

Nye metoder til miljøforbedringer Energibesparende køreteknik er blevet digital

Af: Mikael Hansen

Efter næsten 30 år med chaufførkurser i energibesparende køreteknik giver et ny databaseret system en detaljeret og dynamisk tilbagemelding til buschaufførerne under kørslen med løfter om yderligere brændstofbesparelser.

I det nye system er overskriften "ecodriving", men det er det samme som hidtil: "Energibesparende køreteknik. På webinarret den 27. oktober, arrangeret af Innovationsnetværket for Miljøteknologi m.fl. fortalte Jan Skaarup fra det internationale firma Scantech om muligheder og resultater i deres databaserede system.

Scantechs ecodriving-system bygger på en minutiøs registrering af den enkelte chaufførs kørsel med en stor mængde tilknyttede data. Det er blandt andet ruten og de lokale vejforhold, tidspunkt på dagen og ugen og passagermængden. Over tid er der opbygget en stor historisk database, som gør det muligt at give chaufføren en meget præcis tilbagemelding om det aktuelle energiforbrug under kørslen, sammenlignet med primært chaufføren egen kørsel på samme rute tidligere men også sammenholdt med kollegaerne kørsel under præcis de samme forhold.

Systemets funktion passer meget præcist på modellen for koncepten Internet of Things (IoT), som netop bygger på detaljeret registrering og monitorering, dataanalyse og en tilbagemelding i form af en præsentation for brugeren.

Jan Skaarup vurderede, at brugen af systemet har et potentiale for 8-12 procents brændstofbesparelse.

-Det handler om at skabe og fastholde gode og sunde kørselsvaner", konkluderede Jan Skaarup.

30 års indsats for energibesparende køreteknik

Det er ca. 30 år siden, at der for alvor kom fokus på busser energiforbrug, og noget af det første, der blev etableret, var efteruddannelse for buschauffører i energibesparende køreteknik. Rigtig mange buschauffører har været på sådanne kurser gennem tiden og i dag er emnet en integreret del af chaufføruddannelsen. Og fordelene er oplagte: Energibesparelsen kan mærkes direkte på driftsøkonomien, og følges af større passagerkomfort, mindre slid på busmateriellet, marginal bedre scoring i passagertilfredsheden.

Siden som det første IT-baserede hjælpesystem. Falck Sirius. Systemet er siden videreudviklet og bruges stadig i mange busser. Her fik chaufføren for første gang en direkte tilbagemelding om energiforbruget. Det springende punkt har hele tiden været ledelsens fokus på energibesparelserne. Dette fokus har ikke altid været til stede. Derfor har man gennem årene kunnet hævde et potentiale for brændstofbesparelse på ikke under 10 procent. Men kan man reelt blive ved med at finde nye besparelser på området? Eller er der i virkeligheden tale om det samme potentiale i en ny klædedragt?

Til dette er der at sige, at siden ca. 2014 har brændstofforbruget været et konkurrenceparameter i udbud af buskørsel og med stor ledelsesopmærksomhed i busselskaberne. Når Scantech mener, at potentialet for brændstofbesparelse ved ecodriving her i 2020 fortsat er 8-12 procent, må det formodes, at det nye, avancerede tilbagemeldingssystem virkelig er i stand til at skabe besparelser ud over det hidtil kendte.

Læs også:

[Oliefyur og aircondition i busser og tog er glemte miljøsyndere](#)

[Miljøsyn af busser og reduktion af NOx](#)

[Hvad er "Internet of Things", og hvad kan det bruges til?](#)

[Energi og miljø](#) [It og teknologi](#)