

Analyse af

Hvorledes Vejgodstransportbranchen tolker begrebet bæredygtig transport – og hvilke uddannelsesmæssige behov der ses i fremtiden på baggrund af denne tolkning – og hvorledes disse uddannelsesbehov passes ind i fremtidens uddannelsesstruktur



November 2014

Konsulentfirmaet Lilli K Larsen

Tessebøllevvej 39

4681 Herfølge

Tlf. 40 42 48 69

[E-mail: lilli@larsen.dk](mailto:lilli@larsen.dk)

Egne billeder

Rapporten er udarbejdet af Lilli K Larsen for Transporterhvervets Uddannelser.
November 2014

Indholdsfortegnelse

1. INDLEDNING	4
Analyseprojektets formål	4
Analyseprojektets baggrund.....	4
Analysemetoder og analysedesign	5
Rapportens indhold.....	5
2. BEGREBET BÆREDYGTIGHED.....	6
Beskrevne definitioner og forskning	6
CSR	8
3. SPØRGEUNDERSØGELSE	11
Kort om Spørgeundersøgelsen	11
Nøglepersoner besvarelser.....	12
Medarbejderbesvarelser	23
4. UDDANNELSESBEHOV	27
Eksisterende uddannelse i bæredygtighed i transportbranchen	27
Motivation og forventningsafstemning	27
Planlægning og tilrettelæggelse af undervisningen.....	28
5. KOMPETENCEUDVIKLING AF LÆRERE.....	30
Efteruddannelse og kompetenceudvikling	31
6. OPSUMMERING OG KONKLUSION	35
7. BILAG	

1. Indledning

Analyseprojektets formål

Projektets formål har været at afdække, hvilke transportløsninger der kan kaldes bæredygtige. Analysen skal bidrage til overvejelser, men også give nogle bud på, hvordan vejgodstransportbranchen tolker begrebet bæredygtig transport – og hvilke uddannelsesmæssige behov der ses i fremtiden på baggrund af denne tolkning.

Det har desuden været et væsentligt formål at finde frem til muligheder for, hvorledes uddannelse inden for bæredygtig transport kan indpasses i fremtidens uddannelsesstruktur og løfte ufaglærte chauffører til et faglært niveau.

Analyseprojektets baggrund

Af TURs arbejdsmarkedspolitiske redegørelse 2013 fremgår det:

”At netop på vejgodsområdet spiller den teknologiske udvikling, særligt rettet mod transporternes miljømæssige belastninger og energirigtige kørselsmønstre og teknologier, en helt central betydning.

Hvilket fortsat og løbende vil skulle tilpasse sig stort set alle faglige AMU-uddannelser på vejgods- og personbefordringsområderne med hensyn til indhold og forløb.

Begrebet ”bæredygtig transport” omfatter et helhedssyn på alle fremtidens transporter.”

Stort set alle har en mening og en holdning til bæredygtig transport og ikke mindst en fortolkning af begrebet.



Analysemetoder og analysedesign

Der er blevet gennemført en analyse på baggrund af spørgeundersøgelse og semistruktureret interview med en række vejgodstransportorganisationer.

Såvel medarbejdere som ledere har svaret på udleveret spørgeskema og efterfølgende har en tilfældigt udvalgt gruppe gennemført et semistruktureret interview. Analysen er gennemført i tæt samarbejde med TUR.

Interviewene har haft fokus på at afdække chauffører og lederes opfattelse og fortolkning af begrebet bæredygtighed. Desuden afdækkes de kompetencer, der er eller bør være til stede for at kunne imødekomme en moderne transportvirksomheds muligheder for at levere en bæredygtig drift.

Det indhentede materiale er blevet analyseret, og på baggrund heraf er denne rapport blevet udarbejdet. I rapporten konkluderes der på analysens temaer.

Rapporten indeholder anbefalinger til, hvordan AMU udbydere og TUR kan bidrage til at begrebet bæredygtighed indpasses i en fremtidig uddannelsesstruktur og være med til at løfte ufaglærte chauffører til faglærte.

Analysens resultater vil blive præsenteret på en konference for skoleledere.

Analysen er gennemført i perioden fra juli 2014 til november 2014.



Analyse af begrebet bæredygtighed

Rapportens indhold

Analysereporten er udarbejdet af Lilli Larsen fra Konsulentfirmaet Lilli K Larsen.

I kapitel 2 er der en præsentation af beskrevne definitioner på bæredygtighed og fortolkninger.

Kapitel 3 fokuseres på spørgeskemaundersøgelser og semistruktureret interview.

Kapitel 4 er forslag til uddannelse der kan styrke bevidstheden og en bæredygtig drift i transportvirksomheden.

Kapitel 5 beskriver forslag til efteruddannelse af faglærere der ønsker at varetage undervisningen med en bæredygtig tilgang.

Kapitel 6 samler rapportens hovedpunkter og konklusion

2. Begrebet bæredygtighed

Fortolkninger og definitioner

Tankesættet omkring forbruget af jordens ressourcer er beskrevet af mange personligheder i årenes løb.

Karl Marx skriver i ”Kapitalen”: ”Ligesom det primitive menneske må kæmpe mod naturen for at tilfredsstille sine behov, opretholde og reproducere sit liv, sådan må det også det civiliserede menneske gøre det i alle samfundsformer og under alle produktionsmåder.

Med menneskets udvikling udvides dette naturnødvendighedens rige, fordi behovene øges, men tillige udvides de produktivkræfter, der tilfredsstiller disse behov.

Friheden på dette område kan kun bestå i, at det kollektivt arbejdende menneske, de associerede producenter, regulerer dette deres stofskifte med naturen rationelt, at de bringer det under deres fælles kontrol i stedet for at beherskes af det som af en blind magt; at de fuldbyrder det med det mindst mulige energiforbrug og under betingelser, der er deres menneskelige natur mest værdige og adækvate. Men det vedbliver altid at være et nødvendighedens rige”¹

Emnet fik rigtig først bevågenhed i slutningen af 60’erne² da den såkaldte *Romklub* i 1972 udgav bogen *The Limits to Growth* ISBN 1-931498-58-X.

I bogen blev det analyseret, hvordan faktorer som befolkningstal, produktion i industrien som i fødevarer, forurening og forbruget af naturressourcer kan ændres for at sikre overlevelse. Den blev dengang opfattet som ret provokerende.

Begrebet **bæredygtighed** blev defineret første gang i *Brundtlandrapporten*³ *Brundtlandrapporten* er senere brugt når overordnede politikker for udviklingen af f.eks. landbrug, fiskeri, skovbrug og industri skulle lægges fast. I Danmark kendes brugen især fra forskellige handlingsplaner for miljø og udvikling i forbindelse med landbrug og vandløb.

Der appelleres dog ikke alene til de politiske beslutningstagere, men også til det enkelte menneske om at bidrage til en bæredygtig udvikling gennem den daglige livsførelse.

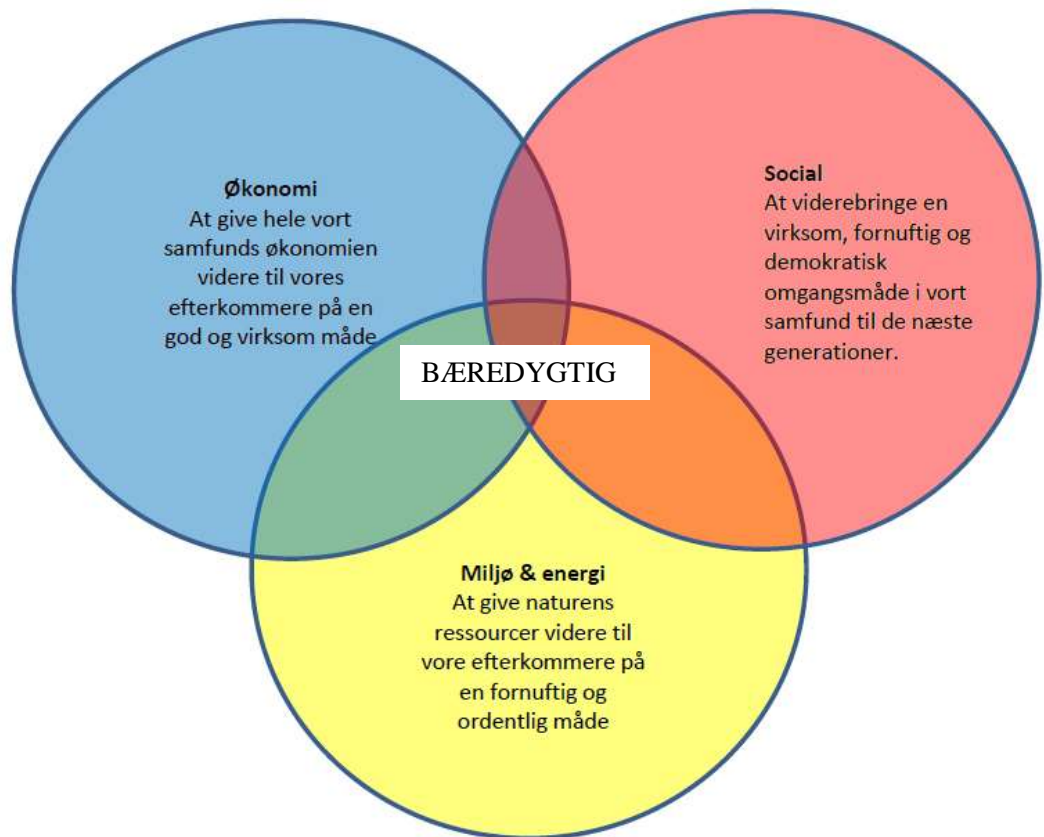
Med ordene fra Brundtlandrapporten er bæredygtighed:

”Det, som "skaffer menneskene og miljøet det bedste uden at skade fremtidige generationers mulighed for at dække deres behov”

¹ *Kapitalen* 3 bind, bog 4, s.1055 f. ISBN-13:9788770533256,277

² <http://www.information.dk/454054>

³ (*Our Common Future*, 1987 på dansk under titlen: *Vores fælles fremtid*). ISBN-13: 978-0192820808



»En bæredygtig udvikling er en udvikling, som opfylder de nuværende behov, uden at bringe fremtidige generationers mulighed for at opfylde deres behov i fare.»

