

Ugens transport

Torsdag 27. juni til onsdag 3. juli 2013 - Nummer 21 - 2. årgang

Færgerederi investerer i røgrensning

Fire skibe skal kunne
skrubbe røgen ren for svovl

Læs mere på siderne 24 og 25

Scania har leveret den første
gasdrevne første Euro 6 lastbil

Læs mere side 19

Chauffører fra Central- og
Østeuropa holder til på
transportcenter - naboerne
klager

Læs mere side 22 og 23.

Transport kan bidrage til
mere bæredygtig
produktion

Læs mere side 26.

De fleste er yngre end ti år
- og dem over, står for fem
procent

Læs mere side 15 og 16.

BUS-Nyhederne nummer 3 er med
som anden sektion

Der er plads til forbedringer - både hos udenlandske og hos danske chauffører

I dette nummer af Ugens transport bringer vi nogle udvalgte tal fra en statistik fra Rigs politiet over forseelser på godstransportområdet.

Statistikken viser, at udenlandske chauffører på nogle punkter bryder reglerne uforholdsmæssigt meget i forhold til danske chauffører. Det gælder blandt andet overtrædelser af køre- og hviletidsreglerne. De markerer sig selvsagt også i statistikken, når det gælder overtrædelser, som kun udenlandske chauffører kan notere sig for - eksempelvis manglende betaling af vejafgift ved indkørsel til Danmark og ulovlig cabotagekørsel.

Men statistikken viser også, at der for danske chaufførers vedkommende er plads til forbedring. Statistikken viser, at danske chauffører mange gange betjener kontrolapparatet forkert. Der er også en del, der kører med overlæs og uden tilladelse eller mangelfuld tilladelse til at udføre transporter, der er bredere, længere eller højere.

Der er sikkert mange gode - og mindre gode - forklaringer på, hvorfor chaufførerne har kørt ud over rammerne.

Uanset hvad, må man ud fra tallene konstatere, at der er plads til forbedringer.

Det vil også være utopi eller forbundet med eventyrskrivning, hvis man tror, at det kan lade sig gøre at udføre landevejstransport uden en gang i mellem at komme på den forkerte side af reglerne.

Men målet bør være, at hvis det sker - sker det ubevidst og uagtsomt - ikke bevidst og med fortsæt.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIE T



EN LASTBIL SKAL
GENERERE OVERRASKUD



renault-trucks.dk



Transportrammer

ITD efter grænsetælling:

Grænsetrafikken slår rekord

Lastbiltrafikken ind i Danmark har vist en støt stigende tendens siden finanskrisen ramte i sensommeren 2008 og fik transporterne til at gå markant tilbage. Transportorganisationen ITD tæller hvert kvartal den grænseoverskridende trafik

Ifølge den seneste tælling fortsatte den stigende tendens i årets andet kvartal, hvor ITD's grænsetællere registrerede 5.189 lastbiler på vej ind i Danmark pr. døgn.

I det tilsvarende kvartal i 2008 - før finanskrisen ramte - var tallet 5.104 passager i døgnet.

- Når der er gang i lastbilhjulene over grænseovergangene, er det et tydeligt tegn på, at der er gang i samhandlen mellem danske virksomheder og de nære import- og eksportmarkeder.

Derfor ser vi udviklingen i lastbiltrafikken som et positivt tegn for hele samfundet, siger ITD's erhvervspolitiske chef Poul Bruun.

Han peger også på, at det er bemærkelsesværdigt, at de danske transportvirksomheder har sat sig på en stadigt større andel af grænsetrafikken siden 2008.

I 2009 var det kun omkring 35 procent af de lastbiler, der kørte ind i Danmark, der var ejet af danske transportvirksomheder. I tællingen fra andet kvartal i år er den danskejede andel oppe på knapt 48 procent.



Transportrammer

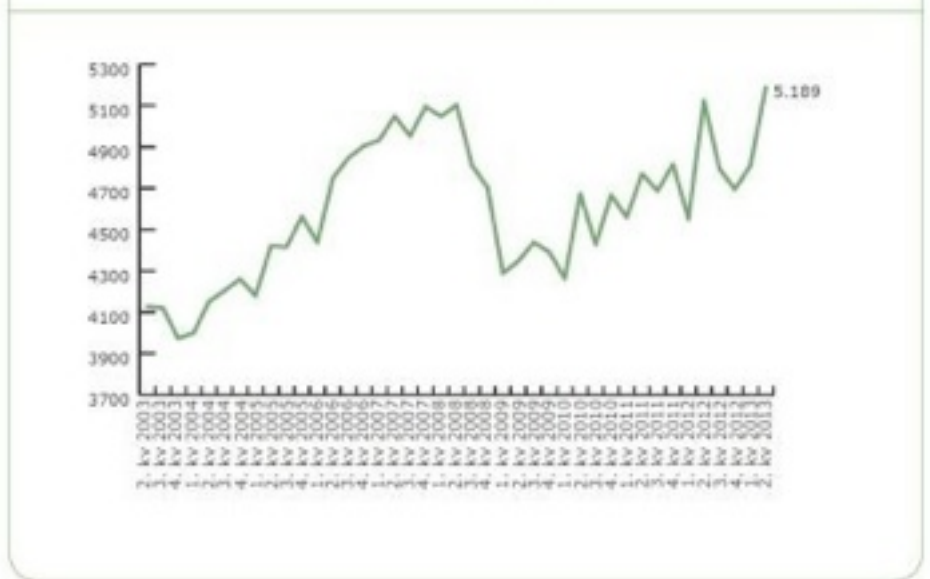
Ifølge ITD er kørslen med dansk indregistrerede lastbiler stabiliseret på et leje, hvor den tegner sig for knapt 25 procent af trafikken, mens et tilsvarende antal passager nu foregår med danskejede biler, der er indregistreret i udlandet.

- Udviklingen går i retning af, at de danske transportvirksomheder konkurrerer internationalt med udflagede lastbiler og udenlandske chauffører. Det er vilkårene, men vi bør glæde os over, at de danske transportører har så godt fat i de internationale transporter. Det sikrer tusindvis af gode danske job inden for administration, lager og logistik og skaffer milliardindtægter til landet, siger Poul Bruun.

Ud af alle de udenlandske lastbiler, der kører ind i Danmark, er det godt hver tredje, der er ejet af en dansk transportvirksomhed. Hovedparten af disse lastbiler er indregistreret i Tyskland, men gennem de senere år er antallet af danskejede biler med østeuropæiske nummerplader steget og nærmer sig nu de tyske biler med dansk ejerskab i antal.

ITD's Grænsetællinger foregår efter et fast stikprøvesystem, hvor der tælles på forskellige tidspunkter af døgnet over en samlet uge.

Lastbiler ind i Danmark pr. døgn



(Grafik og kilde: ITD)



Transportrammer

Parlamentsmedlemmer fremlægger forslag til ny politik for EU's transportkommissær

10 europaparlamentarikere møder i næste uge Siim Kallas, der er EU's transportkommissær. Med sig har de en hollandsk chaufførundersøgelse og en stribe forslag til, hvordan de mener EU-Kommissionen's politik på transportområdet bør være for at skabe mere ordnede forhold på transportmarkedet

Den hollandske chaufførundersøgelse indgår i det materiale om situationen på landtransportområdet, som EU-parlamentsmedlem Ole Christensen (S) og ni parlamentskolleger i en tværpolitisk gruppe ifølge Fagpressebureauet fremlægger for transportkommissær Siim Kallas i næste uge i Strasbourg.

Med sig til mødet har de ti EU-politikere resultatet af en spørgeskemaundersøgelse foretaget online mellem 2. april og 10. maj i år blandt hollandske chauffører. Spørgeskemaundersøgelsen peger på, at over halvdelen af de hollandske chauffører ikke ser en fremtid i transportbranchen, medmindre der sker en kraftig indsats mod ulovligheder og social dumping.

De 10 parlamentarikere har også en ønskeseddel med 11 konkrete forslag, der kan gennemføres politisk på EU-niveau. Øverst står en stramning af reglerne for cabotagekørsel med stramning af definitionen af tre ture på en uge.

EU-politikerne vil også foreslå et loft på 10 cabotagetur i løbet af tre måneder for at imødegå systematisk

cabotage. Det forslag er inspireret efter nye finske retningslinier på området for cabotagekørsel.

Andre forslag går blandt andet ud på at indføre kædeansvar og styrke vejkontrollen af cabotage og løn- og arbejdsforhold. Finansieringen skal hentes i fonden til infrastruktur.

Ole Christensen, der er medlem af EU-Parlamentet valgt for Socialdemokraterne er godt tilfreds med, at transportkommissær Siim Kallas allerede har lyttet til EU-Parlamentet og retter fokus mod det, der er vigtigst for chaufførernes ve og vel i EU - nemlig bedre håndhævelse af de nuværende regler.

- Der er dog mere arbejde forude, og Siim Kallas skal vide, hvad der er brug for. Der er ingen tvivl om, at chauffører i EU står over for store udfordringer. Det viser erfaringer fra Danmark, hvor 8.000 chaufførjob fra 2008 til 2010 er gået tabt samt en nylig undersøgelse fra Holland, der viser de samme tendenser, siger Ole Christensen.

Den danske transportminister Henrik Dam Kristensen (S) er i gang med en række stramninger og mere effektiv håndhævelse ved blandt andet at udelukke tomkørsel fra definitionen af cabotage fra 1. september.

Mødet i næste uge er en opfølgning på et tilsvarende møde 5. marts.

Transportrammer

Transportorganisation: Skatteminister kigger på loven om arbejdsudleje

Skatteminister Holger K. Nielsen (SF) bebuder ifølge transportorganisationen ITD "en pragmatisk løsning" på de problemer, som de nye regler om arbejdsudleje skaber for internationale transportører

Skatteminister Holger K. Nielsen har onsdag vedgået, at der er opstået "misforståelser", efter at Skat i maj udsendte en mail, hvor Skat slog fast, at de nye regler for arbejdsudleje skal følges af danske transportvirksomheder, der benytter sig af udenlandske undervognmænd i forbindelse med internationale transporter.

Skats udmelding skabte uro og usikkerhed hos mange transportvirksomheder, der benytter udenlandske vognmænd i deres daglige virke. Den praksis, som Skat lægger op til, vil påføre danske transportører et bureaukrati, som deres udenlandske konkurrenter vil være undtaget.

På et timelangt samråd i Folketingets Europaudvalg onsdag manede Skatteministeren til besindighed og antydede, at der er en opblødning på vej af administrationen af reglerne i forhold til de danske vognmænd.

- Meningen er ikke, at vi skal overbebyrde branchen med vildt bureaukratiske krav. Vi lytter til branchen, og jeg tror, at vi får løst det her på en ganske fornuftig måde, sagde Holger K. Nielsen.

Skatteministeren erkendte, at udmeldingen fra Skat har været unuanceret, og at der er et behov for at se på en skræddersyet model for transportbranchen omkring beskatning af arbejdsudleje. Skatteministeriet er ved at kigge på mulighederne, og Holger K. Nielsen lagde op til, at en pragmatisk løsning kan findes i den nærmeste fremtid.

Det fremgik desuden af samrådet, at den danske regering har fået en henvendelse fra EU-Kommissionen, som udtrykker bekymring over, at den danske praksis omkring arbejdsudlejebeskatning vil være i strid med EU's indre marked på transportområdet.

- Vi tager ministerens udmeldinger som et positivt tegn på, at vi kan få blødt op på den kritiske situation, som Skats mail fra forrige måned har skabt i transportbranchen. Vi er naturligvis med på, at lastbilchauffører skal betale Skat, men vi er nødt til at finde løsninger, hvor vi ikke spænder ben for os selv i den internationale konkurrence, som nu engang er realiteten på transportområdet, siger administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen, ITD.

Transportrammer

Dansk vognmandsorganisation: Bekymring udløser svensk initiativ om gennemgang af cabotage-området

Den svenske infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd har bedt den svenske Trafikstyrelse om at foretage en dybdegående analyse af cabotagekørsel med lastbiler i Sverige. Det bliver positivt modtaget af vognmandsorganisationen DTL. - Danmark har lavet en rapport om problemet, og der er taget politiske beslutninger af den danske transportminister. Den svenske regering tager dermed tråden op, og det bliver meget interessant at se, hvad resultatet bliver af analysen, siger DTL's administrerende direktør Erik Østergaard

Analysen, der skal foreligge senest 1. december i år, får følgende kommentar med på vejen fra Erik Østergaard, der er administrerende direktør i danske DTL og formand for Nordic Logistics Association, hvor DTL er medlem sammen med Sveske Åkeriföretag og Norges Lastebileier-Forbund:

- Lande som Østrig, Belgien, Frankrig, Italien og Danmark luftede allerede i marts på EU's transportministtermøde bekymringerne om, at den accelererende cabotagepraksis fører til alvorlige forstyrrelser på transportmarkedet. Holland har lavet en dybdegående rapport og nået til samme konklusioner. Danmark har nu lavet en rapport om problemet, og der er taget politiske beslutninger af den danske transportminister. Den svenske regering tager dermed tråden op, og det bliver meget interessant at se, hvad resultatet bliver af analysen.

Erik Østergaard ser det initiativet fra den svenske regering som et tydeligt tegn på, at stadig flere regeringer slutter sig til bekymringerne om cabotagekørsels mulige ødelæggende effekt på de nationale markeder.

Studie bør indgå

Erik Østergaard er ikke i tvivl om, at det svenske cabotagestudie, der i øjeblikket gennemføres af Lunds Tekniske Højskole, vil og bør være en del af svenske Transportstyrelsen's analyse.

Cabotagestudiet, der gennemføres ved hjælp af en smartphone app, som kan "tagge" udenlandske køretøjer i Sverige, forventes afleveret i starten af juli i år. Der kan læses mere om dette studie her på projektets hjemmeside. I DTL Magasinet nr. 6, der udkommer medio juni måned kan der læses mere om de choktal, der er fremkommet, mens cabotagestudiet er stået på.



