

# Det bæredygtige brev



Trods Post Danmarks store bilpark er cyklen stadig en væsentlig del af Post Danmarks distributionssystem. Mellem 60 og 70 pct. af alle breve bliver omdelt med cykel. Omdelerne cykler årligt omkring 15 mio. kilometer, og især i bymiljøet bliver næsten 100 pct. af brevene omdelt på denne vis, mens det drejer sig om væsentlig færre breve i landdistrikter

**Hos Post Danmark tager man miljø- og klima-problematikken dybt alvorligt. Det gælder både de overordnede koncernlinjer, men sandelig også hos "fodfolket" og privat hos tusindvis af de mange medarbejdere. Og på alle fronter skabes der spektakulære resultater**

Af Jesper Winther Andersen

Post Danmark har foretaget en livscyklusscreening af et typisk brevprodukt på 19 gram, som består af en C5 rudedekonvolut med to A4 papir med tekst. I miljøvurderingen er miljøbelastningen gennem hele brevets livsforløb kortlagt og vurderet. Når det samme brev er produceret i større antal, viser vurderingen, at størstedelen af miljøbelastningen stammer fra fremstilling af brevpapir og konvolut. Miljøbelastningen, når brevet skrives på computer og printes, og Post Danmarks distribution ligger på samme niveau og er halvt så store. Brevets samlede miljøbelastning reduceres som følge af energigevinsten ved forbrændingen eller genbrug af returpapir. Men hvis der kun udarbejdes et enkelt brev, bliver billedet noget anderledes. Så stammer den samlede miljøbelastning langt overvejende fra udarbejdelsen af brevet, hvor energiforbruget for selve skrivningen af brevet - det vil sige for driften af Pc'er - slår kraftigt igennem. Ikke alene bliver skrivningen af brevet den dominerende fase i livsforløbet, men også flere gange større end belastningen fra Post Danmarks distribution. Post Danmarks andel af miljøbelastningen ved et masseproduceret brev går fra 25

pct. ned til kun 7 pct. af belastningen ved udarbejdelse af kun ét brev.

-Ser man på livscyklusvurdering af et brevprodukt, har det altså vist sig, at den tid, brevskriveren bruger på at skrive brevet på computeren, udgør langt den største miljøbelastning, oplyser Miljøchef Søren Boas, Post Danmark A/S, til MILJØ MAGASINET.

Ifølge miljøspecifikationen "koster det" 31 gram CO<sub>2</sub> at sende et brev. Når det kan gøres så "billigt", skal det ses på baggrund af, at Post Danmark i mange år har arbejdet målrettet med miljøet og herunder også klima-belastningen.

-Vi startede miljøarbejdet allerede i 1996 og har år for år sat os større og større mål, som vi vel at mærke er lykkedes med at opfylde, tilføjer Søren Boas. I 1996 kunne Post Danmark sende 103.000 forsendelser for en gennemsnitlig indbyggerens årlige miljøbelastning. Det tal er i 2007 steget til 148.000 forsendelser. Det er en stigning på 43 %. Der kan således i dag sendes 43 % flere forsendelser i forhold til 1996 for den samme miljøbelastning.

-Ser man på Post Danmarks samlede udledninger af CO<sub>2</sub> over tid sammenholdt med virksomhedens aktivitetsniveau udtrykt ved omsætningen, er CO<sub>2</sub> intensiteten faldet med 28 pct. Det betyder, at der er en afkobling mellem virksomhedens økonomiske vækst og udledningen af drivhusgasser. I den tilsvarende periode udgjorde det samlede fald af CO<sub>2</sub> således 11 pct., mens den økonomiske vækst steg med 23 pct., pointerer Søren Boas.

## De grønne pakker

Post Danmark har et kollektivt varedistributionssystem. Det er kendetegnet ved samdistribution med store forsendelsesstørrelser og høj kapacitetsudnyttelse.

den samlede årlige CO<sub>2</sub> udledning fra Post Danmark, som er 100.000 tons.

På Post Danmarks hjemmeside er miljøspecifikationen uddybet, og der er udviklet en emissionsberegner, hvor brev og pakkeprodukterne er yderligere detaljeret, så den svarer til Post Danmarks prisstruktur.

-Firmaer, der i større omfang anvender Post Danmark til at varetage deres logistik, kan

bejdere et personligt brev fra adm. direktør Helge Israelsen, hvor han opfordrer alle til at tage del i kampagnen "1 ton mindre". Målet er, at flest mulige danskere skal deltage i kampagnen, så klimaindsatsen bliver en folkesag.

-Alle kan gøre en forskel - for eksempel ved at tage kortere brusebade, skrue ned for brugen af tørretumbler og slukke computer, skærm og telefonopladeren, når de ikke er i brug, forklarer Søren Boas og fortsætter:

-For os er det en selvfølge og en glæde at deltage i kampagnen. Vi gør selv en stor indsats for at få posten rundt i landet på den mest miljøhensigtsmæssige måde, og vi har fokus på energiforbrug og affaldshåndtering både i produktionen og på vores kontorer. Så derfor bakker vi aktivt op om kampagnen. Vi forventer, at medarbejderne i deres arbejdstid tager hensyn til miljøet. Vi tror også, at rigtigt



*-Blandt vore mange indsatsområder har vi to fokusområder efter at have nået adskillige milepæle i miljø-arbejdet: Vi ønsker at samle medarbejderne op i en fælles indsats, og det arbejde går over al forventning. Desuden mener jeg, værdikæden er vigtig. Vi skal åbne vinduet og i nærkontakt med kunder, samarbejdspartnere og samfund. Jeg tror på, at fremtidens miljøarbejde i høj grad vil handle om samarbejde og ved at stille spørgsmålet - hvad kan vi i fællesskab gøre bedre, siger Søren Boas*

