

Ugens transport

Fredag 29. november til torsdag 5. december 2013 - Nummer 37 - 2. årgang

Særtransporter får det lettere

Læs mere på side 4 og 5

Lastas' Anders er flydt 50 år

*Læs interviewet med Anders K.
Larsen på side 16, 17, 18, 19 og 20*

*Folketinget har behandlet
forslag til nye og højere
bødetakster*

Læs mere side 9

*Magasinet Bus er med i
dette nummer af Ugens
transport*

Læs magasinet her

*Vognmandsorganisation er
tilfreds med politikernes
aftale om Finansloven*

Læs mere side 9

*Kombiterminal var oppe at
vende
Læs mere side 15*

*Energieffektive transportløsninger
får støtte*

Læs mere side 10



Politiet kan slippe for at dirigere sværtransporter

Fra næste år kan medarbejdere hos eksempelvis transportvirksomheder, der udfører særtransporter, få tilladelse til at regulere færdslen i kryds, hvis de har gennemgået et uddannelsesforløb.

Den mulighed er blevet godt modtaget i vognmandskredse.

Hidtil har det været politiet, der har haft den opgave - og her har det mange gange været småt med tid, så særtransporterne har måtte tage til takke med den tid, politiet havde. Og den blev mindre og mindre i takt med et stigende antal særtransporter og andre politiopgaver.

De nye danske regler har været på vej i mange år.

Og det kan undre, for det var ikke et uopdyrket område, der skulle tage i brug. Svenske virksomheder har eksempelvis haft lignende regler i mange år.

Lige som i Danmark, skal medarbejdere i svenske virksomheder, der vil regulere trafikken i forbindelse med særtransporter passage, have gennemgået et uddannelsesforløb.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør



EN LASTBIL SKAL KUNNE GØRE
DINE CHAUFFØRER STOLTE

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIE T



renault-trucks.dk



Transportrammer

Særtransporter får det lettere

Fra 1. april næste år vil særtransportørerne få lettere adgang til at komme igennem trafikken med deres transporter. Fra den dato får de på visse betingelser lov til at dirigere færdslen uden hjælp fra politiet

Den bekendtgørelse, der er udstedt af justitsminister Morten Bødskov (S), giver mulighed for, at andre end politiet for fremtiden kan regulere færdslen, når det er påkrævet af hensyn til en hensigtsmæssig gennemførelse af transporten.

For at kunne regulere færdslen uden at være ansat ved politiet, skal man udover at have kørekort også have været gennem en uddannelse i at træde stedet for politiet, når det gælder om at regulere trafikken i forbindelse med særtransporter.

Bekendtgørelsen har været på vej et længere stykke tid. For vognmandsorganisationen DTL's erfagruppe, Kran-Blok Erfa, markerer bekendtgørelsen enden på otte års arbejdet for at få etableret den særlige rettighed og en tilhørende uddannelse.

Mange fordele

Formand for Kran-Blok Erfa Frank Segall er særdeles tilfreds med resultatet og uddeler roser til både Trafikstyrelsen, justitsministeren og Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen. Sidstnævnte har i Folketinget arbejdet aktivt med at få tingene gennemført.

- Meningen fra starten var at fritage politiet for at skulle ledsage særtransporter og i stedet lade behørigt uddannede chauffører i ledsagebiler håndtere den opgave ved en tilpasset regulering af færdslen, siger Frank Segall.



Transportrammer

Han peger på, at det indebærer en række fordele i form af aflastning af politiet, styrkelse af trafiksikkerheden og administrativ lettelse for vejtransporterhvervet.

Kræfterne forenet

Færdselsstyrelsen - det hed dele af Trafikstyrelsen tidligere - nedsatte i 2005 en arbejdsgruppe, der skulle komme med forslag til, hvordan uddannelsen af chauffører i ledsagebiler til særtransporter skulle udformes. Arbejdsgruppen afleverede et gennemarbejdet koncept, men der blev dengang ikke fulgt op på arbejdsgruppens indsats med den fornødne ændring af regelsættet, så forbedringerne kunne føres ud i livet.

- Vi var i den uheldige situation, at området for særtransporter er reguleret under Transportministeriet, mens selve kompetencen til at dirigere færdsel ligger i Justitsministeriet. Initiativet faldt så at sige mellem to stole, men her til sidst blev alle kræfter forenet, og det er vi glade for, siger Frank Segall.

-

- Den uddannelse, man skal gennemgå for at kunne dirigere færdslen, vil være et undervisningsforløb på minimum 37 timer, og uddannelsen gælder i 5 år. Herefter kan kompetencen generhverves ved et suppleringskursus.

Beliggenhed Beliggenhed Beliggenhed

Køb en erhvervsgrund og etabler din logistik-virksomhed på HTC. Beliggenheden bliver ikke bedre.

Hirtshals er i dag et stykke fremskudt Norge i EU og et centralt omdrejningspunkt for transport af varer mellem Norge og EU.

På HTC har vi en række attraktive erhvervsgrunde til salg. Kontakt centerdirektør Tonni Sørensen for nærmere oplysninger.

Læs mere på www.htc-erhverv.dk



TONNI SØRENSEN
Centerdirektør
HTC - Hirtshals Transport Center
Dalsagervej 3
9850 Hirtshals
+45 20 11 39 55
ts@htc.dk



Transportrammer

Konklusion:

Smarte lastbiler kræver smart EU-lovgivning

EU's regler for lastbilers vægte og dimensioner var i fokus, da ITD tirsdag var vært for en konference om smartere lastbiltransport. - Om en lastbil er smart eller ej, afhænger helt af, hvor den anvendes - og til hvad. Vi har brug for fleksible regler og standarder, så lastbiler til enhver tid kan blive udnyttet så effektivt som muligt overalt i Europa, fremhævede ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen, da han talte på en konference i EU-Parlamentet i Bruxelles

Konferencens tema var fremtidens smarte lastbiler og havde ITD og Novozymes som arrangører.

Et panel af branchefolk, EU-politikere og embedsfolk diskuterede, hvordan lastbiltransporten kan blive smartere og endnu mere effektiv. EU's direktiv for vægte og dimensioner, som er under revidering i EU-Parlamentet, kom hurtigt i skudlinjen.

En del politikere i EU-Parlamentet arbejder for, at direktivet så godt som helt skal forbyde grænseoverskridende trafik med lastbiler, der vejer mere end 40 ton eller er længere end 18,75 meter. Det vil for eksempel ramme de nordiske lande, som både har tilladt kørsel med 48 ton på almindelige vogntog og 60 ton på 25,25 meter lange modulvogntog på tværs af grænserne.

IRU var også på talerstolen

- I luftfarten og jernbanesektoren kan EU slet ikke få nok af udvikling og innovation, men når det gælder lastbiltransport, bliver innovationen gang på gang bremsed, og laveste fællesnævner skal i brug. Det lugter af, at de andre transportformer prøver at blokere udviklingen i vores erhverv, men det skal de da ikke have lov til, sagde Michael Nielsen, der er leder af Bruxelles-kontoret for den internationale vognmandsorganisation IRU, hvor ITD er en af medlemsorganisationerne.

Flere af de øvrige paneldeltagere udtrykte forståelse for branchens behov for fleksible regler og standarder.

- Der er masser af spændende muligheder for vores erhverv i Europa, men vi har også set i dag, at der er uenigheder. Jeg vil opfordre alle til dialog og samarbejde - det er på den måde, at vi kommer videre, sagde Jacob Chr. Nielsen, da han afrundede konferencen.

EU-Parlamentets behandling af et nyt vægt- og dimensionsdirektiv fortsætter i de kommende par måneder.

Transportrammer

EU-Parlamentet godkender nye infrastrukturfonde

Et flertal i EU-Parlamentet har godkendt en aftale med medlemsstaterne om EU's nye Connecting Europe facility (CEF), der blandt andet betyder 183 milliarder kroner til transportområdet. Connecting Europe facility har til formål at fremskynde finansieringen af centrale transeuropæiske forbindelser inden for transport-, energi- og telekommunikation

I en særskilt afstemning godkendte EU-Parlamentet også retningslinjerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T)

Det samlede budget for Connecting Europe vil i 2011-priser være på ca. 29,3 milliarder euro (cirka 218 milliarder kroner) for perioden 2014 - 2020.

Omkring 23,2 milliarder euro (cirka 183 milliarder kroner) øremærkes til transportsektoren til forbedring af grænseoverskridende forbindelser, fjernelse af flaskehalse og udbedring af infrastrukturelle huller.

5,12 milliarder euro (cirka 38 milliarder kroner) afsættes til modernisering og udvidelse af energiinfrastrukturen samt forbedring af forsyningssikkerheden.

Desuden afsættes 1 milliard euro (knap 7,5 milliarder kroner) til telekommunikation for at stimulere udviklingen af bredbåndsnetværk og digitale tjenester.

Retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet

I en separat afstemning godkendte EU-Parlamentet de retningslinjer, der fastlægger de fælles principper og prioriteter for færdiggørelsen af TEN-T nettet, der skal forbinde større byer og havne og dermed danne et effektivt europæisk transportnet for vej-, jernbane-, luft- og søtransport.

Politikere i EU-Parlamentet lagde blandt andet vægt på, at TEN-T vil forbedre den økonomiske, sociale og geografiske sammenhængskraft i EU og skabe arbejdspladser. Det blev også fremhævet, at TEN-T og Connecting Europe udgør en europæisk tilgang til finansiering af transport og udvikling i stedet for det nuværende kludetæppe af nationale tilgange. TEN-T og Connecting Europe vil udvikle vigtige trafikårer i Europa og give borgerne i EU bedre adgang til infrastrukturen i fremtiden

Transportrammer

Folketinget førstebehandler forslag om højere bøder

Transportministeren var under førstebehandlingen af S-R-SF-Regeringens forslag om højere bøder for overtrædelse af godskørselsloven og loven om Buskørsel lydhør over for at se på lavere bøder for bagatelagte overtrædelser, der ikke har betydning for politiets kontrol

Samtidigt afviser ministeren at undtage bus-området fra den foreslåede forhøjelse af bødestrafen. Bøderne for overtrædelser af bus- og godskørselsloven blev senest forhøjet i januar sidste år.

I forbindelse med førstebehandlingen af forslaget torsdag peger branchedirektør Michael Svane fra DI Transport på, at det efter hans og organisationens opfattelse er afgørende, at bøderne er rimelige og proportionale.

- Det vil sige, at de skal stå i forhold til den lovovertrædelse, der er begået. Derfor ser vi gerne, at man indfører en lavere bødekategori for sjuskefejl, der ikke har betydning for politiets mulighed for at kontrollere reglerne. Derfor er vi glade for, at ministeren er åben for at se på det, siger han og fortsætter:

- I forhold til de udenlandske lastbiler, der overtræder cabotagereglerne, så er overtrædelserne efterhånden meget få, hvilket jo er glædeligt og viser, at politikontrollen virker. Derfor vil de højere bødestraf i forslaget næppe heller have nogen væsentlig præventiv effekt.

Derudover fremhæver Michael Svane, at det i den forbindelse aldrig har været meningen, at busområdet skulle have justeret sine bøde op, da man blandt andet er underlagt nogle andre cabotageregler end vejgodstransporten.



Transportrammer

Vognmandsorganisation er tilfreds med politikernes aftale om Finansloven

Dansk Transport og Logistik hilser den nye finanslovsaftale velkommen. - Der er rigtig mange gode elementer i finanslovsaftalen, og jeg glæder mig især over det fortsatte fokus på kampen mod social dumping, siger DTL's administrerende direktør, Erik Østergaard, der er særlig tilfreds med, at Venstre og Konservative har forpligtet sig til at tage del i kampen mod social dumping

DTL's administrerende direktør fremhæver, at det er svært at være utilfreds med en fremrykning af en række af vækstplanens initiativer.

