

Ugens transport

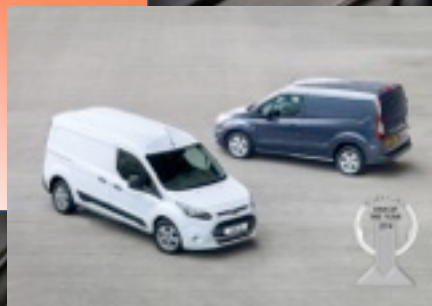
Fredag 27. september til torsdag 3. oktober 2013 - Nummer 29 - 2. årgang

Range T husker dig på dit nummer

Læs mere på siderne 13 - 18

Ford kørte titlen hjem i en varebil

Læs mere
side 19 og 20



Trafikledere er på vej i Danmark - det har de været i Sverige i flere år

Læs mere side 4 og 5

Trængselskommissionen har fremlagt sin rapport. V

Læs mere
side 9, 10, 11 og 12

Lastgods kan køre med tog til og fra terminal

Læs mere
side 24

Færgerederi opgiver Kattegat

Læs mere
side 29 og 30

Hvad skal man tro

I sidste uge lagde Trængselskommissionen, som S-R-SF-Regeringen nedsatte for at komme med forslag til, hvordan man kunne forebygge trængslen i Hovedstaden.

I sin rapport kommer kommissionen med en række forslag, som kan være med til at tage toppe af trængslen.

Og så peger kommissionen på roadpricing som en effektiv måde at regulere efterspørgslen efter transport i bil ad landes store og små veje i forhold til tid sted og hvor langt man kører.

Trængselskommissionens mange forslag var nærmest dømt til at drukne på forhånd i debatten for eller i mod roadpricing.

Debatten komme endda opfattes som om, det var en beslutning, som politikerne skulle træffe her og nu - og indføre inden året var omme.

Men det var der ikke tale om. Hverken kommissionens rapport eller transportministeren havde det som mål, selvom nogle af den bredt sammensatte kommission mente, at roadpricing var prioriteret alt for lavt. De kritiske medlemmer har flere gange i andre sammenhænge talt for roadpricing som et effektivt middel til at styre efterspørgslen efter biltransport på. Så deres udmelding kan ikke være overraskende - heller ikke Gentoftes borgmesters klare afvisning af stort set alle forslag, der ville påvirke hans kommune i negativ retning.

Den sang havde vi også hørt før. Hvad der kan være værd at bemærke, er, at oppositionen i Folketinget var ganske afdæmpet i sin kritik, og erhvervsorganisationerne var på mange måder ganske positive over for Trængselskommissionens forslag.

Hvad vil fremtiden så byde på? Et gæt er flere investeringer i transportsystemer, der kan transportere mange mennesker frem på kort tid - et eksempel på, hvad det kan være, er den kommende Metro-ring i København, den nye jernbane mellem København over Køge til Ringsted. Der vil sikkert også blive bygget nye og udvidet eksisterende veje. Men fokus vil på busser og tog. Og så vil vi inden for nogle år blive præsenteret for roadpricing - hvad enten vil kan lide det eller ej - og af enten en regering, der er ledet af et parti på højre side i Folketingssalen, eller af en regering ledet af et parti på midten eller venstre side i Folketingssalen.

God læselyst - redaktionen



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIE T



EN LASTBIL SKAL
GENERERE OVERSKUD



renault-trucks.dk



Arbejdsforhold

Danmark mangler lastbilmekanikere

Hårde tider i transportbranchen eller ej, så har Scantias forhandlerorganisation, der råder over 17 store lastbilværksteder over det meste af Danmark, oplevet stigende aktivitetsniveau i de seneste måneder. Efter nogle træge år er der nu kommet så meget gang i hjulene, at Scania faktisk mangler mekanikere over det meste af landet

- Siden nytår er der kommet markant mere gang i efterspørgslen på service og reparation på Scantias egne værksteder. Det har både ført til udvidelse af medarbejderstaben og udvidelse af værkstedskapaciteten gennem effektiviseringer og længere åbningstider, siger Claes B. Pedersen, Scania Danmark A/S.

- Vi har siden nytår ansat ca. 20 ekstra mekanikere jævnt fordelt over hele landet. Det er sket parallelt med udvidelse af åbningstiderne på mange af vores lastbilanlæg, så kunderne får endnu bedre muligheder for at få serviceret deres køretøjer efter normal arbejdstid, siger han.

Han peger på, at det kniber det med at skaffe folk.

- Vi har akut brug for mekanikere i blandt anden Herning og Aarhus, og også i resten af Danmark er det svært at finde ledige lastbil-, hydraulik- og el-specialister, siger han.

Sverige har en uddannelse for trafikledere

Hvis nogle beslutningstagere mangler inspiration til, hvordan man uddanner mennesker til at dirigere trafikken - eksempelvis specialtransporter - kan de eksempelvis kigge til Sverige.

Mennesker, der i Sverige skal lede trafikken, skal gennem en uddannelse. Sådan har det været siden 2005

Ud over, at de - i den svenske lovgivning hedder de vägtransportledare - skal gennemgå en uddannelse, så skal de have fornyet deres uddannelse hvert femte år.

Svenske vägtransportledare har en række pligter i forbindelse med deres opgaver med at lede trafikken.

Interesserede kan læse den svenske lovttekst [her](#):

Landtransporterhvervet vil uddanne trafikledere

Inden for kort tid kan særtransporter få en helt ny måde at komme gennem Danmark på. I stedet for politiet skal landtransporterhvervets egne trafikledere have lov til at dirigere færdslen. Politiet sparer ressourcer, trafikken glider bedre, og vognmændenes transportere kan blive mere effektive

Et helt nyt system med trafikledere, der tager sig af den praktiske afvikling af særtransporter, kan være på vej inden for nær fremtid. Trafiklederne er personer, som har gennemgået en særlig uddannelse, og som derfor har lov til at styre færdslen, når store særtransporter for eksempel skal gennem rundkørsler og lyskryds.

Når trafiklederne kommer ud på vejene, har landtransporterhvervet nået et mangeårigt mål. I dag skal politiet af sted, når en særtransport gør det nødvendigt at guide trafikken. Det kræver mandetimer hos politiet og er besværligt for vognmændene.

Myndighedernes indstilling er positiv, fremgår det af en nylig rapport fra Justitsministeriet om færdselsregulering i forbindelse med særtransporter.

I september gav de forskellige transportorganisationer deres mening til kende om rapporten i en høring. Justitsministeriet vurderer nu svarene, og et konkret udspil til en bekendtgørelse om trafikregulering og særtransporter kommer sandsynligvis i 2014.

- En ændring betyder, at politiet sparer ressourcer og kan koncentrere sig om andre nyttige indsatser. Vognmændenes fordel bliver, at de kan trække på folk internt med tilladelse til at lede trafik. Planlægningen bliver lettere og mere effektiv, siger chefkonsulent Jørn-Henrik Carstens fra transportorganisationen ITD.

Konkret er der lagt op til, at trafiklederne skal have en uges uddannelse. Den kommende tid skal det nøjagtige indhold på plads. Det handler om emner som sprogkundskaber, påklædning, krav til skiltning med mere.