Transportrammer

Skat ændrer sin administration af nummerplader til blokvogne

S-R-SF-Regeringen gennemfører nu helt eller delvist 41 af de 60 forslag til lettelse af administrative byrder, som Virksomhedsforum efter sit tredje møde har anbefalet at gennemføre. Et af forslagene, der gennemføres delvist, er Skat's administration af blokvognsnummerplader

Virksomhedsforum foreslog oprindeligt, at blokvognsnummerplader lægges ind på linje med andre nummerplader i det elektroniske register. Samtidig skulle der gives mulighed for, at virksomhederne kan printe nummerpladerne selv. Ønskerne er fremsat af Kran-Blok Erfa gennem Dansk Erhverv.

Nummerplader sendes pr. post

Så langt ønsker Skat ikke at gå på nuværende tidspunkt. Men i lyset af Skat's egen beslutning om at lukke en række nummerpladeekspeditioner pr. 1. februar 2013 har Skat efter dialog med Trafikstyrelsen fundet på en fremgangsmåde, der tager højde for de øgede køreafstande.

Virksomheder, der ejer blokvogne, skal alene køre til en synsvirksomhed for at opnå en godkendelse i form af en blokvognsattest. Derefter sender synsvirksomheden elektronisk blokvognsattesten til Skat, der så igen sender blokvognsattesten sammen med nummerpladerne direkte til virksomheden med pakkepost.

Formand for DTLs Kran-Blok Erfa Frank Segall letter på hatten for S-R-SF-Regeringens Virksomhedsforum, der har fået sat skub i tingene.

Men han finder det bydende nødvendigt at få hele systemet på plads, når der lukkes motorkontorer overalt i landet. Han mener derfor fortsat, at den endelige løsning er at få blokvognene med i det elektroniske registreringssystem

- Den ordning, der nu kommer med central udlevering af pladerne, og dokumenter, der sendes elektronisk, men opbevares i en papkasse, er ikke en bæredygtig metode i dagens kommunikationssamfund. Skal vi slippe af med papir i alle biler og rationalisere politiets arbejde ved behandling af ansøgninger om særtransporttilladelser, og ved kontrol på vejene, så må alle data på køretøjerne kunne findes i deres systemer, siger han.

Frank Segall oplyser, at, Kran-Blok Erfa har presset på for at få blokvognene med i det elektroniske, centrale motorregister CRM, siden Skat overtog administrationen af motorkøretøjer.

- Kort efter, at Skat overtog opgaven, var der faktisk en dialog, hvor vi udarbejdede et forslag til, hvilke punkter, der skulle med, for at der var de nødvendige dokumentationer ved ansøgning i de fleste af de lande, vi kører til. Jeg ser frem til, at Kran-Blok Erfa sammen med politiet, bliver inviteret til drøftelser om hvilke data, der skal med i databasen, så det kan blive et velfungerende værktøj, siger Frank Segall.

Arbejdet i Virksomhedsforum fortsætter til udgangen af 2014.

Transportrammer

Landzonesag udløser spørgsmål til miljøministeren

Vognmand Jesper Nielsen blev dømt ude fra landzonen ved Retten i Roskilde. Han må ikke drive vognmandsforretning med én bil og nogle containere fra sin ejendom ved Ortved mellem Ringsted og Roskilde

Sagen har skabt røre og har blandt andet betydet, at vognmandsorganisationen DTL sammen med Dansk Erhverv og landboforeningen Gefion tirsdag sammen med vognmand Jesper Nielsen havde foretræde for Folketingets udvalg for Landdistrikter og Øer, der har tidligere transportminister Hans Christian Schmidt (V) som formand.

Flere politikere har ifølge DTL meldt ud, at man bør undersøge mulighederne for at løsne op på planlovens stramme regelsæt.

- Hvis man vil have udvikling i stedet for afvikling på landet, så bør man efter organisationernes opfattelse gøre planloven mindre stram, så flere erhvervstyper kan

etablere sig i landzone og udkantsområder, medmindre helt væsentlige hensyn til landskab, natur, miljø, planlægning eller naboer afgørende taler imod, siger John Roy Vesterholm, der er cheffjurist hos DTL.

Han peger på, at mange vognmænd i Danmark for eksempel kører entreprenørkørsel og med landbrugsprodukter såsom foderstoffer. Desuden udføres der en hel del distribution af andet gods i landområderne, som hænger tæt sammen med de øvrige erhverv.

- Vi ønsker blot, at kommunerne tillades videre rammer for at give tilladelse til virksomhed, der vil gavne udviklingen i deres område, siger han.

Resultatet foretrædet for udvalget vil i første omgang være en række spørgsmål til miljøministeren.

Foreningen Landsbyerne i Danmark støtter også sagen, men havde ikke mulighed for at være repræsenteret ved foretrædet.

Venstre-politiker:

Retssystemet tramper på de forretningsdrivende

Dommen i Retten i Roskilde over en vognmand i Ortved mellem Ringsted og Roskilde, som driver vognmandsforretning fra sin landejendom, har udløst mange kritiske røster.

Folketingsmedlem for Venstre, Flemming Damgaard Larsen opfordrer i et debatindlæg miljøministeren til at se på sagen - og derefter rydde op i reglerne

DEBAT: Det ser grimt ud! Sådan lyder Natur- og Miljøklagenævnet begrundelse for at tage brødet ud af munden på en vognmand fra Ortved ved Ringsted – en ganske almindelig borger, der i otte år i fred og fordragelighed har drevet vognmandsforretning fra sin landejendom med tilladelse fra Ringsted Kommune. Nu har Retten i Roskilde givet Natur og

Fortsættes næste side.

Transportrammer - Statistik

Miljøklagenævnet medhold i deres smagsdommeri, og det betyder, at vognmanden ikke længere må drive sin vognmandsvirksomhed på sin ejendom.

Jeg er enig i, at det ser grimt ud! Men til forskel for retten i Roskilde er det ikke vognmandens ene lastbil og fire-fem containere, jeg hentyder til. Det er derimod hele sagsforløbet, hvor retssystemet tramper på en borger, der hele livet igennem har betalt sin skat og hverken ligget samfundet eller andre til last, i stedet for at takke ham for at sørge for beskæftigelse og skattekroner i en tid med høj arbejdsløshed.

Sagen er principiel, og det betyder, at den kan have betydning for flere hundrede vognmænd, der også driver virksomhed fra deres landejendom, og som nu også kan blive tvunget til at lukke. Derfor mener jeg, at det er en fuldstændig vanvittig afgørelse, der er blevet stadfæstet. For hvem er denne dom egentlig til gavn for? Vognmanden, der må lukke sin virksomhed? Kommunen og staten, der mister skatteindtægter? Eller Natur- og Miljøankenævnet, som måske får fjernet et par containere af hensyn til landskabet – med mindre, vognmanden bare flytter sin firmaadresse?

For de i Natur- og Miljøklagenævnets øjne så ”beskæmmende” containere og lastbiler må nemlig gerne stå på vognmandens ejendom, så længe han ikke har firmaadresse på ejendommen. Hele sagen er dybt uacceptabel og fornuftstridig, og jeg vil derfor på det kraftigste opfordre miljøministeren til at få ryddet op i de groteske regler, der gør det umuligt for almindelige folk at drive en lille virksomhed

Flemming Damgaard Larsen, medlem af folketinget for Venstre og næstformand for Folketingets Transportudvalg.

Tyske vejmyndigheder: Der vil være to spor til rådighed under vejarbejdet - i hver retning

Fra 2014 til 2030 udvider de tyske vejmyndigheder motorvej A7 til seks spor nord for og otte spor syd for Hamburg. Resultatet er mindst seksten år med vejarbejde på en af de vigtigste vejstrækninger, når det gælder godstransport med lastbil til og fra Danmark

- Vi er bekymrede for fremkommeligheden. Heldigvis står det klart, at de tyske myndigheder gør alt, hvad de kan, for at årene med vejarbejde bliver så gnidningsfrie som muligt, siger chefkonsulent Anders Jessen fra transportorganisationen ITD.

Han deltog tidligere på måneden sammen med tyske transportorganisationer i et møde i Neumünster, hvor de tyske myndigheder fortalte tyskerne om udvidelsesplanerne. For eksempel vil der hele tiden være to spor til rådighed i hver retning, som vil få en bredde på 3,25 meter mod normalt 2,85 meter. Samtidig satser tyskerne stærkt på, at hastighedsbegrænsningen uden for Hamburg-området ikke ryger under 80 km/t.

- Det burde få afgørende positiv effekt for trafikken, vurderer Anders Jessen, som understreger, at vognmandsbranchen på sigt er glade for de flere spor på A7, som vil betyde mere plads til at lade varerne strømme til og fra Danmark.

Transportrammer - Statistik

Politiet noterede 8.909 forseelser sidste år

Ud af det samlede antal forseelser begået af chauffører tegnede udenlandske chauffører sig for 2.168, hvilket svarer til 24 procent. Når det gælder brud på køre- og hviletidsreglerne, tegner de udenlandske chauffører sig for 722 ud af 1.897 konstaterede forseelser. Det svarer til 38 procent

Statistikken fra Rigspolitiet viser også, at politiet 351 gange noterede udenlandske chauffører for brud på reglerne om cabotagekørsel. Et andet sted, hvor overtrædelser kun kan begås af udenlandske chauffører, der kører i Danmark, er manglende betaling af vejafgifter. Ifølge opgørelsen noterede politiet 183 gange, at udenlandske chauffører var kørt ind i Danmark uden at have betalt vejafgift.

Når det gælder reglerne for godskørsel noterede politiet 177 tilfælde af brud på godskørselsloven begået af udenlandske chauffører. Det totale tal var 421.

Statistikken viser også, at selvom udenlandske chauffører på en række punkter er godt repræsenteret - og i nogle tilfælde overrepræsenteret, er der også plads til forbedringer blandt danske chauffører.

De hyppigste overtrædelser er fejl ved brug af kontrolapparat, brud på køre- og hviletidsreglerne, tale i mobiltelefon, overlæs, og køre uden sikkerhedssele.

Containergodset er i fremgang

I årets første kvartal steg mængden af gods i containere fra 1.278.000 ton i første kvartal sidste år til 1.573.000 ton i år

Ifølge den seneste statistik over godsomsætningen på større danske havne fra Danmarks Statistik stiger godsmængderne håndteret i havnene.

Totalt set blev der håndteret 19.439.000 ton i første kvartal i år mod 19.374.000 ton i samme kvartal sidste år.

Der er fremgang på de fleste områder - dog ikke indenrigsgods med fragtskibe og indenrigstransport med færger, når man sammenligner de to kvartaler.

Når det gælder de forskellige godsarter, er der tilbagegang inden for råolie, sten, sand og grus, færgegods og andet ro/ro gods og stykgods, mens der var fremgang inden for mineralske olieprodukter, flydende bulk i øvrigt, kul, fast bulk i øvrigt og containeriseret gods.

Statistik

De fleste lastbiler er yngre end ti år

Selvom gennemsnitsalderen for lastbiler registreret i Danmark steg en smule fra 2011 til 2012 er det en meget lille del af transportarbejdet, der bliver udført med lastbiler, der er ældre end 10 år

Dermed opfylder langt de fleste lastbiler registreret i Danmark en miljønorm fra Euro 3 og opefter. Ifølge Danmarks Statistik blev knap 30 procent af transportarbejdet udført af lastbiler på mellem 0 og 2 år. En lidt større andel blev udført af lastbiler på mellem 3 og 4 år, mens en lidt større andel blev udført af lastbiler på mellem 5 og 9 år. Under 5 procent af transportarbejdet blev udført af lastbiler på over 10 år.

Sammenligner man fordelingen af lastbiler med datoerne for de forskellige Euro-normer, kan man konkludere, at hovedparten af transportarbejdet med danske lastbiler bliver udført af lastbiler, der lever op til mindst Euro 4.

Med Euro 4-normen blev udslippet af partikler skåret ned fra grænsen på 0,4 PM i henhold til Euro 1-normen (1993) til 0,02 PM.

Med hensyn til udslippet af NO_x skar Euro 4-normen niveauet ned fra 8,0 i henhold til Euro 1-normen i 1993 til 3,5. Tallene er målt i g/kWh (motoreffekt).

NO_x er kvælstofilte (giver syreregn, overgødning og dannelse af ozon ved jordoverfladen).

PM er partikler (sodpartikler dækket af bl.a. kulbrinte og svovlsyre, anses for at være kræftfremkaldende)

Gamle lastbiler over 10 år står for fem procent af transportarbejdet

Det er nyere lastbiler, der står for godstransporten i Danmark - i hvert fald de danske lastbiler. Ifølge Danmarks Statistik blev 61 procent af transportarbejdet udført af lastbiler eller trækere, der var under fem år gamle

Det er en lille tilbagegang i forhold til året før, hvor tallet var 66 procent. Tendensen svarer ganske godt til udviklingen, når det gælder nyregistrerede lastbiler, hvor tilgangen de seneste fem år har været mindre en afgang, hvilket har øget lastbilbestandens gennemsnitsalder.

Ifølge Danmarks Statistik blev 5 procent af transportarbejdet udført med lastbiler, der var ti år eller ældre.

Materiel

Dansk vognmand så på franske pikanterier: Imponerende og fristende

Roserne fra de næsten indbudte 5.000 gæster, som var inviteret til Renault Trucks præsentation af den franske producents nye lastbilprogram, var overvældende. Blandt de fine ord kunne blandt andet høres imponerende, fristende, flotte og interessante. Danske Heino Edelskov var med i Lyon og har fortalt Renault Trucks om sine indtryk

Præsentationen for de mange indbudte kunder og repræsentanter for transportmedier med flere fra en række europæiske lande, fandt sted 11. juni i Expo Center i Lyon.