- Især de længere momskredittider er vigtige for vognmandsbranchen, efter nogle hårde år. Det gør også livet lettere for DTL's medlemmer, at fradraget for selvstændiges syge- og arbejdsskadeforsikring forbedres. Det er jeg meget tilfreds med, siger Erik Østergaard og fortsætter:

- Men især er jeg tilfreds med at kampen mod social dumping nu omfatter flere af Folketingets partier, og især kontrollen med den ulovlige cabotagekørsel er helt afgørende for DTL. Det glæder mig oprigtigt at Venstre og Konservative nu forpligter sig til at tage del i kampen mod social dumping. Det fortjener de stor ros for.



Erik Østergaard fremhæver, at hvis Danmark også i fremtiden skal have en vognmandsbranche, der agerer på ordnede danske vilkår, må og skal den ulovlige cabotagekørsel bekæmpes.

- Social dumping er en af Danmarks helt store udfordringer, og det er afgørende for beskæftigelsen, at man ikke bare ser passivt til, mens danske virksomheder, der vil virke på danske vilkår, går nederom og hjem på grund af unfair konkurrence. Denne finanslovsaftale er godt nyt for væksten og beskæftigelsen i Danmark - og dermed for de danske vognmænd, der vil køre på danske vilkår", siger DTL's administrerende direktør.

Udvikling

Energieffektive transportløsninger får støtte

To transportprojekter skal være foregangseksempler på elektrificering af arbejdskøretøjer og optimering af skibstransport. Projekterne modtager støtte fra Det Strategiske Forskningsråd og Energiteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram

Baggrunden for at støtte projekterne er, at transportsektorens CO₂-udledning udgør cirka en fjerdedel af den samlede danske udledning af drivhusgassen. De to projekter vil med støtte fra Det Strategiske Forskningsråd (DSF) og Energiteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram (EUDP) kunne udvikle mere energieffektive transportløsninger.

Arbejdskøretøjer skal i stødet

Virksomheden Lithium Balance og Aalborg Universitet modtager sammen med to andre virksomheder 11,6 millioner kroner til et projekt, der skal fremme elektrificering af arbejdskøretøjer ved at sikre billigere og mere effektive batterier. Det skal øge køretøjernes konkurrenceevne og udbredelse.

Containerskibe skal udnyttes bedre

Projektet GREENSHIP - Green Liner Shipping skal forøge kapacitetsudnyttelsen af containerskibe. Det er Danmarks Tekniske Universitet, der har fået en bevilling på 8,5 millioner kroner til projektet, som de gennemfører i samarbejde med blandt andet IT-Universitetet og Mærsk Line. Projektet vil kunne lede til en reduktion af udledningen af CO₂ fra containertransport med skib.

- De to projekter bidrager hver især til at løse nogle af de udfordringer, der forsinker den grønne omstilling. Særligt på transportområdet er behovene store, og der er efterspørgsel efter innovative løsninger, som kan bringe os videre siger klima-, energi- og bygningsminister Martin Lidegaard (R).

Transportsektorens energiforbrug er først og fremmest baseret på fossile brændstoffer. Det er derfor en stor udfordring at få nedbragt transportens CO₂-udledning og få reduceret andre miljøpåvirkninger.

- Omstillingen til grøn transport kommer ikke af sig selv, men kræver en målrettet prioritering af forskning og innovation, så vi i Danmark kan udvikle nye teknologier og løsninger på de udfordringer, vi står over for på vejen mod en mere energieffektiv og miljøvenlig transportsektor, siger uddannelsesminister Morten Østergaard, der er partifælle med Martin Lidegaard.

Pengene kommer fra den pulje til energieffektiv transport, som blev aftalt af S-R-SF-Regeringen og Enhedslisten i forbindelse med finansloven for 2013. Puljen udmøntes i fællesskab af DSF og EUDP.

Arbejdsforhold

Iveco Nordic får ny direktør

Lars Beck, der hidtil har været direktør hos ESA Trucks Danmark A/S, som forhandler DAF-lastbiler, tiltræder 1. december stillingen som General Manager for Iveco Nordic

Med Lars Beck får Iveco en General Manager med bred erfaring fra lastbilbranchen og med kendskab til lokale og internationale markeder.

Lars Beck afløser Gunni Mikkelsen, som i slutningen af oktober måtte forlade Iveco Nordic, da Iveco havde et ønske om forandring.

Det førte til beslutningen om at ændre den daglige ledelse af Iveco Nordic, og herunder også Iveco Danmark A/S.

Lars Beck, der skal skabe forandring, kommer med erfaring fra DAF Trucks skandinaviske importør. Senere er erfaring og viden blevet opbygget blandt andet fra udstationeringer rundt om i verden. Lars Beck kommer ligeledes med en stor erfaring inden for flådesalg og rammeaftaler, såvel nationalt samt på tværs af landegrænser.

Lars Beck får det overordnede kommercielle ansvar for Norden og de fire nordiske selskaber; Iveco Danmark A/S, Iveco Sweden AB, Iveco Norge AS og Iveco Finland Oy, og han skal samtidig holde skarpt fokus på udviklingen af Ivecos netværk samt drive større og tværgående projekter på tværs af landegrænser. Herudover indtræder Lars Beck i de fire selskabers bestyrelser.



Med Lars Beck vil Iveco Nordic sikre gennemførelse af virksomhedens vækststrategi, som betyder fremgang på det danske marked såvel som på de resterende nordiske markeder.

En af opgaverne, som Lars Beck skal tage fat på, er at få kørt Iveco Stralis frem til fremgang på det danske marked. Den seneste Stralis-model blev præsenteret i sommeren 2012.

Arbidsforhold



Stilen er egne pallevogne til chaufførerne

Administrerende direktør Anders Borg hos Jørgen Jensen Distribution A/S besluttede, at hver chauffør fremover skulle have sin egen personlige elektriske pallevogn, fordi 'ejerskabet' dermed ville reducere firmaets omkostninger til skader og reparationer.

Det har siden vist sig at Stills teknologi passede særdeles godt til dette formål hos Jørgen Jensen Distribution A/S, som i dag har en flåde på 65 lastbiler.

Chaufførerne på 45 af lastbilerne kører dagligt stykgodsdistribution - en arbejdsopgave, hvor topledelsen har sat ind med nye rationaliseringstiltag. Foreløbig drejer det sig om en del af lastbilflåden, hvortil i alt 31 nye enheder af truckproducenten Still's pallevogne er blevet leveret.



Fortsættes næste side.

- Vi havde kontakt til flere leverandører af pallevogne, og således fik vi stillet seks forskellige fabrikater til demonstration og test, siger administrerende direktør Anders Borg (tv), Jørgen Jensen Distribution A/S.

Arbejdsforhold

Tidligere år var hver lastbil forsynet med en manuel håndløftevogn, hvilket dengang var værktøjet til at bringe pallen fra lastbilen og ud til kunden. Siden blev kravene til arbejdsmiljøet ændret, og hos Jørgen Jensen Distribution A/S blev håndløftevognene erstattet med elektriske pallevogne, og det er i forbindelse med udskiftning af den første generation af elektriske pallevogne, at Still nu kommer ind i billedet.

- Vi havde kontakt til flere leverandører af pallevogne, og således fik vi stillet seks forskellige fabrikater til demonstration og test - her i blandt også en Still EXU 16, siger administrerende direktør Anders Borg, Jørgen Jensen Distribution A/S.

Testforløb og konklusion

- Hver chauffør testede alle de forskellige fabrikater, hvert fabrikat i en hel arbejdsdag, og efterfølgende udvekslede vi erfaringer samt fordele og ulemper. Således fandt vi frem til den bedste og mest velegnede pallevogn.

Konklusionen var, at størstedelen af chaufførerne pegede på Still EXU 16, og derfor valgte Jørgen Jensen Distribution A/S at investere i 31 nye enheder af denne model.

Beslutning om STILL Digicode

Før i tiden stod alle pallevogne til fri afbenyttelse, hvor ingen havde noget ansvar, og hver chauffør tog den nærmeste pallevogn med om bord.

Efter endt arbejdsdag blev pallevognen blot sat af med stor risiko for, at den ikke blev sat til ladning og dermed blev batteriet ikke opladet. Dette forårsagede stor irritation og det var svært at placere ansvaret.

Dette problem er løst i dag, da alle pallevognene er blevet nummereret og hver chauffør kender sin pallevogn - og hertil har han sin egen personlige kode.

De nye pallevogne er leveret med Still digicode, som er et digitalt tastesystem, hvor en personlig firecifret kode skal indtastes, inden pallevognen kan aktiveres. Dette fungerer som en elektronisk tændingsnøgle.

På denne måde har hver chauffør fået et helt specielt ejerforhold, eftersom det kun er ham, der kan betjene pallevognen.



Arbejdsforhold

Pallevognen kan krybe

Transportvirksomheden Jørgen Jensen Distribution A/S i Ikast har investeret i 31 nye eldrevne palle vogne fra Still. de nye palle vogne har en række finesser - blandt andet Still digicode og optispeed

Still digicode er et digitalt tasteresystem, hvor en personlig firecifret kode skal indtastes, inden pallevognen kan aktiveres. Dette fungerer som en elektronisk tændingsnøgle. På denne måde har hver chauffør fået et helt specielt ejerforhold til pallevognen, eftersom det kun er ham, der kan betjene pallevognen. Det gavner effektiviteten og spare på vedligeholdelsen

Den anden finesse er Still optispeed. Det er en særlig Still-egenskab, der er en funktion i styrehåndtaget, som sikrer, at pallevognen kan manøvreres med krybehastighed under trange forhold om bord på lastbilen samtidig med, at styrehåndtaget står i opretstående stilling. Så snart der bliver mere plads til rådighed, kan hastigheden let justeres ved at forøge vinklen på styrehåndtaget.

Chaufførerne hos Jørgen Jensen Distribution A/S er blevet rigtig glade for optispeed-konceptet, fordi de har fuld kontrol over pallevognen og hele kørselsmønsteret foregår særdeles blødt, hvilket ses som endnu en fordel.



- Den gamle model, vi havde før, kunne godt accelerere i ryk, og på den konto har vi desværre mistet en del vogne, som simpelthen er kørt ud over læsserampen med alvorlige skader til følge, fordi chaufføren mistede herredømmet over pallevognen. Den bløde kørsel med en Still sikrer også, at godset ikke vælter af, så det er virkelig en effektiv pallevogn med mange gode funktioner, Anders Borg, der er administrerende direktør hos Jørgen Jensen Distribution A/S.

Beslutningen om at hver chauffør har sin egen pallevogn er på den korte bane umiddelbart en dyrere løsning, men hen over levetiden, som vil være på fem til seks år, forventer transportvirksomheden at udgifterne til skader og reparationer bliver reduceret markant.

Dels fordi pallevognen med Still optispeed er meget lettere at manøvrere, men også fordi hver chauffør er blevet meget mere opmærksom på pallevognens driftsforhold, som fremover er hans eget ansvar.

Dermed har beslutningen været en succes, og det er nu vores ønske, at alle vores chauffører skal have deres egen pallevogn. Derfor vil vi i nærmeste fremtid investere i endnu flere Still palle vogne af samme type, siger Anders Borg.

Infrastruktur

Kombiterminal i Hirtshals var oppe at vende

Folketingsmedlem Per Clausen fra Enhedslisten, der blev valgt ind i Aalborg Byråd ved kommunalvalget 19. november, har været på besøg i Hirtshals, hvor et centralt emne, var jernbanen til og fra Hirtshals Havn

Per Clausen, der tidligere var trafikordfører for Enhedslisten, var inviteret til Hirtshals for at høre mere om aktiviteterne på havnen og for ved selvsyn at se den udvikling, som Hirtshals Havn har gennemgået de seneste fem år. Besøget gav også mulighed for en snak omkring Hirtshals Havns planer for en kombiterminal, som kan håndtere trailere og container, der skal til og fra Norges-færgerne eller lokalområdet



Til spørgsmålet omkring en godsbaneterminal i Hirtshals gav Per Clausen udtryk for, at der er sund fornuft i at etablere en kombiterminal, der kan tage noget af presset af motorvejsnettet ned igennem Jylland.