ITD: Det er en vindesak for politi, erhvervet og trafikanterne

ITD trækker på erfaring fra ITD's netværk for særtransportører i arbejdet omkring uddannelsen og har også arbejdet tæt sammen med specialforeningen Kran-Blok Erfa. Generelt er der stor tilfredshed med udkastet, og der er således kun en række mindre knaster at file på plads. For eksempel ønsker branchen og ITD at harmonisere kravet til trafiklederens kørekort, så det ligesom i andre lande rækker med et kørekort til lastbil – kategori C. Rapporten foreslår skrappe regler med krav om kørekort til vogntog - kategori C/E.

I dag har kun politiet, beredskabet og Danmarks Idrætsforbund ret til at lede færdslen.

Særtransporter kan benytte digitale dokumenter

Fra 1. oktober vil digital dokumentation for særtransporters lovlighed blive accepteret af myndighederne ved vejkontrollerne. Trafikstyrelsen har skrevet ud til landets politikredse

Det fremgår af en såkaldt "hvid meddelelse" fra Trafikstyrelsen til politiet, hvorefter vognmanden og chaufføren i fremtiden vil kunne fremvise eksempelvis blokvognsattest, særtransporttilladelse og klassificeringsattest på en PC, smartphone eller tablet.

Formelt kræver bestemmelserne i særtransportbekendtgørelsen i dag, at dokumenterne skal foreligge i "original, kopi, eller telefaxudgave", men dette krav har længe stået foran en ændring, da den teknologiske udvikling går mod mere og mere papirfrie løsninger.

Faxaftaler er opsagt af TDC

Behovet for at kunne fremvise dokumenterne digitalt blev drøftet af myndigheder og branchen tidligere på året i forbindelse med kommende justeringer af særtransportbekendtgørelsen.

Adgang til digital fremvisning blev pludselig højaktuel, da teleudbyderen TDC i slutningen af august opsagde deres kundefaftaler om mobil fax med virkning fra 1. oktober.

Formand for DTL Kran-Blok Erfa Frank Segall gjorde hurtigt Trafikstyrelsen opmærksom på problemet for TDC's vognmandskunder, og han er tilfreds med, at styrelsen nu har reageret hurtigt på situationen.

Flere vil opsige

- Den nuværende særtransportbekendtgørelse giver jo allerede mulighed for, at der i forbindelse med ansøgning og udstedelse af attester kan anvendes digital kommunikation, så det er kun naturligt, at selve fremvisningen af dokumentation også kan ske digitalt, siger Frank Segall, der vurderer, at flere andre teleudbydere vil følge TDC's eksempel og opsige deres mobilfax aftaler i den kommende tid.

Han opfordrer derfor alle særtransportører til at skynde sig med at indrette sig på den nye digitale hverdag.

Interesserede kan læse Trafikstyrelsens meddelelse til politiet her:

Transportrammer

Venstre-mand svarer på transportspørgsmål

Næstformanden for Folketingets Transportudvalg, Flemming Damgaard Larsen, pegede for nylig på, at politiet kun havde rejst få sigtelser for ulovlig cabotage-kørsel i Danmark. I den forbindelse fremhævede Flemming Damgaard Larsen, at S-R-SF-Regeringen hellere skulle koncentrere sig om at sikre danske vognmænd bedre konkurrencevilkår - eksempelvis i form af lavere skatter og afgifter - og "administrativt bøvl"

For at følge op på, hvad Flemming Damgaard Larsen mente med lavere afgifter, stillede vi ham her på transportnyhederne.dk en række uddybende spørgsmål:

- Hvordan skal lavere skatter og afgifter alene kunne gøre danske vognmænd mere konkurrencedygtige?
- Hvilke skatter og afgifter er der tale om?
- Hvordan kan man gøre danske vognmænd mere konkurrencedygtige uden at bringe deres bruttoomkostninger pr. med arbejder ned?
- Hvordan kan danske vognmænd blive mere konkurrencedygtige, når en dansk chauffør skal have tre gange så høj en løn, som en chauffør fra et østeuropæisk land?
- Hvilket administrativt bøvl er der tale om



Flemming Damgaard Larsen svarer følgende:

- Hvordan skal lavere skatter og afgifter alene kunne gøre danske vognmænd mere konkurrencedygtige?

Danske vognmænd er pressede på deres konkurrenceevne – udenlandske vognmænd med chauffører, der har langt lavere lønninger end danske chauffører tager flere og flere opgaver fra danske vognmænd. Det er en trist udvikling, som betyder, at vi mister arbejdspladser i Danmark.

En stor del af konkurrenceudfordringen for danske vognmænd ligger i, at danske lønninger ligger langt over udenlandske lønninger. Fra politisk hold hverken kan eller skal vi regulere lønninger. De reguleres af arbejdsmarkedets parter uden indblanding fra vores side. Men vi ved, at hovedårsagen til vores meget høje danske lønninger er, at vi i Danmark har et

Transportrammer

meget højt skattetryk. Hvis vi kan sænke det danske skattetryk generelt – både ved at sænke skatten på arbejde samt andre skatter og afgifter – kan vi sikre, at danske vognmænd, alt andet lige, for styrket konkurrenceevnen.

I Sverige har man målrettet sænket skatter og afgifter, så det svenske skattetryk næste år ligger 4 procentpoint under det danske. De svenske skattelettelser er gået hånd i hånd med respekten for det svenske velfærdssamfund. Vi skal lære af svenskerne – både så vi sikrer danske arbejdspladser her og nu, men også så vi sikrer, at vi i Danmark har vækst og private arbejdspladser, der i fremtiden kan finansiere vores velfærd. Det er ikke en nem løsning, men det er en langsigtet løsning.

- Hvilke skatter og afgifter er der tale om?

I Venstres finanslovsforslag for 2014 fremgår en lang liste over de skatter og afgifter fra Vækstplan DK, som Venstre ønsker at fremrykke og dermed sænke allerede i 2014, for at investere i private arbejdspladser. På listen fremgår blandt andet en forhøjelse af grænsen for skattecreditter for forsikring og udviklingsaktiviteter samt forbedrede momsvilkår. Venstre foreslår, at vi i 2014 letter skatter og afgifter for i alt 5 milliarder kroner. Heraf skal 900 millioner kroner bruges til at fremrykke skatte- og afgiftslettelser fra Vækstplan DK, hvilket efterlader over 4 milliarder kroner, som Venstre vil målrette en styrket dansk konkurrenceevne ved at sænke virksomhedernes omkostningsniveau.

Regeringen vil gøre verdens største offentlige sektor endnu større. Venstre vil investere i danske arbejdspladser. Venstres skatte- og afgiftslettelser vil gavne transportbranchen på to måder. Først og fremmest vil de direkte betyde færre omkostninger for den enkelte. Og dernæst vil de betyde et øget aktivitetsniveau i økonomien og dermed flere varer og mere gods, der skal flyttes, og dermed flere ordrer i vognmændenes ordrebøger.

- Hvordan kan man gøre danske vognmænd mere konkurrencedygtige uden at bringe deres bruttoomkostninger pr. med arbejder ned?

Flemming Damgaard Larsen henviser til sit svar på spørgsmålet: - Hvordan skal lavere skatter og afgifter alene kunne gøre danske vognmænd mere konkurrencedygtige?

