

Ugens transport

Onsdag 23. april til mandag 28. april 2014 - nummer 13 - 3. årgang

Scania har stadig en V8'er med saft og kraft

Hestevognen har plads til mennesker og dyr

Læs mere side



Er Cabotage automatisk lig med mindre miljøbelastning

EU-Kommissionen har offentliggjort en rapport om cabotage. Et af argumenterne for at åbne for cabotagekørsel er ønsket om, at transportvirksomheder kan udnytte deres kapacitet bedre til gavn for miljøet i form af mindre energiforbrug pr. transporteret ton.

Der er også andre argumenter.

Men på denne plads, hvor miljøhensynet er sat i fokus, kan det være relevant at spørge, om cabotage automatisk er lig med mindre miljøbelastning.

Prisen på materiel ligger nogenlunde på niveau i de forskellige europæiske lande. Det samme gælder med få undtagelser brændstofpriserne. Der kan også være forskelle på forsikringspriser, men med udgangspunkt i danske forhold - og et kig på nabolandene Sverige og Tyskland - er de grundlæggende omkostninger på materiel og drift nogenlunde ens.

Hvis man tager udgangspunkt i ovennævnte, er der gode argumenter for, at cabotagekørsel kan være en rigtig god idé, når det gælder om at optimere transporterne, udnytte kapaciteten bedre og dermed undgå tomkørsel. Når omkostningerne er nogenlunde ens, kan alle være med i konkurrencen om transporterne - og her veje en høj udnyttelse af kapaciteten tungt.

Men holder det i en situation, hvor forskellen på lønomkostningerne mellem en østeuropæiske chauffør og en dansk chauffør er så stor, at den udenlandske lastbil kan køre tom fra Skagen til Padborg for at hente et læs - og stadig være billigere, end hvis en dansk lastbil kørte samme strækning med læs for at få økonomi i turen til Padborg?

Et eksempel på, at chaufførlønningerne spiller ind på, hvordan transportvirksomhederne agerer, kan hentes fra en nu hedengangen sønderjysk transportvirksomhed, der havde chauffører kørende på fast turpris mellem Sønderjylland og København. Det var nemt at regne chaufførlønnen ud - den var den samme uanset, om chaufføren arbejdede otte timer dagligt eller han var i gang i 16.

Da chaufførerne fik opsagt aftalen og begyndte at få betaling for alle timer, de arbejdede, fik det transportvirksomheden til lægge transporterne om med skifteholdsarbejde, trailerskift med mere. Materiellet blev udnyttet bedre og chaufførernes effektivitet blev øget.

Vil det have kunnet lade sig gøre, hvis virksomheden havde fået konkurrence fra virksomheder med markant lavere chaufførlønninger?

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

LASTAS HAR MASSER AF TRAILERE OG LASTBILER...



UDTRÆKSTRAILER
5 akslet nedb. med 2 selvstyrende aksler



TIPTRAILER
4 akslet 37 m³



PRIS FRA 369.800,-

MASKINTRAILER
4 akslet

Ring eller kig forbi...

 **LASTAS**

Kontakt vores salgsteam:



Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1667

Vognmandsorganisation:

Justitsministeriet vil tolerere mere

Efter et par måneders diskussioner og pres fra transportorganisationer som eksempelvis vognmandsorganisationen DTL, vil myndighederne forhøje tolerancegrænsen for totalvægt

DTL oplyser, at Justitsministeriet snart sender en ny cirkulæreskrivelse i høring, hvor den gældende tolerancegrænse forhøjes til på 6,0 procent - dog maksimalt 2.000 kg.

Det fremgår af et svar fra justitsminister Karen Hækkerup (S) til Folketingets Retsudvalg på et spørgsmål stillet af MF Karina Lorentzen Dehnhardt (SF).

Lørdag 1. marts blev den nuværende tolerancegrænse på 3,0 procent - dog maks. 1.500 kg - indført uden nærmere begrundelse.

- Jeg er meget tilfreds med både Justitsministeriets og Transportministeriets lydhørhed og imødekommenhed i denne sag, siger Erik Østergaard, der er DTLs administrerende direktør.

- Det har været et rodet forløb, hvor tolerancegrænsen blev ændret, inden totalvægten blev øget - og hvor tolerancegrænsen blev sat dramatisk ned. Så vi har arbejdet benhårdt på at lande dette resultat, siger Erik Østergaard videre.

Møde gjorde udslaget

Af svaret til Retsudvalget fremgår samtidig, at DTL på et møde mellem justitsministeren og repræsentanter for DTL, der blev afholdt 12. marts, oplyste, at ministeriets fastsatte lavere tolerancetærskel vedrørende totalvægt for tunge køretøjer udgør en alvorlig udfordring for vognmandsbranchen.

Det skyldes blandt andet, at såvel lastvognenes som læssemaskinernes vægtindikatorer er mere eller mindre upræcise.



Transportrammer

På mødet lovede Justitsministeriet, at ministeriet gerne indgår i en dialog med DTL om den rejste problemstilling. Det fremgår også af svaret, at Justitsministeriet til brug for dialogen med DTL og besvarelsen af spørgsmålet fra Karina Lorentzen har indhentet udtalelser fra Rigspolitiet og Transportministeriet.

