



Det er muligt at udnytte den tomme luft, som de fleste lastbiler kører rundt med. Bedre pakkede biler, betyder i sidste ende færre lastbiler på vejene og dermed en reduceret klimabelastning.

Jan 04, 2019 15:57 CET

Lastbiler kan reducere CO2 med pakketransit

Af Steen Frederiksen, CEO, SpacInvader.

En god klimanyhed. Sidst på året blev EU's klimaministre for første gang enige om at sænke lastbilers CO2 udledning, som står for 6% af EU's totale CO2 udledning og en fjerdedel af transportens udledning. Derfor har reduktioner inden for tung transport afgørende betydning for klimaregnskabet. Ministrene vil gøre målene bindende med 30% CO2

reduktion i 2030. Allerede i 2025 skal 15% være nået.

Det store spørgsmål er. Hvor skal CO2 reduktionen komme fra? Optimering af den eksisterende transportkapacitet eller fra optimering af lastbilernes/motorernes udledningensmæssige energieffektivitet? Eller også andre steder fra?

Nøglen skal findes mellem bedre planlægning, bedre teknologier og viljen til at satse på nye værktøjer og ændring af indgroede logistikvaner.

[Ifølge klimaminister, Lilleholt](#), er det første gang, at EU stiller krav til lastbilens CO2-udledning, så de nye lastbiler, der i fremtiden kører rundt på Europas veje, udleder mindre CO2. Han mener, at der er tale om et vigtigt første skridt – også selv om han gerne havde set et mere ambitiøst resultat, lyder det blandt andet.

Hvor skal logistikbranchen sætte ind? Findes der lavt hængende frugter?

Lad mig give et bud på mulighederne. Det er selvfølgelig oplagt at kigge på motor- og brændstofteknologi. Altså om man kan flytte noget af transporten over på grønnere drivmidler og mere brændstofeffektive motorer. Her er der allerede mange tilbud og teknologien udvikler sig heldigvis meget hurtigt. I dag er der mulighed for at køre på biogas, både i flydende form (LNG) til de lange ruter og i komprimeret form (CNG) til de kortere ruter, som vi ser det hos blandt andet skraldebiler og bustransport.

Der er også andre flydende biodrivmidler, som f.eks. biodiesel, hvoraf noget er mere bæredygtigt end andet. Som med de fleste biobrændstoffer, er der både plusser og minusser, og det er vigtigt at anskue brændstoffernes klimaeffekt i et livscyklusperspektiv, hvor man både belyser de direkte og indirekte påvirkninger af klimaregnskabet. For eksempel er det relevant at kigge på, om det er en særlig god ide at fælde regnskov i Sydøstasien for at kunne plante palmeplantager, der kan producere palmeolie til biodiesel.

Endelig er der de elektriske lastbiler. Der er flere spændende nyheder på vej. Både fra Tesla og andre køretøjsproducenter. På dette område har lastbilernes rækkevidde indtil nu været den største udfordring, men her

vinder teknologien heldigvis også frem. Når bare elektriciteten er produceret fra vedvarende energi, er eldrevne køretøjer både klima- og udledningmæssigt en rigtig god løsning.

Alle disse løsninger er dyre, men nok også nødvendige. For vi kan ikke blive ved med at køre på fossile brændstoffer. Eftersom afskrivningstiden på en lastbil er mange år, skal branchen snart i gang med at opgradere deres vognparker med grønnere køretøjer.

Der er dog også andre og billigere løsninger. Og det er her de umiddelbart lavt hængende frugter skal findes. Det er nok også løsninger, som ikke lige falder de fleste for, når man taler om tiltag på klimaområdet. For hvad nu, hvis man kunne optimere fragten og fjerne nogle af alle de mange halvtomme lastbiler helt fra vejene? Så falder CO2 udledningen jo markant.

For mange lastbiler kører halvtomme rundt

Op til 85% af alle lastbiler kører kun halvfylde rundt. Det svarer lidt til, at størstedelen af os kørte alene rundt på motorvejen i hver vores bil. Heldigvis er samkørsel ved at vinde frem. Allerede for 30 år siden var det i Californien kun tilladt at køre i 'overhalingsspor' på motorvejen i myldretiden, hvis der var flere passagerer i bilen. Det gav anledning til, at folk gik sammen i samkørselsordninger. Hellere miste lidt af sin personlige fleksibilitet end at sidde fast i en trafikkø på motorvejen var rationalet. Og miljøet og klimaet vandt. Og samtidigt blev trængslen reduceret.

Tænk hvis man kunne optimere transporten, så alle lastbiler kunne opnå den højst mulige fyldningsgrad inden for den tilladte tonnagegrænse og sikkerhedsregler i øvrigt. Det ville naturligvis kræve, at logistikbranchen blev langt bedre til at tænke 'pakkeoptimering', og til at planlægge og pakke lastbilerne, så hver eneste gang en lastbil blev sendt afsted, ville den være optimalt pakket og fyldt bedst og mest muligt. Og sikkert naturligvis.