- Hvordan kan danske vognmænd blive mere konkurrencedygtige, når en dansk chauffør skal have tre gange så høj en løn, som en chauffør fra et østeuropæisk land?

Flemming Damgaard Larsen henviser til sit svar på spørgsmålet: - Hvordan skal lavere skatter og afgifter alene kunne gøre danske vognmænd mere konkurrencedygtige?

- Hvilket administrativt bøvler er der tale om

Af Venstres forslag til Finansloven 2014 fremgår en række forslag til regelforenkling for små og mellemstore virksomheder, så de skal bruge færre ressourcer på administrativt bøvler og dermed kan bruge færre ressourcer på at skabe vækst. Af konkrete eksempler kan nævnes:

- Forenklet regnskabsregler for mindre virksomheder.
- Nabo-tjek af lovgivningen, så vi sikrer at vi ikke pålægger danske virksomheder hårdere krav end deres konkurrenter i vores nabolande.
- Treårigt regelstop for små og nystartede virksomheder.
- Væk med eksportthæmmende regulering.

Transportrammer

Trængselskommission: Roadpricing kan regulere og dæmpe trafikken på vejene

I den rapport, som S-R-SF-Regeringens trængselskommission offentliggjorde torsdag i sidste uge, er der listet en lang række forslag op til, hvordan man kan imødegå trængselsproblemerne i Hovedstaden. Investeringer cykelstier, metro og S-tog, og i den kollektive trafik generelt, kan lægge en dæmper på trængsel. Et landsdækkende GPS-baseret roadpricingsystem kan bruges til at styre og regulere trafikstrømmene

Trængselskommissionen skriver i rapporten, at selvom Hovedstadens transportsystem bliver udbygget og moderniseret markant og får langt flere og bedre tilbud i den kollektive trafik og for cyklismen, vil valget, som politikerne i Hovedstadsområdet og på Christianborg skal træffe, stå mellem at acceptere øget trængsel i spidsbelastningsperioder som et vilkår eller søge mere aktivt at regulere efterspørgslen på biltrafik, hvor trængslen er et problem.

Hvis fremkommeligheden på vejnettet skal bevares eller forbedres i forhold til dagens situation er der ifølge Trængselskommissionens vurdering behov for, at efterspørgslen efter vejtransport skæres ned.

Det kan ske ved at styrke de virkemidler, som i dag bidrager til en hensigtsmæssig trafikafvikling i Hovedstadsområdet. Det gælder for eksempel planlægningsmæssige tiltag som stationsnærhedsprincippet, der sikrer, at virksomheder med mange ansatte skal etableres tæt ved stationer samt muligheden for dialog mellem virksomheder og trafikselskaber om trafikbetjening. Derudover vil en samlet P-strategi for Hovedstadsområdet kunne bidrage til at håndtere trængselsudfordringen på kort sigt.

På længere sigt - og selvom politikerne beslutter at investerer i forbedret infrastruktur, der har som mål at flytte mennesker over fra individuel transport til kollektiv transport i busser, S-tog, Metro og tog - peger Trængselskommissionen på, at et landsdækkende roadpricingsystem er det redskab, der indeholder det største potentiale i forhold til effektivt at kunne regulere efterspørgslen efter biltrafik.



Transportrammer

Transportminister: Det er for tidligt at arbejde videre med roadpricing

Formanden for Trængselskommissionen, Leo Larsen, afleverede torsdag i sidste uge Trængselskommissionens betænkning om mobilitet og fremkommelighed i hovedstaden

Trængselskommissionen fremlægger med sin betænkning en samlet strategi for, hvordan Hovedstadsområdets transportsystem kan blive moderniseret, så kapaciteten kan blive øget og mobiliteten styrket i hele hovedstadsområdet.

- Der er ingen tvivl om, at trængslen i og omkring København udgør en kæmpe udfordring allerede i dag. Udfordringen vil kun blive større i fremtiden, hvis ikke vi nøje overvejer, hvordan vi sikrer et effektivt, attraktivt og bæredygtigt transportsystem i hovedstaden, siger transportminister Pia Olsen Dyhr (SF).

- Jeg ser frem til at nærstudere Trængselskommissionens betænkning og drøfte anbefalingerne i den kommende tid. Jeg har dog allerede noteret mig en række spændende forslag om blandt andet udbygning af den kollektive trafik, styrkelse af cyklismen og bedre trafikafvikling på hovedstadens veje.

Pia Olsen Dyhr peger på, at udbygning af nye motorveje ikke står øverst på S-R-SF-Regeringens prioritetsliste.

- Vi vurderer også, at det på nuværende tidspunkt er for tidligt at arbejde videre med roadpricing, siger hun.

Formand for Trængselskommissionen Leo Larsen peger i forbindelse med offentliggørelsen af kommissionens betænkning på, at medlemmerne af Trængselskommissionen målrettet har arbejdet på at skabe en samlet strategi, der moderniserer hovedstadsområdets transportsystem, så det kan sikre en høj mobilitet i samfundet.

- Strategien sigter mod at skabe et mere sammenhængende net af infrastruktur, der er tilpasset de nye rejsemønstre i hovedstaden. Det gælder navnlig i forhold til den kollektive trafik og cyklismen, hvor kommissionen på begge områder anbefaler et tværgående net af højklasse-løsninger, mens vi for vejtrafikken har fokuseret på tiltag til at håndtere konkrete trængselsproblemer samt forbedre trafikafviklingen på vejene, siger Leo Larsen og peger på, at ambitionen har været at finde forslag, der kan få de rejsende til at bruge bilen på en mindre del af turen og i stedet give bedre muligheder for at benytte cyklen og den kollektive trafik til og fra arbejdet.

På samme tid har Trængselskommissionens analyser dog vist, at hvis man ønsker at reducere trængslen i forhold til i dag, så er det nødvendigt mere aktivt at regulere efterspørgslen på biltrafik. Her peger Kommissionen på roadpricing som det redskab, der har størst potentiale til effektivt at nedbringe trængslen på sigt.

Trængselskommissionen blev nedsat af regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti 12. juni 2012 med henblik på at analysere udfordringerne for Hovedstadens transportsystem og udarbejde forslag til en samlet strategi til reduktion af trængsel og luftforurening samt modernisering af infrastrukturen i Hovedstaden.

Transportrammer

DTL: Trængselsanbefalinger udgør en fin værktøjskasse

Den offentliggjorte rapport fra Trængselskommissionen med anbefalinger til at komme trængslen i og omkring hovedstaden til livs er efter vognmandsorganisationen DTL's opfattelse en fin værktøjskasse, når der skal træffes de nødvendige politiske beslutninger og prioriteres i både stat og kommuner i de kommende år

DTLs administrerende direktør Erik Østergaard, der selv har haft sæde i Trængselskommissionens arbejde på vegne af Dansk Erhverv, deler selv forslagene op i tre kategorier, når han tager godstransportens briller på.

Han foreslår, at der allerede nu handles på visse af forslagene:

- Nogle anbefalinger vil være umiddelbart til gavn for vognmændene, der færdes i hovedstadsområdet, og de bør prioriteres på helt kort sigt. Jeg tænker først og fremmest på en bedre planlægning og koordinering af vejarbejder og hurtigere respons ved hændelser, der blokerer trafikken, siger han.