Da interessen for de nye lastbiler tilsyneladende var større, end en iværksat flyvelederstrejke kunne ændre på, blev der tale om en succes, som de fleste indbudte gæsterne nåede rettidigt frem til.

Vognmand Heino Edelskov fra Padborg var blandt de mange kunder, som på forhånd havde vist interesse.

- Før jeg kom herved, var min viden om Renault Trucks' nye produktprogram begrænset til de sædvanlige rygter, som ofte svirrer i transportbranchen, siger vognmanden, hvis største fokus var koncentreret på de nye langdistancebiler, som bliver markedsført under navnet Range T.

Edelskov's, som vognmandsforretningen i Padborg kaldes til daglig, blev etableret i 1988 af Egon Edelskov, der i dag har det overordnede ansvar for forretningen sammen med sønnen Heino Edelskov. Forretningens vognpark består af 86 trækkende enheder, hvoraf den overvejende del er sættevognstrækkere. Derudover tæller vognparken et antal egne trailere.

Grunden til Heino Edelskovs skærpede interesse for Renault Trucks'



Vognmand Heino Edelskov fra Padborg var blandt de mange kunder, som på forhånd havde vist interesse. Efter de første visuelle indtryk af den nye Renault Trucks T model kunne Vognmand Heino Edelskov ikke skjule sin begejstring.

Materiel

nye langdistanceserie skyldes dels, at Edelskov's største transportaktiviteter er trafik mellem Danmark og især de nordlige dele af Norge og Sverige, dels at vognmandsforretningen i nær fremtid står foran at skulle udskifte omkring 20 tre-akslede trækere.

- I vor nuværende trækkerflåde findes to Renault Premium Road, som vi er meget tilfredse med. Men da pladsen i Premium førerhuset er trang, bliver de udelukkende brugt af chauffører, som sover i hjemlige omgivelser. Derfor er jeg på jagt efter trækere med optimal plads i førerhuset til vores eksportchauffører, som ofte er på farten tre uger ad gangen, siger Heino Edelskov

Forventningerne blev indfriet

Allerede efter den første visuelle kontakt med eksteriøret på Renault Trucks' T model, kunne Heino Edelskov ikke skjule sin store begejstring, og efter et par minutter bag rattet blev begejstringen blot endnu større.

- Den er faktisk både flot og fristende. Førerhusets interiør og indretning er så flot og gennemtænkt, at jeg på nuværende tidspunkt ikke er i tvivl om at produktet også leverer topmoderne komfortniveau og ligeså moderne køreegenskaber, siger Heino Edelskov og forstætter:

- Jeg ser med stor interesse frem til at prøve et eksemplar, og hvis prisen er interessant vil jeg ikke udelukke en handel af fem 6x2 trækere med det såkaldte "High Sleeper Førerhus" som har helt fladt gulv, fuld ståhøjde og masser af fralægningsplads. Med hensyn til drivline bliver denne født med DTI 13 motoren og det automatiserede gearskifte Optidriver, og jeg vil vælge enten 480 hk eller 520 hk. Men som sagt før; alt afhænger af prisen. I dag er "Pure Business" trods alt nøgleordene for en god gensidig handel, siger Heino Edelskov.

Renault Trucks er den første lastbilproducent, der har lanceret et helt nyt produktprogram på en og samme gang. Det nye produktprogram er delt op i tre kategorier - Langdistance, Distribution og Entreprenørbiler hvoraf den sidste ikke markedsføres i Danmark. De tre modelserier kan fås med alle gængse drivlinier, akselkonfigurationer, førerhuse og totalvægte. Dermed kan Renault Trucks levere en topmoderne lastbil med Euro 6 motor til ethvert transportformål.

Som et ekstra plus er Renault Trucks blevet en integreret del af Volvo Group Trucks, og dermed er det europæiske servicenetværk blevet betydeligt forstærket.



Hvis ellers prisen er interessant, vil jeg ikke udelukke en handel, vurderer vognmanden fra Padborg.

Materiel

Continental præsenterer ny dæk-serie til busser

Tyske Continental, der hører til blandt verdens førende dækproducenter, præsenterede torsdag en ny serie af dæk til busser, Conti Coach HA3, CityPlus HA3, samt Conti Urban HA3. Det skete ved et storstilet arrangement i Østrigs hovedstad, Wien

Af Peter Lundblad

Den nye serie, som Continental har døbt "Continental Generation 3 People Tires", er tredje generation af virksomhedens produktserie af dæk til busser og er en helt nyudviklet generation af dæk til busser, der kører over lange distancer, en ny serie af dæk til busser, som kører i regional trafik og en ny dækserie til bybusser.

Hver serie er udviklet specielt til de tre typer af buskørsel.

Sideløbende kunne Continental præsentere en ny generation af vinterdæk, der tilbyder op til 20 procent bedre vejgreb i de kolde vintermåneder.

- Vi venter en stærk vækst i anvendelsen af busser, fordi flere og flere mennesker flytter til byområder, hvor der derfor bliver brug for en styrket, regional trafik. Busser er nu engang billigere at sætte i drift end jernbaner, og busserne får selvfølgelig brug for kvalitetsdæk, sagde administrerende direktør for Continentals salgs og marketings-division, Herbert Mensching på pressekonferencen i Wien.

De nye dæk har bedre vejgreb, længere levetid, samt besparelser på brændstofforbruget, oplyser Continental, der i Wien også havde premiere på ContiPressureCheck, et nyudviklet system til digital kontrol af dæktrykket i busser, lastbiler og trailere, hvor chaufføren på et display i førerhuset straks kan se, hvis dæktrykket er for lavt.

I Europa er det tilfældet for op imod 40 procent af de tunge køretøjer, oplyser Continental.

Det indebærer en sikkerhedsrisiko, men betyder samtidig, at brændstofforbruget bliver for højt.

I august kan du læse meget mere om nyhederne fra Continental i netmagasinet Bus-nyhederne og i netmagasinet Trailer-nyhederne.

Conti Urban HA 3 er udviklet specielt til bybusser. På en testbane nær Wien var der mulighed for at teste de nye dæks egenskaber på våde vejbaner. (Foto: Peter Lundblad)



Materiel

Svenske Svempas kommer til Ishøj Truck Show

Svensk customlegende kommer til Danmark med to fantastiske show-trucks, når chaufførklubben Convoy Buddy arrangerer Ishøj Truck Show årgang 2013 på Europas største Scania-anlæg på Industribuen i Ishøj

Der er tale om den med arrangørernes år "allerede" legendariske Red Pearl "cabriolet" samt show-trucken Jade Wing. De to show-trucks vises i Danmark for første gang under Ishøj Truck Show årgang 2013, der finder sted i weekenden 31. august - 1. september.



Red Pearl er en Scania T-model, der er ombygget i amerikansk "old school"-stil med åbent førerhus, ca. 1.000 hk V8-motor og motivlakering og "opbygning i absolut topkvalitet".

Red Pearl har begejstret lastbilfans over hele verden de seneste par år, og den får selskab af showtruck'en Jade Wing, der er baseret på en modificeret og motivlakeret Scania R 620 sættevognstrækker.

Svempas medbringer desuden sin store salgstrailer på over 60 kvadratmeter, hvorfra han sælger lastbil-merchandise.

Gæsterne på Ishøj Truck Show kan desuden se frem til mad- og øltelte, leverandørudstilling til lastbilbranchen, radiostyrede modellastbiler, Honda Goldwing motorcykelshow samt mange af andre aktiviteter for små og store køretøjsinteresserede.

Også i år byder Ishøj Truck Show på levende musik hele weekenden. Birger Steiwer spiller op til linedans i løbet af lørdagen, og senere på dagen kan alle synge med, når 'Kim Larsen Jam' går på scenen. Lørdag aften vil festteltet med plads til 600 gæster give genlyd af mange klassikere, når Old Bys Revival spiller op til dans, og søndag kan gæsterne glæde sig til Bibbi og Snif, kendt fra DR's Talentshow.

Uden- og indendørs udstilling

På truckshowet deltager ud over de mange chauffører og vognmænd med deres lastbiler også en lang række leverandører til lastbilbranchen. Scania-værkstedet bliver ryddet til lejligheden for at gøre plads til et stort antal indendørs stande, hvor leverandørerne kan præsentere de sidste nye produkter og serviceydelser til transportbranchen.

Materiel

Det er femte år i træk, at det 45.000 kvadratmeter store Scania-anlæg i Ishøj lægger hus til Ishøj Truck Show, der med årene er blevet større og større. I fjor gik over 3.000 mennesker gennem tælleapparaterne, og med det udvidede program forventer arrangørerne flere gæster i år.

På nuværende tidspunkt forventer arrangørerne over 200 udstillingslastbiler og veteranlastbiler.

Entré koster 25 kroner for voksne, mens børn under 15 år kommer gratis ind.

For 5. år i træk danner Europas største Scania-anlæg på Industribuen 19 i Ishøj rammen om Ishøj Truck Show.

En af showets stjerner forventes bl.a. at blive den svenske custom-legende Svempas' showtruck Red Pearl, som tidligere har begejstret lastbilfans over hele verden.



Materiel

Verdens første gasdrevne Euro 6-lastbil kører i Helsingborg

Den svenske lastbilproducent, Scania, har leveret den første gasdrevne lastbil, der lever op til Euro 6-normen, der træder i kraft 1. januar 2014. Det er den norskejede transportkoncern, Bring Frigo, der har bragt den nye gasdrevne lastbil frem på vejen

Med den nye lastbil kan Bring tilbyde sine kunder en lidt mere miljøvenlig godstransport.



- Vi er ivrige efter at give vores kunder adgang til den nyeste miljøteknologi, siger Arne Karlsson, administrerende direktør i Bring Frigo Åkeri AB.

- Scania distributionslastbiler udviser imponerende præstation, og når den kører på biogas, har den meget lave udslip af miljøskadelige stoffer ligesom en lav CO₂-udledning, påpeger han.

Bring Frigo, som er en del af Posten Norge, er en af Nordens største - måske den største - inden for transport af fødevarer.

- Vore kunder kræver smarte og omkostningseffektive logistikløsninger, og derfor må vi hele tiden ligge på forkant, når det gælder udvikling af vore tjenester, siger Arne Karlsson.

Scanias Euro 6 gasmotorer på 280 og 340

hk er udviklet for at kunne yde det samme som en tilsvarende dieselmotor. Motorerne har et maksimalt drejningsmoment på henholdsvis 1.350 og 1.600 Nm.

I sidste nummer af Ugens transport skrev vi også om gasdrevne lastbiler.

Interesserede kan hente Ugens transport 20 - 2013 [her](#):



Materiel

OK åbner for den blå hane i Hedensted

Nu kan der også tankes AdBlue på OK's Truck Diesel station i Hedensted på Lundagervej. AdBlue, der tilsættes SCR-katalysatorsystemer, reducerer mængden af skadelige partikler i udstødningen fra dieselmotorer

OK's nye AdBlue-stander står ved siden af dieselstanderne, og betalingen for produktet foregår på diesel standen. OK's Truck Diesel kort kan bruges, ligesom også det nye OK DKV-kort samt kort fra DKV, UTA, Tankpool24, E100 og EDC kan anvendes.

Relativt lille forbrug

- De nye lastbiler er konstrueret med en separat AdBlue-tank, der i de fleste tilfælde rummer mellem 60 og 90 liter. Forbruget af AdBlue ligger på 5-6 procent af dieselforbruget, så det er ikke noget, man skal tanke, hver gang man fylder bilen op med diesel, siger Henrik Guldmann, produktchef på Truck Diesel hos OK.



AdBlue lever op til krav på miljøområdet

I oktober 2006 skærpedes EU's miljøkrav til udstødningsgasser fra dieseldrevne lastbiler og alle nyindregistrerede lastbiler skulle fra dette tidspunkt leve op til Euro 4-normen.

Efter hånden har Europas lastbilproducenter udstyret hovedparten af deres nye lastbiler med den såkaldte SCR-teknologi, der bruger AdBlue. Enkelte lastbilproducenter satsede til at begynde med på efterbehandling af udstødningsgassen via recirkulering og partikelfiltre, mens andre fokuserede udvikling af systemer baseret på brug af urea-væske til efterbehandling af udstødningsgassen. Væsken, som går under betegnelsen AdBlue, virker i udstødningssystemet mellem motor og katalysator. De aktive stoffer i AdBlue går i forbindelse med udstødningsgasserne og omdanner de skadelige kvælstofilter (NOx), til ufarligt vand og frit kvælstof, som i forvejen udgør omkring 70 procent af den luft, vi indånder.

Flere standere i fremtiden

Udover Hedensted kan der også tankes AdBlue på 21 andre af OK's 54 Truck Diesel stationer. OK kigger løbende på flere områder, hvor man eventuelt kan udvide med en AdBlue-stander. EU's krav til begrænsning i udslippet af drivhusgasser og den generelle udvikling indenfor lastbilsindustrien gør, at der i fremtiden vil blive en stigende efterspørgsel på AdBlue.



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

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

**Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!**

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 renser og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremiddel 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

Arbejdsforhold

Chauffører spiller Balkan-musik og naboerne i landsbyen klager

I sidste weekend var der samlet så mange udenlandske chauffører på transportcentret Cargo Syd ved Nørre Alslev på Falster, at pladsen foran Titan Lastvognes bygning på centret var fyldt op

Af Jesper Christensen

Chaufførerne, der havde slået sig ned på pladsen, kom fortrinsvis fra Balkan.

Da vejret var godt, stod dørene åbne til lastbilerne, hvor musikken var skruet op til et niveau, så naboerne måtte holde sig for ørene.

- Vi må sige, at vi ikke helt har samme musiksmag, siger Jan Simonsen, der boer i Ravnse og er nabo til transportcentret.