-Det har den fordel, at den koncentrerede transport, hvor vores biler afsætter hele lasten inden for et afgrænset geografisk område, medfører betydelig mindre kørsel i byerne end ellers. Som vi kender det fra den kollektive trafik, er denne form for transport mere miljøvenlig, end hvis virksomheder, mindre vognmænd, grossister, butikker eller enkeltpersoner transportererede forsendelserne i egne biler. Og der er et betydeligt potentiale for at opnå yderligere CO<sub>2</sub> reduktioner, hvis flere forsendelser blev omlagt til Post Danmark, fastslår Søren Boas, der fortsætter:

-Det er tidligere vurderet, at helt op til halvdelen af vare- og lastbiltrafikarbejdet i byer kan påvirkes af en effektivisering af distributionen og medføre en reduktion på mellem 15 og 25 pct. af trafikarbejdet afhængig af transporternes egnethed til samtransport. Det giver et samlet potentiale på en reduktion herhjemme på i størrelsesorden 140.000 tons CO<sub>2</sub> årligt, hvis flere transporter blev omlagt til et kollektivt varedistributionssystem. Det er et besparelspotentiale, der helt overstiger

anvende miljøspecifikationen i forbindelse med deres egen miljødokumentation og i Det grønne Regnskab. Herved kan transportens andel af miljøbelastningen synliggøres og indgå i produktens livscyklus. Produktets samlede miljøbelastning kræver nemlig overblik over samtlige faser i produktets livscyklus fra udvindingen af råvarer til produktion, distribution, brug og bortskaffelse. På den måde kan det kortlægges, hvor i forløbet der er de største miljø-mæssige belastninger, og eventuelle gevinster måske lettere kan hentes, fastslår Søren Boas.

## Ambitiøse mål

Post Danmark har yderligere ambitiøse mål:

-Vi har sat os for frem til 2012 at spare endnu 5% på vores CO<sub>2</sub>-udledning. Det gælder på vores transport og på vores bygninger, og vi forventer at hente en reduktion på 1,8% på logistiktilpasninger, 1,4% på fornyet energispareindsats, 0,6% på indførsel af modulvogn og 1% på renere teknologi, oplyser Søren Boas.

For nylig fik samtlige medar-

mange tænker grønne tanker i deres fritid, og derfor opfordrer vi alle til at gøre det lidt mere organiseret via kampagnen. Hvis 25.000 medarbejdere plus familier gør en miljøindsats, så er det virkelig noget, der batter.

Og den dag, MILJØ MAGASINET besøgte Post Danmark, havde Søren Boas hentet helt friske tal på, hvor meget medarbejderne gør ved CO<sub>2</sub>-problematikken:

-Ikke uden stolthed kan jeg oplyse, at dagens tal er, at de 3.097 medarbejdere, der indtil nu har meldt sig til kampagnen, allerede har sparet 6.830.735 kg. CO<sub>2</sub> pr. år og har lovet yderligere at reducere med 4.829.345 kg pr. år, oplyser Søren Boas, der tilføjer:

-Post Danmark har også ambitiøse mål for en endnu fjernere fremtid. Vi stiler mod at reducere vores CO<sub>2</sub>-udledning med 25% i 2020. Men egentlig synes vi, det er sjovere at se, hvad vi kan opnå på den kortere bane. Der er brug for handling, og det synes jeg, vi med god samvittighed kan sige, at vi gør hos Post Danmark.

Rådet for Bæredygtig Erhvervsudvikling (RBE) er stiftet i 2006 af 19 større danske erhvervsvirksomheder, der alle arbejder med at indpasse hensyn til bæredygtig udvikling som et væsentligt aspekt af virksomhedens forretningsprincip. RBE har som formål at styrke dansk erhvervslivs konkurrenceevne gennem udvikling af bæredygtighedsbegrebet.

Rådet er et forum, hvor virksomhedernes arbejde med bæredygtighedsbegrebet kan videreudvikles til gavn for virksomhedernes interne arbejde og i relation til kunder og leverandører. Rådet vil indgå i en dialog med myndigheder og NGO'ere for dermed at medvirke til en bæredygtig markedsudvikling og samtidig bidrage til opfyldelsen af de internationale bæredygtighedsmål.

## Målene for Rådets arbejde er:

- At dele koncepter og værktøjer inden for bæredygtig erhvervsudvikling, der kan gavne virksomhedernes konkurrenceevne og indtjeningssevne på det danske og globale marked. Herunder at finde fælles referencerammer for, hvordan bæredygtighed kan defineres for produkter og serviceydelser.
- At dele ny dansk og international viden og værktøjer, inspirere dansk erhvervsliv til arbejdet med bæredygtig udvikling samt at medvirke til den offentlige debat indenfor området.
- At opfordre til etablering af offentlige-private partnerskaber med henblik på markedsfremme af bæredygtige produkter.
- At fremme etablering af særlige partnerskabsprojekter mellem danske virksomheder og virksomheder i udviklingslande.

Medlemskab af foreningen er åben for alle danskbaserede virksomheder og erhvervsorganisationer, der vil arbejde for foreningens overordnede mål og vil efterleve RBE's til enhver tid gældende charter.

Post Danmark var blandt initiativtagerne til RBE, og Søren Boas var formand for arbejdsgruppen, der udarbejdede charteret for bæredygtig erhvervsudvikling. Charteret og de tolv principper for bæredygtig erhvervsudvikling kan findes på [www.rbenet.dk](http://www.rbenet.dk).