Til her og nu-forslagene hører ifølge Erik Østergaard også forsøg med rampedosering ved de allerede kendte og problematiske tilkørsler, da der er gode erfaringer fra udlandet, og teknikken er forholdsvis simpel. Samtidig bør der tages fat på at få gjort noget ved det, som rapporten kalder ”trængselspletter” - altså flaskehalse.

Nye signaler og mindre støj

På mellemlang sigt bør man ifølge DTL-direktøren politisk træffe beslutning om at følge anbefalingen om en fælles trafikstyringscentral og nye moderne signalanlæg i særligt de indre byområder - ligesom der bør tages principielle beslutninger om, at flere vareleveringer og andre aktiviteter med lastbiler kan foregå uden for myldretiden.

Østlig ringvej vil ændre meget

På lidt længere sigt støtter Erik Østergaard anbefalingerne om at bedre fremkommelighed nord og vest for København - dels ved udvidelse og forlængelse af motorvejene i det nordlige Sjælland samt mulighed for kørsel i nødspor og dels bedre fremkommelighed på Ring II og Ring IV. Og så er der naturligvis den meget omdiskuterede havnetunnel, som i Trængselskommissionens rapporten bliver kaldt den ”østlige ringvej”.

- Det vil være til stor gavn for godstrafikken, og det vil efter DTL's opfattelse virkelig rykke afgørende på fremkommeligheden for de transporter, der ikke lige har ærinder i den indre by. Samtidig vil det skabe plads til en mere effektiv citylogistik, som også er en af Trængselskommissionens anbefalinger, siger Erik Østergaard.

Mange af forslagene vil ifølge DTL's direktør også kunne bruges andre steder i Danmark, for trængsel er ikke kun et københavner-fænomen, men udbredt i mange danske byer og på mange landeveys- og motorvejsstrækninger.

Transportrammer

Forslag:

Et roadpricingsystem bør kobles sammen med en omlægning af registreringsafgiften

S-R-SF-Regeringens Trængselskommission fremlagde torsdag 26. september sin rapport. I rapporten peger kommissionen på roadpricing som et effektivt instrument til at regulere forbruget af vejtransport

Det roadpricingsystem, som Trængselskommissionen foreslår, skal være GPS-baseret og sørge for, at den enkelte bilist betaler afgift til samfundet i forhold til, hvor, hvor langt og hvornår han kører på vejene.

I princippet kan roadpricing ifølge Trængselskommissionen bruges til at regulere en række forhold, der er forbundet med trafik, transport og samfundets beskatning heraf.

Ifølge Trængselskommissionen må den afgørende årsag til at overveje roadpricing være muligheden for målrettet at regulere trængsel på vejene.

Trængselskommissionen peger på, at et roadpricingsystem bør kobles sammen med en omlægning af bilbeskatningen. Det kan fjerne eller reducere skatteforvriddning fra afgifterne på at købe og eje bil. Det skal sikres, at ingen borger bliver dobbeltbeskattet af først deres bilkøb og derefter gennem en afgift på kørsel. Trængselskommissionen vurderer, at der kan findes fornuftige og acceptable overgangsordninger.

Roadpricing kan få flere til at køre sammen

I forbindelse med sit arbejde, har Trængselskommissionen regnet på en række eksempler med roadpricing. Beregningerne peger på, at roadpricing vil være effektivt til at regulere trængsel på vejnettet.

Analyserne indikerer samtidig, at flere rejsende vil søge at køre sammen, og at udnyttelsen af bilernes og dermed vejnettets kapacitet stiger.

I rapporten fremhæver Trængselskommissionen, at metoder og modeller til at opgøre trafikale effekter af roadpricing er ikke fuldt udviklede. Det betyder, at resultaterne af de gennemførte beregninger er behæftet med en vis usikkerhed.

Trængselskommissionen understreger, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger et tilstrækkeligt solidt beslutningsgrundlag for at træffe politisk beslutning om landsdækkende roadpricing i Danmark.

Trængselskommissionen anbefaler derfor, at der med det samme sættes gang i et storskalaforsøg. Forsøget kan medvirke til at etablere et øget vidensgrundlag om roadpricing, herunder belysning af samfundsøkonomisk rentabilitet og den sociale og geografiske omfordeling, der måtte følge af ordningen.

Materiel

T-Range til
chaufføren:

Jeg vil
huske
dig



Reportage fra testkørsel i Normandiet af
Renault Trucks' nye Range T til
landevejstransporter

Materiel

I forrige uge havde Renault Trucks inviteret transportjournalister med kort til at køre store lastbiler til Normandiet, hvor der ud over et besøg på Renault Trucks førerhusfabrik i Blainville sur Orne, også var mulighed for at prøvekøre to forskellige udgaver af den nye Range T, som snart vil komme ud at køre - også for danske vognmænd. Testruten var lagt ad motorveje, hovedveje og mindre veje ud mod og langs invasionskysten, hvor



amerikanske, britiske, canadiske, franske soldater sammen med soldater fra andre lande i 1944 kæmpede for at befri Europa for Hitler-tysklands overherredømme

Tekst og foto: Jesper Christensen

De to biler, transportnyhederne.dk's udsendte fik mulighed for at teste på ruten, var to Range T-modeller med ens motorer, men med forskellige førerhuse. Den største udgave og så den lidt mindre udgave.

De to førerhuse er ens på de fleste punkter. Forskellen ligger udelukkende i størrelse opad. I den største har de højeste chauffører fuld ståhøjde, mens de i den lidt lavere må bøje nakken en smule. Der er også lidt mere opbevaringsplads i den største. Men der er dog rigeligt med opbevaringsplads i det mindre førerhus, som efter min opfattelse virker mere hyggeligt og rart - men jeg hører heller ikke gruppen af store chauffører. Det gjorde jeg heller ikke den gang, jeg selv var professionel lastbilchauffør med det vestkige Europas landeveje som min daglige arbejdsplads.

Hvis man havde ventet sig nogle store overraskelser i den nye Range T, så bliver man på en måde skuffet. Hvis man da ikke tager indtrykket af en veldesignet og vellykket lastbil som en overraskelse - men det vil være upassende i forhold til både den nu hedengangne Renault Magnum og Renault Premium, hvor en del af designet lever videre i Renault Trucks Range D-modeller.

Materiel

Jeg vil forklare det på den måde, at ind- eller måske rettere opstigningen ad de fire eller fem trin til førepladsen var ganske ubesværede. Det var let at få placeret sin håndbagage og finde sig til rette bag rattet, der kan justeres i højde og hældning. Personligt kunne jeg godt ønske mig en lidt større hældning på rattet, men det er en detalje, som ikke skal få lov til at ødelægge det meget positive indtryk af førerpladsen.

Selve rattet er forsynet med en række knapper til eksempel cruise-kontrollen, telefon og radio. Lige under ratkransen til højre sidder gearvælgeren til gearsystemet, der er hentet hos Volvo-koncernen. Hos Renault Trucks hedder det Optidriver, mens det hos Volvo Trucks hedder I-Shift.

Co-driveren i den første bil kunne næsten ikke vente med at forklare om alle finesserne. Men jeg fik lov til at sætte mig til rette, justere rattet, sætte førerkortet i tachografen og spænde den røde sikkerhedssele - så alle kunne se, at jeg havde lagt mig i selen for sikkerheden - inden han begyndte.