Da det ikke var første gang, der var fest på pladsen, var weekendens chauffør-fest dråben, der fik bægeret til at flyde over - og få Jan Simonsen til at henvende sig til lokalavisen Folketidende.

Jan Simonsen forklarer over for transportnyhederne, at landsbyens beboere tidligere har henvendt sig til Guldborgsund Kommune og til Cargo Syd uden, at det har haft nogen effekt.

- Ud over at spille en musik, sviner de over det hele, siger han og forklarer, at området også bliver brugt som toilet og som affaldsplads.



Østeuropæiske chauffører benytter jævnligt transportcentret ved Nr. Alslev på Falster som weekend-rasteplads. Når vejret er godt, hygger chaufførerne sig udendørs med musik.

Arbejdsforhold

Over for transportnyhederne.dk peger Jan Simonsen på, at området ifølge lokalplanen slet ikke må bruges som parkeringsplads - og at Titan Lastvogne, der forhandler Volvo Lastvogne er godt trætte af situationen.

- Der kommer flere og flere til, og nu er der ikke plads til flere, siger Jan Simonsen og forklarer, at problemet med de støjende udenlandske chauffører har stået på i nogle år.



Chaufførernes fest blev også meldt til politiet. Politiet var på pladsen lidt over midnat, men da var der ro og ingen larm.



Selvom chaufførerne er fra Øst- og Centraleuropa, kører de for danske transportvirksomheder. I weekenden var havde de fleste trailere og trækkere den danske transportkoncern DSV's logo på siderne.

Flydende forbindelser

Færgerederi investerer i scrubberanlæg til røgrensning

Det norske færgerederi, Color Line, der blandt andet sejler mellem Danmark og Norge - og mellem Norge og Tyskland, vil investere omkring 250 millioner norske kroner - cirka 236 millioner danske kroner - i røgrensningsanlæg på rederiets færger

Resultatet af investeringer skal være mindre forurening og at rederiets færger kan leve op til EU's miljøkrav til skibsfarten i området.

I første omgang har Color Line indgået en aftale med Wärtsilä i havnebyen Moss i Oslofjorden om at udruste færgen SuperSpeed 2, der sejler mellem Danmark og Norge, med et nyt røgrensningsudstyr - et såkaldt scrubber-anlæg.

Color Line har med aftalen også en option på levering af scrubber-anlæg til færgen SuperSpeed 1, der også sejler mellem Danmark og Norge og til de to tyslandsfærger, Color Fantasy og Color Magic, der sejler mellem Oslo og Kiel.

Scrubber-løsningen skal skrubbe omkring 90 procent af udslippet af svovloxider (SO_x) af røgen fra færgerne. Den vil give en udslipsreduktion af udslippet af svovoxider pr. skib på over 500 ton årligt. Den samlede reduktion for Color Line vil være på omkring 2.500 ton SO_x årligt. Ud over det markant begrænsede udslip af SO_x har scrubberne også en effekt på udslippet af partikler så som sod, der vil blive halveret.

I oktober 2011 etablerede Color Line Norges første anlæg for landstrøm til store skibe i Oslo.

- Vi er meget optaget af at ligge på forkant med miljøforberedende tiltag, siger Helge Otto Mathiesen, der er koncerndirektør for kommunikation og samfundskontakt i Color Line.

Han fremhæver, at kombinationen af landstrøm fra fornybar energi og røgrensning, når skibene er til havs, er en meget effektiv og god miljø-løsning.



Flydende forbindelser

Color Line sender den første færge på værft i marts 2014

Color Line vil begynde installeringen af scrubberanlæg til røgrensning på sine færger i marts næste år. Den første færge er SuperSpeed 2, der sejler mellem Danmark og Norge. Scrubberanlægget, der monteres i skibets skorsten, vil leve op til kravene til FNs Internationale Maritime Organisation (IMO), MARPOL Annex VI og med EUs direktiv på området

De nye kravene til udslip af svovloxider fra skibe, der sejler i Nordsøen og i Østersøen, vil gælde fra 1. januar 2015. Kravene betyder, at grænsen på 1 procent svovl i brændstoffet vil blive ændret til 0,1 procent. Color Lines to skibe, der sejler mellem Sandefjord og Strømstad vil benytte diesel, som lever op til kravene fra 2015, mens de øvrige skibe efter planerne skal have monteret røgrensningsanlæg i form af scrubbere.

Baggrunden for de nye og skrappe krav til skibene i Nordsøen og Østersøen er, at svovlindholdet i skibenes brændstof resulterer i svovludslip og sur nedbør til skade for miljøet.

Der bliver dannet flere typer SOx-forbindelser - hovedsageligt SO og SO₂ - når svovlholdigt brændstof bliver forbrændt i en motor og udstødningen bliver ledt ud gennem skorstenen.

Ude i luften vil svovl-forbindelserne reagere med brint i luftens fugtighed og danne svovlsyre-forbindelser, der bliver til sur nedbør.

I Skandinavien er mængden af sur nedbør fra industri, landtransport, og skibsfart faldet drastisk i de seneste 20 år som følge af tiltag som røgrensning.



Flydende forbindelser

Transport kan bidrage til mere bæredygtig produktion

En analyse, som Göteborgs Hamns har fået gennemført, viser, at det nogle gange kan betale sig at transportere grøntsager lang vejs fra, hvis alternativet er energikrævende produktion i drivhuse i nærområdet

Göteborgs Hamn peger i forbindelse med analysen på, at den mest miljøvenlige transport af eksempelvis tomater fra Alicante i det sydlige Spanien er med tog hele vejen fra Spanien til Sverige. den næstbedste løsning er med skib fra Spanien til Sverige, mens den tredje bedste løsning er lastbiltransport.



Hvis det drejer sig om tomat-produktion i vintermånederne er der set ud fra en energimæssigt synspunkt god fornuft i at transportere tomater fra Spanien til Sverige frem for at dyrke dem i et svensk drivhus.

Analysen viser, at de tomater, der udløser mest til CO2-udslippet, er tomater dyrket i et svensk drivhus, da de svenske drivhuse kræver opvarmning i modsætning til de spanske.

- Det mest klima-smarte er at vælge tomater ud fra sæson - spanske tomater om vinteren - og svenske om sommeren, siger Gustaf Zettergren på SIK - Institutet för Livsmedel och Bioteknik AB i Göteborg.

Ud fra analysen påpeger Jacob Minnhagen, der er forretningsudvikler hos Göteborgs Hamn AB, at resultaterne er et godt udgangspunkt for transportkøbere i svenske virksomheder, som vil vælge ud fra et miljøsynspunkt.

- Dyrkning, hvor det er sæson - og søtransport i kombination med tog. Selv lastbilen har en vigtig rolle på de kortere strækninger, siger Jacob Minnhagen.

I dag fragtes næsten alle spanske tomater, der skal til Sverige, med lastbil. Göteborgs Hamn har indgået et samarbejde med Bilbao Havn om at få flyttet mere gods fra lastbiler til skibe. Totalt fragtes der 2,3 millioner ton gods mellem Sverige og Spanien hvert år - meget af godset er fødevarer.

- Ud over at mindske miljøpåvirkningen vil mere gods på skibene mindske belastningen af det europæiske vejnet, siger han.

Faste forbindelser

Femern Bælt byggeri skaber nye arbejdspladser

Den omfattende forberedelse af den kommende faste forbindelse over Femern Bælt er i fuld gang. Planen er at selve tunnelbyggeriet skal gennemføres fra sommeren 2015 til slutningen af 2021, hvor forbindelsen skal åbne

Allerede i efteråret 2013 går de første forberedende projekter i gang omkring Rødbyhavn. Samlet set kommer projektet til at skabe mange tusinde nye arbejdspladser - først og fremmest i Danmark, men også i Nordtyskland.

For hver direkte beskæftiget hos entreprenørerne på byggeriet af tunnelen vil der være endnu en ny medarbejder hos de virksomheder, der bliver underleverandører til projektet.

Det viser nye beregninger fra analysefirmaet Copenhagen Economics af den direkte og indirekte beskæftigelse for tunnelprojektet på Femern Bælt. I alt skønnes byggeriet af verdens længste sænketunnel at skabe en beskæftigelse, der svarer til 55.000 mandeår i alt. Heraf ligger de 25.000 mandeår hos hovedentreprenørerne på byggepladserne på og omkring Femern Bælt, mens 30.000 mandeår er indirekte beskæftigelse hos de mange underleverandører.

Tunneldrift giver også arbejdspladser

Når byggeriet af den faste forbindelse under Femern Bælt står færdig i 2021, vil der også være behov for arbejdskraft til at drive forbindelsen. Femern A/S regner med omkring 350 fuldtidsstillinger i alt, når tunnelen er taget i brug

Det drejer sig blandt andet tale om teknikere, personale til driften af betalingsanlæg, håndværkere og servicefolk, der skal drive og vedligeholde samt overvåge tunnelen døgnet rundt.

Femern-forbindelsen har et samlet budget i 2008-priser på 40,7 milliarder kroner.



Volvo Truck Center skiftede "logo"

Store og små bilister kunne forleden se et lidt usædvanligt syn på Taastrupgaardsvej i Taastrup vest for København. En stor kran løftede en gammel Volvo FH ned fra taget på Volvo Truck Center for at sætte en ny derop i stedet for

Med udskiftningen markerer Volvo Truck Center endnu mere tydeligt, at der er kommet endnu en model til.

Den nye Volvo FH 540 blev løftet op på taget for at løfte løfte en lang tradition med både personbiler og lastvogn på taget af bygningen. Traditionen blev indført i tidligere ejer af værkstedet Ole Sommers tid og som efterfølgende er blevet et kendetegn for Volvos aktiviteter i Taastrup.

Bygningerne i Taastrup kombinerer i dag Volvo Truck Center, der er forhandler og serviceværksted og hovedkontoret for en række af Volvos aktiviteter i Danmark, herunder både Volvo Busser Danmark A/S, VFS Danmark A/S og Volvo Group Trucks Danmark, der nu omfatter både Volvo Trucks og Renault Trucks Danmark.

Hvis en eller anden skulle få den tanke, at det kunne være spændene med en køretur på taget, kan de godt lægge den tanke til side. Den nye Volvo FH stammer fra test og forproduktion i Göteborg.

- Den skal aldrig ud at køre, og vi har da også afmonteret det meste af drivlinen, inden vi satte den på taget, siger servicechef Marcel Wolff-Matern.

*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*

Velkommen til nr. 3
- og masser af
gode historier!

Turistbus kørte
galt i Tyskland

Side 9



Göteborg får
elbusser
fra Volvo

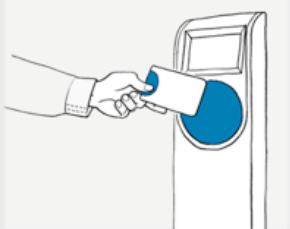
Side 19

De hvide
busser kører
langt på
literen

Side 12

BAGGRUND

Tumult om
rejsekortet



Side 3



En fuldblods
iværksætter

Side 22



Foto: Solaris

Se friske nyheder på www.busnyhederne.dk

Så er det sommer

Så er det sommer - eller burde ihvertfald være det. Vi kvitterer med en ny udgave af det digitale magasin, BUS-nyhederne, hvor du blandt andet kan læse om Rejsekortet, der i forsommeren har været i strid modvind - både fra borgere og politikere. Foreløbig er det mundet ud i, at klippekort i Københavnsområdet får et år mere, før det udfases.

Der er intensiv fokus på økonomikørsel, og i magasinet kan du læse om De Hvide Busser i Helsingør, der har sparet 10 procent på brændstofforbruget og derfor har fået prisen som Årets Miljøoperatør.

Vi har masser af andre historier, om Iveco, der siger farvel til Irisbus-navnet, om Vikingbus, der har tabt en retssag om retten til den røde farve på sightseeingbusser i København, og om Volvo, der har gang i et spændende forsøg med eldrevne busser i Göteborg.

Du kan også læse om Scantias busværksted i Århus, der har fået et ansigtsløft, og om Fyn for millioner og om Fynbus, der efterlyser input til fremtidens trafik.



Foto: Scania

Næste udgave af Bus-nyhederne udkommer den 21 august.

God sommer
Peter Lundblad, redaktør



Holdet bag BUS-nyhederne



Peter Lundblad



Jesper Christensen



Mikael Hansen

Rejsekortet kom i modvind – klippekortet får et år mere

Det såkaldte direktørsamarbejde i hovedstaden, der består af DSB, Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen, har besluttet at udskyde udfasningen af klippekortet til juni næste år.

Tekst: Redaktionen

Foto: Rejsekortet

Dermed imødekommer direktørsamarbejdet blandt andet et politisk ønske, der er opstået på baggrund af den seneste tids kritik af Rejsekortet. Direktørsamarbejdet har drøftet stabiliteten i rejsekortet med Rejsekort A/S' direktør. Rejsekort A/S oplyste til direktørsamarbejdet 31. maj på baggrund af løfter fra leverandøren Thales, at Rejsekort ville være klar til udfasning af klippekort 1. juli. Direktørsamarbejdet har konstateret, at der stadigvæk er fejl på Rejsekortet, der mangler at blive rettet, før systemet kan tages i brug i hovedstadsområdet på en måde, som sikrer, at kunder ikke oplever unødige forstyrrelser i brugen af rejsekort i forbindelse med for eksempel rejsehistorik og salgssystemer. Parterne har derfor valgt at udskyde udfasningen af klippekortet til 1. juni 2014.

Løbende rapporter

Rejsekort A/S direktør har oplyst, at fejlene løbende vil blive udbedret, og at rejsekortet vil være opgraderet til en ny version (version 5) senest i maj 2014. Direktørsamarbejdet har pålagt Rejsekort A/S løbende at fremsende statusrapporter for fremdriften.

Udskydelsen af udfasningen af rejsekortet i hovedstaden får ingen betydning for kunderne i form af ændrede priser.

Eventuelle meromkostninger vil blive drøftet med leverandøren.