Bæredygtig transport kan defineres som:

Evnen til at opfylde behovet for mobilitet, mennesker, fragt og information på en måde, der belaster miljøet mindst muligt.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Bæredygtighed indenfor transport har i en årrække haft en stor bevågenhed, og der iværksættes mange tiltag både fra offentlige og private organisationer.

I 2008 kom et nationalt trafikudspil, hvor målet er at dreje transportpolitikken over på et grønt spor.

Baggrunden var og er, at transportsektoren er et af de områder der giver den største belastning af miljøet, luft- og støjforurening i byerne og bl.a. giver et stort CO₂-udslip.

I forskningsrapporten ”Sustainable Transport through Improved Actor Interfaces”¹, der er udarbejdet i feb. 2014 af Linköping Universitet i Sverige, Handelshøjskolen BI i Norge og Syddansk Universitet har man undersøgt spørgsmålet ”Hvordan kan nordiske logistik- og transportsystemer blive mere miljømæssigt bæredygtige?”.

Professor Jan Stentoft Arlbjørn fra Syddansk Universitet fortæller at, ”Alle synes, at bæredygtighed er et vigtigt område, men ingen vil betale for det. Det er gratis at slå til lyd for bæredygtige transportløsninger”.



Transport er og bliver en nødvendig del af vores liv, såfremt vi ønsker et velfungerende samfund, som fortsat kan vokse, og som er i stand til at levere stor mobilitet og fleksibilitet.

I mange sammenhænge bliver vejgodstransport på den ene side er udråbt som den helt store klimasynder, og på den anden side, betegnet som et område der kan være vanskeligt at gøre noget ved.

I dag er der stor fokus på byplanlægning, effektivisering og fleksibilitet i både nye og ændring af ældre anlægsarbejder.

EU har sat et fast mål om, at andelen af vedvarende energi i landtransporten skal udgøre 10 pct. i 2020. For at nå det mål, skal vi bruge alle kendte vedvarende

Analyse af begrebet bæredygtighed

energiteknologier, herunder 2. generations bioethanol, biogas, biodiesel og grøn elektricitet, f.eks. fra vindmøller. Alle er bæredygtige alternativer til benzin og diesel, der kan være med til at øge andelen af vedvarende energi i transporten, reducere CO₂-udslippet, øge forsyningsikkerheden og skabe jobs og vækst i Europa.

Ved EU-topmødet i oktober 2014 vedtog medlemslandene, at EU som helhed i 2030 skal have reduceret sine CO₂-udledninger med mindst 40 pct. Denne byrde skal fordeles mellem landene, og hvad det indebærer af nye mål for Danmark skal beregnes på grundlag af bl.a. landenes BNP, dvs. deres økonomiske formåen.

Der er altså rigtig meget fokus på den tekniske og den lovmæssige side, hvorimod den menneskelige faktor stort set ikke nævnes.

Forskning og forsøg på området ”Bæredygtig vejgodstransport”

I øjeblikket fokuseres meget på følgende:

Inter-operationelle transportformer – systemer der kan ”tale sammen”

Tilgængelighed af yderområder

Miljøvenlig bytrafik

Tekniske løsninger.

På de tekniske områder arbejdes der intenst på udfordringen for vejgodstransport, da lastbiler typisk kræver en højere grad af fleksibilitet, end el kan give.

Der eksperimenteres med at elektrificere strækninger med stor lastbilsaktivitet ved hjælp af et sporvognslignende system, hvor hybridlastbilerne kobler sig på et elkabel, der hænger i luften. Systemet kaldes eHighway og bliver nu testet i havnen i Los Angeles, hvor der ud over CO₂-besparelser også kan opnås betydelige forbedringer af luftkvaliteten.



På de strækninger, hvor el ikke er en mulighed for den tunge trafik, vil fokus fortsat være rettet mod bæredygtige brændsler som eksempelvis flydende biogas, som bl.a. bliver produceret i Lidköping i Sverige.

CSR eller bæredygtighed?

CSR (Corporate Social Responsibility, ofte også Corporate Sustainability and Responsibility) begrebet lægger op til at virksomhederne påtager sig ansvar for at handle etisk og overveje deres indvirkning på samfundet som helhed, og ikke nødvendigvis omfatter bæredygtighed.

Bæredygtighed handler mere om at bevare ressourcer og opererer på en måde, der er befordrende for en langsigtet forretning.

CSR ser baglæns på præstationer, typisk over de seneste 12 måneder, mens bæredygtighed har en mere fremtrædende fremadrettet fokus, med mål for at sikre fremtid for præstationer el. handel, og ved at tage hensyn til behovene i de kommende generationer.



Analyse af begrebet bæredygtighed

Hele vores set-up har betydning for hvor bæredygtige vi kan blive, så hvad kan vi forvente os af fremtidens infrastruktur?

COWI, kom i dec. 2013 med seks forudsigelser om fremtidens transporttrends¹.

Dette kig i krystalkuglen gav følgende resultat:

Intelligente transportsystemer, cykler, letbane, førsteklasses bus, førerløse biler og bæredygtige brændstoffer

- a) Intelligente transportsystemer kender vi allerede under betegnelsen ITS. Det er indsamling af data i realtid. Vi får oplysninger om kødannelser, afgangstid for busser osv.
- b) Cykler har været en del af vores kultur i mange år, og vil fortsat være et effektivt og bæredygtigt transportmiddel.
- c) Letbaner vinder frem i mange europæiske byer, og der er planlagt letbaner i Århus, Ålborg, Odense og København. Fordelene ved letbaner, er at de kan flytte mange mennesker ad gangen.
- d) Det har generelt set været svært at tiltrække nye kunder til busserne. De får kritik for at være langsomme, overfyldte og ikke tilpasset andre transportformer. For at dæmme op for kritikken, forsøges kørsel i særlige baner, realtime informationstavler og gratis WiFi.
- e) Førerløse biler har vi allerede set, ganske vist endnu på forsøgsbasis. Google har præsenteret deres førerløse bil, der dog indtil videre kun kan tilbydes virksomheder.
- f) Bæredygtige brændstoffer er et af de allermest innovative områder. Der arbejdes på fuldt tryk med alternativer til fossilt brændstof



Det er tydeligt at vejgodstransporten ikke fylder ret meget i denne sammenhæng, og dog er det oftest vejgodstransporten, der må stå for skud, fordi køretøjerne fylder, støjer og er farlige for andre trafikanter, især de bløde.

Selv om der er skabt en øget forståelse for, hvad der gør transport mere bæredygtigt (grønnere), så går den fortsatte udvikling på implementering i praksis fortsat langsomt.

¹ <http://www.cowi.dk/menu/tema/infrastruktur-2030/COWI-perspektiverer/mobilitet-i-byen/Pages/6-trends-inden-for-transport.aspx>

3. Spørgeundersøgelse

Formål med spørgeskemaundersøgelsen

Formålet med spørgeskemaundersøgelsen er at opnå viden om, hvorledes Vejgodstransportbranchen tolker begrebet bæredygtig transport og hvilke behov der er i forhold til kompetencer på vejgodstransportområdet inden for bæredygtighed.

Undersøgelsen er gennemført som en webbaseret spørgeskemaundersøgelse (Enalyzer) blandt 25 virksomheder og deres underafdelinger / tilknyttede samarbejdspartnere, der beskæftiger sig med vejgodstransport i Danmark.

(DSV, Alex Andersen Ølund A/S, Johs. Rasmussen Svebølle A/S, Poul Schou A/S, Forlev Vognmandsforretning A/S, G.O. Trans A/S, Frede Andersen & Søn Næstved A/S, Claus Jørgen Larsen, Alex Jensen Transport ApS, Fjellerad Transport ApS, Vognmand John Maj A/S, RTR A/S, Sydslam A/S, Skanol A/S, Danske Fragtmænd transport A/S, Frode Laursen A/S, Henrik tofteng A/S, M. Larsen A/S, Miljøteam A/S, Meldgaard, Marius Pedersen og Post Danmark, Orla Christensen & Sønner A/S, Holship Danmark A/S, BFT Logistik A/S)

Både medarbejdere og nøglepersoner (vognmænd, disponenter, CSR-konsulenter og team / afdelingsledere m.fl.) har været repræsenteret.

Spørgeskemaundersøgelsen er blevet suppleret med interviews med frivillige relevante nøglepersoner fra virksomheder, som har deltaget i undersøgelsen. Formålet med interview rækken var at få nuanceret og uddybet spørgeskemaundersøgelsen.

I forbindelse med gennemførelsen af spørgeskemaundersøgelsen har der været foretaget en række afvejsninger og valg.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at selvom transport virksomhederne er udvalgt, så de afspejler vejgodsbranchen som helhed, så er det ikke sikkert, at de indkomne besvarelser også afspejler sammensætningen af branchen som helhed.

Besvarelserne fordeler sig på virksomheds størrelse som vist nedenfor. Figur 3.1 viser, at virksomheder med 11 til 50 ansatte er underrepræsenterede i blandt de virksomheder, der har besvaret spørgeskemaet.

Samlet set er det vurderingen at respondentgruppen afspejler profilen på et bredt udsnit af vejgodstransport virksomheder og derfor skønnes at være tilstrækkeligt til at besvarelserne er repræsentative herfor.