Hvor eksempelvis ønsket om en tredje limfjordsforbindelse er et lokalt anliggende, som primært vil afhjælpe trafikproblemer i det nordjyske og ikke resten af Jylland, så er spørgsmålet om en kombiterminal i Hirtshals et nationalt anliggende, som ville kunne mindske trafikale problemer ved både Aalborg, Aarhus og trekantsområdet.

- Trafikken over Hirtshals Havn både til og fra Norge og Nordatlanten har over de seneste år været støt stigende, og havnen forventer, at denne stigning vil fortsætte i de kommende år. Presset på motorvejsnetværket gennem Jylland vil derfor ikke blive mindre, og en godsbaneterminal, hvor man kan flytte nogle af de mange lastbiler over på bane, vil derfor kunne løse nogle af problemerne med trængsel på motorvejsnettet. Samtidig vil det jo også have en miljømæssig gevinst i forhold til mindre udledning af CO₂, siger administrerende direktør for Hirtshals Havn, Jens K. Jensen.

Materiel



Lastas' Anders fylder rundt

Torsdag 28. november fyldte Anders K. Larsen, direktør i Lastas i Hedensted, 50 år. I den anledning er det lykkedes for os her på transportnyhederne.dk at få ham til at lægge sit centrale arbejdsredskab - telefonen - lidt væk og fortælle om, hvordan det er at se tilbage på nogle begivenhedsrige år

- Jeg er født på Vejle Havn, siger han indledningsvis for at starte et sted.

- I de røde blokke. Ja, de ligger der endnu, selvom de er blevet renoveret et par gange siden dengang.

Ander K. Larsen er én ud af en søskendeflok på ni. Hvordan det var at vokse op på havnen i Vejle fylder ikke meget i historien om Anders fra Lastas. Han er uddannet lastvognsmekaniker hos daværende Volvo-forhandler i Horsens, Petersen og Nielsen.

Da han som 20-årig i 1983 var blevet uenig med værkføreren om den nærmeste fremtid, besluttede han sig for at sige stop. Derefter begyndte han at køre lastbil for en vognmand i Vejle. Jobbet som eksportchauffør, hvor han blandt andet kørte til Spanien, varede i to år, hvorefter han kørte hjemme i Danmark i et halvt års tid, til telefonen en dag ringede.

Materiel

I den anden ende af røret var Anders Larsens' bror, Jens K. Larsen, som tilbød ham et job i den handelsvirksomhed, han havde startet i 1983, og som forlængst har slået sit navn fast.

Jens K. Larsen havde fået brug for én mere i virksomheden, som den gang i 1986 var begyndt at vokse ud af de daværende rammer. Anders K. Larsen slog til og sammen har de to brødre fulgt hinanden gennem 27 år, hvor langt de fleste år har været kendetegnet af vækst.

- Det har været 27 utroligt dejlige år, og jeg har ikke fortrudt ét sekund. Jeg er glad for at have fået mulighed for at drive forretning sammen med Jens, siger han og tilføjer:

- Jeg kunne ikke ønske mig nogen bedre. Han har været en støtte og god følgesvend - også gennem de svære tider.

En branche fyldt med ildsjæle

Anders K. Larsen fremhæver vognmandsbranchen som en spændende branche, der er kendetegnet ved nogle dygtige og meget initiativrige mennesker.

Derfor har det også gjort ondt for ham at se den lange række af gode og reelle mennesker, der er gået til i årene efter krisen ramte i sensommeren 2008.

- Det er noget af det sørgeligste, jeg har været med til, siger han og fremhæver, at der heldigvis stadig er mange ildsjæle blandt vognmændene.

- Og ved Gud, hvor er de et flittigt folkefærd, siger han, som selv nærmest altid er på arbejde.

Anders K. Larsen griber ud efter telefonen, som han har lagt fra sig på bordet.

Den ringer ikke - og Anders lader være med at ringe op, selvom han egentlig havde lovet at ringe tilbage om ti minutter.

- Hvis kunderne vil komme her, så er vi her også, siger han så med et smil.



Materiel

En aftale skal holdes

For Anders K. Larsen, der er søn af en vognmandsfamilie fra det sydøstjyske, lå det ligesom i sol, måne og stjerner, at det måtte blive på transportområdet, han skulle finde sin levevej.



Et eller andet sted spiller det ind i dagligdagen, hvor Anders K. Larsen - sammen med sin bror - lægger vægt på, at man står ved de aftaler, man indgår.

- Det er meget vigtigt for os, siger Anders K. Larsen som i forbindelse med rekonstruktionen af Lastas i foråret glæder sig over, at kreditorerne har holdt skindet på næsen og har haft lyst og mod på at være med i det nye Lastas.

- Vi er også glade for at vores kunder har været trofaste og er med os igen. Alle har støttet os. Jeg vil aldrig glemme den opbakning, der har været, siger han og gør opmærksom på, at medarbejderne ikke skal glemmes i den forbindelse.

Nogle har haft deres daglige gang på Energivej i Hedensted i både 10 og 15 år.

- Det er utroligt dejligt at kunne drive forretningen videre i en positiv ånd, siger Anders K. Larsen, som har svært ved at forestille sig selv sidde i en anden stol end den, han sidder mest i - når han altså sidder ned.

Og når han er ved at dele roser ud, vil han også rose bankforbindelserne for at ville være med til at gøre det muligt at rekonstruere virksomheden - og at han sammen med sin bror kunne fortsætte Lastas, som i dag har ud over Hedensted har afdelinger i Toflund og Greve.

Fokus på leveringstider

Materiel

Efter 27 år hos Lastas - de første 22 år med fremgang - er det nærliggende at Anders K. Larsen får lov til at forklare, hvad man kan lære af årene fra toppen og frem.

Anders K. Larsen overvejer spørgsmålet et øjeblik.

- Det gik for hurtigt. Vi kørte i for højt et gear, siger han og forklarer, at Lastas i dag er i fart, men i et par gear lavere.

Han lægger ikke skjul på, at stort set alle var grebet af en form for eufori og havde svært ved at tro, at det kunne stoppe - eller havde mulighed for at stoppe, når kunderne var der og ikke kunne få deres materiel leveret hurtigt nok.

Mange med en lidt længere hukommelse, end korttidshukommelsen, kan sikkert huske leveringstider på 12 måneder eller mere.

I dag er situationen en anden. Markedet er gået tilbage, så det er kvalitet, service og leveringstider i kombination med varesortiment og pris, der afgør handlerne.



Anders K. Larsen peger på, at noget af det, han i sin del af det nye Lastas går meget op i, er, at leveringstiderne skal holde.

Far til tre - og lastvognssælger

I 2006 skete der noget helt anderledes i Anders K. Larsen tilværelse - med ni måneders leveringstid. Han blev far til et par tvillingepiger, der kom til verden på Skejby Sygehus.

- Det gik godt, siger han og fortæller, at han - da tvillingerne var født - gik uden for for at ringe - og så lige ringe til en kunde.

- Jeg solgte da en ny DAF, siger han med et grin.

Materiel

Mens han var i gang med at sælge den nye lastbil, havde jordemoderen forsøgt at få fat i ham. Da han var optaget, stillede telefonen om til Hedensted, hvor hun var blevet mødt med et "Lastas goddag".

Hun havde spurgt efter Anders, og havde fået at vide, at han var på Skejby Sygehus og lige havde fået tvillinger.

- Jeg var ikke så populær, da jeg kom ind igen, siger han.

Et par år efter fik han sammen med kæresten endnu et barn - en dreng, som nu er fire et halvt.

- Det var og er en stor oplevelse at få børn. Det vil jeg ikke have været foruden, siger han og fortæller, at når han skal tidligt af sted om morgenen, før resten af familien vågner, kigger han ind til alle for at se, om de sover godt.

- Og når jeg har været væk en hel uge, kan man godt mærke det på ungerne, siger han og må konstatere, at børn og kæreste er det første, han tænker på, hvis der skulle opstå noget uventet.



Det næste han tænker på er Lastas. For i det forhold er Lastas det vigtigste.

- Min egen person kommer i anden række siger han, selvom de færreste vil kunne se et Lastas uden Anders.

Lørdag 25. Januar klokken 13 inviterer Anders K. Larsen til åbent hus hos Lastas i Hedensted.

GØR EN RIGTIG GOD HANDEL INDEN JUL!



Kel-Berg

4 akslet overførselsanhænger

Kel-Berg

4 akslet tiptrailer 61 m³



Kel-Berg

4 akslet tiptrailer 37m³

**MED OMGÅENDE LEVERING INDEN DEN 31/12-2013 OG FÅ AFSKRIVNING PÅ 15 %
DET ER SIDSTE ÅR MED AFSKRIVNINGER!**

Kel-Berg

4 akslet tiptrailer 37m³
HARDOX



Kel-Berg

4 akslet tipanhænger
ALU SIDER

KEL-BERG®

Kontakt vores salgsteamet:



Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1667



Christopher Tinghøj
Mobil: +45 2787 7001

Materiel

Iveco Stralis LNG får pris for bæredygtig transport

Med sin Stralis LNG, der kører på flydende naturgas, har Iveco modtaget "Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit", en europæisk pris for bæredygtig transport

Juryen bag prisen er repræsentanter fra transporterhvervet, VDA - Verband der Automobilindustrie), medier, forskning og tyske statslige institutioner.

Prisen sigter mod at opmuntre virksomheder indenfor transport- og erhvervsbils-branchen til at arbejde på en bæredygtig måde og for at bidrage yderligere til at forankre principperne for bæredygtig udvikling.

Ansvarlige og bæredygtige handlinger er fundamentale for at imødekomme miljøproblemer på globalt plan, men også for at øge lønsomheden og konkurrenceevnen for virksomheder.

Med LNG-brændstof til gasmotorer på op til 330 hk er Stralis LNG både mindre miljøbelastende - de holder sig under Euro 6-niveau - og meget mere støjsvage.

Dermed er Stralis LNG velegnet til bytrafik - eksempelvis tidlig morgenkørsel til supermarkeder, og med en rækkevidde på ca. 750 km kan den også benyttes til langdistancekørsel. Samlet set er køretøjets brug af flydende naturgas og det lave brændstofforbrug et stærkt økonomisk argument.



**Skriv dit arrangement
i transportkalenderen
- så andre kan se det!**

Materiel

Entreprenørvirksomhed bruger specialiserede lastbiler

Hos entreprenørvirksomheden Per Aarsleff A/S arbejder man med kloakinspektion og kloakrenovering, og det kræver specialudstyr. I den forbindelse har virksomheden fået nyt mandskab i form af tre nye MAN-lastbiler

Der er tale om to lastbiler fra MAN's TGL-serien og én fra TGM-serien. Alle tre lastbiler er leveret med den nyeste Euro 6-motorteknologi fra den tyske producent.

De nye lastbiler er opbygget med specialindrettede kasser fra Farre Karrosserifabrik, og alle er leveret af Søren Nybroe fra MAN Truck & Bus i Aarhus.

Per Aarsleff's nye lastbiler er udstyret med avanceret teknik i form af MANs Telematics flådestyringssystem, MedieTruck-system med TruckNavigation og TipMatic automatgear. For at give den rette temperatur i kabinen er der endvidere fuldautomatisk klimaanlæg integreret med det fabriksmonterede oliefyr.



Volvo Trucks lancerer motorer godkendt til 100 procent RME

I løbet af foråret 2014 vil Volvo Trucks introducere to Euro 6-motorer på henholdsvis 240 og 320 hk, der kan køre på 100 procent RME, som er en form for biodiesel

De to motorer, D5K240 og D8K320, bliver godkendt til RME i overensstemmelse med Euro 6-normerne og fås til Volvo Trucks' nye Volvo FE og Volvo FL. I det omfattende arbejde med at udvikle motorerne til de nye emissionskrav har RME-tilpasningen medført udviklingen af ny software, en ny brændstoftkvalitetssensor og en styreenhed til efterbehandlingssystemet.

Materiel

- Der er en efterspørgsel efter dette produkt på markedet, som vi gerne vil tilgodese. Når det drejer sig om øvrige alternative brændstoffer, tror vi, at gas har et stort potentiale. Vi følger ligeledes udviklingen af syntetisk diesel med stor interesse, siger Christina Eriksson, der er ansvarlig for alternative brændstoffer hos Volvo Trucks.