Der forventes fortsat en stor vækst af nye kunder og rejser i hovedstadsområdet på rejsekortet med de fordele kortet giver for kunderne, så som at man slipper for at tæller zoner og rabat udenfor myldretiden.

22 millioner rejser

Over 200.000 kunder i hovedstaden har allerede taget rejsekortet i brug. På landsplan er der solgt 475.000 rejsekort og gennemført over 22 millioner rejser med rejsekort, siden kortet blev indført.

Direktørsamarbejdet i hovedstadsområdet består af DSB,

Movia, Metroselskabet og Trafikstyrelsen.

Direktørsamarbejdet er ansvarlig for at fastsætte takster (indenfor takstcirkulæret) og beslutte, hvornår klippekortet udfases.

Rejsekorttaksterne i hovedstadsområdet vil fortsat svare til klippekorttaksterne.



Ombudsmand kritiserede rejsekortet

Det kan være svært at finde ud af, hvad en rejse koster, hvis man bruger det udskældte rejsekort fremfor en billet. Men det skal nu være nemmere at få fat i de oplysninger.

Det er forbrugerombudsmand Henrik Øe blevet stillet i udsigt af selskabet bag rejsekortet på et møde.

“Det skal være væsentligt nemmere at finde ud af, hvad en rejse kommer til at koste på rejsekortet, og om der er et billigere alternativ,” siger Henrik Øe til Ritzau.



Takster skal oversættes

“Rejsekortet skal oversætte de forskellige takster rundt omkring i landet for forbrugerne, lige som det klart skal fremgå på hjemmesiden, hvilke rabatordninger der er,” siger han.

Selskabet har nu sommeren over til at få rettet op på hjemmesiden, så det bliver nemmere at finde ud af, hvad det koster at rejse fra A til B.

Rejsekortet:

Sydtrafik har fået neutrale eller positive tilbagemeldinger

I forbindelse med de seneste ugers kritik af Rejsekortet i medierne, som vi her i BUS-Nyhederne beskriver i dette nummer, spurgte vi op til deadline tirsdag de øvrige trafikselskaber, som har indført eller er ved at indføre Rejsekortet. Hos Sydtrafik lyder meldingen, at Rejsekortet er blevet modtaget positivt

Af Jesper Christensen

Henrik Norup, der er chefkonsulent og har ansvaret for udrulningen af Rejsekortet i Sydtrafik's område - det dækker hele Syd- og Sønderjylland, oplyser til



TOPHISTORIER

transportnyhederne.dk, som udgiver BUS-Nyhederne, at Sydtrafik endnu ikke er helt færdig med udrulning af Rejsekortet.

I øjeblikket kan Rejsekortet anvendes i en del af Sydtrafik's Bybusser - ca. 85, hvilket svarer til knap 20 procent af Sydtrafik's busser. Resten af Sydtrafik's busser får Rejsekortet installeret inden årets udgang.

- Sydtrafik oplever på ingen måde en kundekritik, der kunne ligne den kritik, som fremføres i dagspressen. Vi har ikke oplevet kritiske røster i pressen, men udelukkende oplevet neutrale til positive tilkendegivelser, siger Henrik Norup.

- Da vi i december 2012 spurgte vores Rejsekort-prøvekunder om deres vurdering af rejsekortet, var de overordentligt positive - ca. 80 procent var tilfreds eller meget tilfreds med rejsekortet, siger han videre.

Henrik Norup har sendt en Ugerapport fra uge 24 til redaktionen på transportnyhederne.dk.

Af rapporten fremgår det, at der totalt set er under tre procent af rejserne, der ikke bliver tjekket ud på ugeplan.

Det gennemsnitlige tal dækker over variationer, hvor Hovedstadsområdet ligger øverst med omkring de tre procent, mens der i Vestsjælland er tale om lidt over én procent og lige omkring én procent i Sydsjælland.

I Nordjylland, som har tilbudt rejsekortet længst i det jyske, er tallet for manglende udtjekning på omkring 1,5 procent, mens det i Midtjylland og i Sydjylland, der er kommet til senere, er på omkring tre procent. På Fyn har der i løbet af første halvår været en generel faldende tendens, så tallet for manglende udtjekninger er lidt over to procent af det totale antal rejser.

Udvalgte fakta om Rejsekortet

Rejsekortomsætningen i 2013 har rundet 416 millioner kroner, hvilket er mere end der blev omsat for i hele 2012.

176.000 rejsekort foretog mere end 643.000 rejser - det er begge ny rekord

To tredjedele af alle anvendte rejsekort har været benyttet i Hovedstadsområdet

Antallet af rejsekortkunder i Hovedstadsområdet har rundet 200.000.

*Kilde: Ugerapporten for uge 24 2013
Rejsekortet*

Bedre kompensation for rejsende på vej

I al ubemærkethed er det lykkedes Enhedslisten at samle alle Folketingets partier om en såkaldt beretning, der skal bane vejen for en forbedring af den rejsetidskompensation, som DSB har praktiseret gennem mange år, og som skal kompensere de rejsende for forsinkelser af længere varighed. For fremtiden skal rejsetidskompensationen gælde for alle transportformer og operatører.

Transportordfører for Enhedslisten, Henning Hyllested, er godt tilfreds med resultatet – især på baggrund af, at det har været længe undervejs.

TOPHISTORIER

Transportministeren var i samråd om sikkerhedsudstyr til børn i busser

Tirsdag 25. juni var transportminister Henrik Dam Kristensen (S) i samråd om ulovligt sikkerhedsudstyr til biler og busser på foranledning af Torsten Schack Pedersen og Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre

Transportministeren havde til samrådet fået oplysninger fra Trafikstyrelsen, som han fremlagde for de fremmødte medlemmer af Folketingets Transportudvalg. Trafikstyrelsen havde oplyst til transportministeren, at der allerede har grebet ind, og at det ulovlige udstyr derfor er blevet fjernet fra markedet.

Torsten Schack Pedersen stillede i samrådet spørgsmål ved Trafikstyrelsens håndtering af sagen - og om der er sket nok i forbindelse med tilbagekaldelsen af de ulovlige produkter samt Trafikstyrelsens instrukser til synsvirksomhederne, og at Trafikstyrelsens håndtering efter hans opfattelse lod noget tilbage at ønske, da ulovligt udstyr til fastspænding af børn og voksne efter hans oplysninger stadig findes i eksempelvis institutionsbusser.

Ministeren indrømmede efterfølgende, at han ikke har kunne garantere, at Trafikstyrelsen har foretaget en 100 procent overvågning af det tilbagekaldte udstyr og inviterede Torsten Schack Pedersen til et møde for at diskutere de konkrete eksempler, som Trafikstyrelsen med sine tiltag eventuelt ikke har taget hånd om.

Transportminister Henrik Dam Kristensen sagde klart til Torben Schack Pedersen, at der var dele af hans spørgsmål, som han ikke kunne svare på, da de var af meget teknisk karakter.

Torsten Schack Pedersen har siden sommeren 2011 stillet den siddende transportminister en række spørgsmål om Trafikstyrelsens håndtering af sagen.

Interesserede kan se en video-optagelse fra samrådet [her](#):

Gammel bro kan godt bære 28 ton

Selvom Frederiksbroen i Odense kun er bygget til at bære 24 ton, får FynBus ledbusser på 28 ton nu lov til at køre over broen, der ligger i Odenses centrale bydel. I maj gjorde en chauffør fra FynBus opmærksom på, at

ledbusser på 28 ton totalvægt ikke måtte køre over broen. Specialister har nu undersøgt broen, og konkluderet at broen godt kan bære en ledbus med passagerer, der må veje op til 28 ton, selvom broen, der er bygget i 1844, kun er bygget til at bære 24 ton.



Iveco siger farvel til Irisbus

Iveco-koncernen har lanceret Iveco Bus, som det nye varemærke for Ivecos persontransportdivision, oplyser Iveco.

Tekst: Redaktionen

Det nye mærke erstatter det hidtidige Iveco Irisbus navn og fremhæver selskabets engagement på området for persontransport

Ændringen markerer begyndelsen på en ny fase for Ivecos aktiviteter inden for kollektiv passagertransport med en målsætning om at vokse på globalt plan. Det er seneste skridt i en omfattende konsolideringsproces, hvor Iveco Bus bygger videre på udviklingen, der har bragt selskabet frem til at være en af de store aktører inden for passagertransport i Europa.

Det nye varemærke Iveco Bus forstærker divisionens identitet og sammenhæng med selskabets øvrige internationale aktiviteter, hvilket er med til yderligere at fremme udviklingen og genkendelsen af produkterne i busprogrammet - især i Sydamerika og Kina, hvor Iveco i dag er til stede.

Bæredygtighed, teknologi og lave totale ejeromkostninger er stærke argumenter hos Iveco Bus og harmonerer med Ivecos øvrige produktprogrammer. Den nye identitet falder sammen med lanceringen af en ny Euro VI bybus, som har verdenspremiere på den 60.



UITP-verdensudstilling for offentlig transport i Geneve, Schweiz, der finder sted i disse dage.

Iveco har ca. 5.000 salgs- og servicesteder i over 160 lande, som yder teknisk support overalt på kloden, hvor der er en Iveco-lastbil i arbejde.

Om Iveco

Iveco er et selskab i Fiat Industrial koncernen, udvikler, producerer og markedsfører et bredt spekter af lette, mellemte og tunge erhvervskøretøjer, entreprenørkøretøjer, by- og intercity-busser samt specialkøretøjer til anvendelser inden for brandslukning, off-road, militæret og civilforsvaret.

Iveco har over 26.000 ansatte på verdensplan og produktionsvirksomheder i 11 lande i Europa, Asien, Afrika, Oceanien og Latinamerika.

Busser i ulykke

En tankbil og to busser var tidligere på måneden indblandet i en trafikulykke på motorvejen ved Örebro i det mellemste Sverige. 60 blev ført til hospitalet, skriver Ritzau. Tilsyneladende kolliderede to personbiler og trak derefter de to

busser og tankbilen - der var tom - med i ulykken.

Den ene bus var fyldt med skoleelever, og i den anden sad koreanske turister. 10 personer blev kørt på hospitalet - heraf fire svært kvæstet - mens 50 blev behandlet på skadestuen.

Den ene bus kørte op i den anden bus, der bremsede op foran ulykkesstedet.

STOPPESTEDET

Stemmebus skal aktivere vælgere



STOPPESTEDET

Tekst: Redaktionen

Byrådet i Kolding har besluttet at sende en stemmebus rundt til 10 uddannelser og til syv små landsbyer i tiden op til kommunalvalget den 19. november. Unge



Borgmester Jørn Petersen. Foto: Kolding Kommune.

mennesker og indbyggere i de små landsbyer er nemlig ikke så flittige som andre til at møde op i stemmeboksen ved kommunalvalg.

“Vi kan se, at de unge desværre ikke stemmer ret meget. Det skal vi have gjort noget ved, ellers kommer de aldrig til det,” siger Jørn Petersen (V), borgmester i Kolding til DR P4 Trekanten.

Og når bussen også kører ud til de små landsbyer, så er det et ønske om at rette op på de

negative konsekvenser af, at kommunen på et tidspunkt fjernede nogle stemmesteder.

“Dermed har nogle ældre mennesker, der ikke har bil, fået uforholdsmæssigt langt til deres stemmested,” siger borgmesteren.

Jørn Pedersen frygter ikke at det kan påvirke valgets resultat når de unge nu får lettere ved at stemme.

“Hvis alle unge mennesker puljer deres stemmer, så vil de kunne flytte et mandat i byrådet. Så det er ikke ligefrem fordi, de kan lave revolutioner ud af det,” mener Jørn Pedersen.

I Ødis forsvandt det lokale afstemningssted for nogle år siden. Og landsbyens repræsentant i kommunens Kontaktforum, Jens Søgaard Jørgensen, er glad for at det nu igen bliver nemmere at stemme for mange af indbyggerne.

“Jeg tror i alt fald, at der er en del af vores befolkning herude, der har savnet det lokale afstemningssted,” udtaler Jens Søgaard Jørgensen til DR P4 Trekanten. Stemmebussen er bare det seneste anvendelse af det køretøj, som i lovgivningen betegnes som M3, en personbil, som er beregnet til befordring af mere end 9 personer inkl. føreren, og som har en tilladt totalvægt på over 5.000 kg - kort sagt: en bus.

Nye Euro 6 motorer til Urbino

Solaris udvider udvalget af Euro 6 motorer til sine busser af Urbino-typen, oplyser selskabet.

Alle Urbinobusser er fremover udrustet med Euro 6 motorer, og motorerne leveres af DAF med motoren MX-11, samt af typen Cummins med modellen ISB6.7E6. Cummins skal også levere ISLG motorerne, der drives frem ved hjælp af naturgas og biogas.



TURISTBUSSE

Dansk turistbus forulykkede

En bus med unge danskere kørte i begyndelsen af juni ind i en bro i München, og de første meter af bussen blev skrællet af.

Tekst: Redaktionen

Bussen var ifølge Jyllands Posten fyldt med unge danskere, og omkring 30 af dem kom lettere til skade. Eleverne kom fra handelsskolen i Grenaa, og i ifølge ritzau var de værste skader et par brækkede ribben og en mulig hjernerystelse.

Der var cirka 50 unge mellem 16 og 19 år i bussen, der kommer fra Nr. Nissum Turist. En brandmand på stedet har over for tyske medier beskrevet det som et held, at flere ikke kom alvorligt til skade. De tyske myndigheder rykkede ud med flere end 60 brandfolk og samme antal politi- og ambulancefolk, da ulykken skete. Bussen var ifølge tysk politi over en halv meter højere end maksimumshøjden på broen.