Der er ganske mange finesser i Range T. Et eksempel er, at lastbilen hukommelse kan huske, hvilke chauffører, der har kørt i bilen på baggrund af førerkortets nummer. Det betyder, at hvis jeg en dag kommer til at køre i en af de to biler, vil lastbilernes hukommelse som udgangspunkt vide, at her er ham den danske transportjournalist, der var ude at køre 19. september 2013. Da han forlod bilen sidst, havde han indstillet kørerprogrammet til position 2, der er det mest økonomiske, klimaanlægget var sat til 21 grader, cruise-kontrollen var sat til 52 km/t i position 1, mens den i position 2 var sat til 83 km/t. Den generelle cruise-kontrol var sat til 62 km/t.

Ganske smart - især. hvis man som chauffør skal skifte mellem flere biler.



Materiel

Det er faktisk lykkedes for designerne hos Renault Trucks at skabe nogle oversigtsforhold, der er så gode, at man ikke rigtig lægger mærke til dem - og det er en ros. De direkte udsyn gennem sideruderne og frontruden er i top. De velplacerede spejle giver et godt indirekte overblik bagud, nedad langs førerhuset i højre side og fronten. De to sidespejle i hver side kan justeres elektrisk, og de giver virkeligt et god udsyn bagud og skråt bagud til siderne.

Det er rigtig godt. Håndbremsen er automatisk som hos Volvo Trucks, så man kan roligt sætte lastbilen i gang og køre ud på vejen ved at sætte gearvælgeren på D og træde på speederen.



Oversigtsforholdene er gode hele vejen rundt. Spejlene kan justeres elektrisk - på nær cyklistspejlet over højre dør (i lastbiler med rattet i venstre side) og frontspejlet.

Materiel



Med ACC-systemet holder lastbilen hele tiden en tilpas sikkerhedsafstand til den forankørende. Det er specielt godt i situationer, hvor en overhalende stjæler sikkerhedsafstanden.

Vel oppe i fart og ude på landevejene fri af bytrafikken kan man sætte cruise-kontrollen til. Den er af typen ACC - Adaptive Cruise Control, som blandt andet har en afstandsmåler, der bremses lastbilen om, hvis man kommer for tæt på en forankørende - måske fordi denne kører ind foran i en overhaling og stjæler ens sikkerhedsafstand.

ACC har to hukommelser - S1 og S2 - og så den, man aktuelt kører med. S1 og S2 kan indstilles til eksempelvis bykørsel med 50 km/t og motorvejskørsel med 80 km/t. Så er det bare at skifte ACC'en efter behov, for der er også den almindelige, som man kan bruge i andre situationer.

På testrutten kørte vi både ad motorvej. Det gik strygende. Man kan godt høre motoren under kappen, men støjniveauet er ikke højt - og slet ikke generende. Det var let at føre en samtale med den franske co-driver, der godt kunne forstå engelsk, hvis jeg blot talte lidt langsomt.

Range T er let at styre - både ud ad motorvejen og på landevejene. Det er den også i små byer, hvor pladsen pludselig viser sig at være noget trang. Det er heller ikke et problem at tage et venstresving på over 90 grader et sted, hvor der er småt med plads og vogntoget skal smygges ind mellem et helleanlæg til venstre og kantstenen til højre. Her bliver man som chauffør godt hjulpet af de gode oversigtsforhold hele vejen rundt og i spejlene.

Det var en god tur, Renault Trucks havde inviteret på.

En franskmænd vil måske betegne den nye Range T med et "C'est formidable", en mand fra det østlige Danmark vil måske svinge sig op til at betegne den som "rigtig god", mens en mand fra den rigtige side af Limfjorden måske vil sige " Den er ikke så ringe endda".

Materiel



Gearvælgeren til det automatiserede gearskift - Optidriver - hentet fra Volvo-gruppens hylder med drivlinekomponenter, sidder placeret lige under ratkransen. (Foto: Renault Trucks)



Førerpladsen er velindrettet med godt udsyn til alle sider. Hvis der er ligheder med den hedengangne Renault Magnum, må det være pladsen, og at det er let at komme rundt i førerhuset. (Foto: Renault Trucks)

Interesserede kan læse mere om den nye Range T fra Renault Trucks i Ugens Transport nummer 19 og nummer 20 - 2013

[Du kan hente dit eget eksemplar af Ugens transport 20 - 2013 her uden videre beregning:](#)



[Du kan hente dit eget eksemplar af Ugens transport 19 - 2013 her uden videre beregning:](#)



Et tryk på knappen, og der er åbnet for skabet i siden. Løfter man den underste køje, kan man også komme til skabet den vej.



Materiel

Ford lastede trofæet i varebilen

Fords nye og kompakte varebil, Ford Transit Connect, er blevet kåret til "International Van of the Year 2014". Det skete på den internationale varevognsmesse COMTRANS i Moskva

Ford er den første producent, der vinder den prestigefyldte pris to gange i træk, idet Transit Custom løb med prisen sidste år. Tre tidligere sejre bringer Ford op i den lille eksklusive skare af bilproducenter, der har vundet prisen i alt fem gange.

Juryen, som består af 24 europæiske transportjournalister, tildelte den nye Ford Transit Connect 130 point ud af 163 mulige, hvilket var nok til at henvise Mercedes-Benz Sprinter, der fik 123 stemmer, til en andenplads og Renault Kangoo, der fik 25 stemmer, til en tredjeplads.

- Den nye Transit Connect sætter en ny standard for kompakte varevogne - og vi er inderligt stolte over at vinde denne betydelige pris igen, siger vicedirektør for produktudvikling i Ford Europa, Barb Samardzich og fortsætter:

- Den nye Connect er ikke bare lige så stærk som vores andre varevogne, den er også smart at se på og så har brændstoføkonomien fået et gevaldigt løft.

Den nye Transit Connect er et vidnesbyrd om Fords igangværende omstilling af hele varevognsporteføljen og vil indgå som søstermodel til Transit Custom og de kommende to-tonnere Transit og Transit Courier, som forventes til Danmark til næste år.

Den nye Connect kommer i tre konfigurationer og med en lastekapacitet på op til 2,9 kubikmeter henholdsvis 3,6 kubikmeter for den høje variant. Den kan lastes med op til 1.000 kg, hvilket svarer til de bedste i klassen.

Imponerede juryen

- Den nye Transit Connect imponerede juryen på en lang række parametre, men måske først og fremmest fordi det er lykkedes Ford at skabe en let varevogn med fokus på økonomi, siger Pieter Wieman, som er formand for juryen bag "International Van of the Year".



Materiel



- Connect'en er et virkelig godt bud på en varevogn til den lille operatør med et begrænset behov og den store operatør, som ønsker at optimere transport-økonomien i varevogns-flåden, tilføjer han.

Pieter Wieman peger også på smarte features som lasteluge, sammenfoldeligt passager-sæde og den palle-venlige skydedør i den lange model.

- Ford har virkelig lagt sig i selen for at skabe en sikker og pålidelig arbejdshest med høj sikkerhed. Connect'en har i hvert fald været igennem et omfattende test-program, ligesom det er den allerførste varevogn i klassen, der tilbyder det automatiske bremsesystem Active City Stop, fremhæver Pieter Wiemann.