Fakta om RME:

RME er et rapsbaseret biodiesel, som består af rapsmetylester. RME fremstilles ved esterificering af rapsolie. Fællesnavnet for fedt syre metyl ester er FAME.



Sværlasttrailer har et letvægtschassis

Vognmand Torben Ramsdal i Højslev ved Skive har taget nummer to ud af to tre-akslede sværgodstrailere i brug

Sværgodstrailerne, der er leveret af Lastas i Hedensted, er åbne tre-akslede Kel-Berg-trailere med letvægtschassis med længdevanger opsejset i I-profil med stærke tværvanger og forstærkninger, som giver et meget stabilt chassis.

Underkøringskofanger og cyklistværn opfylder danske regler. Trailerne har tromlebremser og luftaffjedring. Der er plastskærme over hvert hjul.



Bunden er af 28 mm hårdtræs planker nedlagt i galvaniserede omega profiler, som er fastgjort med galvaniserede skruer. Trailerne har to rækker med ni bindinge i hver kantskinne. Derudover har de bindekroge under kantskinne for hver anden tværvange.

Materiel

Lotra kører Euro 6 med fire-akslet Scania

Vognmandsfirmaet Lotra A/S, der har hovedkontor i Kolding, har lige fået leveret ny miljøvenlig Scania. Der er tale om en fire-akslet Scania G480 triple-bogie, med styring på første tre aksler.

Akslerne er luftaffjedret og udstyret med trykmåler, så man kan se akseltrykket i instrumentpanelet. Lastbilen har en seks-cylindret motor på 480 hk. Motoren, der lever op til Euro 6-normen, har et maksimalt drejningsmoment på 2.500 Nm.

Gearkassen er Scanias Opticruise gearkasse med fuldautomatisk gearskift. Førerhuset er et G-serien dagkabine med tre trin, som gør det let at komme ind og ud. Det er udstyret med aircondition, oliefyr, termoruder, navigation, tyverialarm og hvilebriks.

Bilen har Scania Driver Support, som giver chaufføren mulighed for løbende at blive vurderet på kørestil. Både gode og dårlige vaner får en kommentar med på vejen. Det kan være med til at få chaufføren til at konkurrere med sig selv om, hvor god han er til at udnytte brændstoffet ved at være forudseende under kørslen - frem til lyskryds, rundkørsler, kryds og i bakket terræn.

Den nye Scania ti Lotra er opbygget hos Sawo A/S i Kolding med et XR20 SL 59 CE Multilift/SAWO kroghejs. Lakeringen har Nørre Snede Autolak A/S stået for, mens BJ Autopolstring ApS i Padborg har taget sig af polstring af kabinen.

Klargøringen efter opbygning er foretaget hos Scania Danmark A/S i Hammelev. Salgskonsulent Sten J. Sørensen hos Scania Danmark A/S i Kolding har stået for klargøring og levering.



Fremkommelig sikkerhed

Cyklister får mulighed for at svinge til højre for rødt

Fra torsdag 21. november blev krydsene Gladsaxe Møllevej/Hillerød motorvejen og Mørkhøjvej/Hillerød motorvejen de første af en række kryds på statsvejnettet, hvor cyklister som forsøg lovligt må svinge til højre, selvom der er rødt lys

De udvalgte kryds er fordelt over hele landet, men findes hovedsageligt i og ved større byer. Krydsene vil være markeret med et tydeligt skilt, som viser, at højresving for rødt er tilladt for cyklister. Forsøget er en del af S-R-SF-Regeringens arbejde med en ny national cykelstrategi. Formålet med forsøget er at øge fremkommeligheden for cyklister, men også at inspirere kommuner til at lave tilsvarende forsøg, hvor det er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Vejdirektoratet har undersøgt statsvejnettet og lokaliseret en række kryds, hvor cyklister vil kunne foretage højresving for rødt. Forsøgene gennemføres i de kryds, hvor politiet på baggrund af lokalkendskab til de forskellige trafikmønstre kan godkende forsøgsordningen.

- Jeg håber og tror, at forsøget vil inspirere kommunerne. Forsøget vil samtidig være med til at skabe klarhed over, hvornår højresving for rødt kan være en god idé, siger transportminister Pia Olsen Dyhr (SF).

Justitsminister Morten Bødskov (S) peger på, at mange cyklister fra tid til anden oplever at skulle standse ved rødt lys på steder, hvor de ellers kunne svinge til højre trygt og sikkert - og uden fare for andre trafikanter.

- Jeg er meget tilfreds med, at vi nu sætter gang i en forsøgsordning med højresving for rødt for cyklister på steder, hvor det kan ske uden at sætte trafiksikkerheden over styr. Når forsøgsordningen er slut, vil vi have et godt grundlag for at tage stilling til en mere permanent ordning med højresving for rødt.



Forsøgsordningen løber til udgangen af 2015. De øvrige lokaliteter, der er omfattet af forsøget, forventes offentliggjort inden årets udgang.



**Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse**

**for kun 1.596,00 kroner
for 12 måneder**

**Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk**

Member of VBG GROUP

**EN VERDENSNYHED, DER RENGØR OG
SMØRER DIN KOBLING UNDER KØRSLEN.**



MECHMATIC

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der rengør og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olietåge giver både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på www.vbg.dk



The strong connection

Flydende forbindelser

Svensk kommune lægger 260 millioner kroner i havnen

- Det er en fantastisk positiv beslutning for os og vores kunder, siger Johan Röstin, administrerende direktør for CMP - Copenhagen Malmö Port. Investeringen sker med henblik på kommende virksomhedsetableringer.

Udvidelsen skal ske i etaper i årene 2014 - 2025, hvor der i hver etape skal etableres omkring 20 hektar med grunde. Udvidelsen består blandt andet af jordopfyldning samt anlæggelse af grunde og veje.

- Det glæder os, at Malmø Kommune fortsat har en stærk tro på, at CMP og Norra Hamnen skal være en transport- og logistikplatform i Østersøregionen, siger Johan Röstin.

Norra Hamnen i Malmø er et 150 hektar stort område, der udelukkende er forbeholdt havneaktiviteter og transportrelateret industri. Her arbejder Malmø Kommune og CMP sammen om at skabe et bæredygtigt kredsløb for transport, energiproduktion og genindvinding til gavn for alle involverede virksomheder.

Udnytter infrastrukturen

Halvdelen af arealet består af nye havneterminaler, kajer og jernbaneanlæg, men også arealer, der skal bruges til den fortsatte udbygning af havnen. Den anden halvdel af området er beregnet til et nyt logistikcenter, hvor virksomheder især inden for produktion og distribution kan etablere sig. Tanken er, at disse industrivirksomheder skal kunne udnytte infrastrukturen i Norra Hamnen til deres godstransporter. Det bliver Malmø Kommune, som i samarbejde med CMP får ansvaret for udstykning af grunde til etablering af industri.

De 260 millioner svenske kroner, som nu er afsat, er den skønsmæssige ramme for de nødvendige investeringer i løbet af perioden.

- Der er indbygget fleksibilitet i investeringsbudgettet. Hvis vi får en ny kunde med særlige behov - for eksempel en grund med en separat vej - kan vi hurtigt efterkomme dette ønske inden for rammerne af projektet. God infrastruktur i land er mindst lige så vigtig for konkurrenceevnen som infrastrukturen til søs, siger Johan Röstin.



Flydende forbindelser

EU støtter hybrid-system på Scandlines-færger

EU har besluttet at støtte Scandlines' grønne tiltag på ruten Rødby-Puttgarden med en tildeling på lidt over 48 millioner kroner. Støtten går til projektet "Sustainable Traffic Machines - On the way to greener shipping", hvor Scandlines kombinerer diesel- og batteridrift på to af færgerne på ruten

Med projektet vil Scandlines fremover kunne reducere CO₂-udledningen fra færgerne på Rødby-Puttgarden-ruten betydeligt. Støtten kommer fra EU Kommissionens TEN-T, Trans-European Transport Network Executive Agency og skal bruges på færgerne Prinsesse Benedikte og Schleswig-Holstein, der begge sejler på Rødby-Puttgarden-overfarten.

Dieseldriften optimeres

Pilotprojektet kombinerer traditionel dieselelektrisk drift med batteridrift. Ved at udstyre færgerne med batteripakker - et såkaldt Energy Storage System - og samkøre disse med en dieselgenerator opnås kontinuerlig drift af dieselmotoren i dens mest effektive lastområde.

Når færgen ligger i havn eller sejler langsomt, producerer dieselgeneratoren overskydende energi, der nu kan lagres i batteripakken. Når der er brug for mere energi, end en dieselgenerator kan levere, tappes der energi fra systemet. På den måde opnår man, at dieselmotoren altid arbejder ved optimal belastning.

Hybridsystemet optimerer også effekten af skibsmotorerne og reducerer dermed udledning af CO₂, SO_x og NO_x betydeligt. Samtidigt ønsker Scandlines at installere røggasrensere (scrubbers) på færgerne for at reducere udledning af SO_x. Ved at rense røgen kan Scandlines leve op til EU-kravene, som fra 2015 begrænser udledningen af SO_x ved at stille krav om svovlfattigt brændstof eller røggrensning.

I den forbindelse betyder en effektivisering af dieselgeneratordriften behov for en væsentligt mindre kapacitet af røggasrenseren.

Energy Storage System er monteret og taget i brug på M/F Prinsesse Benedikte, som den første af de fire færger på overfarten Rødby-Puttgarden, og M/F Schleswig-Holstein har ved et nyligt overstået værftsophold fået installeret sin scrubber. Scandlines er det første rederi i verden, som gør brug af et hybridsystem om bord i denne skala.

Hos Scandlines glæder man sig over EU's opbakning til projektet, som i øvrigt er udvidet til også at omfatte færgerne Prins Richard og Deutschland.

Flydende forbindelser

Søfolk på gennemrejse får smidigere visumregler

Visumfrihed for søfolk i transit og mulighed for at skifte besætning uden, at man skal lægge til i havnen. Det er nogle af de tiltag, som skal gøre det mere fleksibelt for søfolk at rejse gennem Danmark

Justitsminister Morten Bødskov (S) er klar til at indføre nye og forenklede regler - regler som søfartserhvervet har efterspurgt gennem længere tid.

- Søfartserhvervet står stærkt i Danmark, og vi skal sørge for, at erhvervet også fremover har de bedste betingelser for at skabe vækst og arbejdspladser i Danmark. Jeg er derfor glad for, at vi nu har fundet en god og forsvarlig løsning, der fuldt ud imødekommer erhvervets ønsker, siger Morten Bødskov.

Visumfrihed og lettere besætningsskift

De nye regler betyder for det første, at der indføres visumfrihed i forbindelse med af- og påmønstring af søfolk med særlige identitetsdokumenter. Det betyder, at søfartserhvervet slipper for at ansøge om visum til søfolk, der skal rejse ud af Schengenområdet via Danmark.

Søfolk med særlige id-kort har i forvejen mulighed for at rejse ind i Danmark i medfør af landlovsretten.

Herudover skal politiet som hidtil kontrollere og forhåndsgodkende søfolk inden af- og påmønstring. Den nye ordning medfører derfor ingen svækkelse af sikkerheden.

For det andet bliver det muligt at foretage besætningsskift på en red eller fra et skib under passage i dansk farvand. Det betyder blandt andet, at de store skibe ikke længere behøver at lægge til i en havn for at sætte nogle få søfolk af. Ifølge søfartserhvervet vil dette spare tid, begrænse risikoen for kollision og formindske olieforbruget.

Ændringerne vil blive gennemført i begyndelsen af 2014.

Tal og fakta

- I 2012 udstedte politiet visum ved grænsen i 3.045 tilfælde, hvoraf langt størstedelen var sømandsvisum, mens et begrænset antal var nødvisum til andre end søfolk.
- Danske maritime virksomheder står samlet set for cirka 24 procent af Danmarks totale eksport og har en samlet produktion på godt 287 milliarder kroner, hvilket svarer til cirka 10 procent af den samlede produktion i Danmark.