Formanden for Danske Busvognmænd, John Bergholdt, har udtalt til Ritzau, at chaufføren på ulykkesbussen er "rimelig erfaren," og at bussen kørte med relativt lav fart, da den ramte broen. Der forelå ved redaktionens slutning endnu ikke endegyldige oplysninger om, hvad den nøjagtige årsag til påkørslen var.

Ny kaffebar på KatExpress 2

25.000 rejsende har talt.

Baristakaffe hører til på genvejen over Kattegat. Så mange caffè latte er nemlig blevet langet over disken i den flydende kaffebar på Mols-Liniens hurtigfærge

KatExpress 1 siden åbningen i januar, oplyser Mols Linien. Det svarer til, at der dagligt er solgt 78 procent flere kopper latte om bord på hurtigfærgerne end der i gennemsnit sælges på de fire

landfaste Baresso-cafeer i Aarhus. Med den succes i ryggen har rederiet åbnet endnu en kaffebar - nu på den splinternye superfærge KatExpress 2.

"Vi arbejder hele tiden på at gøre pausen om bord endnu bedre. God kaffe hører til der, hvor mennesker færdes, og tallene taler for sig selv. Vores gæster vil gerne nyde en kop kvalitetskaffe på turen mellem Jylland og Sjælland, og vi er rigtig glade for at kunne tilbyde vores kunder baristabrygget caffè latte, chai eller nogle af de mere sommerlige drikke som Iceblends og iskaffe" siger Søren Jespersen, administrerende direktør hos Mols-Linien. Den 1. juni åbnede Mols-Linien den nye Baresso-



TURISTBUSSE



Ingen har eneret på den røde farve, her er det en Volvo dobbeltdækker hybrid bus i London. Foto: Volvo

Vikingbus tabte i retten

Kampen om de turister, der kører på sightseeing i København, er intens, og nu har den også rundet retssystemet, oplyser TV2.dk. To selskaber, der begge kører kunderne rundt i dobbeltdækkerbusser i den engelske udgave, har været uenige. Vikingbus A/S mener, at konkurrenten Step On Step Off ApS har været alt for nærgående i sin markedsføring ved også at bruge rød farve på busserne. Derfor har selskabet bedt først Retten i Glostrup og derefter Østre Landsret nedlægge fagedforbud mod, at konkurrenten kører folk rundt på sightseeing i Storkøbenhavn i røde busser.

Byretten afviste at tage stilling, men nylig besluttede landsretten at se nøjere på kravet, og det er endt med et nej. Røde dobbeltdækkerbusser er et kendt fænomen, noterer dommerne. Og Vikingbus har ikke opnået eneret på at bruge den farve til sightseeingture - heller ikke i Storkøbenhavn. Faktisk er Step On Step Offs fem røde busser blå forneden, og der er ingen risiko for forveksling, mener dommerne. Desuden er både typografien og teksten forskellig. Dommen betyder, at Vikingbus nu er dømt til betale konkurrentens sagsomkostninger på 70.000 kroner.

Turistbus – eller noget helt andet?

Dan H Møller, der er buschauffør hos Nettbuss i Skibby, har sendt redaktionen dette foto af en måske lidt for laaaaang bus og spørger, om nogen kan fortælle, hvad det er for en størrelse? Dan har fundet billedet på en udenlandsk hjemmeside, men kan ikke huske hvilken, og han er i tvivl om fotoet er ægte, eller manipuleret. På redaktionen af BUS-nyhederne er vi også i tvivl, så hvis du har et bud så skriv til redaktionen@busnyhederne.dk



MATERIEL

Ny gearkasse fra Voith til bybusser

For at holde sig på forkant med den kommende Euro-6 norm præsenterede Voith en ny effektivitetspakke til bybusser på UITP World Congress 2013. Pakkens kerne udgøres af Voith's nye Diwa.6 gearkasse, der hjælper med til at busser kan leve op til kravene i Euro-6 normen, der træder i kraft til næste år

Tekst: Redaktionen

Diwa.6 kører i dag i flere køretøjer. Voith fremhæver, at pakkens største fordele for operatørerne er lavere brændstofforbrug, færre emissioner og større tilgængelighed. Diwa-effektivitetspakken består af tre komponenter, som øger drivlinens effektivitet ganske markant, oplyser Voith.

Grundlaget er det nye DIWA.6 automatgear. Det suppleres med et topografi-afhængigt gearskiftprogram, SensoTop, der hurtigt og præcist vælger det optimale gear. Effektivitetspakken kan suppleres med et valgfrit DIWA SmartNet telemetrisystem, som permanent overvåger gearets tilstand. Resultatet af dette er, at nedetiden reduceres og tilgængeligheden øges. Sammenlignet med sin forgænger sparer DIWA.6 op til fem procent brændstof. Det er opnået med den behovsbaserede reduktion af driftstryk og et intelligent igangsætningssystem, der forhindrer at køretøjet starter "mod" den aktive servicebremse. Med det optimerede Automatic Neutral Shift (ANS) kan gearkassen forblive afkoblet fra motoren længst muligt - hvilket igen sparer

brændstof.

De første Euro 6 køretøjer med DIWA.6 rullede ud på vejene for nylig. ESWE i Wiesbaden har kørt tre Mercedes Benz Citaro ledbusser udstyret med OM 470, Euro-6 dieselmotorer (265 kW) og DIWA.6 gearkasse. Til dato har køretøjerne kørt omkring 130.000 kilometer. Buschaufførernes dom over køreegenskaberne i den nye MB Citaro og gearskiftkvaliteten i Voiths DIWA.6 automatgear er ifølge Voith overordentlig positiv. I forhold til de tidligere køretøjer: MB Citaro ledbusser, der opfylder EEV-udstødningsnormen og er udstyret med OM 457 HLA-motorer normeret til 260 kW og Voith DIWA.5 automatgear - er det samlede brændstofforbrug reduceret med omkring fire procent.



Telemetrisystemet, DIWA SmartNet, er en anden værdifuld hjælp til at nedbringe omkostningerne. DIWA SmartNet-systemet sender periodisk køretøjets driftsdata til en internetserver via mobilt bredbånd. Eventuelle uregelmæssigheder kan således identificeres på et tidligt

stadium. Fejl rapporteres automatisk via SMS eller e-mail. Det kan bruges til forebyggende vedligeholdelse, som optimerer køretiden og begrænser stilstand. Med den nye Voith effektivitetspakke bruger bybusser mindre brændstof, mindre tid på værkstedet og derfor mere tid på landevejen.

Om Voith Turbo

Voith Turbo, der er specialist i hydrodynamiske driv-, koblings- og bremsesystemer til vej, jernbane og industri samt fremdriftssystemer til skibe, er en koncerndivision i Voith GmbH

Voith blev grundlagt i 1867 og har 42.000 ansatte, en omsætning på 5,7 milliarder euro, opererer i omkring 50 lande verden over og er i dag en af de største familieejede virksomheder i Europa.

De Hvide Busser topper på brændstof-besparelser



Det var markante besparelser på brændstofforbruget, der gav busselskabet De Hvide Busser prisen som Årets Miljøoperatør 2013.

Prisen blev vundet på baggrund af brændstofbesparelser i 2012 på hele 10 procent.

Tekst og foto: Mikael Hansen

”Vi er selvfølgelig meget glade og stolte over, at vores indsats på miljøområdet har givet så positive resultater”, siger direktør Finn Knudsen, De Hvide Busser.

”Brændstof er en stor post på omkostningssiden, så gevinsten ved brændstofbesparelser er til at tage af føle

på. Samtidig er brændstofforbruget blevet et konkurrenceparameter mellem busselskaberne, og samtidig er det vigtigt for den kollektive trafik at have et positivt image på miljøområdet.”

Chaufførernes indsats

Og besparelserne skyldes i høj grad chaufførernes indsats, for det er blevet en hel sport at spare diesel hos De Hvide Busser. Og nu kan chaufførerne også følge brændstofforbruget fra dag til dag – ja fra time til time -, fordi alle busser har fået installeret udstyr, der måler brændstofforbruget og en stribe andre forhold omkring den konkrete kørestil – bl.a. opbremsninger, accelerationer og hårde sving.

Den hårde kørsel har nemlig to kedelige egenskaber: Den er ubehagelig for passagererne og brændstofforbruget er højt. Og når chaufførerne sparer på brændstoffet, bliver kørslen mere behagelig for passagererne.

Nu kan man jo også køre så stille og langsomt, at bussen kommer bagefter køreplanen, men den går altså ikke. Overholdelse af køreplanen er stadig mål nr. 1, men det har vist sig, at der alligevel er gode muligheder for at spare brændstof i større målestok.

Drop myten: Stop motoren!

Et andet meget vigtigt element i brændstofbesparelserne er at undgå tomgang. Det er en udbredt myte i transportsektoren, at en dieselmotor ikke kan tåle at blive tændt og slukket. Resultatet er, at mange busser og lastbiler tit holder med motoren tændt



*Direktør Finn
Knudsen,
De Hvide Busser*

ved kortere eller længere ophold. Men tomgang bruger forholdsmæssigt meget brændstof, så der er kun gode argumenter for at slukke motoren. De Hvide Busser har opnået betydelige besparelser ved at begrænse bussernes tomgang.

Brændstofbesparelser er integreret i hverdagen

Finn Knudsen understreger, at brændstofbesparelserne ikke kommer ud af den blå luft. Der er investeret i



måleudstyr i alle busser, og udkørslen og ledelsen følger hele tiden op på forbruget. Der bliver desuden gennemført supplerende instruktion for chaufførerne. Og der fokus på at spare brændstof fra ledelsen i de

Hvide Busser.

”Det kræver både investeringer og daglig opfølgning af få det til at lykkes, men nu brændstofbesparelserne blevet en integreret del af forretningspolitikken i de Hvide Busser, og så er det egentlig fantastisk at se, hvor gode resultater, der er blevet opnået, og vi er slet ikke færdige med emnet endnu.”

Finn Knudsen understreger, at der er mange andre faktorer end chaufførernes kørestil, der spiller ind på brændstofforbruget, f.eks. trafiktheden, antallet af passagerer og stop på ruten, vejrforhold etc. Men det kan det medfølgende IT-system tage højde for.

”Men situationen er faktisk lidt anderledes nu, end da vi startede, for nu er chaufførerne selv blevet motiveret til at spare på brændstoffet. Mange synes ligefrem det er sjovt og interessant at konkurrere med sig selv og andre på det område”, slutter Finn Knudsen.

De Hvide Busser

De Hvide Busser er én af de mindre busoperatører, som kører på kontrakt for Trafikselskabet Movia. De Hvide Busser har hjemsted i et nybygget busanlæg Kvistgaard, syd for Helsingør. De driver bybustrafikken i Helsingør, Movia-linje 388 ”Strandvejsbussen” samt en række lokale buslinjer i Nordsjælland. De Hvide Busser er det eneste busselskab, som har kørt for HT, HUR og Movia i alle de 38 år, trafikselskabet har eksisteret. De Hvide Busser er et familieejet aktieselskab, som ejes og drives af Finn Knudsen, Peer Knudsen og Jytte Stæhr. De Hvide Busser har 50 busser og 165 ansatte.

Nu høstes de lavthængende frugter omsider

Fordelene ved energibesparende køreteknik har været kendt i de seneste 20 år, og allerede midt i 1990’erne blev emnet obligatorisk stof på chaufførkurser på AMU-centrene. De fleste buschauffører har været igennem lærdommen om blød behandling af gaspedalen, forudseende kørsel m.v. på ét eller flere chaufførkurser. For buskørsel har det lige så længe været kendt, at energibesparende køreteknik også var godt for kunderne og deres oplevelse af buskørslen.

Der er med andre ord tale om såkaldte ”lavt-hængende frugter”, dvs. nemme og billige måder at opnå besparelser og serviceforbedringer i ét hug. Men høsten af de lavt-hængende frugter er blevet udskudt igen og igen. Meldingerne fra den virkelige verden har nemlig været lige så entydige: Når der var gået en måned efter kurset, faldt chaufførerne tilbage i gamle, uhensigtsmæssige vaner.

Men så skete der noget på den teknologiske side. De måleinstrumenter, der kunne overvåge kørslen og brændstofforbruget blev bedre og billigere, og pludselig kunne effekten af energibesparende køreteknik dokumenteres helt ned i detaljen. Og så er der kommet fokus på emnet fra ledelsen i busselskaberne. Så bedre sent end aldrig: Nu bliver de lavt-hængende frugter endelig høstet.

SERVICE OG VÆRKSTEDER

Busværksted ombygget for millioner

Lige som enhver Scania lastbil og bus regelmæssigt skal serviceres og vedligeholdes for at yde sit optimale, skal også Scanias værkstedsanlæg vedligeholdes og moderniseres regelmæssigt for at leve op til kundernes og medarbejdernes krav.

Det er baggrunden for, at Scania har puttet godt syv millioner. kr. i Aarhus-anlægget, og håndværkerne har netop slået det sidste søm i efter et halvt års renovering og ombygning af det store anlæg, oplyser Scania. Den massive investering ligger i forlængelse af den tilpasning af servicenetværket i Midt- og Østjylland, som Scania gennemførte sidste efterår. Det indebar flytning af forskellige aktiviteter i bl.a. Viborg og Silkeborg inkl. Motorgården til Aarhus.

Investeringerne er fordelt på både lastbil- og busværksted, opretterhal, reservedelslager samt kunde- og medarbejderfaciliteter. Anlæggets tidligere vaskehal er ombygget til en avanceret opretterbane, hvor det tidligere Motorgårdens aktiviteter nu er samlet. Den nye opretterbane er 31 meter lang og har en kapacitet på 40 tons træk. Her kan der bl.a. udføres avancerede opretningsopgaver af førerhuse, chassiser, opbygninger og påhængskøretøjer. Motorgårdens velkendte specialer med chassistilpasninger, kranforstærkninger, akselmontering samt styretøjsudmåling, -justering og -sporing videreføres ligeledes i de nye faciliteter på Aarhus-anlægget.

