

# Ugens transport

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

## Særtransporter får det lettere

Læs mere på side 4 og 5

*Lastas' Anders er flydt 50 år*

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

*Folketinget har behandlet forslag til nye og højere bødetakster*

*Læs mere side 9*

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

*Læs magasinet her*

*Vognmandsorganisation er tilfreds med politikernes aftale om Finansloven*

*Læs mere side 9*

*Kombiterminal var oppe at vende*  
*Læs mere side 15*

*Energieffektive transportløsninger får støtte*

*Læs mere side 10*



# Politiet kan slippe for at dirigere sværtransporter

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

Den mulighed er blevet godt modtaget i vognmandskredse.

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

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

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

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

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør





EN LASTBIL SKAL KUNNE GØRE  
DINE CHAUFFØRER STOLTE

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

LANGDISTANCE  
SERIE T



[renault-trucks.dk](http://renault-trucks.dk)



# Transportrammer

## Særtransporter får det lettere

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

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

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

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

### Mange fordele

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

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



# Transportrammer

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

## Kræfterne forenet

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

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

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

## Beliggenhed Beliggenhed Beliggenhed

Køb en erhvervsgrund og etabler din logistikvirksomhed på HTC. Beliggenheden bliver ikke bedre.

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

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

Læs mere på [www.htc-erhverv.dk](http://www.htc-erhverv.dk)



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





## Konklusion:

# Smarte lastbiler kræver smart EU-lovgivning

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

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

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

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

### IRU var også på talerstolen

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

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

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

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

# EU-Parlamentet godkender nye infrastrukturfonde

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

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

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

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

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

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

## Retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet

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

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

## Transportrammer

# Folketinget førstebehandler forslag om højere bøder

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

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

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

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

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

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





## Transportrammer

# Vognmandsorganisation er tilfreds med politikernes aftale om Finansloven

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

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

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

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



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

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

# Udvikling

## Energieffektive transportløsninger får støtte

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

Baggrunden for at støtte projekterne er, at transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledning udgør cirka en fjerdedel af den samlede danske udledning af drivhusgassen. De to projekter vil med støtte fra Det Strategiske Forskningsråd (DSF) og Energiteknologisk Udviklings- og Demonstrationsprogram (EUDP) kunne udvikle mere energieffektive transportløsninger.

### Arbejdskøretøjer skal i stødet

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

### Containerskibe skal udnyttes bedre

Projektet GREENSHIP - Green Liner Shipping skal forøge kapacitetsudnyttelsen af containerskibe. Det er Danmarks Tekniske Universitet, der har fået en bevilling på 8,5 millioner kroner til projektet, som de gennemfører i samarbejde med blandt andet IT-Universitetet og Mærsk Line. Projektet vil kunne lede til en reduktion af udledningen af CO<sub>2</sub> fra containertransport med skib.

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

Transportsektorens energiforbrug er først og fremmest baseret på fossile brændstoffer. Det er derfor en stor udfordring at få nedbragt transportens CO<sub>2</sub>-udledning og få reduceret andre miljøpåvirkninger.

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

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

# Arbejdsforhold

## Iveco Nordic får ny direktør

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

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

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

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

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

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



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

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



# Arbejdsforhold



## Stilen er egne pallevogne til chaufførerne

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

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

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

*Fortsættes næste side.*



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

# Arbejdsforhold

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

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

## Testforløb og konklusion

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

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

## Beslutning om STILL Digicode

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

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

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

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

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



# Arbejdsforhold

## Pallevoغن kan krybe

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

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

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

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



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

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

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

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



# Infrastruktur

## Kombiterminal i Hirtshals var oppe at vende

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

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



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

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

- Trafikken over Hirtshals Havn både til og fra Norge og Nordatlanten har over de seneste år været støt stigende, og havnen forventer, at denne stigning vil fortsætte i de kommende år. Presset på motorvejsnetværket gennem Jylland vil derfor ikke blive mindre, og en godsbaneterminal, hvor man kan flytte nogle af de mange lastbiler over på bane, vil derfor kunne løse nogle af problemerne med trængsel på motorvejsnettet. Samtidig vil det jo også have en miljømæssig gevinst i forhold til mindre udledning af CO<sub>2</sub>, siger administrerende direktør for Hirtshals Havn, Jens K. Jensen.