Nøgleperson besvarelser

(vognmænd, disponenter, CSR-konsulenter og team- / afdelingsledere m.fl.)

Hvor mange ansatte er der i virksomheden, der beskæftiger sig direkte med transport?

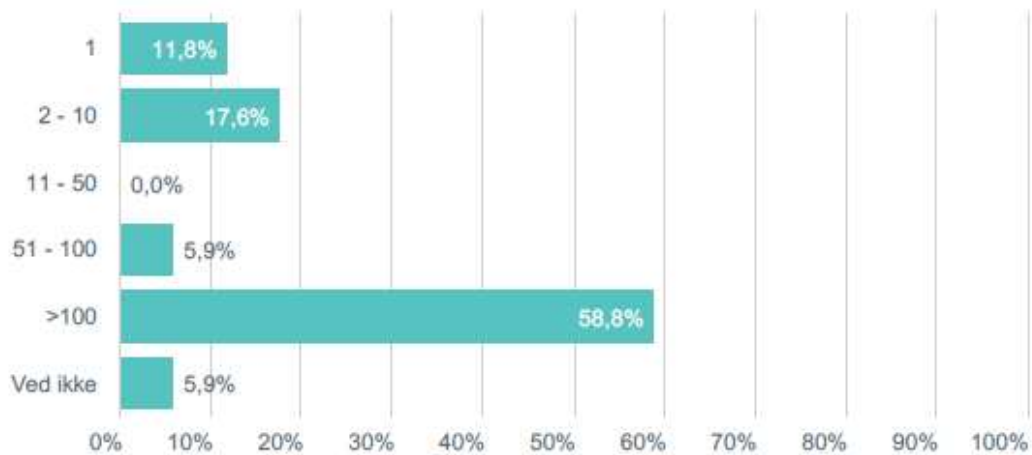


Fig. 3.1

Besvarelsen indikerer, at der er en overvægt af transportfirmaer, af de der har besvaret, har en væsentlig størrelse, og der derved er risiko for at vise et skævt billede, da man kan forestille sig at bæredygtighed har en større betydning i de lidt større virksomheder, der har flere ressourcer.

Virksomheden i de følgende spørgsmål vil du blive spurgt om bæredygtighed i forhold til din virksomhed. I hvilken grad er bæredygtighed relevant for virksomheden ?

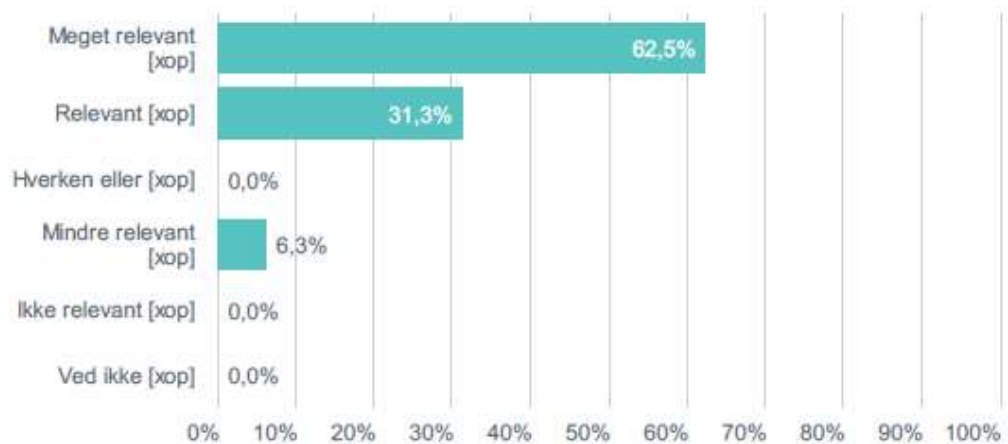


Fig. 3.2

Besvarelsen viser tydeligt at begrebet bæredygtighed er et kendt og relevant begreb for langt de fleste, der har svaret.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Hvilke kompetencer i forhold til bæredygtighed efterspørger din arbejdsplads?



Fig. 3.3

Besvarelsen peger på en ligelig fordeling af ønskede kompetencer, med en lille overvægt på produktudvikling og viden om virksomhedens belastninger og kvaliteter.

Det kan tolkes som en realistisk og innovativ interesse for området.

Det er ikke overraskende at den laveste score viser sig på valg og anvendelse af materialer, eftersom det ofte er styret af lovgivning, bekendtgørelser og fabrikanter kravsspecifikationer. Eks. vis iblanding af 7% biodiesel i brændstoffet og selvfølgelig euro-norm kravene.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Er bæredygtighed et fokuspunkt for virksomheden?

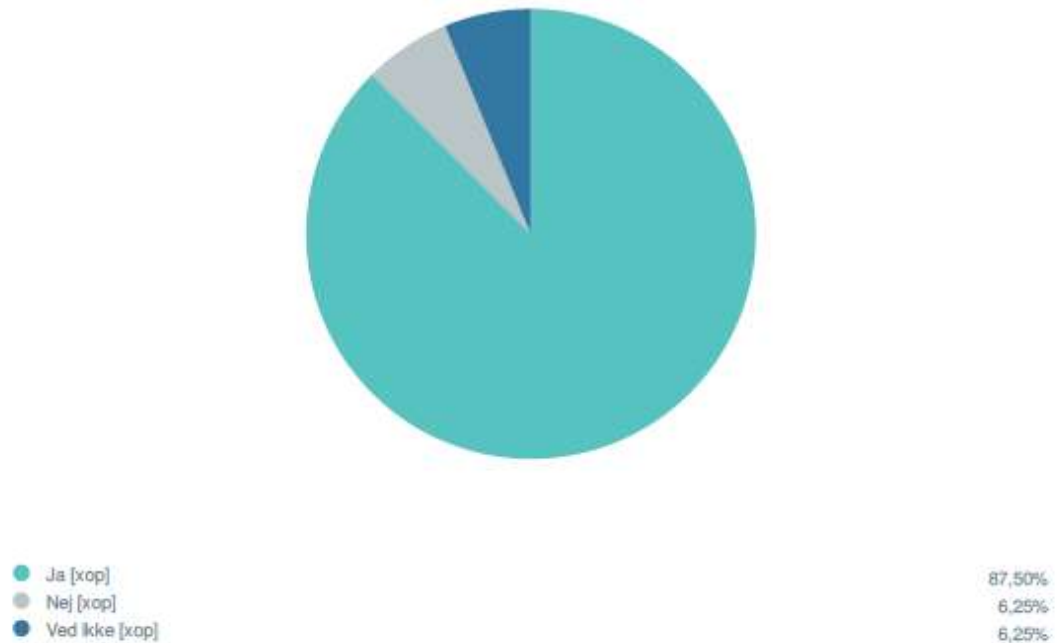


Fig. 3.4

Besvarelsen viser tydeligt at begrebet bæredygtighed er et fokuspunkt for langt de fleste besvarelser.

I de tilfælde hvor der er svaret "Ved ikke" og "Nej", kan det måske skyldes at der i virksomheden ikke er ressourcer til området, eller at det ikke er tydeligt kommunikeret ud til alle medarbejdere.

Det kan også være udtryk for at virksomheden ikke mener, man kan gøre noget anderledes og dermed bidrage til bæredygtighed.

En anden mulighed er at tolke besvarelsen således, at respondenterne forventer lovgivning på området, og man derfor i den enkelte virksomhed ikke forventes at kunne vælge til eller fra.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Forventer virksomheden, at bæredygtighed vil spille en større rolle i fremtiden?

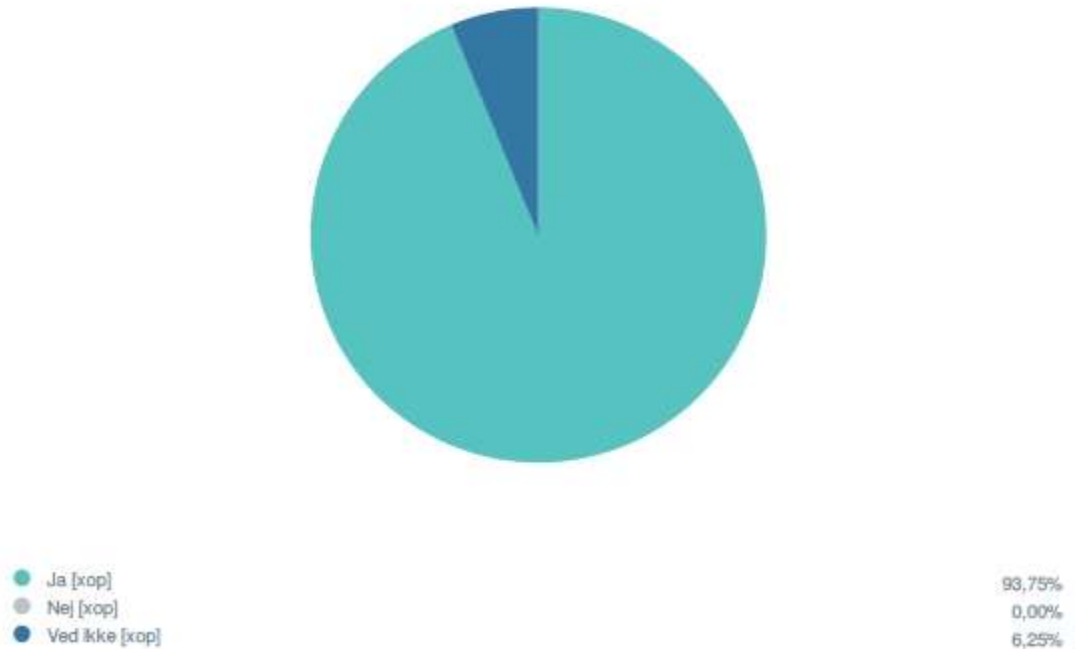


Fig. 3.5

Besvarelsen viser tydeligt at en væsentlig andel af respondenterne forventer at bæredygtighed spiller en større rolle i fremtiden.

