

Resa med tåg



Upprinnelsen



- I företagets strategiarbete så saknade vi mål för hur vi påverkar vår omgivning.
- Vi valde ut de målområden som vi kunde påverka.



Climate Action

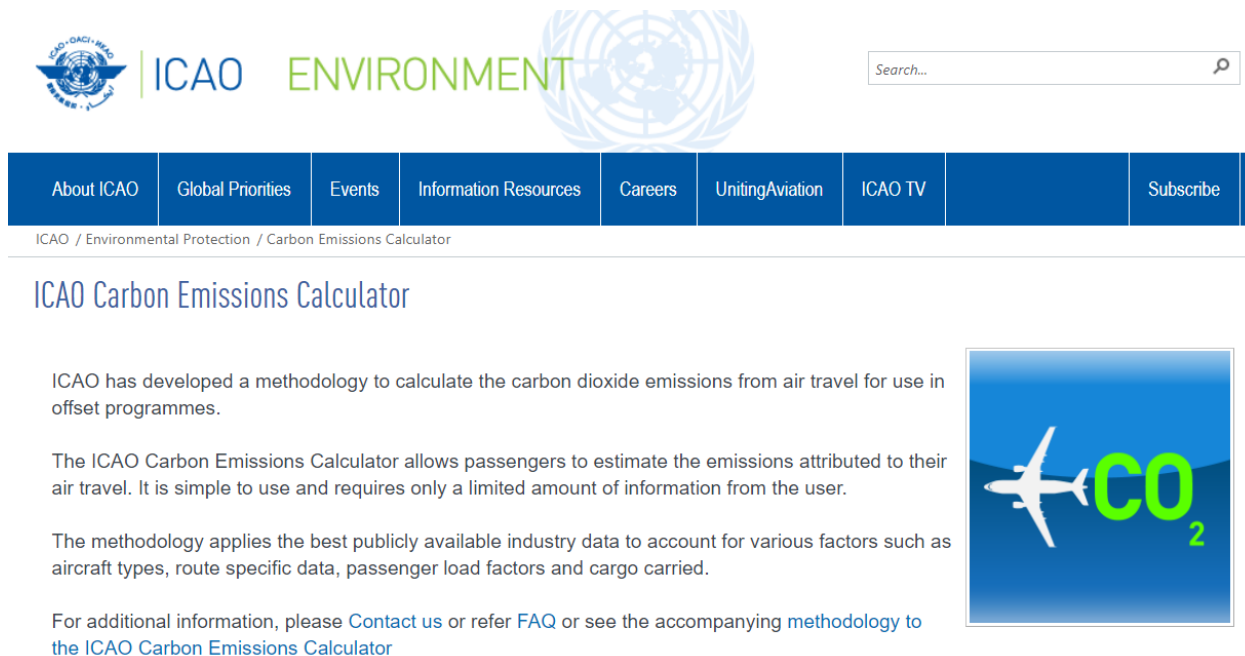
Konsekvenser

- Resepolicy förändrades:
 - Om inga extra övernattningar behövdes → Välj tåg.
 - OK att ta extra övernattning om tåg väljs i stället för flyg.
 - Om flyg krävs för att slippa extra övernattningar → Klimatsmartast flyg ska väljas + tåg del av resan om möjligt.
- Mätningar infördes:
 - Utgångspunkt var år 2018
 - Totalt utsläpp pga flygresor: 300 ton CO₂e



Metod för mätningar

- Alla resor (alla fakturor passerar en person) bokfördes.
 - Mätningar är viktigt – men måste vara smidigt




The screenshot shows the ICAO Environment website's navigation menu and the Carbon Emissions Calculator page. The navigation menu includes: About ICAO, Global Priorities, Events, Information Resources, Careers, Uniting Aviation, ICAO TV, and Subscribe. The page title is "ICAO Carbon Emissions Calculator".

ICAO has developed a methodology to calculate the carbon dioxide emissions from air travel for use in offset programmes.

The ICAO Carbon Emissions Calculator allows passengers to estimate the emissions attributed to their air travel. It is simple to use and requires only a limited amount of information from the user.