Med to gange "International Van of the Year", kan Ford notere en ekstraordinær stor pris-høst over de seneste to år. Sidste år vandt Ford

Ranger "International Pickup Award 2013" og Fords 1,0 EcoBoost benzinmotor blev hædret med "International Engine of the Year" i både 2012 og 2013.

Den nye Ford Transit Connect står klar hos landets Ford-forhandlere i løbet af november. Priserne starter ved 119.889 kroner eksklusiv moms og levering.

Om den nye Transit Connect

Den nye Transit Connect byder på en lastekapacitet og brændstoføkonomi, der ligger i toppen af klassen.

Den diesel-drevne ECONetic-model kører 25 km/l* med en udledning på 105 gram CO2 pr kørt kilometer. Det svarer til en forbedring på 34 procent i forhold til forgænger.

Benzin-udgaven med den prisvindende 1,0 EcoBoost motor leverer ligeledes dynamik og brændstoføkonomi i den absolutte top.

* Udstyret med en 100 km/t fartbegrænser.

Forbrug og emissioner er opgjort i overensstemmelse med tekniske forudsætninger og specifikationer i European Regulation (EC) 715/2007.

Tallene kan afvige fra tilsvarende forbrugstal

i andre dele af verden på grund af anderledes belastning henholdsvis andre specifikationer.



Materiel

Vognmanden fra Hurup Thy er klar til Hi-Way'en

Vognmandsfirmaet N. C. Christensen i Hurup i Thy har for nyligt udvidet sin flåde med en ny Iveco Stralis Hi-Way Euro 6, så flåden nu består af 34 lastbiler

N. C. Christensen, i daglig tale Hurup Thy, er specialiseret i transport af fødevarer til fabrikker, grossister og købmænd. Virksomheden transporterer tørvarer og kølevarer i hele Danmark og råder over et 10.000 kvadratmeter stort lager, primært med opbevaring af fødevarer til distribution.

- Med fokus på en miljøvenlig profil, der samtidig er økonomisk rentabel, så har vi valgt Ivecos nye Stralis med Euro 6 motor. Vi har haft bilen i to uger, og den lever bestemt op til vores forventninger om god dieseløkonomi. Med flådestyringsværktøjet Iveconnect kan vi følge chaufførens kørsel og den daglige brændstoføkonomi. Vi har flere Iveco lastbiler i vores flåde og er meget tilfredse med samarbejdet med Thybo Biler, lyder det fra vognmandsfirmaet.

Derfor er der nu flere Iveco Stralis på vej fra Thybo Biler i Thisted til levering indenfor de nærmeste måneder.



Bilerne er solgt af Thybo Bilers indehaver Henning Mikkelsen.

Thybo Bilers indehaver Henning Mikkelsen og Thomas Nielsen, chauffør for N.C. Christensen.

Materiel

Vindekilde tipper med kærren

Virksomheden Vindekilde I/S i Søsum ved Veksø har valgt at køre ind i efteråret med en ny to-akslet Kel-Berg tiptrailer leveret af Lastas i Hedensted

Traileren er opbygget på et grå-lakeret chassis af finkornstål 690 med kraftige forstærkninger, som gør chassiset meget stabilt. Trailerener leveret med tromlebremser og luftaffjedring.

Lastas har opbygget tipkassen af 40 mm indvendige, forstærkede aluminiumsplanker og med ekstra forstærkede 7 mm gennemgående alu-bund og HD200 plast-bund. Formækken er bygget af en 4,5 mm skråstillet alu-plade. Kassen har tophængt bagklap af 50 mm alu-profil med pneumatisk åbne- og lukkesystem. Top-hængslerne er flyttet 180 mm frem, for at give 10 procent ekstra åbning ved aflæsning.



Kassen er forsynet med en kraftig rullepresenning med rør, understøttet af et aftageligt travers i midten.

Transportmesse i Amsterdam bliver flyttet

Den planlagte transportmessen i RAI-messecentret i Amsterdam i foråret 2014 er blevet flyttet til oktober 2015. I stedet for vil RAI Amsterdam forsøge at stable en trailerudstilling på benene i stedet for

Arrangører og samarbejdspartnere er blevet enige om, at transportmessen i Amsterdam skal ligge hver andet år og dermed skifte med transportmessen IAA i Hanover, hvor næste messe er i efteråret 2014.

Dermed imødekommer arrangørerne et ønske fra mange transportfolk.

Som erstatning for den planlagte transportmesse i foråret 2014 vil RAI Amsterdam stable en trailermesse på benene.

Den næste transportmesse i RAI Amsterdam vil finde sted i dagene 20. til 23. oktober 2015.

Materiel

En alsidig forretning får en alsidig bil

MAN kombinerer god kørselsøkonomi på landevej, god fremkommelighed og stor lasteevne i en ny lastbil, der skal køre i Mørke hos Gert Andersen A/S

Det er en bil, der skal klare lidt af hvert - først og fremmest flytning af containere, men den skal også kunne komme frem i alle typer terræn, også på byggepladser og ved anlægsarbejder.

Lastbilen illustrerer spændvidden i MANs muligheder for at afstemme lastbilerne til kundens behov - også de specielle. I dette tilfælde er det en fire-akslet trækker med løftbar bogieaksel bag og HydroDrive på den anden foraksel. Motoren har 540 hk med et maksimalt drejningsmoment på 2.500 Nm.

Det hydrauliske drev på 2. aksel kan slås til og fra efter behov, og det giver bilen stor fremkommelighed i terræn, og i kombination med den løftbare bogie-aksel en god brændstoføkonomien på landevejen.

MAN'en har et kompakt LX-førerhus, der er udstyret med eksempelvis ComfortShift gearskift, fuldautomatisk klimaanlæg inklusiv oliefyr, MAN-radio med navigation og Bluetooth med videre. Sikkerheden er der også taget højde for med eksempelvis en kraftig motorbremse med bremsetempomat. Den nye lastbil er leveret af Søren Dünneweber fra MAN Truck & Bus A/S i Padborg.



Infrastruktur

Nu kan lastbilsgodset tage toget til Katrineholm

Mandag 30 september blev Katrineholm, der ligger omkring 150 kilometer vest for Stockholm, en del i Green Cargos intermodale netværk, som tager lastbiltrailere, containere og jernbanevogne med tog mellem 36 byer i Sverige

Katrineholms moderne kombiterminal bliver med Green Cargos tog også koblet til det Europæiske kontinent og Norge.

Green Cargos intermodale transporter er i fremgang, selvom konjunkturerne har været inde i en negativ udvikling. Stigende efterspørgsel efter intermodale løsninger er årsagen til, at Green Cargo begynder at benytte Katrineholms kombiterminal.

- Katrineholm har en moderne kombiterminal, hvor lastbiltrailere og containere kan løftes af og på togene. Vi ser store muligheder ved at kunne tilbyde konkurrencedygtige og miljøtilpassede transportløsninger til og fra Katrineholm, siger Mats Hanson, der er markedsdirektør hos Green Cargo.

