företag som registrerats under EMAS-förordningen får använda nedanstående märke i bolagsrapporter, på brevpapper, i företagsbroschyrer, etc., dock inte i annonser eller på produktförpackningar. Skälet till begränsningen är man inte vill skapa risk för sammanblandning med så kallade Typ I miljömärkningssystemen för produkter, tex. EU-Blomman.



EMAS-Symbolen

Fördelar med införande av miljöledningssystem enligt ISO 14001 och/eller EMAS

Fördelarna med att införa ett miljöledningssystem som kan certifieras kan kort sammanfattas så här:

- Att vara EMAS-registrerad eller certifierad enligt ISO 14001 medför marknadsfördelar. På sikt kan ISO 14001 och/eller EMAS bli ett vanligt villkor i offentlig upphandling.
- Rätt använt är ett miljöstyrningssystem kostnadsbesparande.
- EMAS ställer krav på en granskad miljöredovisning inklusive redovisning av miljöprestanda, öppen för allmänheten. På så sätt underlättas kommunikation både internt och externt.
- Erfarenheter från många företag är införande av ett miljöstyrningssystem är att det utgjort en nyckel för goda relationer med grannar, kunder, investerare, ägare, anställda mfl.

Del 4, Miljömärkning och miljöstyrning - var står våra svenska järnvägsoperatörer?

Att järnvägen i Sverige har uppenbara miljö fördelar jämfört med alla andra transportsätt håller nog de flesta med om. Uppenbarligen finns det dock svårigheter för järnvägens intressenter att hävda detta förhållande och ställa det mot de nackdelar järnvägen har jämfört med biltrafikens flexibilitet och flygets snabbhet. Miljö fördelarna måste dels marknadsföras och dels vägas in när olika transportslag skall "betala" för sin miljö påverkan. Marknadsföring, inklusive de olika järnvägsföretagens miljöarbete, måste bedrivas på marknadens villkor. Här har dock inte de stora aktörerna, SJ och Banverket, visat framfötterna. Frågan om i vilken utsträckning olika transportslag står för hela notan när det gäller miljö påverkan är politisk. Alla trafikslag bedriver därför en intensiv lobbying där olika intressen ställs mot varandra, tex. miljö - sysselsättning.

Claes Sjöberg, chefredaktör för miljöguiden 1999, konstaterar följande: *Professionaliseringen av näringslivets miljöarbete har gått mycket snabbt under de senaste åren. Trenden går mot allt öppnare system för miljöredovisning och miljövarudeklarationer. Men detta blir allt mer proffsens arena. Medan kunskaperna har ökat snabbt hos miljöchefer och miljösamordnare har inte samma utveckling skett hos konsumenter och människor i allmänhet.*

Redan i mitten av 90-talet ansåg sig SJ som pionjär när det gäller miljöarbete. Man deklarerade att nästa steg var att vidareutveckla sitt kvalitetsstyrningssystem enligt ISO 9002 till ett miljöledningssystem enligt ISO 14001 samt att man avsåg att bli certifierad enligt denna standard. Målet är ännu inte uppnått. Under tiden har mer än 350 företag blivit certifierade i Sverige och fler än 130 har samtidigt blivit registrerade enligt EMAS. Alla dessa företag ställer i sin tur krav på sina underleverantörer, inklusive de som fraktar företagets produkter. Hur har SJ och då främst SJ Gods mött denna utveckling? Jo i en stort upplagd reklamkampanj lanserades 1998 GreenCargo som ett svar på de marknadsundersökningar SJ Gods genomfört. Man kan undra vilka av proffsen inom industrin man frågat? Järnvägen har haft och har fortfarande ett mycket bra utgångsläge för att ta marknadsandelar med miljön som främsta argument. För att få bästa möjliga utdelning måste detta ske professionellt och på marknadens villkor. Under tiden som SJ lierat sig med Naturskyddsföreningen för kortsiktiga PR-vinster hos en allmänhet som inte alls är köpare av SJ Gods tjänster har några av de värsta konkurrenterna, bl.a. ASG och SAS skördat framgångar genom öppna och tydliga miljöredovisningar och ett dokumenterat seriöst miljöarbete. Thomas Johansson underströk i sin artikel i TÅG 6/99 hur viktigt det är för olika järnvägsoperatörer att vara lyhörda för utvecklingen inom industrin annars går godset SJ förbi, andra mer flexibla operatörer tar över. Detta gäller även för miljöfrågorna. Det räcker inte med att järnvägen kan uppvisa de lägsta utsläppsvärdena från själva transportarbetet, man måste kunna visa att man tar hänsyn till miljöfaktorer i hela verksamheten och man måste kunna redovisa verksamhetens totala miljö påverkan inklusive miljöhänsyn vid upphandling av vagnar och lok, underhåll, skrotning, krav på Banverket etc.

Förutom införande av ett miljöledningssystem och certifiering vore det önskvärt att järnvägsoperatörer med SJ i spetsen tog fram tredjepartsgranskade miljövarudeklarationer (typ III-märkning). Med utgångspunkt från de livscykelanalyser som ingår i typ III-märkningen kan olika transportslags miljö påverkan jämföras fullt ut. Jämförelser med andra transportslag skulle kunna ske betydligt mer professionellt med en sådan utveckling jämfört med att bara förlita sig på det subjektiva omdöme som Bra Miljöval / Falken står för.

En annan för järnvägen negativ faktor är att den av de två miljöolyckor med svensk anknytning som fått störst uppmärksamhet under andra halvan av 90-talet är skandalen vid tunnel-

bygget i Hallandsåsen. Den andra är Bolidens dammolycka i Spanien. Tyvärr får man konstatera att olyckor kanske är den bästa drivkraft för miljötänkandet. Händelserna kring tunnelbygget vid Hallandsåsen har fäst uppmärksamheten på vikten av miljökompetens inom företagen och att miljöfarliga ämnen hanteras på ett rätt sätt. Om Banverket hade haft ett fungerande miljöstyrningssystem enligt ISO 14001 hade kanske miljöolyckan aldrig inträffat. Det är självklart lätt att vara efterklok men syftet med ett väl fungerande miljöledningssystem är just att förhindra den här typen av händelser.