Ny værkstedsgrav på busværkstedet

På lastbilværkstedet er værkstedsgravene renoveret, og på busværkstedet er der etableret en ny værkstedsgrav samt lift. Den godt 6.000 m² store værksteds- og lagerbygning har fået installeret nye miljøporte for at reducere

energiforbruget og forbedre arbejdsmiljøet for de ca. 50 mekanikere og reservedelsmedarbejdere.

Kunderne kan desuden glæde sig over en helt nyindrettet kantine, hvor de kan nyde lidt at spise og drikke, mens deres køretøj får kærlig behandling på værkstederne.

Samtidig med den store investering er gennemført, oplever Scania en markant stigning i aktivitetsniveauet. Derfor udvides medarbejderstaben i øjeblikket med bl.a. flere lastbil- og busmekanikere.



Den nye opretterbane hos Scania i Aarhus.

Fakta om Scania i Aarhus

- 6.000 m² under tag beliggende på 32.000 m² grund
- Moderne lastbil- og busværksted med 40 reparationspladser
- Salgsafdeling for lastbil, bus, finansiering og div. serviceydelser
- Skadecenter for reparation af alle typer trafikskader
- Malerværksted for reparationsopgaver og komplette lakeringer
- Trailerværksted for alle typer påhængskøretøjer, blokvoget mv.
- 31 meter opretterbane med 40 tons trækkapacitet for avanceret chassissopretning
- Opbygningsafdeling for montering af alle typer opbygninger, aksler, tilbehør mv.
- Aut. servicepartner for Schmitz-Cargobull trailere og DAF/VDL busser
- EFFER Krancenter med salg, montering og service af alle typer kraner og hydraulik.

STOPPESTEDET

Færgen skal fortsat sejle til Samsø og Fyn



STOPPESTEDET

De kommende mange år kommer Danske Færger fortsat til at sejle på ruterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø

Tekst: Redaktionen

Det danske færgerederi har vundet Transportministeriets udbud om besejling af de to ruter og vil blive tildelt 10-årige kontrakter fra 2014 på AlsFærgen og Samsø Øst. Hos Danske Færger er man meget tilfredse med beslutningen, der falder i tråd med rederiets fortsatte strategiske udvikling.

“Vi er meget glade for, at Transportministeriet har betroet os med opgaven at varetage færgedriften på de to ruter. Færgeoverfarterne danner en livsnerve i regionerne og er med til at sikre den nødvendige sammenhængskraft mellem de danske øer og resten af landet,” siger

administrerende direktør i Færgen, John Steen-Mikkelsen, og fortsætter:

”Vi besejler i øjeblikket de to ruter. At vi har genvundet ruterne gør, at vi kan gøre brug af vores praktiske lokale erfaringer og fortsat levere en stabil og konkurrencedygtig færgeoverfart med høj kundetilfredshed,” mener han.



Persontransportudvalgets rapport er forsinket

Det skulle have været sidste møde, da persontransportudvalget samledes den 17. juni til de endelige konklusioner frem mod den planlagte udgivelse af udvalgets rapport den 21. juni. Men endnu et møde er kommet til, fordi udvalget har skønnet, at der var behov for at gøre modellerne for en løsning mere klare, så anbefalingerne til politikerne står tydeligere. Det ekstra møde finder

først sted efter sommerferien i august og en ny udgivelsesdato for den endelige rapport følger herefter. Persontransportudvalget har siden september 2012 analyseret taxikørsel og koordineret kørsel for at klargøre og forslå løsninger for en række grænseproblemer mellem bus- og taxikørsel.

(Kilde: Dansk Taxi Råd)

Slap heldigt fra uheld

En kvinde slap heldigt fra et uheld i Lyngby ved København.

Kvinden kom cyklende af Jægersborgvej ved Lyngby, hvor Motorring 3 krydser, da en bus af ukendte årsager overså hende. Hun endte inde under bussen, oplyser politiet. Kvinden fik ikke livstruende kvæstelser.

STOPPESTEDET

FynBus vil høre dine idéer til fremtidens bustrafik



STOPPESTEDET

Hvordan forsætter væksten i antallet af buspassagerer? Skal FynBus med i Rejekortet? Og hvordan skal kombinationen af bus og teletaxi på landet fungere? Det er nogle af de spørgsmål, som FynBus gerne vil have borgernes input til på trafikelskabets hjemmeside.

Tekst og foto: Redaktionen

Anledningen er, at trafikelskabet lige nu sammen med kommunerne og Region Syddanmark er ved at lave en såkaldt trafikplan, der bestemmer hvordan den kollektive trafik skal udvikle sig over de næste år - FynBus har nemlig en målsætning om, at mange flere skal tage bussen.

Den plan vil FynBus meget gerne inddrage borgerne i udarbejdelsen af, og derfor er der nu mulighed for at få indflydelse på fremtidens bustrafik ved at give sin mening til kende.

Forandringer på vej

Busnettet skal blandt andet udvikle sig hen imod lukningen af Thomas B. Thrigesgade og den kommende letbane i Odense, samt en ny togstation i Langeskov i 2014. Det kommer til at betyde, at trafikken i Odense og på Østfyn skal tilpasses den nye virkelighed, samtidig med at de seneste års store passagervækst skal fortsætte. Uden for de større byer er spørgsmålet, hvordan lokalruter og teletaxi skal spille sammen i fremtiden. Hvis skolereformen

vedtages, vil eleverne få en længere skoledag, så FynBus kigger bl.a. på, om hjemtransporten kan forkortes, hvis lokalruterne deles op og køres af flere mindre busser. Lokalruterne kører i stigende grad til og fra skolerne på de tidspunkter hvor eleverne har fri, og derfor vil FynBus gerne have input til en videreudvikling af teletaxi-tilbuddet, der giver mulighed for at rejse mere fleksibelt for fx at komme til handlemuligheder, fritidsinteresser og besøge familie og venner.

Rejekort og uddannelse

I trafikplanen vil FynBus også kigge på, hvordan man skal betale i bussen i fremtiden. Det helt store spørgsmål er, om fynboerne også skal med i det landsdækkende Rejekort.

Det nuværende elektroniske billetsystem, bl.a. med de populære KVIKKort, er nemlig forældet om nogle år, og derfor er der brug for idéer til, hvordan billetsystemet skal udvikle sig.

FynBus arbejder også med idéer til, hvordan busserne kan bidrage til at flere unge tager en ungdomsuddannelse.

Allerede fra august starter et forsøg, hvor tre busser kører elever fra Assens Kommune direkte til de tekniske skoler i Odense. Forsøget skal hjælpe med at afklare, om et meget mere målrettet bustilbud over hele Fyn kan få flere til at uddanne sig.

Du kan skrive din mening om en række af disse udfordringer og meget mere på www.fynBus.dk frem til 12. august.



Kommune og busselskab får pris

Københavns kommune og busselskabet Nobina, har fået TUC DK's "Jobgaranti-Pris".

Prisen blev uddelt for første gang og uddeles dobbelt til hhv. et kommunalt jobcenter og en offentlig eller privat virksomhed.

Jobgaranti-Prisen uddeles til jobcentre og virksomheder, der "gør en ekstraordinær, bemærkelsesværdig og anerkendelsesværdig indsats for at bringe ledige i arbejde (primært inden for transportsektoren)". Prisen uddeles af skolesamarbejdet TUC DK, der er Danmarks største udbyder af uddannelser inden for transportsektoren. TUC DK uddanner og efteruddanner årligt ca. 35.000 medarbejdere i branchen, og ønsker med prisuddelingen dels at påskønne de samarbejdspartnere, der bidrager til at føre TUC DK-konceptet – Jobgarantien – ud i livet.

Det var beskæftigelses- og integrationsborgmester Anna Mee Allerslev (Rad.), der på vegne af Københavns kommune modtog "Jobgaranti-Prisen":

Også busselskabet Nobina A/S er glade for Jobgaranti-Prisen:

"På Nobina's vegne siger jeg tak for prisen, som vi selvfølgelig er meget glade for. Nobina er glade for det gode samarbejde vi har med TUC, og derigennem kunne være med til at hjælpe folk i arbejde. Det er vigtigt som virksomhed at være med til at gøre en forskel", sagde



Her ses direktør i TUC DK, Charlotte Gosch, Annette Damm fra Nobina A/S, Peter Christensen (V) og borgmester i København, Anna Mee Allerslev (Rad)

Annette Damm, personaleplanlægger hos Nobina A/S ved prisoverrækkelsen.

Lykønskninger

Det var Venstre-politikeren Peter Christensen og TUC-direktør Charlotte Gosch, der overrakte prisen til de to modtagere. Peter Christensen har selv besøgt TUC DK og har stiftet bekendtskab med både filosofien bag og resultaterne med jobgarantien. Peter Christensen lykønskede modtagerne af TUC DK's Jobgaranti-pris: "Jeg har al tænkelig respekt for, at kloge mennesker går nye veje i beskæftigelsesindsatsen. Og for hver eneste ledige, som et uddannelsesforløb kan bringe i arbejde, er der god grund til at lette på hatten over indsatsen. Det er umiddelbart mit indtryk, at systemet – den politiske verden – kan tage ved lære af den nytænkning, der har ført til jobgarantien inden for transportuddannelserne. Respekt for det!," sagde Peter Christensen.

Med prisen følger et værk af kunstneren Bettina Storm. Valg af kunster skifter fra uddeling til uddeling. På denne facon har TUC DK besluttet aktivt at bidrage til, at laget af talentfulde kunstnere får fodfæste.

Den kloge by



I 2030 vil over 60 procent af verdens befolkning leve i byer. Derfor bliver effektive og driftssikre transportsystemer vitale, hvis en voksende by skal blive ved med at være attraktiv for borgerne. Scania mener, at transport af mennesker, gods og affaldshåndtering skal ses som en helhed. Derfor har de udarbejdet denne byplan, som Scania kalder: Den Kloge By.

1. Forbundne regionale buslinjer

Det er nødvendigt med et velfungerende regionalt transport-netværk med attraktive busløsninger med komfortabel transport og trådløst internet til passagerne, som kan overbevise kunderne om at lade bilen stå og i stedet tage bussen.

2. Bio-brændstof

Biogas, bioethanol og biodiesel er i dag de tre vigtigste energikilder til biotransport. Ideelt set bør de produceres af affald og andre affaldskilder, mener Scania. Det kan reducere CO2 udslippet med op til 90 procent .

3. Det forbundne bus-net

Scania Fleet Management forbinder busflåden med kørsels-kontoret.

4. Centrale tank-anlæg

Byer har brug for en effektiv infrastruktur til tankning af f.eks. biodiesel.

5. Bus-systemet

Scania's bus system omfatter dedikerede busbaner, første prioritet til busser i trafikken og høj komfort for passagerne.

6. Terminaler

Terminalen er et vigtigt knudepunkt for den kollektive trafik. .

7. Genbrug

Det affald, som ikke kan genanvendes kan brændes i et kombineret varme- og energiværk, og der kan på den måde produceres biogas til bussernes brændstoftanke.

Volvo lancerer busser med el-drift i Göteborg

Miljørigtige busser, der kører lydløst i trafikken uden at efterlade emissioner, samler passagerer op indendørs og udelukkende er drevet af elektricitet.

Det vil blive en realitet i 2015, gennem lanceringen af en topmoderne busservice i Göteborg, oplyser Volvo.

Tekst: Redaktionen

Den nye teknologi giver helt nye fremtids muligheder for offentlig transport. Bag initiativet står Volvo koncernen i samarbejde med det svenske energiagentur, Region Västra Götaland, byen Göteborg, Göteborg Energi,

Västtrafik, Lindholmen Science Park og Johanneberg Science Park.

Det kan godt lyde som noget af en fiktiv fremtids vision. Men det bliver en realitet i nær fremtid. Nærmere betegnet når busser i Göteborgs offentlige person transportsystem udelukkende kommer til at køre på elektricitet. Busserne vil være yderst støjsvage og emission neutrale. Og passagererne vil komme til at opleve nye teknologier, ligesom mindst ét af stoppestederne vil blive placeret indendørs.

Nye muligheder

“Dette er en helt ny rejseform, som vil åbne mulighed for det offentlige transportsystem, til at bidrage til et mere behageligt bymiljø. En tavs og emissions neutral offentlig transport system vil også gøre det muligt at opsamle passagerer ved byens stoppesteder, hvor det for nærværende ikke kan lade sig gøre.

Og så er det naturligvis meget tilfredsstillende at kunne lancere de eldrevne busser i Volvos hjemby – sammen med vores samarbejdspartnere, Region Västra Götaland og byen Göteborg,” siger Olof Persson, præsident og CEO for Volvo. Bæredygtig social udvikling er tæt forbundet med udviklingen af nye transportsystemer. Brugen af el drift er til og med bæredygtige og innovative løsninger til offentlig transport. Den nye



TEKNOLOGI

busservice vil også åbne op for nye muligheder i byplanlægningen.

De nye eldrevne og støjsvage busser bliver sat i drift i 2015 og vil i første omgang komme til at køre mellem køre mellem Johanneberg Science Park og Lindholmen Science Park i Hisingen.

Ny rejseform

-Den elektriskfiserede busservice indebærer en ny form for offentligt transport system, hvilket er yderst positivt for Göteborg, der således vil blive fremhævet som en progressiv by med optimal byplanlægning. Det er også i tråd med vores prioriterede mål om at få reduceret

Göteborgs klimabelastning så optimalt, som muligt, forklarer Anneli Hulthén (S), som er formand for Göteborgs kommunalbestyrelse.

Udover selve busserne er samarbejdet omfattet af oprettelse og prøvekørsler af nye stoppestedløsninger, trafik-routing systemer, sikkerheds koncepter, energiforsyning og forretningsmodeller.

Håbet er, at projektet, vil tiltrække flere pendlere til at bruge offentlig transport. Det forventes også at bane vejen for flere, attraktive offentlige transportløsninger i Västra Götaland regionen.