Flydende forbindelser

Hybride straddlecarrier kører ind på terminalerne

Kalmar, der er en del af Cargotec-koncernen, introducerer de første hybrid straddle- og shuttlecarriers, som reducerer brændstofforbruget med op til 40 procent i forhold til eksisterende maskiner

Ud over brændstofsbesparelserne lever maskinerne til op til de strammeste emissionsregulativer, idet de reducerer udledningen af CO2 med over 50 ton om året i forhold til traditionelle diesel-elektriske maskiner.

Ud over avanceret hybrid-teknologi lancerer Kalmar også opgraderinger og nye features for alle serier af straddle- og shuttlecarrier. Det sker på baggrund af kundernes behov og den dialog, man har haft med dem om videreudvikling af maskinerne.

- I processen med design af den næste generation af maskiner er vi blevet guidet af havne- og terminalindustriens efterspørgsel på lave ejerskabsomkostninger, miljømæssig bæredygtighed, god brugervenlighed, sikkerhed, produktivitet og automation, siger dr. Tero Kokko, Kalmars vice præsident, for Horizontal Transportation.

- Vi mener, at de nye Kalmar hybride straddle- og shuttlecarriermaskiner er et stort spring fremad på udstyrssiden til

terminaler, og vi er sikre på, at de giver nogle helt klare kundefordele gennem hele deres levetid, fortsætter han.





Greve-virksomhed har grebet en Volvo med kran

Titan Lastvogne A/S i Karlslunde, der forhandler Volvo-lastvogne, har leveret en ny fire-akslet Volvo FM 500 til Kran & Grab Service v/Benny Vestergaard Pedersen i Greve

Den nye fire-akslede lastbil er af tridem-typen med tre bogie-aksler, hvoraf der er træk på de to, mens den sidste er styrende

Den nye FM er udstyret med Volvo's New York førerhuspakke, I-Shift og Udsyn+ pakken med Bi-Xenon nær- og fjernlys, regnsensor og hjørnebelysning. Den er opbygget med wirehejs hos HMF i Roskilde, mens Pierre i Hedehusene har stået for lakering af opbygningen.

Kran & Grab Service har tre kranbiler, og det er sønnen Jesper Vestergård Pedersen, som skifter sin 10 år gamle Volvo ud med den nye FM 500.

Bilerne er solgt og leveret af Heino Johansen fra Titan Lastvogne A/S i Karlslunde.

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*

Magasinet Bus

Fredag 29. november 2013 - Nummer 1 - 1. årgang

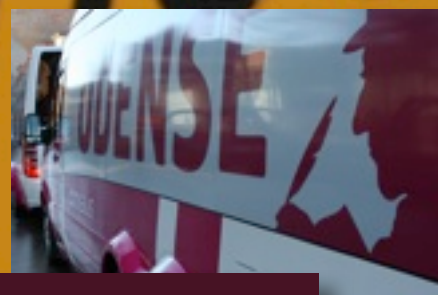
København sætter strøm til kineserne

To kinesisk producerede el-busser er sat i drift i København

Læs mere side 18

Umove er navnet på et nyt busselskab på Sjælland med rødder tilbage til forrige århundrede

Læs mere side 4



Abildskou har fået nummer 50

Læs mere side 12

De grønnere busser er pink

Læs mere side 17

Debat: Reglerne er ens for alle - men spiller alle efter samme regler

Læs mere side 21

Midttrafik indsætter mere miljøvenlige busser

Læs mere side 9



Mød os på
Facebook

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk

Vi retter til med Magasinet Bus

Du sidder nu med Magasinet Bus nummer 1 - 2013. Magasinet er et led i den udvikling, som vi her på transportnyhederne.dk er en del af, når det gælder elektroniske medier - uanset om det er deciderede nyhedssider på nettet med daglige opdateringer - eller elektroniske magasiner, hvor vi siden november sidste år har udgivet Ugens transport - og i samarbejde med andre fra foråret udgav magasinet Bus-Nyhederne - og senere Trailernyhederne.

Magasinet Bus er helt i gennem transportnyhederne.dk's magasin med fokus på bus-området.

Vi er overbeviste om, at Magasinet Bus kan bidrage til at skabe overblik over, hvad der sker på området for persontransport med små og store busser - rutekørsel såvel som turistikørsel.

Vi håber, at vi med Magasinet Bus kan bidrage til at viderebringe informationer og skabe debat.

Vi er derfor åbne over for store og små nyheder fra alle med interesse i området for persontransport med bus.

Vi modtager også gerne debatindlæg.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

Rammer

Trængsel:

Busvognmænd er parate til at tale om busser

Trængselskommissionen afleverede i sidste uge sin betænkning om trafikken i hovedstadsområdet. Danske Busvognmænd ser frem til at drøfte kommissionens anbefalinger - ikke mindst på busområdet

Organisationen Danske Busvognmænd peger i anledningen af Trængselskommissionens betænkning - eller rapport om man vil - på, at busser er en del af løsningen.

- Trængslen i hovedstadsområdet - og dermed trængselskommissionens arbejde - berører stort set alle personer og alle erhverv, siger Lasse Repsholt, chefkonsulent i Danske Busvognmænd.

- Når vi i Danske Busvognmænd har særlig stor interesse, er det af to grunde. For det første udøver vi vores erhverv på vejene, og vi - og vore kunder - berøres derfor ekstra meget af trængslen i det daglige. For det andet er bussen som kollektivt transportmiddel en væsentlig del af løsningen på de trængselsproblemer, hovedstadsområdet står med, siger han videre.



Om Trængselskommissionen

Trængselskommissionen blev nedsat af S-R-SF-Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti den 12. juni sidste år med henblik på blandt andet at analysere udfordringerne for hovedstadens transportsystem og udarbejde forslag til en samlet strategi til reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstaden.

Trængselskommissionen har med sin betænkning fremlagt en samlet strategi for modernisering af hovedstadsområdets transportsystem. Hensigten er at øge kapaciteten og styrke mobiliteten i hele hovedstadsområdet.

Virksomheden

Umove har overtaget nordsjællandske busselskaber

Umove er navnet på et nyt dansk busselskab, som er gået ind i den hårde konkurrence om kørselskontrakter for trafikselskabet Movia. De fleste af konkurrenterne er ejet af udenlandske koncerner med stærke, statslige ejerinteresser bag. Men her kommer et rent danske selskab ind på markedet

af Mikael Hansen, journalist

I september 2013 købte Umove alle aktier i busselskabet Fjordbus A/S i Slangerup samt søsterselskabet Holger Danske Bustrafik, som fortrinsvis udfører turistbuskørsel.

Pr. 1. december 2013 har Umove også købt alle aktier i De Hvide Busser A/S i Kvistgaard ved Helsingør. De tre busselskaber fortsætter indtil videre under de nuværende firmanavne. De har tilsammen lidt over 100 busser, hvoraf langt de fleste kører for trafikselskabet Movia.



Umove har desuden givet tilbud på yderligere Movia-kørsel i det udbud, som er i gang i øjeblikket. (Movias 11. udbud). Tilbuddene blev afleveret midt i november, og i øjeblikket gennemføres en række forhandlingsrunder mellem byderne og Movia. Som det eneste trafikselskab gennemfører Movia sine EU-udbud efter proceduren "udbud efter forhandling".

Hvem står bag?

Initiativtageren og hovedaktionæren i Umove er Johnny B. Hansen, tidligere direktør i Arriva Skandinavien og i elbilfirmaet Better Place. Han har allieret sig med en dansk kapitalfond, Artha Kapitalforvaltning, som til lejligheden har oprettet et nyt selskab Artha Transport.

Fortsættes side 5

Virksomheden

- I Artha Kapitalforvaltning har vi vurderet, at investeringen var en yderst interessant mulighed, og vi glæder os både over at bidrage til at skabe udvikling og konkurrence på markedsområdet samt at kunne tilbyde en gunstig og anderledes investeringsmulighed for vore kunder, der kan se høsten af deres investering direkte på gaderne, siger Jan Severin Sølbæk, direktør i Artha Kapitalforvaltning A/S i en pressemeddelelse.

Transaktionen er finansieret i samarbejde med Danske Bank, og Vækstfonden har ydet Vækstlån og ansvarlig kapital til selskabet.

- Vi ser store udviklingsmuligheder for en privat operatør, som kan støtte de offentlige trafikselskabers udvikling af kvaliteten i den kollektive trafik i hele landet. Med stigende trængsel og fokus på miljøet kommer vores sektor til at spille en stadig større rolle i den fremtidige samfundsudvikling. Umove har kompetencerne og leverer allerede en høj kvalitet. Nu har vi så også vist viljen til at investere, siger Johnny B. Hansen, administrerende direktør i Umove A/S.

- Artha står for 42,5 procent af aktiekapitalen, Finn Sørensen står for 7 procent og jeg selv for 50,5 procent, siger Johnny B. Hansen til Magasinet Bus.

Finn Sørensen er den tidligere enejer af Fjordbus/Holger Danske Bustrafik.

Har en markedsandel på otte procent

Umove A/S, har overtaget samtlige aktier i selskaberne Holger Danske/Fjordbus og De Hvide Busser. Med købet bliver Umove A/S en vægtig spiller på markedet for kollektiv bustrafik. De to selskabers aktiviteter repræsenterer en markedsandel på otte procent af den kollektive bustrafik i hovedstadsområdet og er kendt for at være blandt de bedste, når kunderne vurderer den leverede kvalitet.



Umove A/S omsætter med det nye selskab for 250 millioner kroner om året, kører med godt 100 busser og har 325 medarbejdere i det nordsjællandske område. Ambitionen er klar: At udvikle og udvide forretningen.

De Hvide Busser var blandt de første, som kørte telebusser, og de kører stadig i Hørsholm.

Fortsættes side 6

Virksomheden

Umove A/S er gennem handlen også blevet medejer af turistbusselskabet Edelskov Bustrafik A/S, som er specialist i højkvalitets turistbuskørsel og i at organisere store transportopgaver.

- Umoves kernekompetence er kontraktkørsel for Movia og de øvrige trafikelskaber. Vi skal inden længe til at vurdere turistbusdelen og vores engagement i Edelskov, men det har der ikke været tid til i de forløbne måneder, siger Johnny Hansen til Magasinet Bus.

Konkurrence med statskasser

Umove A/S stiller som sagt op i konkurrence med en stribe store busselskaber, som næsten alle har udenlandske ejere. De tre største ejes endda af statslige jernbaneselskaber i Tyskland, Frankrig og Norge. Arriva Danmark ejes af Deutsche Bahn, City-Trafik A/S ejes af Keolis, som har det franske statslige baneselskab SNCF, som hovedaktionær, og Nettbuss A/S ejes af NSB, Norske Statsbaner.

Blandt de øvrige busselskaber er Nobina 100 procent svensk ejet, og Anchersen ApS har svenske Bergkvara Buss som finansiell og faglig partner. De Blaa Omnibusser og Lokalbussen er de eneste rent danske busoperatører for Movia i hovedstadsområdet.

En epoke slutter

Med salget af Fjordbus og De Hvide Busser til Umove A/S slutter en epoke i hovedstadsområdets kollektive bustrafik, hvor nogle af branchens garvede veteraner har sagt farvel.



*Siden 1990 har busserne hos "De Hvide Busser" været efter krav fra HT/HUR og Movia. Selskabet har med en vis stædighed fastholdt navnet "De Hvide Busser". Her ses busdesignet fra 1990'erne med firmanavnet i tagrunden.
(Foto: Bushistorisk Selskab)*

Fortsættes side 8

Nyheder fra Mekasign

Tænk grønt og spar brændstof!

Med vores nye ULTIMA skiltserie kan du spare brændstof ved hjælp af lav vægt og energi forbrug.

Klik på billedet og se mere om ULTIMA.



Den nye Optager til MekaVision, MV-DVX
- Her får du to systemer i eet.



Klik på billedet og se mere om vores Video Optager.



