

Notat om special session om "IT-værktøjer til godstransport" på Trafikdage 2013

Ved special session om "IT-værktøjer til godstransport" var der fire præsentationer om forskellige IT-værktøjer, der på forskellig måde kan være med til at forbedre effektiviteten i forbindelse med gods-transport på vej.

1) Præsentation om Grøn Beregner v. Kim Winther, Teknologisk Institut

Teknologisk Institut har i samarbejde med brancheorganisationen Dansk Transport og Logistik udviklet et brugervenligt IT-værktøj, der skal gøre det lettere for transportvirksomhederne at reducere CO₂-udledningen og spare penge samtidig. IT-værktøjet letter transportvirksomhederne arbejde med at finde ud af, hvilke typer af ekstraudstyr, der giver mest effekt for pengene. Det afhænger af hvilke transportopgaver og kørselsmønstre, den enkelte transportvirksomhed løser, og hvilke køretøjer virksomheden har til rådighed mv.

Den grønne beregner kan også bruges af kommuner, der ønsker at arbejde med at reducere CO₂-udledningen fra kommunens transport, og som gerne vil have inspiration til, hvilke værktøjer, der kan tages i brug.

2) Præsentation om metoder til opgørelse af emissioner fra godstransport v. Lars Dagnæs, TransECO2

Fælles metoder til at beregne emissioner fra godstransport er vigtige, hvis de tal for "carbon footprints", som transportkøbere og almindelige forbrugere præsenteres for, skal være sammenlignelige og dermed kunne bruges til noget.

Der er mange metodemæssige spørgsmål, der melder sig, når man beskæftiger sig med "CO₂-fodaftryk. Skal der regnes "well-to-wheel" eller "tank-to-wheel", når CO₂-udledningen for det forbrugte brændstof skal beregnes. Og hvad med CO₂-regnskabet? At kunne beregne en gennemsnitlig CO₂-udledning pr. tonkm for hele virksomheden er bedre end ingenting, men det bliver mere interessant, hvis man kan regne CO₂/tonkm for enkelte ruter hver for sig.

Dato 12. september 2013

Og hvad nu hvis man ser på en enkelt transport fra A til B: hvordan fordeles CO₂-udledningen for en given transport så på de varer, lastbilen kører med. Nogle varer kører måske længere end andre varer, skal CO₂'en så fordeles efter godsets vægt, volumen eller meter ladlængde osv.? Der er også et spørgsmål om tomkørsel – hvordan skal den håndteres i CO₂-regnskabet.

Der er nok at tænke på. Heldigvis er der netop vedtaget en international CEN-standard, som giver en del af svarene, og som også giver transportvirksomheder og transportkøbere en betydelig fleksibilitet hvad angår kravene til dokumentation og detaljeringsgrad.

3) Præsentation af Transvisions IT-værktøj til optimering af den daglige drift i transportvirksomheder v. Carsten Lundin, Transvision

Selv i en mindre transportvirksomhed med en håndfuld chauffører og lastbiler bliver det hurtigt en helt uoverskuelig opgave at optimere den daglige drift. Hvordan godset fordeles på de enkelte biler, hvilken rækkefølge skal leveringerne foretages i osv. bliver meget hurtigt tæt på umuligt at finde ud af uden IT-hjælp. Kunsten består i at lave netop den fordeling af gods på køretøjer og chauffører, der ud fra de givne begrænsninger i form af tidspunkter for levering, bilernes lasteevne, køre-hviletider m.v. samlet set giver den bedste økonomi for transportvirksomheden. Den meste økonomiske fordeling er oftest og så den mest klimavenlige.

Transvision har udviklet et optimeringsværktøj, der letter opgaven for virksomhederne, og som i mange tilfælde sparer virksomhederne for store løn- og materielomkostninger, hvilket der vil blive givet eksempler på.

4) Portal til fremme af samarbejde mellem vognmænd, herunder reduktion af tomkørsel, v. Frode Lundsten, WUXUS

Tomkørsel koster penge men kan aldrig helt undgås. Men det gælder om at minimere antallet af ture uden gods. Firmaet WUXUS har udviklet en webportal, der hjælper med at reducere antallet af tomme kilometer. Kunderne ringer til den nærmeste ledige vogn og har også mulighed for at se planlagte ruter med ledig plads. Det gør det muligt at reducere tomkørslen.