De få besvarelser i "Ved ikke" kan måske tilskrives omtale i medierne, hvor forskellige forskere igennem tiden, har været ret uenige om hvorvidt bæredygtighed og miljø har været interessant og noget som krævede fokus.

Besvarelsene er sandsynligvis indtastet inden FN's Klimapanel, IPCC, offentliggjorde den femte hovedrapport om klodens klima den 2. november 2014. Se bilag 1

Klimapanelets hovedrapport konkluderer entydigt, at fokus på bæredygtighed er ufravigeligt. Det kan dog ikke afvises, at man i den enkelte virksomhed, kan opleve begrebet som et område, der fokuseres på i en overordnet sammenhæng, mere end hos den lokale transportvirksomhed.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Har virksomheden ansat faglærte chauffører?

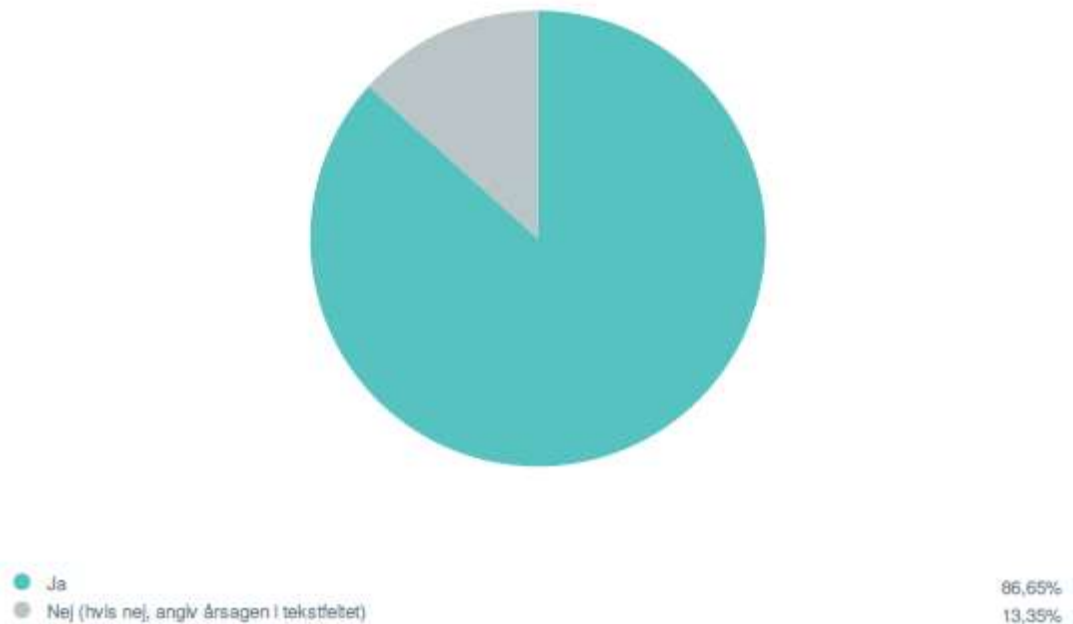


Fig.3.6

Besvarelsen viser, at de fleste virksomheder har faglærte chauffører ansat. Dette er en positiv tendens eftersom transportbranchen i mange år har været et "ufaglært område".

Der er dog stadig virksomheder og medarbejdere, der opfatter erhvervsuddannelsen som "spild af tid", da arbejdet et langt stykke vej kan udføres af ufaglærte medarbejdere.

Dette kan skyldes flere ting, lige fra manglende kendskab til selve erhvervsuddannelsen på chaufførområdet, eller en opfattelse af, at det kræver mange ressourcer, og derfor kan være omkostningstungt.

Det kan heller ikke afvises, at nogle medarbejdere stadig frygter det, at skulle på skolebænken igen. Hvilket oftest er ubegrundet, eftersom erhvervsskolerne netop har de pædagogiske kompetencer til at uddanne målgruppen.

Af årsager til hvorfor man ikke har faglærte chauffører ansat er oplyst følgende 2 hovedårsager:

Der har ikke tidligere været behov for det
Man endnu ikke har volumen til det.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Bidrager de faglærte chauffører med viden om bæredygtighed?

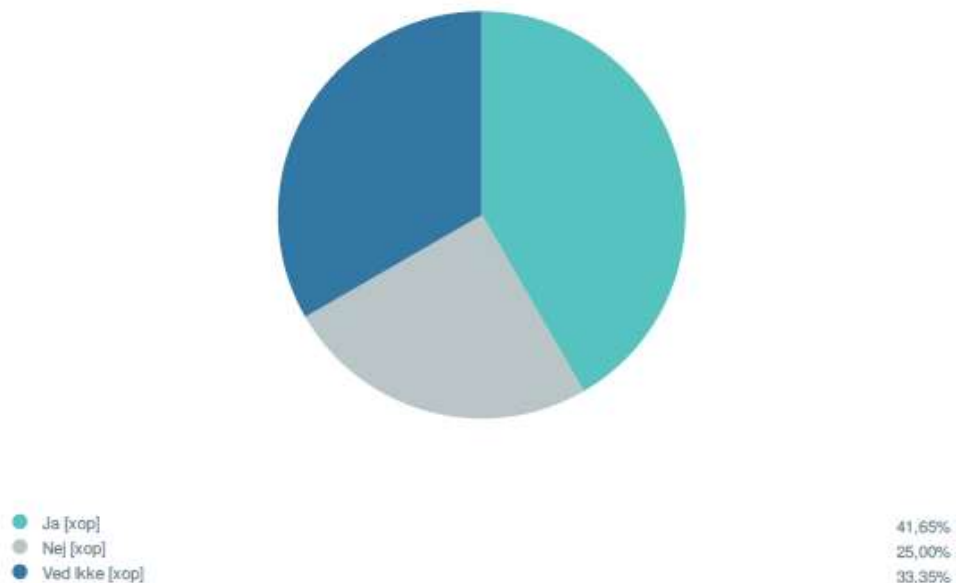


Fig. 3.7

Besvarelsen viser en ligelig fordeling af faglærtes chaufførers bidrag på området.

Hvad er din vurdering af kvaliteten af de faglærtes viden om bæredygtighed?

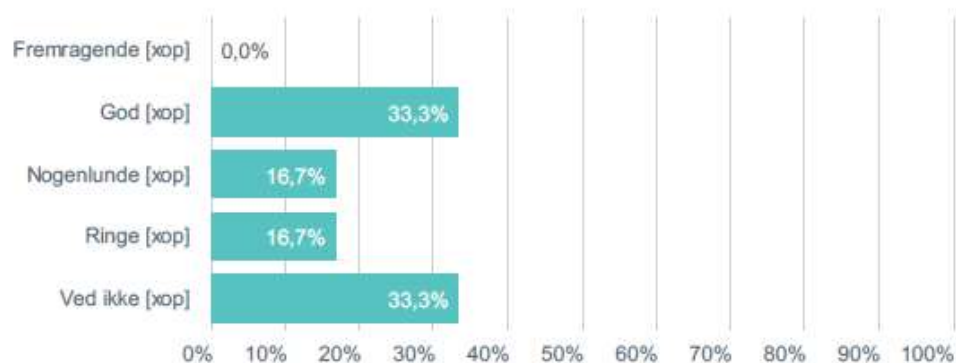


Fig. 3.8

Besvarelsen indikerer at der er en lille overvægt af nøglepersoner, der ikke har kendskab til kvaliteten af de faglærte chaufførers viden om bæredygtighed.

Dette kan sagtens være et udtryk for at chaufførerne job hovedsagelig er et "alene-job", og at arbejdsdagen sjældent er præget af kollegial fagsnak udover det der direkte vedrører driften.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Kendskab til graden af kvaliteten af de faglærte chaufførers viden om bæredygtighed, er oplyst i interview hovedsagelig stammer fra MUS samtaler eller i forbindelse med audits i de virksomheder, som har et formelt kvalitetsstyringsystem.

Mener du at det er relevant at de faglærte chauffører ved noget om bæredygtighed?

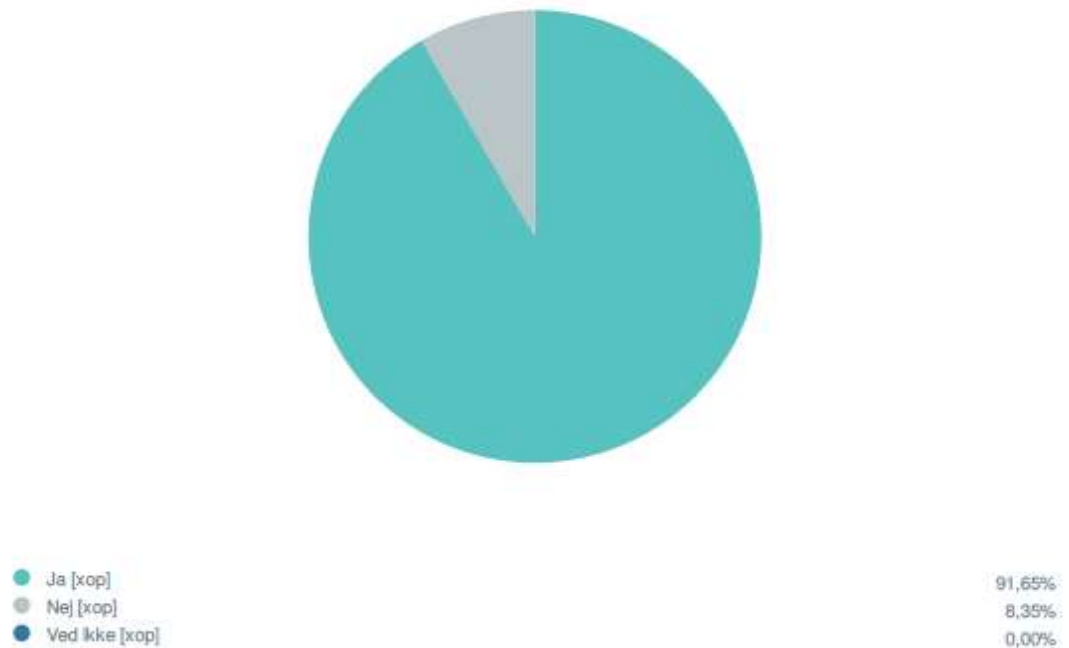


Fig. 3.9

Besvarelsen viser at en klar overvægt mener at det er relevant at de faglærte chauffører ved noget om bæredygtighed. Det falder helt i tråd med fokus på området i fig. 3.4 og 3.5.