Sindballevej 27, Lindved 7100 Vejle - Tlf.: 7585 1777 - www.mekasign.dk

Virksomheden

Fjordbus A/S blev stiftet i 1992 af busvognmand Finn Sørensen. Han drev også Birkerød Bus Compagni, som senere skiftede navn til Holger Danske Bustrafik. Fjordbus har siden formået at genvinde sin kørsel for HT/HUR/Movia. Senest blev kontrakten på den store buslinje 600S genvundet i 2012.

Finn Sørensens buskarriere skriver sig helt tilbage til omkring 1966, hvor han som nyuddannet cand. merc. fik en lederstilling i De forenede Rutebiler - et privat busselskab dannet en gruppe private busvognmænd fra Københavns omegn. Selskabet overgik i 1972 til kommunalt ejerskab. Da De forenede Rutebiler i 1974 blev en del af HT, overtog Finn Sørensen nogle buslinjer fra selskabet i Birkerød-området og oprettede busselskabet Birkerød Bus Compagni. Han var i otte år formand for Rutebilejerens Arbejdsgiverforening.

Birkerød Buscompagni var ét af de få private busselskaber, som beholdt kørslen ved HT's første udbudsrunde i 1989-90, og under Fjordbus-navnet har Finn Sørensen siden da klaret sig i den benhårde konkurrence med de store udenlandske buskoncerner.

De Hvide Busser nåede lige akkurat at holde 50 års jubilæum før salget til Umove. De Hvide Busser blev stiftet af bus- og taxivognmand Poul Knudsen i 1963. I 1975 overtog Poul Knudsen Strandvejsbussen mellem Helsingør og Klampenborg, netop da den blev indlemmet i HT.

Buslinien drives stadig af De Hvide Busser på 39. år. Siden midt i 1980'erne har De Hvide Busser været drevet af de tre søskende Finn Knudsen, Jytte Stæhr og Peer Knudsen.

Også De Hvide Busser har holdt ved i samtlige udbudsrunder siden 1990. Senest vandt selskabet bybuskørslen i Helsingør i 2007. Herefter samlede De Hvide Busser alle deres aktiviteter i et nybygget busanlæg i Kvistgård syd for Helsingør. De Hvide Busser er syv gange blevet præmieret af HT/HUR/Movia som Årets Busoperatør. Præmien er givet for god kvalitet i busdriften.

Johnny Hansens meritter

Johnny B. Hansen har også været en meget aktiv del af busbranchen i de seneste 25 år. Han startede i HT og var en hovedkraft i den vanskelige proces, som skilte busdriften og trafikselskabet i to selskaber. Bus Danmark A/S blev det ambitiøse navn for HT's tidligere busdrift og Johnny Hansen var vicedirektør - en stilling han beholdt, da Bus Danmark i 1999 blev overtaget af den britiske børsnoterede Arriva-koncern. Johnny Hansen blev kort tid efter administrerende direktør i Arriva Skandinavien, og han var også manden, der i maj 2000 på Arrivas vegne købte Combustor af den danske stat for 100 kroner. Året efter vandt Arriva togdriften på de midt- og vestjyske jernbanestrækninger. Arriva opkøbte under Johnny B. Hansen desuden busselskaberne Wulff Bus og Veolia. I 2010 blev Arriva-koncernen solgt til Deutsche Bahn. I 2011 forlod Johnny B. Hansen posten som administrerende direktør i Arriva Skandinavien. Han blev kort tid efter direktør i elbilselskabet Better Place, indtil dette selskab gik konkurs i begyndelsen af 2013.

Efter 25 år som lønmodtager er Johnny B. Hansen blevet hovedaktionær og direktør i sit eget busselskab Umove.

Busstop

Midttrafik indsætter mere miljøvenlige busser

Alle busser i Midttrafik overholder de lovpligtige miljønormer. Men kunderne på rute 111, 115 og 200 kan glæde sig over, at de fremover skal køre endnu mere miljøvenligt, når Midttrafik indsætter 14 helt nye Euro 6 busser fra Mercedes-Benz

De nye busser med Euro 6 motorer bruger mindre brændstofforbrugende og belaster miljøet mindre end alle andre busser, da de opfylder Euro 6-normen, som træder i kraft ved årsskiftet.

Med Euro 6-normen er kravene til partikeludledningen reduceret med 80 procent og kulbrinterne med 70 procent i forhold til Euro 5-normen. Og når de nye busser kører længere på literen, så reducerer de også CO2 udledningen.

Kunder og chauffører har taget de nye busser i brug. Midttrafik peger på, at der har kun har været positive tilbagemeldinger. Buspassagererne har oplevet en mere støjsvag, mere komfortabel og mere miljøvenlig bus.

De nye busser fra Mercedes-Benz erstatter de såkaldte "vikarbusser", som City-Trafik indsatte, da de vandt ruterne 111, 115 og 200 (delvist) i forårets store udbud.



15 m busser erstatter ledbusser

Som noget nyt får kunderne nu også ekstra lange busser - uden de er leddelte. Således er 2 af de 14 busser 15 meter lange, og i begyndelsen af næste år bliver den sidste af City-Trafiks ledbusser erstattet af yderligere en 15 meter bus. En 15 meter bus har samme passagerkapacitet som en ledbus, men en anderledes behagelig kørselskomfort. Dertil kommer et markant lavere brændstofforbrug.

Busstop

Planer om blandt andet gasdrevne busser i Odense får politisk støtte

Parterne bag aftalen ""En grøn transportpolitik" fra 2009 - S-R-SF-Regeringen og Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Konservative blev i foråret enige om at sætte yderligere fokus på gas som drivmiddel. For nylig blev de enige om at støtte fire projekter, hvor drivmidlet er gas

Aftalen omfatter 14,7 millioner kroner, der gives som støtte til to demonstrationsprojekter. I projekterne arbejdes der henholdsvis med gasbusser i Odense og med handicapbusser samt varevogne i Skive.

Det tredje projekt skal analysere mulighederne for omlægning til gas i transportsektoren, mens det fjerde er en videreførelse af et godsdistributionsprojekt, som fik tilskud i en tidligere runde. Det er en væsentlig del af projektet at distributionen skal ske med gasdrevne lastbiler.



Scania er en af de busproducenter, der har gasdrevne busser på programmet. Hvem der skal levere busserne til Odense bliver afgjort ved et senere udbud.



**Skriv dit arrangement
i transportkalenderen
- så andre kan se det!**

Busstop

Dobbeltdækkeren er bygget i Belgien på et svensk buschassis

Scanias busafdeling har leveret en Scania Van Hool dobbeltdækker til busselskabet Papuga A/S i Brørup

Bussen er bygget hos Van Hool i Belgien på Scanias stærkeste buschassis med 480 hk Euro 5-motor og udstyret med 12-trins Opticruise automatiserede gearskiftesystem.

Bussen er solgt af Dan Schroeder og klargjort på Scanias busværksted i Aarhus.



Uddannelsesbeviser kan falde i pris

Trafikstyrelsens kontrakt med den producent, der leverer chaufføruddannelsesbeviser, ophører med udgangen af oktober. I den forbindelse har Trafikstyrelsen vurderet, at det samlet set vil være en fordel at hjemtage de opgaver, der i det nuværende system varetages af den eksterne producent

En af fordelene vil være, at det fremover vil være billigere for chauffører at få deres uddannelsesbeviser. Som det ser ud nu vil omkostningerne falde fra 500 kroner til 350 kroner, da Trafikstyrelsen har reduceret omkostningsniveauet, og fordi der bliver udstedt flere uddannelsesbeviser, end først antaget.

Fremover vil det være Trafikstyrelsen, der træffer afgørelse om, hvorvidt kravene for udstedelse af et chaufføruddannelsesbevis er opfyldt, ligesom det IT system, der styrer de elektroniske ansøgninger, vil være en del af Trafikstyrelsens samlede IT-løsning.

Ændringerne forventes at træde i kraft 28. oktober.

Busstop

Busvognmand og chauffører hentede de nye busser på fabrikken

Abildskou A/S, der blandt andet er kendt for Rute 888 og busruterne til Tyskland, var fornylig selv været nede på MANs fabrik i Plauen og hente fem nye Neoplan Cityliner



Abildskou's fem nye Neoplan Cityliner klar til afhentning på fabrikken i Plauen.

Abildskou A/S, der siden 1960 har drevet rutebilforretning i Aarhusområdet, er med sin Linie 888 blevet et kendt og fast bindeled imellem Jylland og Sjælland. De nye busser skal netop indsættes på Linie 888, hvor de skal erstatte fem ældre Volvo-busser.

Hermed kører der nu 17 ens Neoplan-busser i fast rutefart imellem Jylland og Sjælland, som derved sikrer de mange passagerer en behagelig rejseoplevelse med høj komfort.

Afhentningen af de nye busser i Plauen markerede samtidigt et sjældent jubilæum, idet Abildskou rundede bus nummer 50 leveret igennem årene fra MAN/Neoplan.

Med de fem nye busser er Abildskous flåde på 21 køretøjer - alle af mærket Neoplan.



En hel delegation fra Abildskou med Jens Abildskou i spidsen (i midten) var klar til at overtage de nye busser.

Busstop



Scania på busudstilling:

Nye busser forbedrer bundlinjen

På den internationale busudstilling Busworld, der fandt sted i Kortrijk i det vestlige Belgien i slutningen af oktober, fremviste Scania sit produktprogram af moderne og driftsøkonomiske busser til alle typer passager-transport - fra intensiv bytrafik til luksuriøs langturskørsel

Blandt produktnyhederne var en helt ny syv-liters dieselmotor samt et bredt udvalg af Euro 6-drivlinjer til kørsel på traditionel diesel samt alternative brændstoffer.

Ud over at tilbyde moderne og driftsøkonomiske busser satser Scania også på at levere en række serviceydelser til busvognmændene. Det gælder blandt andet flådestyring, vedligeholdelses- og reparationsaftaler på busserne, fjerndiagnosticering af bussen i tilfælde af tekniske problemer langt fra værkstedet, chaufførtræning og -uddannelse.

Scania fremhæver, at det centrale i serviceydelserne er et ønske om at indgå partnerskaber med bus-operatørerne for at opnå maksimal driftssikkerhed med minimale driftsomkostninger ved passagertransport ad landevej.

Busstop

På messen udstillede Scania fire forskellige busser - blandt andet den nye Scania Citywide LE med 9-liters Euro 6 gasmotor samt Scania Citywide LE lavgulvsbus med en helt ny syv-liters seks-cylindret rækkemotor.

Citywide-programmet består af et bredt udvalg af to- og tre-akslede lavgulvs- og lav-entrebusser inklusiv ledbusser. Scania forventer sig meget af den nye Citywide i Danmark, hvor den første Citywide i Euro 6-version blev leveret til en dansk busoperatør for få dage siden.

Scania viste også bus-modellen OmniExpress, der leveres som to- og tre-akslede busser i tre forskellige højder afhængig af anvendelsesområde med en kapacitet på op til 73 passagerer i den tre-akslede version på 14,9 meter.

Endelig viste Scania sin Touring HD luksusbus til regional og international turistikørsel. Den leveres som to- eller tre-akslet på op til 13,7 meter med plads til 57 passagerer.

Fælles for Scantias busprogram er, at det leveres med et bredt udvalg af Euro 6-motorer fra 250 til 490 hk til traditionel drift på diesel, samt med 9- og 13-liters Euro 6-motorer fra 320 til 490 hk til kørsel på alternative brændstoffer som biodiesel, biogas og bioethanol.

Scania har siden starten af 2012 leveret dieselmotorer, der lever op til Euro 6-kravene, der træder i kraft ved årsskiftet.

Siden Scania sendte de første Euro 6 motorer ud at køre, er motorprogrammet blevet opdateret, forbedret og videreudviklet til den nuværende anden generation. Scania peger på, at Euro 6-motorerne under daglig drift har vist sig mere økonomiske end deres Euro 5-forgængere samt budt på høj driftssikkerhed i kombination med lave driftsomkostninger.