# Materiel



## Lastas' Anders fylder rundt

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

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

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

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

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

# Materiel

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

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

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

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

## En branche fyldt med ildsjæle

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

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

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

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

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

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

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





# Materiel

## En aftale skal holdes

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



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

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

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

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

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

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

## Fokus på leveringstider

# Materiel

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

Anders K. Larsen overvejer spørgsmålet et øjeblik.

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

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

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

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



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

## Far til tre - og lastvognssælger

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

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

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

# Materiel

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

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

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

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

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

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



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

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

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



# GØR EN RIGTIG GOD HANDEL INDEN JUL!



**Kel-Berg**

4 akslet overførselsanhænger

**Kel-Berg**

4 akslet tiptrailer 61 m<sup>3</sup>



**Kel-Berg**

4 akslet tiptrailer 37m<sup>3</sup>

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

**Kel-Berg**

4 akslet tiptrailer 37m<sup>3</sup>

HARDOX



**Kel-Berg**

4 akslet tipanhænger

ALU SIDER

**KEL-BERG®**

Kontakt vores salgsteamet:



**Anders Larsen**  
Mobil: +45 4018 2222



**Jan Bertelsen**  
Mobil: +45 2228 1514



**Ivan Kristensen**  
Mobil: +45 6039 1651



**Jacob Jørgensen**  
Mobil: +45 6039 1667



**Christopher Tinghøj**  
Mobil: +45 2787 7001

# Materiel

## Iveco Stralis LNG får pris for bæredygtig transport

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

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

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

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

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

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



TRANSPORTKALENDEREN.DK

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



## Materiel

# Entreprenørvirksomhed bruger specialiserede lastbiler

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

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

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

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



# Volvo Trucks lancerer motorer godkendt til 100 procent RME

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

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



# Materiel

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

## Fakta om RME:

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



## Sværlasttrailer har et letvægtschassis

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

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

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



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

## Materiel

# Lotra kører Euro 6 med fire-akslet Scania

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

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

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

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

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

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



## Fremkommelig sikkerhed

# Cyklister får mulighed for at svinge til højre for rødt

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

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

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

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

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

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



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





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

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

**Bestil dit eget abonnement  
på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)**

Member of VBG GROUP

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



### **MECHMATIC**

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der rengør og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olieåge gevner 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](http://www.vbg.dk)



**The strong connection**

## Flydende forbindelser

# Svensk kommune lægger 260 millioner kroner i havnen

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

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

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

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

### Udnytter infrastrukturen

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

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

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



## Flydende forbindelser

# EU støtter hybrid-system på Scandlines-færger

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

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

### Dieseldriften optimeres

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

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

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

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

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

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



## Flydende forbindelser

# Søfolk på gennemrejse får smidigere visumregler

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

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

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

### Visumfrihed og lettere besætningsskift

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

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

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

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

Ændringerne vil blive gennemført i begyndelsen af 2014.

### Tal og fakta

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

## Flydende forbindelser

# Hybride straddlecarrier kører ind på terminalerne

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

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

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

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

- Vi mener, at de nye Kalmar hybride straddle- og shuttlecarriermaskiner er et stort spring fremad på udstyrssiden til terminaler, og vi er sikre på, at de giver nogle helt klare kundefordele gennem hele deres levetid, fortsætter han.





# Greve-virksomhed har grebet en Volvo med kran

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

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

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

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

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

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

*Ansvarshavende chefredaktør er:  
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på  
email: [ugenstransport@transportnyhederne.dk](mailto:ugenstransport@transportnyhederne.dk)*