De sidste knap 10 % der ikke mener det er relevant, kan tolkes som en opfattelse af at virksomhederne ikke kan eller har ressourcerne til at bidrage til bæredygtighed. Tænker man eks. vis på trafikstøj eller køretøjernes alder og tilstand, som en del af miljøproblemerne og derved også bæredygtighed, som en chauffør ikke har indflydelse på, så er besvarelsen ikke overraskende

Analyse af begrebet bæredygtighed

Hvor meget fokus har du på bæredygtighed i din dagligdag på arbejde?

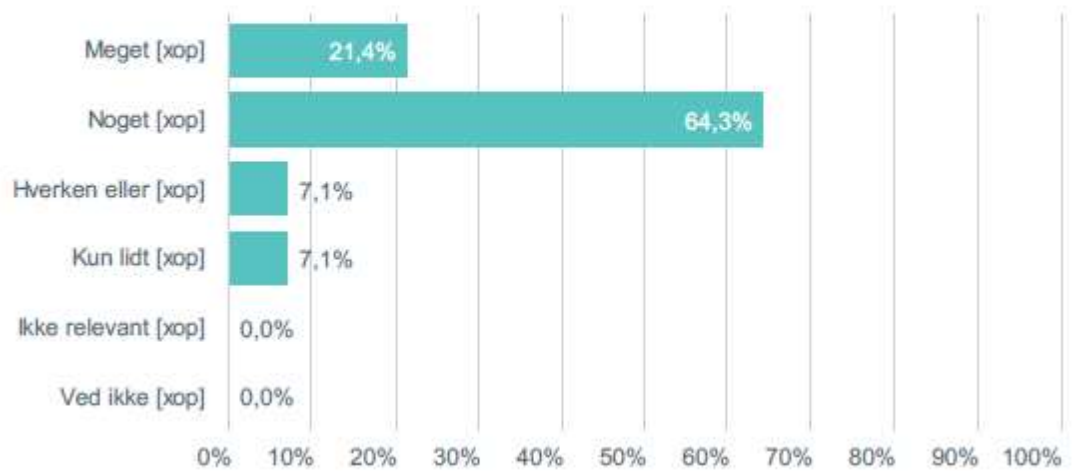


Fig. 3.10

Besvarelsen viser, at hovedparten af respondenterne tænker over bæredygtighed i arbejdssammenhæng.

Hvor meget betyder bæredygtighed for dig som privatperson?

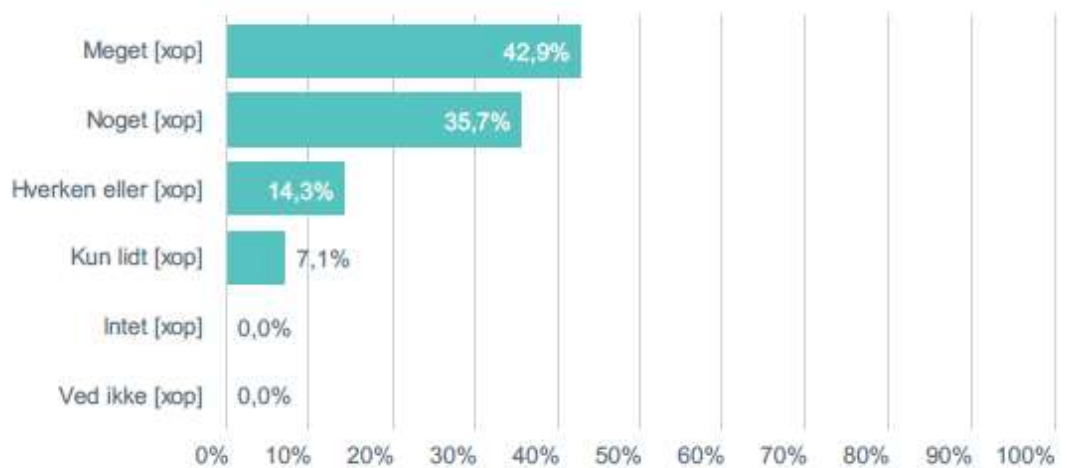


Fig. 3.11

Besvarelsen viser, at respondenterne vægter bæredygtighed en smule højere i privatlivet. Det kan tolkes som om, at en del føler de ikke har det samme råderum i arbejdssituationer, som de naturligt har på privatsiden.

Medarbejder besvarelser

Svar status

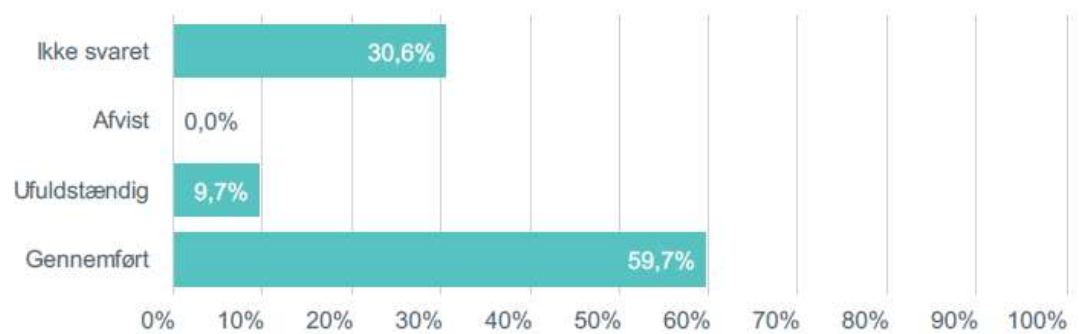


Fig. 3.13

Besvarelsen indikerer, at flere har været gået i gang med spørgsmålene, er blevet afbrudt og sandsynligvis startet forfra.

En besvarelsesprocent på over 50% gennemført er tilfredsstillende, taget i betragtning at chaufførerne typisk ikke befinder sig på kontor el.lign. i arbejdstiden, men har måske gennemført undersøgelse på smartphone eller tablet i køretøjet.



Analyse af begrebet bæredygtighed

Hvad forstår du ved bæredygtighed i en transportvirksomhed?

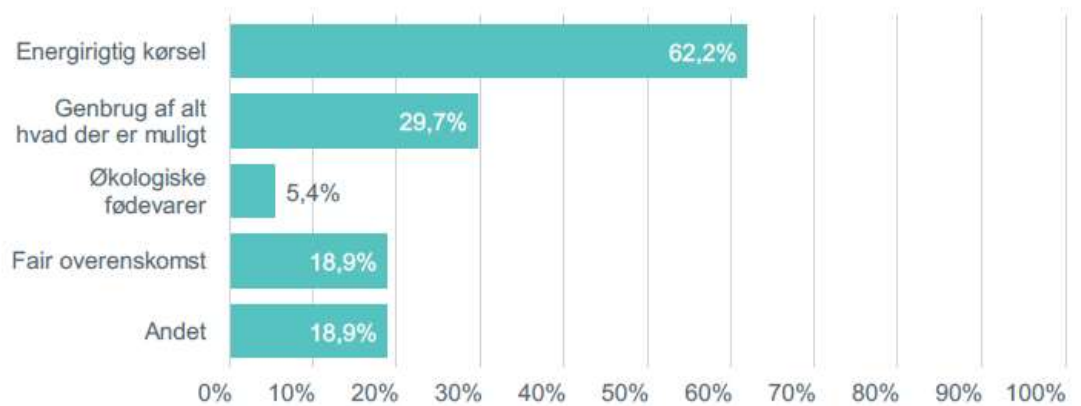


Fig. 3.14

Besvarelsen viser ikke overraskende at halvdelen af respondenterne sidestiller bæredygtighed i en transportvirksomhed med energirigtig kørsel, men også at en væsentlig del også tænker andre faktorer ind i begrebet.

Der er i spørgeskemaet givet mulighed for mere end et svar

Har du bemærket nogle lovmæssige ændringer i forhold til miljø?

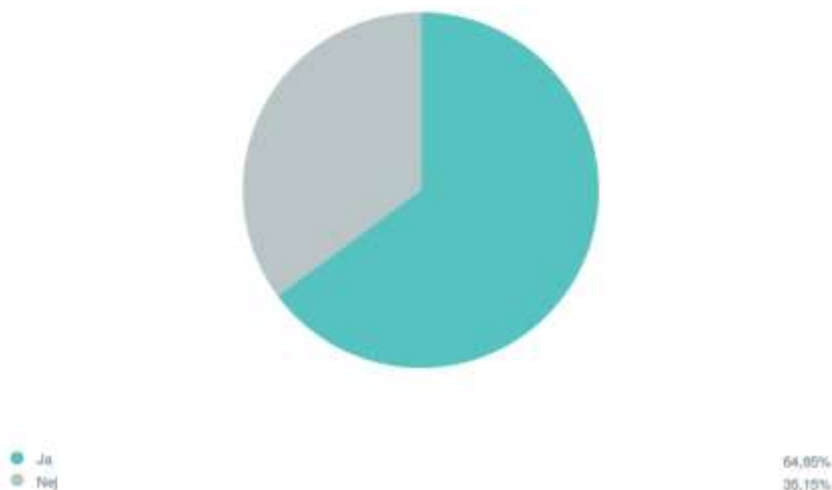


Fig. 3.15

Variationen i besvarelser indikerer, at spørgsmålet ikke fortolkes entydigt. Adspurgte i andre sammenhænge, svarer chauffører at, de selvfølgelig har opdaget indførelse af miljøzoner.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Taler du med dine kollegaer om bæredygtig transport?