The methodology applies the best publicly available industry data to account for various factors such as aircraft types, route specific data, passenger load factors and cargo carried.

For additional information, please [Contact us](#) or refer [FAQ](#) or see the accompanying methodology to the [ICAO Carbon Emissions Calculator](#)

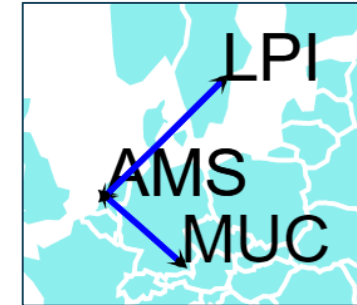


- Alla resor (alla fakturor passerar en person) bokfördes.
- ICAO Carbon Emission Calculator användes (korrigerades med en faktor 2 för höghöjdseffekten).
- Utsläppen bokfördes per resa. Efter ett tag struntade vi i alla andra utsläpp (tåg, etc) – de var försumbara.

Exempel – Resa till Ingolstadt

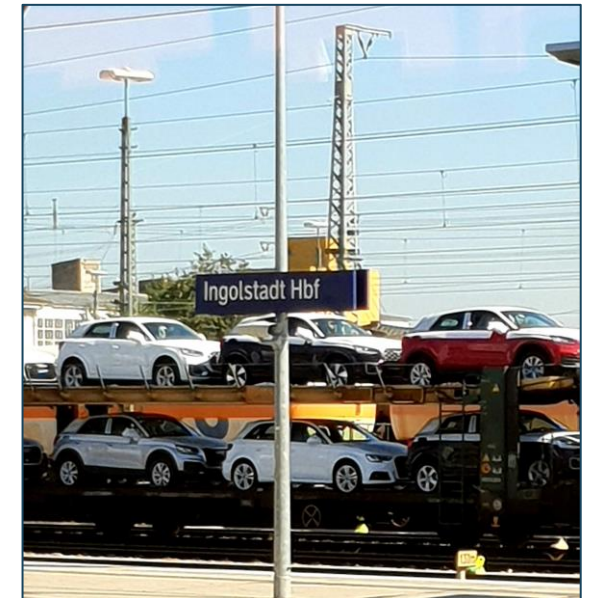
Före:

- Flyg från Linköping 17:00 till München via Amsterdam, framme i Ingolstadt 24:00.
Utsläpp: **0,9 ton CO2**