Pakketetris er en del af løsningen

Vi skal tilbage til tankegangen omkring pakketetris. Hvem husker ikke 80er- og 90ernes super populære computerspil, TETRIS, der handlede om at pakke syv forskellige kvadrat- og bogstavsformede brikker, så hurtigt, optimalt og tæt som muligt?

Med den optimeringstankegang in mente, undrer det mig, at så mange lastbiler kører rundt med halv last og masser af tom luft? En er årsagerne er, at det er vanskeligt at pakke i højden, hvis det skal gå stærkt, og lasten skal være stabil. Og derfor pakkes langt de fleste paller til en max højde på 140-180 cm, så de ikke vælter under kørsel. I virkeligheden kunne de sagtens pakkes til min 240 cm. Men det kræver en stabil dobbeltstabling.

Og hvor er hele klimaaspektet i dette? Jo, tænk på hvor mange lastbiler der kunne fjernes helt fra vejene, hvis lastbilerne blev bedre pakket og lasten bedre optimeret? Ikke at forglemme de seneste års prisstigninger inden for transporten på grund af øgede kapacitetsproblemer som f.eks. chaufførmangel og eksplosiv vækst inden for e-handel, for blot at nævne et par udfordringer. Det gør ikke situationen mindre udfordrende for branchen. Og nu kommer der så bindende klimakrav fra EU. Nedbring CO2 udledningen. Lige om lidt.

Dobbeltstabling er en del af løsningen

Den gode nyhed er, at der findes en løsning til dobbeltstabling. Det er et simpelt transportsystem, der består af to letvægts pallestativer, der gør det nemt at stable to pakkede paller oven på hinanden. Det er både let at arbejde med, ergonomisk venligt, og så reducerer det gods-brækagen betragteligt. Løsningen er udviklet af danske SpacelInvader.

Norges største fødevareredistributør, ASKO har taget SpacelInvader systemet i brug og har på en testrute i 2017 dokumenteret 20% CO2 reduktion på bare én enkelt cirka 500 km lang rute mellem Trondheim og Mo i Rana.

Normalt havde selskabet fem ugentlige kørsler til den pågældende destination. Med bedre optimering og dobbeltstabling har ASKO formået at skære en ugentlig kørsel helt bort. På årsbasis bliver det til 52 færre lastbilkørsler. I kroner og ører har ASKO sparet mere end en kvart million kroner og samtidigt opnået den nævnte 20% CO2 reduktion. De smiler hos ASKO, og er nu gået i gang med at rulle løsningen bredere ud i deres netværk. Fik jeg nævnt, at ASKO har en ambition om at være CO2 neutrale i 2020? I det regnskab tæller alle tiltag.

Der er mere at hente - både for klimaet og bundlinjen

Tænk på skaleringsmulighederne i dette scenarie. I det nævnte eksempel gik

ASKO blot i gang med at bruge SpacelInvader systemet, og anvendte det ad hoc, hvor de havde paller med en højde på under 120 cm.

Faktisk kan de optimere endnu mere. ASKO kan vælge at planlægge efter, at alle paller under 120 cm som udgangspunkt altid dobbeltstables, og gøre brugen af SpacelInvader til en del af deres logistikkultur. På den måde vil de kunne transportere endnu flere paller med hver lastbil.

De kan også vælge tage skridtet fuldt ud og gøre SpacelInvader til en del af deres integrerede logistiksystem og systematisk planlægge efter at plukke og pakke så mange paller som muligt til 120 cm, og på den måde få så mange dobbeltstablede paller som muligt med hver lastbil.

Der er altså store besparelser at hente med SpacelInvader, både økonomisk, men også på CO2 området.

Læs mere om ASKO og SpacelInvader på www.spaceinvader.com eller ring til os på 70 70 72 28.

SpacelInvader er en dansk virksomhed stiftet i 2015. Vi har udviklet et unikt, patenteret og modulært transportsystem, pallestativet 'SpacelInvader', som kan revolutionere transportbranchen. SpacelInvader systemet gør det muligt at dobbeltstable gods stabilt ved at udnytte højden optimalt under transport. Systemet er designet, så det passer til en standard EUR-palle og dermed skaber værdi i hele logistikkæden. SpacelInvader reducerer både lager- og transportomkostninger og hjælper med at optimere planlægning og pakning af lastbiler og lagerrum. Det er SpacelInvaders mission at effektivisere palletransport og lagring – palle for palle, og gøre logistikbranchen mere bæredygtig til gavn for kunder, transportører, samfundet og klimaet.

Contacts



Susanne Tolstrup

Press Contact

Head of Communications

Communications and Media Relations

st@spaceinvader.com

+45 31720144

+45 31720144