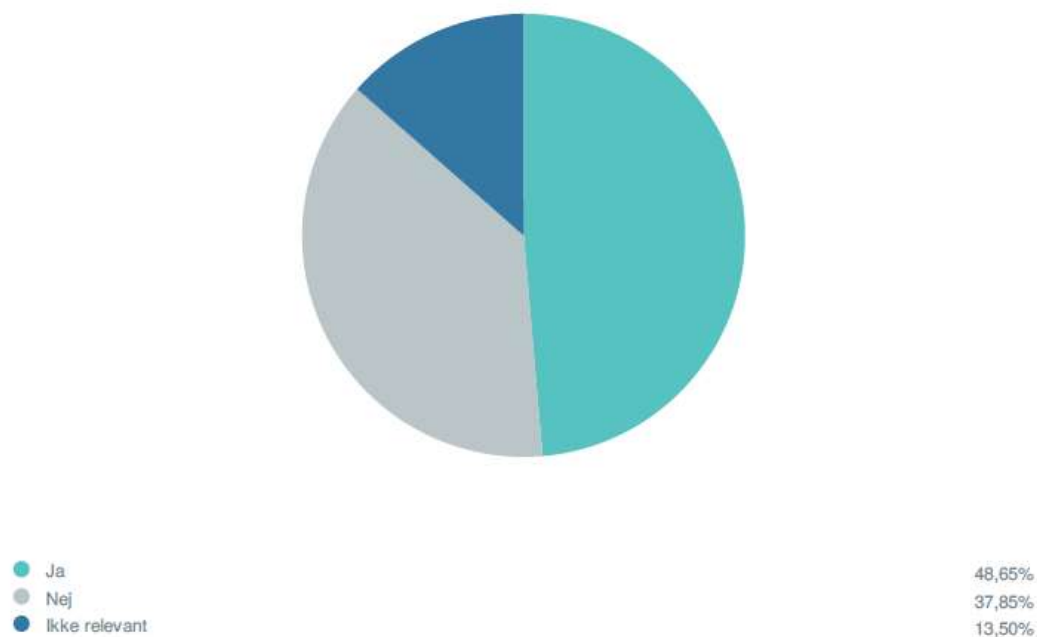


Fig. 3.16

Besvarelsen viser, at tæt på halvdelen af respondenterne taler med kollegaer om begrebet bæredygtighed. Det tolkes som meget positivt, for så reflekterer en ansatte så meget over emnet, at man drøfter det.

Mange gode ideer har set dagens lys, når praktikerne har haft mulighed for at italesætte deres tanker og holdninger.

Måske ligger der en masse skjulte kompetencer, og som kunne være værd at analysere yderligere.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Taler du med din chef om bæredygtighed?

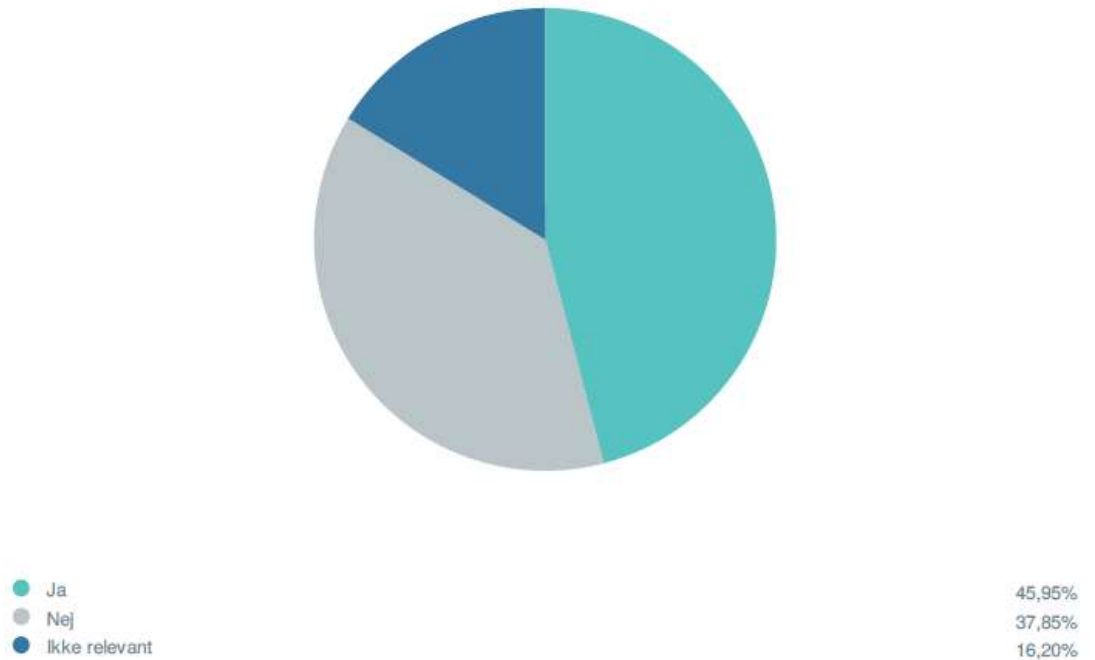


Fig. 3.17

Besvarelsen viser et tilsvarende billede som i Fig. 3.16. Igen meget positivt, at de ansatte drøfter begrebet med ledelsen.

Analyse af begrebet bæredygtighed

Taler du med dine kunder om bæredygtig transport?

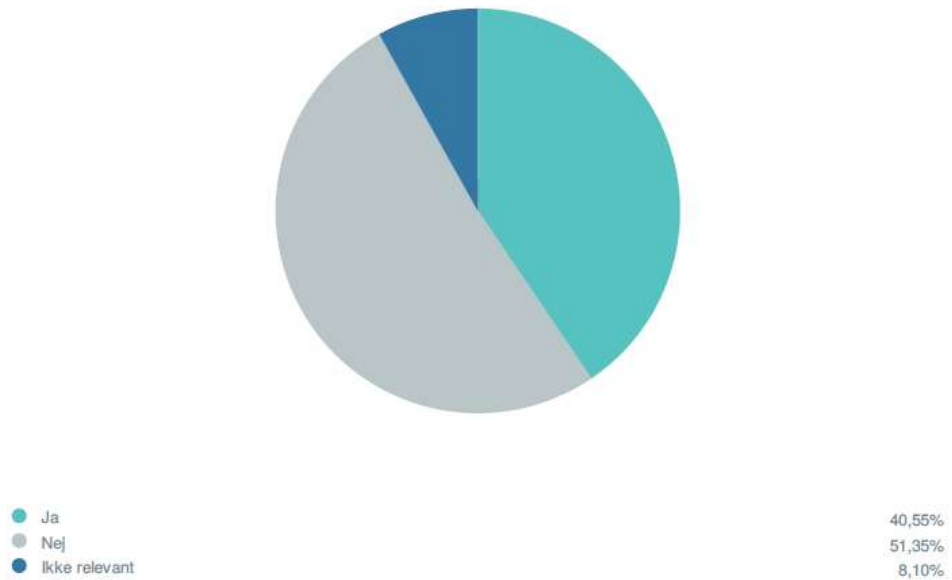


Fig. 3.18

Besvarelsen viser her, at lidt over halvdelen ikke taler med kunderne om bæredygtighed. Det kunne indikere, enten at der ikke er en relation, der indbyder og giver mulighed for sådanne drøftelser. Eller at karakteren af transportydelsen ikke indbyder til det.



Analyse af begrebet bæredygtighed

Vil bæredygtig transport efter din mening koste mere end traditional transport?

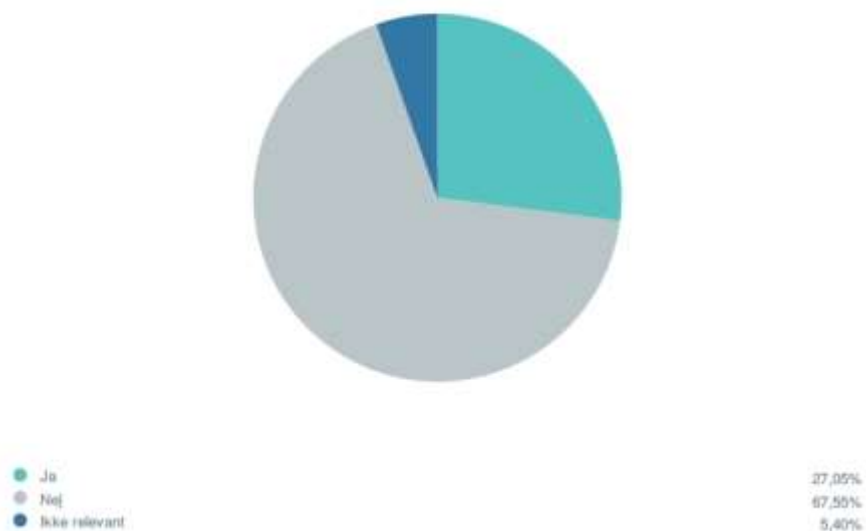


Fig. 3.19

Besvarelsen viser, at en stor del af de ansatte, ikke sætter lighedstegn mellem bæredygtighed og omkostningsforøgelse.

Tror du alutbrugeren af din transport vil betale mere for bæredygtig transport?