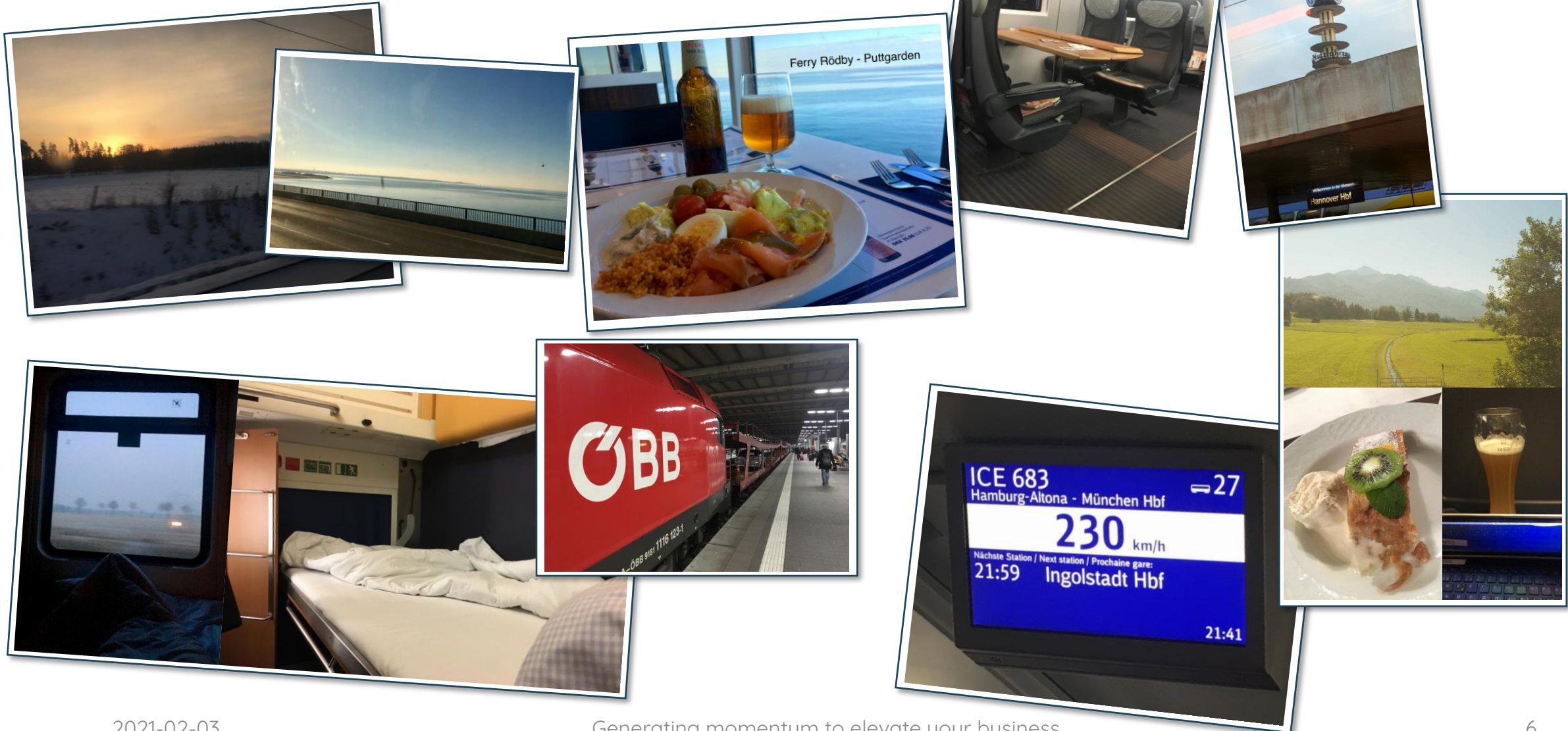


Efter:

- Tåg från Linköping 07:00 till Ingolstadt 22:00
- Flyg hem från München till Köpenhamn, vidare tåg till Linköping.
Utsläpp: **0,2 ton CO2**



Reisebilder



Framgångsfaktorer

- Pionjärerna skrev en guide för hur man ska åka och vilka appar man ska använda för att kunna resa smidigt.
- Låt medarbetarna åka första klass och köpa full flexibla biljetter – då blir resandet mycket enklare i Europa (platsreservation behövs ej om man byter tåganslutning pga försening)
- Låt medarbetarna boka själva eller använda tagbokningen.se (mycket bra resebyrå vi skrev avtal med).
- Tillåt enkelhytter för nattåg (dyrare, men i paritet med hotellrum)
- Skapade en Teamskanal där vi kunde utbyta erfarenheter.
- Att ha ett IT system så att man kan jobba på tåget. Många såg fram emot en ostörd dag då man kunde jobba undan, eller förbereda mötet i lugn och ro.



Sammanfattning

- NIRA Dynamics reducerade sitt CO2 avtryck med 50% trots fler anställda och fler affärer.
- Fler började åka tåg även på semestern, det var inte så krångligt som man trodde.
- Man börjar planera sina tjänsteresor bättre. De blev längre, men färre, för att hinna med mer under en resa.
- Problem:
 - Det går inte att ha telefonkonferenser på tåg – uppkopplingen är inte stabil.
 - För en mindre del av personalen är detta nästan en ”politisk” fråga. Det är finare att flyga, det rimmar mer med deras image. Lösning: Hänvisa till beslutad policy och följ upp avvikelser – tråkigt men behövs i början.
 - Tågbokningen.se kan bara skicka pappersbiljetter – det är osmidigt. Mycket enklare att boka själv via appar och kreditkort. Lätt att boka om under resans gång.