Til at begynde med vil Green Cargo have ankomst og afgang fra Katrineholms kombiterminal mandag, onsdag og fredag. Hvis efterspørgslen er der, kan Green Cargo øge frekvensen. De tog, der kører til og fra Katrineholms kombiterminal, kan også medtage åbne og lukkede togvogne.

- Vi er meget positive over for, at Green Cargos har valgt at koble Katrineholm til deres veludbyggede intermodale netværk. Med Green Cargos netværk og vores topmoderne terminal kan vi tilbyde kunderne en gedigen logistikløsning, siger Anders Thörnström, der er bestyrelsesformand for Katrineholm Rail Point AB.



Green Cargo har et omfattende intermodalt netværk i Sverige med forbindelse til eksempelvis Norge og det øvrige europæiske kontinent. Billedet er fra Green Cargo's terminal i Tomtebodavägen ved Stockholm.



**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 smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på www.vbg.dk



The strong connection

Flydende forbindelser

Containere skal vejes og dermed øge sikkerheden

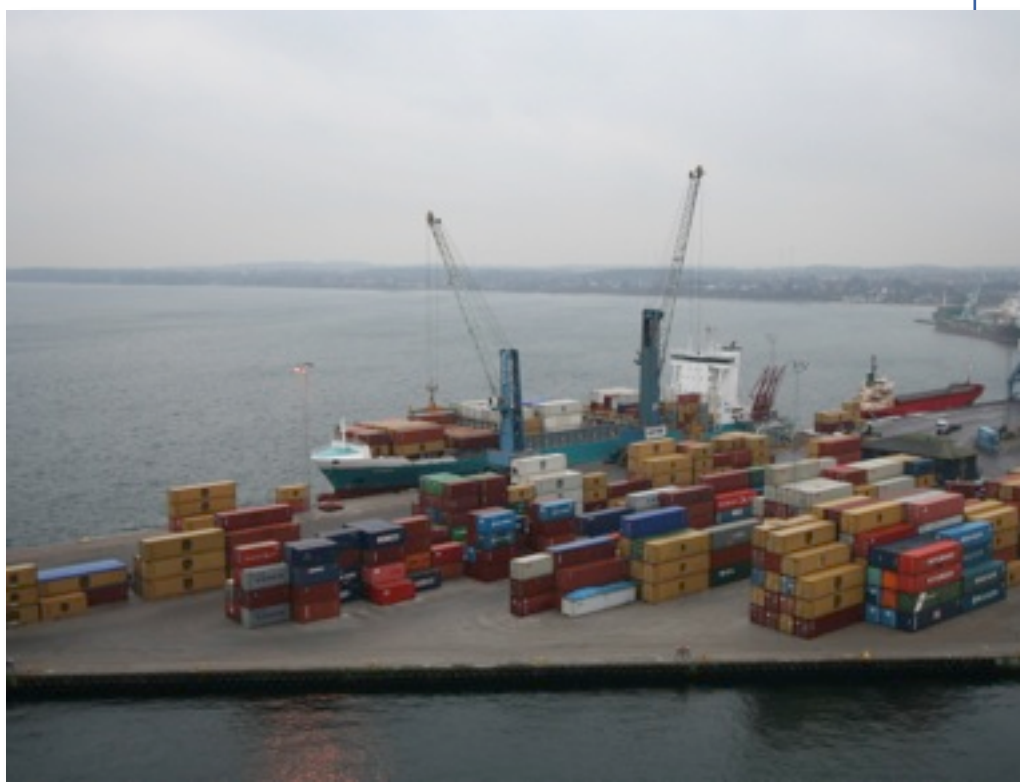
På et møde i IMO, FN's søfartsorganisation, er det blevet besluttet, at containere nu skal vejes, før de kan transporteres til søs. Det skal forhindre skibssulykker og forebygge, at containere tabes i søen

IMO's underkomité for farligt gods, faste ladninger og containere (DSC) anbefaler en ny international regulering (SOLAS), som fastlægger, at containere ikke må transporteres til søs, før de er vejede, og afskiberen har informeret skibet om containernes korrekte vægt

Der er tale om et initiativ, som Danmark har været med til at sætte i gang og fremme i IMO. Baggrunden var gentagne kollaps i containerstakke, containere, der faldt over bord, og en række skibssulykker, hvor det efterfølgende viste sig, at der var store forskelle mellem den angivne og den faktiske vægt af de ombordværende containere.

Søfartsstyrelsen peger på, at det stor betydning for et skibs stabilitet og dermed også sikkerhed, at man kan beregne den samlede vægt af lasten - særligt når containerskibene bliver større og større.

Den korrekte vægt kan fastlægges på to måder. Det kan ske ved at veje den lastede container på en godkendt vejestation eller ved - efter en godkendt metode - at sikre, at de enkelte enheder i containeren vejes og sammenlægges med containerens egenvægt. Forslaget til ny SOLAS-regulering forventes godkendt af IMO's søsikkerhedskomité (MSC) i 2014.



Containere skal vejes, inden de bliver lastet på et skib - som her i Fredericia. Det skal øge sikkerheden og mindske risikoen for, at containere falder i havet.

Flydende forbindelser

Statistikken viser mere gods i de større danske havne

Godsomsætningen på større danske havne er stigende. Nye tal fra Danmarks Statistik over godsomsætningen i årets andet kvartal kan tolkes positivt som et tegn på, at der igen er tegn på vækst i Danmark og stigning i eksporten

Interesseorganisationen Danske Havne noterer med tilfredshed, at der er fremgang i godsomsætningen på de større danske havne. Størst er fremgangen for færgegodset, hvor der i årets andet kvartal var en stigning på 8,7 procent i omsætning af færgegods i forhold til årets første kvartal. Størst stigning har der været for det indenlandske færgegods, hvor stigningen

har været 17,8 procent, mens den for underigs færgegods var på 7,1 procent. Det betyder uafbrudt stigning siden 2. kvartal 2011. Også fragtskibsgodset stiger. Siden 1. kvartal 2013 er omsætningen steget med 3,1 procent.

Fragtskibsgodsomsætningen er steget i de seneste fire kvartaler, men ligger stadig lavere, end andet kvartal sidste år. Fragtskibsomsætningen i årets andet kvartal lå på 15.165.000 ton. I andet kvartal sidste år var tallet på 16.181.000 kroner.

Det er ifølge Danske Havne også værd at bemærke, at de netop offentliggjorde tal fra Danmarks Statistik indikerer, at der igen er kommet gang i byggeriet. Omsætningen af kalk, cement og gips er blandt det gods, der er steget 57 procent siden første kvartal 2013.

Godsomsætningen af disse godstyper er på sit højeste i fem år, og har ikke siden 4. kvartal 2008 været højere.

Danske Havne glæder sig over de svage tegn på vækst og havnenes centrale rolle i fremgangen i den danske eksport.



Flydende forbindelser

Fjord Line vil kunne erstatte færgeruten mellem Bergen og Stavanger

Hvis det norske rederi, Norled, holder fast ved sin beslutning om at nedlægge Flaggruten mellem Bergen og Stavanger, vil et andet rederi - Fjord Line - kunne tilbyde daglige afgang mellem de to byer med transport af både passagerer og gods

Det kræver blot, at de norske myndigheder ændrer reglerne, så færgetrafikken mellem Norge og Danmark kan kombineres med indenrigs færgefart i Norge, uden at det kræver offentlig støtte

Administrerende direktør i Fjord Line, Ingvald Fardal, peger på, at Fjord Line fra april næste år - når rederiets anden nye cruiseferge bliver klar - vil tilbyde daglige afgang på ruterne Bergen - Stavanger - Hirtshals og Hirtshals - Langesund. Sejltiden mellem Bergen og Risavika ved Stavanger er seks timer.