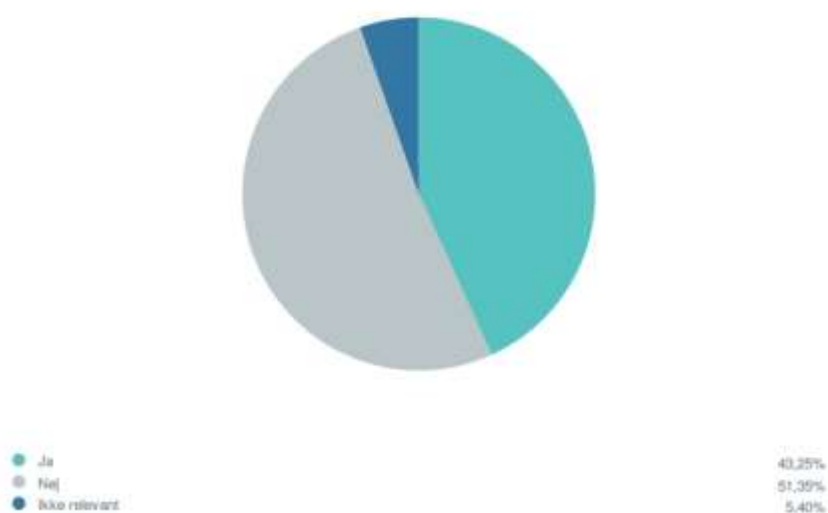


Fig. 3.20

Besvarelsen kan tolkes således, at chaufførerne vurderer at slutbrugerne har stort fokus på pris.

4. Uddannelsesbehov

Fagretning ”Bæredygtighed og grøn teknologi” blev udbudt af skoler der før reformen, udbød grundforløb inden for indgangene bil, fly og andre transportmidler, produktion og udvikling, strøm, styring og IT, bygge og anlæg.

Fagretningen er sammensat af uddannelser, der har faglige fællesskaber og samtidig appellerer bredt til unge, der interesserer sig for industrierhverv, hvor omdrejningspunktet er grøn teknologi.

Værdien af bæredygtige og grønne teknologier i et bredt samfundsperspektiv, grønne regnskaber, CSR, privatøkonomi, globalisering.

Derud over udbydes 2 kurser i AMU regi men med industrien som målgruppe.

Men altså ikke indenfor transport og logistik.

Eksisterende uddannelse i bæredygtighed i transportbranchen

Af bekendtgørelse om uddannelserne i den erhvervsfaglige fællesindgang transport og logistik fremgår det i pkt.4.1. (Uddrag af relevante pkt.)

Kompetencemålene for hovedforløbet, er, at eleverne kan:

4. rådgive og vejlede kunder i produktvalg og sælge ydelser ud fra deres kendskab til kundeventede produkter og samspillet mellem service, kvalitet og samarbejde overfor kunder og samarbejdsparter,

5. føre køretøjer på en trafiksikker, energi- og miljørigtig, rationel og defensiv måde, anvende vejtransportens regler samt håndtere transportdokumenter og normalt forekommende godstyper, vurdere vægtfordeling samt udføre lastsikring af gods,

6. opnå en helhedsforståelse af sundhed, personlig sikkerhed og miljø til brug for aktuelle arbejdsområder i erhvervsfaglig sammenhæng,

8. opnå forståelse for samfundsstrukturer og arbejdsmarkedets vilkår i relation til brancheområdet,

9. udføre specielle arbejdsfunktioner, som ligger inden for virksomhedens virkeområde, eller som har betydning for elevernes fremtidige beskæftigelsesmuligheder inden for transportområdet,

10. anvende kompetencer opnået i grundfaget samfundsfag, niveau E, i jobmæssige og almene sammenhænge,

12. indgå i et logistikforløb med fokus på kvalitet og miljø,

Det er muligt at nogle erhvervsskoler har integreret begrebet bæredygtighed i f.eks som nævnt i pkt. 6 – opnå en helhedsforståelse af sundhed, personlig sikkerhed og miljø, dette er svært at afdække, da begrebet ikke nævnes direkte.

Interview med faglærer på erhvervsskole



Underviserens historie

Hvor gammel er du, og hvilken uddannelsesbaggrund har du?

Faglæreren er 60 + år gammel, uddannet kørelærer og faglært godschauffør. Har været selvstændig i en årrække.

Hvad er din funktion på uddannelsesstedet?

Faglærer A underviser på erhvervsuddannelsen på transport og logistik. A dækker næsten alle fagområderne lige fra førstehjælp til innovation og iværksætteri.

Hvor lang tid har du været ansat på skolen eller på andre skoler?

Har været ansat på en række skoler igennem 26 år.

Selve arbejdet

Hvad tænker du om, at du gør en forskel for de elever / kursister du underviser?

A udtaler, at erhvervseleverne skal have det sjovt og kunne lide at være på skolen, og at de skal lære så meget som overhovedet muligt for den enkelte. A fortæller, at

Analyse af begrebet bæredygtighed

pågældende prøver nye pædagogiske tiltag hele tiden for at give eleverne den mest optimale læring, og der er en stor del praksis med i undervisningen.

Føler du, at du har udviklet dig siden, du startede? Ser du dig i en stadigt udviklende proces?

A svarer ja til begge spørgsmål, og at udviklingen følger med i takt med eleverne, som også har ændret sig i den tid A har arbejdet med erhvervsuddannelserne.

A oplyser desuden at der er meget udvikling forbundet med den nye erhvervsreform og at man nu arbejder i teams på skolen.

Bæredygtighed

Hvad forstår du ved, begrebet bæredygtighed?

”Vi skal tænke os om, så der også er noget vores efterkommere kan leve af og med”.

Er bæredygtighed et begreb som fremgår af firmaets værdi sæt?

A svarer at det vides faktisk ikke med sikkerhed.

Taler du nogensinde med kollegaer om bæredygtighed?

A svarer at det er der ikke rigtig tid til hverdagen, A synes der mangler en masse på logistikområdet, og at pågældende savner nogle at sparre med omkring de rent faglige områder. A føler sig meget overladt til sig selv omkring erfaringsudveksling, og laver en del research selv på nettet for at blive bedre klædt på.

Har du bemærket om nogle af jeres kunder nævner begrebet bæredygtighed?

A fortæller, at det er meget forskelligt.

Nogle kunder /praktikpladser er meget begejstret for at der spørges ind til emnet, mens andre opleves af A, som værende ret ligeglade.

Gennemgående opfattelse er dog, at det kun handler om energirigtig kørsel.

Kan du tilslutte dig EU's definition af bæredygtighed?

”Bæredygtig transport er de løsninger, der bedst tilgodeser hele befolkningens behov for transport, og som samtidig begrænser trafikulykker, naturødelæggelser og ressourceforbrug.”

Til dette svarer A, at pågældende er helt enig.

Uddannelse og udvikling

Hvilke uddannelser synes du er nødvendige for at kunne leve op til evt. bæredygtige krav?

A kunne ønske sig et bedre samarbejde med praktikpladserne, så lærerne kunne blive bedre til at tilpasse undervisningen til den virkelighed, eleverne møder.

Og desuden et kursus, der handler om hvad man praktisk kan gøre i en transportvirksomhed.

Besidder du og dine kollegaer alle de nødvendige faglige kompetencer?

Analyse af begrebet bæredygtighed

A synes ikke at lærerstaben er opdateret nok – A kunne godt tænke sig erhvervspraktik og flere faglærerkurser eller anden efteruddannelse, men oplever at det er svært at finde tiden til det.

Taler du nogensinde med dine kollegaer om jeres faglige niveau på det nævnte område?

”Nej, der er ingen sparringspartnere på det område” svarer A.

Hvad er dit syn på undervisernes efteruddannelse?

A udtaler, at pågældende savner meget efteruddannelse på det faglige område. På det pædagogiske felt bliver der gjort rigtig meget, men det halter slemt på det faglige.

Hvor meget fylder begrebet bæredygtighed i din undervisning?

A svarer at, det ikke er ret meget udover energi og miljørigtig kørsel i forbindelse med EU-kvalifikationsuddannelsen, fordi pågældende ikke ved ret meget om det selv.

Oplever du interesse fra kursisterne/ eleverne om emnet?

A svarer: ”Det er et komplekst spørgsmål, for nogle elever er helt vildt meget på med alt hvad der er miljørigtig og bæredygtigt, mens andre er fuldkomne ligeglade.” A oplever desuden at det hænger sammen med praktikpladsens opfattelse. ”De praktikpladser der har meget fokus på bæredygtighed, formår at præge deres elever til at dele denne opfattelse, men det modsatte også er gældende.”

Oplever du kunder / praktiksteder viser interesse for emnet?

A svarer: ”Ja som jeg nævnte før, så er det meget forskelligt, ud fra hvad eleverne fortæller”

Virksomheden

Hvad gør det interessant at arbejde på netop denne skole?

A svarer at pågældende trives godt på skolen, og at der er meget udvikling, selvom der savnes noget på det fagrelaterede.

Føler du, at dit og skolens bidrag har en meningsfuld betydning i en større sammenhæng? (f.eks. være med til at højne standarden for bæredygtig transport.)

A svarer, at det ville pågældende meget gerne kunne gøre endnu mere ved, men det virker som om det kniber lidt med ressourcerne på skolen.

A udtrykker at lærerne prøver så godt de kan, med de muligheder, der stilles til rådighed.

Har du en afsluttende kommentar eller noget, du føler, at du vil have med, inden vi afslutter samtalen?

A svarer: ”Jeg er glad for der kommer fokus på det her og at der er nogen der spørger ind til det. Jeg synes det er vigtigt, især nu. Der er vel ikke flere der er i tvivl om at der skal gøres noget for miljøet og alt det andet?”