Sydtrafik åbner ny butik

Mandag 14. oktober åbner Sydtrafik en ny butik i Vejen. Her kan man både få et rejsekort og tanke det op. Man kan også købe periodekort og i øvrigt få information om billetter og trafik

Hvis man besøger den nye butik og ønsker at få rejsekort, skal man medbringe legitimation med billede. Det tager cirka 15 minutter at fremstille et rejsekort. Det koster ikke noget, hvis man vælger et personligt rejsekort personligt, mens et flexkort koster 50 kroner.

Butikken ligger på Banegårdspladsen i Vejen samme sted som Sydtrafiks administration.

Åbningstiderne bliver mandag til onsdag mellem klokken 10 og 15, torsdag mellem klokken 10 og 17 og fredag mellem klokken 10 og 15.

Busstop

Sydtrafik sælger ikke længere papklippekort. Rejsekort koster det samme som papklippekort i Sydtrafiks busser. Det er den billigste billet bortset fra periodekort. Når man kører uden for myldretiden, får man yderligere 20 procent rabat.

Rejsekort har desuden den fordel, at man ved kørsel i Sydtrafiks busser samler rabat til togrejser vest for Storebælt.

Besøg rejsekortbussen

Sydtrafiks rullende informationskontor, rejsekortbussen, turnerer resten af året rundt i Syd- og Sønderjylland for at fortælle om og hjælpe med rejsekort.

I oktober besøger bussen følgende byer: Vejle, Fredericia, Kolding, Vejen, Bredebro, Haderslev, Tønder, Aabenraa, Padborg, Rødekro, Sønderborg og Augustenborg.

Canadas næststørste by sætter strøm til transporten

Volvo Group og Société de transport de Montréal, der står for den offentlige transport i Canadas næststørste by, har indgået et samarbejde, der skal munde ud i elektriske busser i byens gader med mindre miljøbelastning til følge - både røg og støj

Det er Volvo-koncernens datterselskab i Nordamerika - Nova Bus, der har indgået aftalen med Société de transport de Montréal (STM) om at føre et projekt om el-busser ud i byens gader

Projektet går ud på at teste elbusser af typen Nova LFSe og to ladestationer i



Busstop

Montreal. Målet er at have lydsvage og udslipsfrie busser i drift i en testperiode i tredje kvartal 2015 og i drift i løbet af de efterfølgende tre år fra og med 2016.

De tre busser, vil helt og holdent køre på el og vil dermed være udslipsfrie der, hvor de kører. De vil blive ladet op ved endestationerne.

De energisladningssystemer, som busserne vil blive forsynet med, er resultatet af Volvo-koncernens teknik- og spidskompetenser på området.

Montreal bliver den første by i Nordamerika, som deltager i Volvo's City Mobility Program, som er under udrulning i flere byer - eksempelvis i Göteborg, Stockholm, Hamburg og Luxembourg.

Bystyret i Montreal har besluttet, at udslippet af drivhusgasser skal reduceres med 20 procent frem til 2012. Den canadiske provins, Quebec, hvor Montreal ligger, har lagt en strategi for elektrificering af transportområdet frem mod 2020 for at mindske delstatens miljøpåvirkning.

Bus-passager kaprede bus på ruten mellem Fagernes og Oslo

En 30-årig mand fra Sydsudan, der stod til udvisning af Norge, kaprede 4. november bussen uden for Årdal mandag aften. Under kapringen dræbte den 30-årige mand bussens 50-årige chauffør og to passagerer - en 19-årig norsk pige, en 50-årig svensker - med en kniv

Den norske avis, VG, skriver, at manden skulle rejse alene fra det asylcenter i Årdal, hvor han boede, til Oslo, hvorfra han skulle rejse ud af Norge tirsdag.

Den 30-årige mand blev pågrebet af tilkaldte brandfolk inden politiet ankom til stedet.

For ti år siden blev en anden bus - også fra Valdekspressen - kapret. Den gang var der også tale om en asylansøger. Ved kapringen for ti år siden blev buschaufføren dræbt. Forinden havde kaprereren dræbt en anden asylansøger på et asylcenter i Fagernes.

Bybusser

Odenses grønneste bus er pink

Godt to år efter, at den gratis Citybus i Odense blev sat i drift, bliver de eksisterende citybusser erstattet af nye, mindre og mere miljøvenlige - og meget mere iøjnefaldende busser på ruten

Den første afgang med de nye og mere grønne busser, der er pink, var tirsdag klokken 11, hvor de nye citybusser kørte ud på ruten i Odense midtby.

Busserne, der er af mærket Mercedes Sprinter, kan have op til 33 passagerer ad gangen, og kører samtidig cirka dobbelt så langt på en liter brændstof, som de tidligere.

De nye busser adskiller sig også sig markant fra de grønne busser, man ellers er blevet vant til i det odenseanske gadebillede. Busserne er

dekoreret med udgangspunkt i H.C. Andersens eventyr og al dekoration er udført i Odenses pinke farve. Målet er at busserne skal tiltrække sig kundernes opmærksomhed.



- Ønsket fra mange af de ældre buspassagerer om at kunne komme lettere ind til gågaderne, er den vigtigste grund til at vi sætter minibusserne ind. Både den kommende nye rute fra Klostergade og busstoppet på hjørnet af Klaregade/Mageløs, vil gøre det nemt at komme ind til centrum mens butikkerne har åbent. Tillige kører busserne næsten dobbelt så langt på dieselliteren, og er med til at understrege at Odense er en by hvor livskvalitet og bæredygtighed prioriteres højt, siger By-og kulturrådmand Steen Møller.

Busserne har siden begyndelsen i september 2011 haft støt stigende passagertal og betjener hver uge over 3.000 kunder. Citybussen kører på alle hverdage i tidsrummet fra klokken 11 til klokken 16.50, samt om lørdagen mellem klokken 11 og klokken 15.50.

Bybusser

Movia sætter strøm til to bybusser

Trafikselskabet Movia har sat to eldrevne bybusser, der er produceret i Kina, i drift i København i en testperiode på to år. Potentialet er mindre forurening, støj og CO2-udledning

Da batteridrevne busser er noget helt nyt, skal forsøget skaffe praktisk viden om fordele og ulemper - og give svar på følgende spørgsmål:

- Hvor godt virker batteridrevne busser?
- Er teknologien moden til en større satsning? Hvordan hænger økonomien sammen?

- Movia har op mod 1.400 busser, som hvert år benyttes af over 200 millioner passagerer. De vil gerne have en sikker, stabil transport - og det må ikke forurene for meget. Dieselmotoren har gennemgået en rivende udvikling de seneste år, men

potentialet i elbusser er enormt, fordi der ingen forurening er omkring busserne samtidig med, at de støjer meget lidt, og CO2-udledningen er også markant lavere, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Trafikselskabet Movia.

For Københavns vedkommende kan busserne bidrage til et bedre luftmiljø og forsøget kan også vise, om el-busser kan være et middel i kommunens ønske

om at være CO2-neutral

hovedstad i 2025. I samarbejde med DONG Energy Eldistribution bliver mulighederne for fleksibelt elforbrug i forbindelse



Bybusser

med opladning af busserne testet. I forsøgsperioden tilbydes operatørerne en særlig tidsdifferentieret tarif, der gør det attraktivt at oplade busserne uden for de perioder, hvor elnettet er mest belastet.

Blev vist frem på Rådhuspladsen

Busoperatørerne City-Trafik og Arriva, som stiller chauffører og værksteder til rådighed, kommer til at drive én bus hver. Busserne vil blive afprøvet på forskellige buslinjer med forskelligartet trafik. Derved får Movia og busoperatørerne en særlig viden om muligheder og begrænsninger ved den nyeste teknologi inden for busdrift.

- Vi er rigtig glade for den opbakning, vi har fået til forsøget. El-busser er virkelig en spændende ny mulighed. Nu skal vi finde ud af, hvordan økonomien i disse el-busser ser ud over tid, når der regnes med indkøb, opladning og vedligehold, og vi skal se, om stabiliteten i teknik og mekanik er tilstrækkelig høj. Og så skal vi selvfølgelig finde ud af, hvordan el-busserne modtages af dem, vi er her for, nemlig vores kunder, siger Dorthe Nøhr Pedersen.

Stor interesse for el-drift

El-busserne kommer fra batteriproducenten BYD, der siden 2006 har produceret eldrevne personbiler. Men batteridrevne busser i fuld størrelse er nyt, og selv hvis strømmen, som batterierne oplades med, kommer fra dagens kraftværker, forventes en reduktion i CO2 udledningen på over 50 procent i forhold til de nyeste Euro 6 diesel-busser. Og med arbejdet hen mod CO2-neutrale kraftværker i 2035, vil eldrevne køretøjers CO2-aftryk følge trop.

Forsøget med de to el-busser gennemføres i samarbejde med Københavns Kommune, DONG Energy, busoperatørerne Arriva og City-Trafik og med støtte fra puljen for energieffektive transportløsninger under Trafikstyrelsen.



Scania skal levere 156 citybusser til Berlin

Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG), der står for Berlins offentlige transport, har bestilt 156 citybusser hos svenske Scania, som skal levere busserne i perioden 2014-2017

Scanias salgsdirektør, når det gælder busser i Europa og den europæiske del af Asien, Fredrik Dahlborg, kalder ordren for

Bybusser

strategisk vigtig for Scania på det tyske marked, hvor det ellers er MAN og Mercedes-Benz, der kører med kunderne.

Leverancen til Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) består af 156 citybusser med Euro 6-motorer og automatiserede gearkasser kombineret med et tæt samarbejde om reparation og vedligeholdelse af busserne.

Et afgørende punkt for Scania har været, at den svenske producent har kunnet tilbyde forebyggende vedligeholdelse og god brændstoføkonomi.

Ordren fra BVG er Scania's anden store bus-ordre i Tyskland over en relative kort period. I maj bestille transportvirksomheden ADAC Postbus godt 60 ekspres-busser, der skal leveret frem til begyndelsen af 2014. Størstedelen af busserne til ADAC Postbus bliver sat ind mellem 30 større tyske byer.

- Ordrene betyder, at vi har styrket vores position på to nøgleområder. Vi kan levere løsninger med udgangspunkt i vore busser og service for kørsel med busser i byer og for ekspresbus-service, der er attraktiv for passagerer og sikrer høj pålidelighed og lave driftsomkostninger, siger Fredrik Dahlborg.



Bestil dit eget årsabonnement på transportnyhederne.dk
Benyt tilbuddet og få 50 procent i rabat - klik her!

Debat

Reglerne er ens for alle - men spiller alle efter samme regler

Det er rystende, at de danske busser skal kæmpe mod udenlandske busfirmaer på ulige vilkår. Vi ser det gang på gang, at de udenlandske firmaer er fuldstændig ligeglade med love og regler. Det gør jo, at det er totalt umuligt at konkurrere på lige vilkår. Inden for det seneste års tid har vi set flere eksempler på overtrædelser og køre hviletiderne:

I oktober 2012 brød en tysk bus i brand ved Köln i Tyskland. Det var DANSKE fodboldbørn på vej syd på. Det var bussen der brændte. Der var flere, der kun havde lovord over for de 3 chauffører.

Her er det så, jeg studser over det, for der er ikke nogen fordel ved at have 3 chauffører i bussen. Hvis det er for at kunne køre længere, så er det et brud på køre hviletids bestemmelserne. Så er det en tur, DER - hvor det - er planlagt med overtrædelser af køre hviletidsbestemmelserne.

I vinterferien 2013 var der en del kørsel til Prag. Endnu engang var det tyske busser, der kørte turene. Ud fra, hvad rejsemæglerne siger, så blev de tyske busser valgt, da det ikke var muligt at skaffe danske busser.

Det er ukorrekt. Rejsemæglerne har spurgt en del danske firmaer, men hver gang har prisen været for lav til, at de danske busselskaber ville køre det. Så det endte endnu engang på tyske hænder.

Her kan man jo så se, at de tyske busser blev stoppet ved Belle Centeret. En del af dem havde allerede før afgang massive overtrædelser af kørehviletiderne. I ANDRE busser kunne deltagerne på rejsen fortælle om, at der var flere massive overtrædelser.