Om Volvo Group

- Volvo Group er en af verdens førende producenter af lastbiler, busser, entreprenørmateriel, og drivlinier til marine og industrielle applikationer. Koncernen tilbyder også komplette løsninger til finansiering og service.
- På globalt plan beskæftiger Volvo koncernen omkring 115.000 medarbejdere på sine produktionslinjer i 19 lande. Den samlede produktpallet bliver afsat på mere end 190 markeder.
- I 2012 udgjorde det årlige salg af Volvo koncernens produkter cirka 304 milliarder svenske kroner.



Elbusser til Düsseldorf

Polske Solaris skal levere to el-busser til Rheinbahn AG Düsseldorf i Tyskland, oplyser selskabet. Busserne af typen Urbino Electric leveres i en 12 meter lang version i løbet af året.

De er udstyret med en elektromotor, der yder 160 Kw og batterier med en ydelse på 210 kWh.

Opladningen sker ved hjælp af en plug-in tilslutning.

STOPPESTEDET

Busser får nemmere ved at komme frem



STOPPESTEDET

Trafikstyrelsen administrerer en pulje, der skal gavne den kollektive trafik.

Formålet med puljen er at yde støtte til projekter, som øger bussernes fremkommelighed og forbedrer sammenhængen mellem transportmidler, herunder på terminaler. Det gælder blandt andet projekter i Herning og i Hjørring

Tekst: Redaktionen

Puljen, der udmøntes for sidste gang, indeholder 93,6 millioner kroner inklusiv tilbageførte midler fra tidligere runder, oplyser Trafikstyrelsen.

Parterne bag aftalen er enige om, at følgende projekter får støtte fra Puljen til bedre fremkommelighed for busser:

Fremkommelighed i Horsens for bybusser og oplandsruter (0,5 millioner kroner)
 Busprioritering ved adaptiv signalstyring i Herning Kommune (0,6 millioner kroner)
 Bedre fremkommelighed for linje 2A i Frederiksberg Kommune (2,4 millioner kroner)
 Højklasset busløsning på Frederikssundsvej i København (30,3 millioner kroner)
 Signaloptimering i Slagelse - forbedret busfremkommelighed i 6 udvalgte kryds (1,7 millioner kroner)
 Forlængelse af højresvingsbane i krydset Sohngårdsholmsvej - Østre Alle i Aalborg (0,3 mio.kr.)

Optimering af buskøretid på rutestrækning Næstved Storcenter - Vordingborgvej i Næstved Kommune (1,2 millioner kroner)

Fremkommelighed, der batter, på linje 200S, i Gladsaxe Kommune (0,5 millioner kroner)

Forbedring af busfremkommeligheden for 500S gennem Farum (1,7 millioner kroner)

Krydsombygning Ringvejen/Søndre Viaduktvej/Søndre Allé i Køge Kommune (1,1 millioner kroner)

Rullende dosering på Gl. Kongevej, Smallegade og Peter Bangs Vej i Frederiksberg Kommune (1,8 millioner kroner)

Forbedring af busfremkommeligheden på Brøndbyøstervej i Brøndby (1,5 millioner kroner)

Fremkommelighedspakke til nyt A-busnet i Roskilde - etape 2 (1,2 millioner kroner)

Busfremkommelighed for 5 buslinjer i Herlev Kommune (1,3 millioner kroner)

Ny busterminal i Hjørring (8,3 millioner kroner)

Intelligent busterminal på Banegårdspladsen i Herning (10,3 millioner kroner)

Modernisering af regionalbusterminalen på Aalborg Busterminal (1,9 millioner kroner)

Fornyelse af trafikknudepunkt ved Esbjerg Banegård, projektering og anlæg (6,0 millioner kroner)

Ny kompakterminal ved Stationsvej i Holstebro (4,1 millioner kroner)

Fremtidssikring af Greve Midtby Stationsplads til år 2050 (7,5 millioner kroner)

Ny busterminal ved Kolding Banegård (5,8 millioner kroner)

Vig Station Miniterminal (0,9 millioner kroner)

Bedre mobilitet for borgere og passagerer - knudepunkt Rungsted Station (2,5 millioner kroner)

Carl Hansen – en fuldblods iværksætter



Carl Christian Hansen (1892-1961) var én af busbranchens mest aktive iværksættere. I begyndelsen af 1920'erne åbnede han hele 10 busruter i Jylland og på Fyn og solgte hurtigt de fleste af dem videre. Han var én af de første busvognmænd, der lancerede turistikørsel med bus, og han var aktiv som organisationsmand. blandt andet var han medstifter af og den første formand for Turistvognmændenes Landsforening.

Tekst: Mikael Hansen

Carl Hansen blev uddannet landmand som så mange andre af rutebilbranchens pionerer. Han stammer fra Hyllebjerg nær Aars i Himmerland. Året 1916 var det første vigtige år i hans karriere. Han blev gift og blev gårdejer og vognmand i Hyllebjerg.

I 1920 er det slut med landbruget og her begyndte fire hektiske år, hvor han åbnede en stribe af busruter i samarbejde med J.W. Darr i Silkeborg. (Se Busnyhederne nr. 2-2013) Konceptet fungerede på denne måde:

Carl Hansen valgte en ruteføring og fastlagde køreplan og billetpriser og annoncerede rutens start i de lokale aviser. Darr leverede bussen, og på den angivne dato satte Carl Hansen sig bag rattet og startede busdriften på ruten. Kort tid efter solgte Carl Hansen ruten til en lokal



Storvognmanden fra Vejle, Carl Hansen, på toppen af sin karriere i 1957. Billedet stammer fra en artikel i lokalbladet Ørumposten.

iværksætter. I mellemtiden eller kort tid efter var han i gang med en nye rute på samme vilkår, og sådan gik det slag i slag til slutningen af 1923.

Her faldt der lidt ro over Carl Hansen. Fra den 1. oktober 1923 blev det nødvendigt at søge om koncession for at oprette en rute og der skulle også betales afgift til amtet. På det tidspunkt drev Carl Hansen fire busruter med Randers som udgangspunkt. De tre af ruterne afhændede han året efter og holdt fast i den givtige rute

BUSHISTORIE



Büssing med DAB karrosseri fra ca. 1936. Carl Hansen var en af dem, der tidligt fik trambusser - busser uden snude - og med dieselmotor. Mange andre rutebilejere var på det tidspunkt meget skeptiske overfor dieseldrift. Der har været god økonomi i at køre på diesel på så lang en rute som Vejle-Esbjerg. (Foto: Jens Birchs fotoarkiv)

Aarhus- Hadsten- Randers. Carl Hansen og hans familie flyttede derefter til Aabyhøj ved Aarhus.

Først i 1928 opretter Carl Hansen igen opretter nye busruter. Fire nye ruter blev det til – alle i Aarhus-området. Det skete kort tid efter, at den belastende afgift på rutebilkørsel blev afskaffet i 1927.



I mellemtiden havde Carl Hansen indrettet en bus som turistbus – Carlsvognen. Og den udadvendte rutebilejer fik snart mange kunder til sin

turistbus. Alle rutebilejere udførte på det tidspunkt lejlighedskørsel og bestillingskørsel, men i begrænset omfang. Carl Hansen var én af de første, der satsede på turistikørsel.

Carl Hansen var sidst i 1920'erne også formand for den lokale kreds i brancheforeningen Landsforeningen Danmarks Bilruter (LDB), han var fra midt i 1920'erne medlem af bestyrelsen i rutebilstationen i Aarhus, som lå klemmt inde i en baggård i Rosensgade i kvarteret bag domkirken. I 1929 blev flytningen og udvidelse af rutebilstationen et emne, som truede med at splitte rutebilejerne i Aarhusområdet. Carl Hansen blev i 1930

BUSHISTORIE

den første formand for den nye, store rutebilstation på Amtmandstoften. Der ligger den stadig.

Til Vejle

I 1932 overtog Carl Hansen koncessionen på ruten Vejle-Esbjerg. Han afhændede sine ruter og bestyrelsesposter i Aarhus-området og flyttede til Vejle. I 1934 overtog han desuden ruten Vejle-Egtved. Som en næsten selvfølgelig ting blev han også medlem af bestyrelsen i Vejle

Rutebilstation og den lokale LDB-kredsbestyrelse. Og turistbussen Carlsvognen havde han med sig – og det blev i høj grad turistkørslen, han blev kendt for på Vejleegnen. Senere blev det hans kontor på Kirketorvet i Vejle, som overtog navnet Carlsvognen. Her strømmede folk til for at købe billetter til de mange endagsture, som

Carl Hansen arrangerede. Og i 1943 – midt i besættelsestidens kvaler med rutebildriften – overtog han bybuskørslen i Vejle. Han udviklede bybuskørslen til en stor forretning i takt med at Vejle by i 1950'erne voksede på bakkerne omkring byen. Og de røde bybusser i Vejle blev i de følgende årtier Carl Hansens vigtigste varemærke.



En brancheforening for turistvognmænd

I 1947-48 var der uro i brancheforeningen Landsforeningen Danmarks Bilruter (LDB). Foreningen var delvis lammet af, at mange rutebilejere blev anklaget for samarbejde med tyskerne. Samtidig var der udbredt utilfredshed med, at turistkørslen ikke fik tilstrækkelig



Volvo-rutebil fra Carl Hansens Rutebiler 1966, fotograferet på Vejle Rutebilstation. Carl Hansen var død og borte i 1966, men firmaet blev videreført af medarbejderne. Carl Hansens busser var røde med lange sorte "skærme" - længe efter at busserne ikke havde dem mere.

(Foto: Bushistorisk Selskabs fotoarkiv)

BUSHISTORIE

plads i foreningens arbejde. En kreds af vognmænd i hovedstadsområdet gik i gang med skabe en ny brancheforening. Klokken fem minutter i tolv tog LDB et modinitiativ til en turistikørende sektion indenfor foreningens rammer. Intense forhandlinger mellem de to kredse af initiativtagere førte til dannelse af Turistvognmændenes Landsforening den 1. oktober 1948 som en selvstændig forening. Formand blev Carl Hansen, som havde været en ledende kraft på LDB-siden og den person, som de to kredse af vognmænd kunne samles om. Han gik dog af som formand allerede året efter.

Glem ikke Carl Hansen!

Carl Hansen var én af busbranchens vigtige iværksættere, og iværksætterånden fulgte ham hele livet. Han var også en dygtig forretningsmand, som

opdyrkede nye markeder og nye kundebehov og viste vejen for kollegerne. Carl Hansen havde også succes i organisationsarbejdet, hvor han var en samlende figur. Personligt var han et ganske ydmygt menneske med et stærkt engagement i kirkeligt, socialt og velgørende arbejde. Arbejdsmiljøet i Carl Hansens Rutebiler i Vejle var ganske moderne for sin tid. Carl Hansen insisterede helt fra 1950'erne på at være dus med chaufførerne, og så var de selvfølgelig også dus indbyrdes. Kun kontordamen var alle Des med.

Carl Hansen er selve billedet på en iværksætter fra busbranchens pionerperiode i 1920'erne, hvor verden var åben og busruterne kun ventede på at blive samlet op fra grøftekanten. Carl Hansen beholdt iværksætterånden hele livet og var på alle fronter med til at udvikle busbranchen.

Carl Hansen døde i 1961. Han blev 69 år.



Carl Hansen åbnede 14 nye busruter

startdato	destinationer	salgsdato	tidsrum
5. april 1920	Løgstør-Aalborg	11. april 1921	1 år 6 dage
1. marts 1921	Farsø-Viborg	1. april 1921	31 dage
15. april 1921	Bogense-Odense	15. juni 1921	61 dage
7. juli 1921	Holstebro-Viborg	15. august 1921	41 dage
1. september 1921	Skanderborg-Odder	1. juli 1922	10 mdr.
1. november 1922	Viborg-Randers	1. august 1923	9 mdr.
1. maj 1922	Aarhus-Hadsten-Randers	1932	10 år
23. marts 1923	Hadsund-Aalborg	1924	ca. 1 år
28. marts 1923	Randers-Hadsund-Aalborg	7. april 1923	10 dage
1923	Randers-Mørke	1924	ca. 1 år
1928	Aarhus-Tilst-True	1. oktober 1931	ca. 3 år
1928	Aarhus-Geding--Faarup	1. oktober 1931	ca. 3 år
1928	Skanderborg-Sabro	1932	ca. 4 år
1930	Sabro-Skjoldlev	1932	ca. 2 år

Kilde: Dansk Person- og Rutebiltrafik, Danske Erhvervs Forlag 1936

MEDIE-INFORMATION

BUS-nyhederne er Danmarks første digitale månedsmagasin med fokus på bustransport. Vi skriver for busvognmænd, buschauffører, busleverandører, trafikselskaber og købere af bustransport.

Vi har samtidig fokus på kommuner og rejsebureauer, der i vid udstrækning også benytter bustransport. **BUS**-nyhederne udkommer 11 gange årligt, sendes elektronisk til omkring 5.000 læsere – og kan læses på både pc, tablet og smartphone.

Annoncer

annoncer@busnyhederne.dk

Tlf. +45 2720 2531

Læs daglige nyheder på www.busnyhederne.dk

REDAKTIONEN



Journalist Jesper Christensen,
ansvarshavende chefredaktør



Journalist Peter Lundblad,
redaktør



Journalist
Mikael Hansen

BUS-Nyhederne udgives af
transportnyhederne.dk, [Lundblad Kommunikation](#)
og [Imagita Kommunikation](#)

Skolebakken 7, 1. tv

DK-8000 Aarhus C

Telefon: +45 2720 2531

+45 2494 3711

Ansvarshavende chefredaktør:

Jesper Christensen

Redaktør: Peter Lundblad

Redaktionen kan også kontaktes på

e-mail: redaktionen@busnyhederne.dk