Anbefalinger om uddannelse i bæredygtighed i transportbranchen

Formålet med idékataloget er at give inspiration til mulige anbefalinger i relation til uddannelsesindhold og forankring i en funktionel uddannelsesskruktur. Kataloget er ikke udtømmende, men et afsæt for det videre arbejde i TUR og brancheudvalget.

Idekatalog:

Det vurderes hensigtsmæssigt, ud fra eksterne undersøgelser og interviews, at udvikle et kursus af 3-5 dages varighed i AMU regi med bæredygtighed i transportbranchen og tilknyttede emner som specifikt indhold.

Forslag til indhold: CSR begrebet, nyeste teknologiske tiltag, FNs og regerings retningslinjer og strategier, økonomiske konsekvenser, muligheder kontra begrænsninger, holdningsbearbejdning ”mange bække små”, signalværdi og kvalitet. Anbefalet didaktik: dialog- og opgavebaseret og co-operativ learning.

Et tilsvarende indhold som en del af erhvervsuddannelsens målpinde f.eks. allerede i grundforløbet på indgangen transport og logistik. Således kunne der være mulighed for at inddrage begrebet og koble det til andre emner senere i forløbet.

I øjeblikket findes der ganske få AMU-mål som omhandler CSR

1 dag - Virksomhedens sociale ansvar - et ledelsesværktøj fkb.nr 45568

1 dag - CSRs betydning for HR-medarbejderens funktion fkb.nr 40384

1 dag - Bæredygtig tekstilproduktion fkb.nr 47063

Og som nævnt tidligere findes der ingen med emnet bæredygtighed på transport og logistikområdet.

Kompetenceudvikling af lærere

Noget tyder på at uddannelserne på området enten er utilstrækkelige eller forældet. I og med at især den teknologiske udviklingen går meget hurtigt, vil dette kræve ressourcer for kursusudbyderen (TUR) for at kunne følge med, således at man er i stand til at vejlede og uddanne faglærere på området.

Alternativt kunne et tættere samarbejde med andre, måske mere videns tunge uddannelsesinstitutioner være en løsning.

Bl.a. på DTU arbejdes der meget med begrebet og mulige løsninger.

Fora kunne være informationsmøder, erfa konferencer eller deltagelse på messer som Driving Green o. lign., hvor fokus er på løsnings- og udviklingsmodeller. Det ville sandsynligvis give faglærerne en tættere kontakt til virksomheder der har samme fokus på området.

Analyse af begrebet bæredygtighed

I og med at der er flere og flere skoler, der har begrebet bæredygtighed med i mission og værdisæt, bør der ligeledes være opbakning og forståelse fra disse om vigtigheden af at have opdaterede faglærere.

5. Konklusion

På trods af, at der er skabt en øget opmærksomhed for, hvad der gør transport bæredygtigt, så går det langsomt med at føre det ud i livet i praksis.

Det kan der være mange årsager til. Det kan være manglende opmærksomhed på de muligheder, der eksisterer. Der er fokus på driften i hverdagen og forvandlingsprocesser kræver mange ressourcer.

Økonomien, som altid spiller ind i et eller andet omfang, er ligeledes en væsentlig faktor. Der er måske en modvilje mod at betale ekstra for bæredygtige. Mange har en forforståelse af at bæredygtige løsninger er meget dyrere end konventionelle.

Det er elementer, der gør at bæredygtige kun implementeres i praksis i begrænset omfang.

Det er sandsynligt, at virksomheder, der tydeligt viser standpunkt og holdninger, kan have en konkurrencefordel. Hvis en transportvirksomheds interessenter har opfattelsen af at transportøren udviser ansvarlighed for både den miljømæssige og samfundsmæssige adfærd, kan man forestille sig, at det vil have en afsmittende effekt. Branchen kan sandsynligvis blive endnu bedre til at fortælle "den gode historie".

Der udover kan man i nye udbudsmaterialer se krav om grønt regnskab eller andet tilsvarende, for at komme i betragtning som leverandør / underleverandør.

Begrebet bæredygtighed er kommet for at blive, og analysen viser at transportbranchen har dels en god og forretningsmæssig fornuftig holdning til det. Der ligger nogle åbenlyse udfordringer i at få begrebet ind i hverdagen, få gjort op med vanetænkning, se muligheder i stedet for begrænsninger og sidst men ikke mindst få fortalt kunder og andre interessenter om de tiltag man faktisk har iværksat.

Analyser indikerer desuden, at der er et behov for uddannelse på området, og der er i idekataloget givet bud på hvorledes, det kan iværksættes.

Bilag 1

Rapporten 'Climate Change 2014' fra FN's Klimapanel (IPCC) sammenfatter den nyeste viden om Jordens klima og den globale opvarmning.

Den er et resumé af panelets femte hovedrapport.

- Hvert af de seneste tre årtier har sat rekord som det varmeste siden 1850. Siden 1880 er Jordens gennemsnitstemperatur steget 0,85 grader.
- I perioden 2016-2035 stiger Jordens temperatur med stor sandsynlighed 0,3-0,7 grader. Omkring 2050 vil omfanget af klimaændringerne i høj grad afhænge af, hvad vi gør nu.
- Hedeølger vil med stor sandsynlighed blive hyppigere og længere, og ekstrem nedbør bliver mere hyppig og intens i mange regioner.
- Fra 1971 til 2010 er over 90 procent af den akkumulerede energi blevet opsugt af oceanerne, som er blevet varmere ned til 700 meters dybde.
- Iskapperne på både Antarktis (Sydpolen) og Grønland har mistet is på grund af afsmeltning, især i perioden 2002-2011. Så godt som alle verdens gletsjere skrumper.
- Vandspejlet i verdenshavene vil stige med mellem 26 og 82 centimeter frem mod 2100. Men stigningen bliver ikke jævnt fordelt på kloden.
- Udbredelsen af havis i det arktiske område er i fra 1979 til 2012 blevet mellem 3,5 og 4,1 procent mindre pr. årti. Arktis kan være helt uden sommerhavis i 2050.
- Korallrev og polare økosystemer er mest sårbare over for det ændrede klima. Kyster og lavtliggende områder er i fare på grund af havstigninger, som fortsætter i århundreder.
- Koncentrationen af CO₂ og andre drivhusgasser i atmosfæren er nu højere end på noget tidspunkt i de foregående 800.000 år.
- Den stadigt voksende udledning af CO₂ øger sandsynligheden for voldsomme, omfattende og irreversible virkninger for mennesker og økosystemer.
- Udbytte af vigtige kornsorter som hvede, ris og majs vil falde som følge af klimaforandringer og skabe usikker fødevareforsyning i fremtiden.
- Klimaændringer fører til flere sygdomme i de fattigste ulande. De vil også påvirke økonomisk vækst negativt og føre til, at folkegrupper begynder at vandre.
- Der er dog mange måder at få CO₂-udslippet ned på. IPCC anbefaler både vedvarende energikilder som sol og vind, men også atomkraft og CCS (CO₂-lagring i undergrunden).
- Hvis vi skal nå målet om at begrænse global opvarmning til to grader, skal CO₂-udledningen skæres 40-70 procent i perioden 2010 til 2050. Omkring 2100 skal den være nul.

Kilde: 'Climate Change 2014, FN's Klimapanel

Bilag 2:

Interviewguide

Underviserens historie

Hvor gammel er du, og hvilken uddannelsesbaggrund har du?

Hvad er din funktion på uddannelsesstedet?

Hvor lang tid har du været ansat på skolen eller på andre skoler?

Selve arbejdet

Hvad tænker du om, at du gør en forskel for de elever / kursister du underviser?

Føler du, at du har udviklet dig siden, du startede? Ser du dig i en stadigt udviklende proces?

Bæredygtighed

Hvad forstår du ved, begrebet bæredygtighed?

Er bæredygtighed et begreb som fremgår af firmaets værdi sæt?

Taler du nogensinde med kollegaer om bæredygtighed?

Har du bemærket om nogle af jeres kunder nævner begrebet bæredygtighed?

Kan du tilslutte dig EU's definition af bæredygtighed?

"Bæredygtig transport er de løsninger, der bedst tilgodeser hele befolkningens behov for transport, og som samtidig begrænser trafikulykker, naturødelæggelser og ressourceforbrug."

Uddannelse og udvikling

Hvilke uddannelser synes du er nødvendige for at kunne leve op til evt. bæredygtige krav?

Besidder du og dine kollegaer alle de nødvendige faglige kompetencer?

Taler du nogensinde med dine kollegaer om jeres faglige niveau på det nævnte område?

Hvad er dit syn på undervisernes efteruddannelse?

Hvor meget fylder begrebet bæredygtighed i din undervisning?

Oplever du interesse fra kursisterne om emnet?

Oplever du kunder / praktiksteder viser interesse for emnet?

Virksomheden

Hvad gør det interessant at arbejde på netop denne skole?

Føler du, at dit og skolens bidrag har en meningsfuld betydning i en større sammenhæng? (f.eks. være med til at højne standarden for bæredygtig transport.)

Har du en afsluttende kommentar eller noget, du føler, at du vil have med, inden vi afslutter samtalen?

Analyse af begrebet bæredygtighed

Litteraturliste:

The Limits to Growth ISBN 1-931498-58-X

Kapitalen 3 bind, bog 4, s.1055 f. ISBN-13:9788770533256,277

<http://www.information.dk/454054>

Our Common Future, 1987 (på dansk under titlen: *Vores fælles fremtid*). ISBN-13: 978-0192820808

www.trm.dk/~media/Files/Publication/2014/K%C3%B8replan%20for%20gr%C3%B8n%20transport/Tilsendt%20materiale/SusInt%20%20Sustainable%20Transports%20through%20Improved%20Actor%20Interfaces.pdf

www.cowi.dk/menu/tema/infrastruktur-2030/COWI-perspektiverer/mobilitet-i-byen/Pages/6-trends-inden-for-transport.aspx