Stort set hver gang Skat kontrollerer udenlandske busser, findes der én ELLER flere busser, der ikke har betalt afgifter for kørslen i Danmark.

Disse forhold gør, at det er temmelig svært for DANSKE CHAUFFØRER OG BUSVOGNMÆND at konkurrere med busselskaber fra andre lande - OGSÅ selv om de regler, vi arbejder under, er de samme i hele EU. DET er stort set kun de danske chauffører, der overholder reglerne.

Kai Hoffmann, formand for Turistchaufførernes Landsklub

Busstop

FynBus konstaterer:

Flere tager bussen

Fremgangen fortsætter for den kollektive bustrafik på Fyn og øer. Friske tal viser, at regionalbusserne og Odense Bybusser i løbet af de sidste to år har haft en samlet passagerfremgang på 14 procent

Bedst er det gået i de regionale busser hvor 17 procent flere passagerer har taget bussen, mens bybusserne i Odense kan melde om en fremgang på 10 procent.

De øgede passagertal betyder samtidig en mere økonomisk effektiv busdrift, da der nu er flere passagerer til at finansiere busdriften gennem øgede billetindtægter.

I 2010 vedtog FynBus vækststrategien "15 procent flere passagerer i bussen inden 2015". Selvom målet ser ud til at være tæt på realiseret, får det ikke FynBus til at sænke ambitionerne.

- Også i 2014 forsætter vi arbejdet med at gøre trafiktilbuddene bedre både i form af rettidighed, pladser i busserne og gode tilbud til kunderne, siger direktør Carsten Hyldborg og fortsætter:

- De sidste års arbejde har vist, at der er klar sammenhæng mellem vores indsats og kundernes fortsatte tilstrømning til busserne. Derfor vil det være forkert at sætte tempoet ned, blot fordi vi er tæt på målet.

IP-kameraer følger med i bussen

Elektronik-koncernen Sony har udvidet sit sortiment af overvågningskameraer med X serien, der består af halvkugleformede minidome-kameraer, der kan benyttes til overvågning i busser og tog

De tre nye X Series kameraer fra Sony er robuste Full HD minidome-modeller, der kan anvendes udendørs. De er Sonys første robuste IP-kameraer med billedstabilisering og indbygget mikrofon.

Sony sender X-seriens kameraer på markedet i februar næste år.



Busstop

Buspassagerer får flere tank-opseder til Rejsekortet i Sønderjylland

Sydtrafik har besluttet at give sønderjyderne flere muligheder for at fylde penge på deres rejsekort. Rutebilstationerne i Haderslev og Sønderborg er blevet udstyret, så de kan tage mod kontanter og dankort, og i Aabenraa kan kunderne også bruge andre betalingskort. Desuden kan der tankes op hos Arriva i Tønder og Ribe

Behovet for steder, hvor buspassagerer kan fylde penge på deres rejsekort er opstået efter, at DSB har lukket mange kortsalgssteder i det sønderjyske område.

Sydtrafik håber, at selskabet med de nye steder i Haderslev og Sønderborg kan tilskynde endnu flere til at skaffe sig et rejsekort. På landsplan er der i dag cirka 650.000, der bruger rejsekort.

Cykel og kollektiv trafik kan bringe mennesker fra dør til dør

Transportministeriet har offentliggjort et arbejdspapir, som belyser sammenhængen mellem cyklen og den kollektive trafik, herunder muligheder og perspektiver for en bedre sammenhæng mellem de to transportformer. Arbejdspapiret, der er en del af en samlet arbejdspapirserie, er et led i S-R-SF-Regeringens arbejde med udviklingen af en national cykelstrategi

Cyklen er en hurtig og fleksibel transportform på relativt korte afstande, mens den kollektive trafik har sin styrke ved transport over lange afstande. Sammen giver de to transportformer mulighed for én samlet bæredygtig og fleksibel transportløsning fra dør til dør.

Busstop

- Vi kan for eksempel se, at der er mere end tre gange flere, der bruger cyklen til en station, end fra en station. Derfor ligger der et potentiale i at forbedre mulighederne for at cykle både i den ene og anden ende af transportkæden, siger transportminister, Pia Olsen Dyhr (SF), som mener, at noget af det, der vil kunne give et løft, er mange flere og sikre cykelstativer ved stationerne.

- Hvis du ved, at du trygt kan have en cykel stående på stationen, så er der mange steder ikke noget, der kan hamle op med cyklen som transportmiddel det sidste stykke frem til arbejdspladsen eller skolen, siger Pia Olsen Dyhr, som fremhæver, at der allerede bliver gjort en del for at forbedre cykelparkeringen på stationerne. DSB har blandt andet identificeret et behov for 11.000 nye parkeringspladser til cykler, som de arbejder på at etablere de kommende år.

- I den nationale cykelstrategi ser vi også på mulighederne for at øge fokus på cyklen på arbejdspladsen. Hvorfor har arbejdspladser for eksempel ikke en pendlercykelordning for deres medarbejdere, der kan bruges til og fra stationen, siger Pia Olsen Dyhr og fortsætter:



- Mange arbejdspladser har en kantineordning - hvorfor ikke også en pendlercykelordning. Også her tror jeg, der ligger et vigtigt instrument til at få danskerne til at cykle mere.

Arbejdspapiret er udarbejdet i et samarbejde med repræsentanter fra Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet, Københavns Kommune, DSB, Cyklistforbundet samt Naturstyrelsen.

Arbejdspapiret kan findes [her](#):

Københavnske bycykler placeret tæt på Rådhuspladsen, hvor der også er stoppesteder for busser.

Busstop

Rejsekortbussen stopper i sønderjyske byer

Sydtrafiks rejsekortbus, der har kørt Sønderjylland tyndt de seneste måneder, kører ind i december.

Mange har benyttet muligheden for at høre om rejsekort og bestille ét. De, der stadig ikke har fået fat i et rejsekort, kan med rejsekortbussens decemberplan nå at besøge bussen.

I december holder den i følgende byer:

- 3.dec - 10-17: Rutebilstationen, Nørregade 52, Haderslev
- 4.dec - 10-17: Rutebilstationen, Aabenraa
- 9. dec - 10-17: Rådhuscentret, Vejens
- 10. dec - 10-17: Rutebilstationen, Stationsvej, Nordborg
- 11.dec - 10-17: Rutebilstationen, Sønderborg

Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet? Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål – til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

Vi kombinerer nutid og nostalgi!



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Billetkontrol

Movia vender sagen om billetkontrol i Haslev

Onsdag 20. november blev en syv-årig dreng kontrolleret af tre kvindelige kontrollører fra Trafikselskabet Movia i busrute 267 i Haslev. Kontrollørerne holdt den syvårige dreng tilbage, fordi kontrollørerne mente, der var noget galt med hans kort, og at han derfor skulle have en bøde

Kontrollørerne holdt drengen tilbage i bussen sammen med tre andre børn. Efter hændelsen var drengen dybt rystet og gik grædende til sit fritidshjem, hvor han gemte sig i garderoben

Movia har undersøgt sagen om billetkontrollen i Haslev 20. november 2013. Movia fastholder den uforbeholdne undskyldning, som selskabet tidligere har givet, fordi drengens oplevelse af billetkontrollen ikke er i orden.

Movia slår fast, at det skal være en god oplevelse at tage bussen, også i forbindelse med en billetkontrol. Derfor trak Movia de udstedte bøder tilbage fredag 22. november.

En tastefejl

Undersøgelsen viste, at den syv-årige drengs stamkort og værdi-indlæg ikke havde samme nummer, og det var baggrund for, at kontrollørerne inddrog kortet og gav ham en bøde.

- Efter den grundige gennemgang tror vi, at der er tale om en tastefejl i forbindelse med bestillingen af værdi-indlægget. Vi ser af og til, at denne fejl opstår, siger markedschef hos Movia, Søren Englund.

Linje 267 ⊕ Gem som favoritlinje

RETNING
Haslev st. - Svalebækskolen - Haslev st. ⊕ SKIFT RETNING

ⓓ DOWNLOAD KØREPLAN
📍 VIS PÅ KORT

ÆNDRINGER LUK

Der er ingen planlagte ændringer på denne linje

Køreplan

Haslev st. ⊕ Gem som favoritstoppested

Næste afgange til Svalebækskolen

Andre linjer på dette stop
263, 264, 269

Afgange Stoppesteder Terminskort Hildegade

Afgangstider fra Haslev st.

Mandag til fredag

	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17
A-01	06:00	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45
B-02	06:15	06:30	06:45	07:00	07:15	07:30	07:45	08:00	08:15	08:30	08:45	09:00

Lørdag

Søn- og helligdage

A-01 Stopper ikke ved Lysøholm Skole
B-02 Stopper ikke ved Lysøholm Skole
C-03 Stopper ikke ved Skudehuse Indelukke
D-04 Stopper ikke på strækningen Nordbækskolen til Lysøholm Skole
E-05 Stopper ikke ved Fintendegade
F-06 Stopper ikke ved Tandemmarken
G-07 Stopper ikke ved Tandemvej
H-08 Stopper ikke ved Sandhøjvej

Billetkontrol

Han forklarer videre, at værdi-indlægget i kortet havde zoner i to takstområder, hvorfor det faktisk ikke er gyldigt.

- Så Movia har ikke det produkt, der er købt. Den eneste mulighed for drengen er at få et personligt rejsekort barn. Derfor tager vi nu kontakt til familien, så drengen fremadrettet kan rejse på gyldig rejsehjemmel, siger han og fortsætter:

- Vi vil gerne lære af det, når vi opdager fejl. Derfor kommer vi til at give vores interne retningslinjer for billetkontrol et serviceeftersyn, så vi undgår lignende sager i fremtiden. Desuden kigger vi nu på bestillingsproceduren af periodekort på Movia Webshop. Det fremgår af webshoppen, at det ikke er muligt at købe periodekort i takstområde Syd - det gør vi nu tydeligere.

Tre andre børn skulle også betale

De tre kvindelige kontrollører i bussen kontrollerede ikke blot den syv-årige. De øvrige børn skulle også vise deres kort eller anden gyldig rejsehjemmel. Det var der ud over den syv-årige tre andre børn, der ikke kunne. En pige fik en kontrolafgift for at køre på sin søsters rejsekort. Kortet blev ikke inddraget. To drenge fik en kontrolafgift for at køre på rejsekort, hvor der ikke var penge på. Kortene blev ikke inddraget.



*Markedschef Søren Englund, Movia:
Vi tager nu kontakt til familien, så drengen
fremadrettet kan rejse på gyldig rejsehjemmel,*

Om Movias rejseregler

- Movias rejseregler fastsætter, at alle passagerer skal have gyldig billet. Trafikselskabslovens paragraf 29 fastsætter Movias ret til at opkræve kontrolafgift for alle passagerer.
- Af Movias interne retningslinier fremgår det, at der skal fares med lempe over for børn, der ikke har gyldig billet. De retningslinier vil Movia kigge nærmere på efter hændelsen i Haslev onsdag 20. november.

Medie-information

Med Magasinet-Bus følger transportnyhederne.dk op på de daglige nyheder om persontransport med store og små busser. Magasinet følger efter det magasin, som vi tidligere udgav i samarbejde med Lundblad Kommunikation.

Vores målgruppe er busvogtmænd, buschauffører, busleverandører, trafikselskaber, købere af bustransport og andre med interesse for området og kollektiv trafik.

Magasinet-Bus udkommer 11 gange årligt og sendes elektronisk til over 5.500 e-mailadresser.

Magasinet-Bus kan hentes på web-siden af samme navn - klik her - eller på transportnyhederne.dk under menu-punktet Magasinet-Bus.

Redaktionen



Jesper Christensen
Ansv. chefredaktør



Mikael Hansen
Journalist

Magasinet-Bus udgives af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531

Ansvarshavende chefredaktør:
Jesper Christensen
I redaktionen deltager også:
Journalist Mikael Hansen,
Imagita Kommunikation