Problemet knyttet til en kombination af færgetrafikken mellem Norge og udlandet og indenlands i Norge er reglerne om afgiftsfri servering om bord. Tax free-handel er ikke tilladt mellem Bergen og Stavanger. Passagerene kan imidlertid købe mad og drikke uden at betale moms, mens rederiet ikke pålægges enkelte andre afgifter knyttet til serveringen.

Problemet kan ifølge Fjord Lines direktør løses ved, at rederiet som transportør belastes med en fast afgift per passager, som kompenserer for afgiftstab for dem som benytter sig af rederiets tilbud mellem Bergen og Stavanger.

- Når Flaggruten nedlægges, vil det dermed kun kræve politisk nytænkning, hvis man ønsker at opretholde søtransport af passagerer og gods indenrigs i Norge mellem de to store byer på Vestlandet.

Ingvald Fardal fremfører, at driften af Fjord Lines cruiseferger sker uden støtte fra den norske stat.

- For staten vil det således ikke medføre omkostninger, hvis vi kan kombinere trafikken mellem Norge og Danmark med trafikken mellem Bergen og Stavanger, siger Ingvald Fardal.

- Med en afgift per passager vil vi stadig være i stand til at give de rejsende et tilbud, som prismæssigt vil være konkurrencedygtigt med transport med fly eller med bil, siger han og peger på, at der tilmed vil være en samfundsmæssig gevinst ved, da transporten sker med færger, der bruger gas som brændstof og dermed har en lille miljøpåvirkning.

- En ændring af regelsættet i tråd med vores forslag vil bidrage til den politiske målsætning om at flytte transport fra vej til sø, påpeger Ingvald Fardal.

Flydende forbindelser

Rederi vil investere i Kattegatfærge - og sende den til andre vande

Det Flensborgbaserede FRS-Group, der ejer Kattegat-Ruten, som 12. oktober indstiller færgetrafikken over Kattegat mellem Aarhus og København, vil investere 38 millioner danske kroner i at opgradere skibet Kattegat

Med denne store investering vil skibet blive i stand til at sejle i internationalt farvand.

- Vi ser større økonomiske muligheder i at have skibet på det internationale marked, end der vil være ved at blive ved med at sejle i danske farvande, siger operations manager Birte Dettmers, Kattegat-Ruten.

Færgen Kattegat vil blive sejlet til Spanien, hvor FRS-Group vil udvide sit i forvejen succesfulde engagement. Alle danske ansatte på Kattegat vil få chancen for at søge job ved FRS Group, når den som det forventes kommer i fart mellem Spanien og Marokko.

- For nogle ansatte har vi konkrete ideer til hvordan de kan integreres bl.a. i den tyske del af rederiet, siger Birte Dettmers.

Godstransporten over Kattegat kommer til debat

Kattegatruten lukker sin godsfergerute mellem Århus og Kalundborg lørdag 12. oktober. Godt en uge efter bliver godstransporten over Kattegat sat på dagsordenen på et debatmøde i Kalundborg

Det er Transportøkonomisk Forening (TØF), der tager fat i emnet set i lyset af, at det tyskejede rederi, Kattegat-Ruten, har opgivet at få økonomi i at transportere først og fremmest lastbiler og løstrailere mellem Aarhus og Kalundborg

Debatmødet finder sted mandag 21. oktober klokken 10.00 til 14.00 på Restaurant Gisseløre, Radiovej i Kalundborg.

Dagens ordstyrer er sekretariatschef i Danske Havne, Tom Elmer Christensen, som er medlem af TØF's bestyrelse

Læs mere om mødet og programmet på næste side.

Flydende forbindelser

Programmet for dagen er:

Kl. 10.00: Velkommen og introduktion til dagens problemstilling

Tom Elmer Christensen, TØF

Kl. 10.10: 1. runde

Oplæg til dagens talere:

Er der marked til en godsfærgerute på Kattegat?

Hvilke barrierer skal overvindes for at få gods med færge?

Hvad betyder færge eller ej for erhvervslivet?

- Administrerende direktør Søren Jespersen, Mols-Linien
- Administrerende direktør Gottfried Eymer, DB Schenker Rail Scandinavia
- Administrerende direktør Thorkil Andersen, Frode Laursen A/S
- Havnedirektør Bjarne Mathiesen, Aarhus Havn
- Havnedirektør Bent Rasmussen, Kalundborg Havn

Kl. 12.00: Frokost

Kl. 12.45: 2. runde

Oplæg til medlemmer af Folketingens Transportudvalg:

Hvad kan staten gøre for at fremme mobiliteten, også for erhvervstransporten, mellem Øst- og Vestdanmark? Bør staten egentlig gøre noget?

- Medlem af Folketingets Transportudvalg, trafikordfører Kim Christiansen (DF)
 - Medlem af Folketinget Transportudvalg, trafikordfører Villum Christensen (LA)
- (Øvrige transportpolitiske ordførere er inviteret og meget velkomne, programmet her opdateres løbende på www.toef.dk)

Derefter paneldebat mellem dagens talere samt spørgsmål fra salen.

Kl. 14: Afslutning

Deltagelse er gratis, men tilmelding nødvendig på TØF's webside - toef.dk.

Flydende forbindelser

Køge Havn modtager jord med skib fra København

Søtransport er et alternativ til transport med lastbil - også når vejen er kort. Den tunge transport af jord fra København til Køge Jorddepot sker med skib

Jordtilførslen til Køge Jorddepot forsætter på et højt niveau og nu modtages der også jord med skib.

Et nyt samarbejde imellem Kvæsthusselskabet (Realdania), NCC og Køge Jorddepot har udviklet et system, der gør det muligt at sende jord udgravet på Kvæsthusmolen i København til Køge Jorddepot med skib.

Over de næste par måneder skal der flyttes omkring 140.000 ton let forurennet jord fra København til Køge fordelt på 50 afskibninger.

Ved at benytte søvejen frem for landevejen bliver det indre København sparet for en belastning på mindst 4.500 tunge lastvognstransporter mellem det centrale København og Køge Jorddepot på havnen i Køge. Jorden fra København skal bruges til at udvide havnen i Køge med.



Erritsø-drengene går til kamp om VM for Scania-teknikere

Seks medarbejdere fra Scania i Erritsø ved Fredericia vandt tidligere i år den danske finale i Scania's internationale Top Team konkurrence for værksteds- og reservedelsmedarbejdere.

Det danske hold, der kalder sig 'Erritsø-drengene', har siden sejren ligget i skarp træning for yderligere at dygtiggøre sig i fejlfinding og reparation af Scania's lastbiler og busser, og snart bliver det endnu mere alvor.

Erritsø-drengene har pakket kufferterne og gjort klar til afrejse til Koblenz i Tyskland, hvor de skal repræsentere de danske farver i den videre kamp om det uofficielle 'VM for Scania-teknikere'.



*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*