Transportministeriet oplyser i sin udtalelse, at erhvervet har foreslået, at tolerancegrænsen for totalvægten for køretøjer over 3.500 kg ændres til 5 procent (i praksis 5,9 procent) dog maks. 2.000 kg, og at Transportministeriet kan støtte dette forslag.



politikerne og myndighederne. Det viser også, at det ikke er ligegyldigt, om der er organisationer som DTL til at kæmpe for vognmændenes interesser. Jeg ser dette som en stor og vigtig erhvervspolitisk sejr, siger Erik Østergaard.

Det imødekommer ønsket om at beskytte broer ved en eventuel ændring af den godkendte totalvægt for syv-akslede vogn-tog fra 54 til 56 ton. Samtidig reducerer det vejslid og bidrager til en bedre trafik-sikkerhed.

I svaret konkluderer Justitsministeriet, at det ud fra Transportministeriets begrundel-ser er indstillet på at følge Transportmini-steriets anbefaling om fastsættelsen af tolerancetærsklen i forhold til tiltalerejs-ning for overtrædelse af reglerne om total-vægt for køretøjer over 3.500 kg.

Justitsministeriet finder dog, at procentsat-sen af "ordensmæssige grunde" bør fast-sættes til 6,0 procent frem for 5 procent (i praksis 5,9 procent).

Hermed er vejen ifølge DTL også banet for, at den såkaldt grønne forligskreds (alle Folketingets transportordførere und-tagen Enhedslisten) får taget stilling til at hæve totalvægten for syv-akslede vogn-tog fra 54 til 56 ton.

DTL ser frem til, at både forhøjelsen af to-talvægten til 56 ton og de opjusterede to-lerancegrænser på 6,0 pct. dog maksimalt 2.000 kg vil træde i kraft snarest.

- Det her viser, at det betaler sig at argu-mentere sagligt og vedholdende over for

Kameraer og politi skal bremse ulovlig cabotage

SR-Regeringen har besluttet at tage nye midler i brug i kampen mod ulovlig cabotage. Kameraer med nummerpladekontrol og skrappe politiefterforskning bliver sat ind mod snyd og social dumping, som transportminister Magnus Heunicke (S) kalder ulovlig cabotagekørsel

SR-Regeringen ændrer metoder i kampen mod social dumping, hvor udenlandske vognmænd ulovligt udfører transporter i Danmark på ringere vilkår end de danske.



Det handler om de situationer, hvor lastbiler fra et andet EU- eller EØS-land efter en international transport kører mere end tre indenrigsture inden for syv dage - den såkaldte cabotagekørsel.

Cabotagekørslerne gavner både miljøet og økonomien, fordi de begrænser omfanget af tomkørsel med lastbiler. Men på grund af de meget store forskelle på løn- og arbejdsvilkårene for chauffører EU-landene imellem er der ifølge transportminister Magnus Heunicke (S) og en række andre politikere en risiko for snyd og dermed social dumping.

Transportministeren styrker derfor kontrollen på området.

Helt konkret sikrer ministeren ekstra tre millioner kroner til politiets Tungvognscenter Syd og Tungvognscenter Øst. Bevillingen skal være med til at forhindre, at der foregår cabotagekørsel på baggrund af transport over grænsen med varer, som ikke reelt er handlet - for eksempel tomme paller eller en tom container.

- Politiet spiller en vigtig rolle i kontrollen med ulovlig cabotagekørsel. Derfor glæder det mig, at vi har fundet midler til øget efterforskning. Helt konkret skal pengene bruges på, at politiets to tungvognscentre hver ansætter en politiuddannet medarbejder med stærke efterforskningsmæssige kompetencer samt en meget erfaren jurist, siger Magnus Heunicke.

Derudover går ministeriet i gang med et forprojekt med fotoudstyr med automatisk nummerpladegenkendelse.

Formålet med det er at undersøge, om en systematisk registrering af lastbilers nummerplader ved ind- og udkørsel af Danmark kan bidrage til en effektivisering af kontrolindsatsen.

- Jeg håber, at forsøget kan bidrage positivt til politiets indsats mod ulovlig cabotagekørsel, siger Magnus Heunicke og fortsætter:

- Jeg vil nu gå i dialog med transportbranchen, så vi kan finde de rigtige steder at stille udstyret op.

Venstre støtter kamerakontrol ved grænseovergangene

Kristian Pihl Lorentzen, der er trafikordfører for partiet Venstre, opfordrer transportminister Magus Heunicke (S) til at sætte gang i opsætningen af nummerpladekameraer ved grænseovergangene så hurtigt som muligt

Transportministeren meldte for kort tid siden ud, at han ville tage initiativ til at få sat et kontrolsystem op ved indkørslerne til Danmark, der kunne genkende nummerpladerne på lastbilerne

Kristian Pihl Lorentzen vil med nummerpladekameraer styrke kampen mod ulovlig cabotagekørsel samt udenlandske lastbilers manglende betaling af dansk vejbenyttelsesafgift.

Venstres trafikordfører fremhæver i den forbindelse, at der på det seneste er blevet afdækket et behov for at bekæmpe snyd i forhold til fiktiv kørsel i udlandet, der skaffer de pågældende vognmænd uacceptable konkurrencefordele på andres bekostning.

Ved hurtigst muligt at få sat nummerpladekameraer op, der kan genkende nummerplader på biler, der passerer forbi, kan man slå tre fluer med et smæk - cabotagekontrol, kontrol af betaling af vejafgift og samtidig få finansieret det nødvendige udstyr (galger, kameraer, IT-udstyr) og kontrolindsats.

- Udgifterne kan givetvis inddækkes af det forventede merprovenu fra udenlandske lastbilers vejbenyttelsesafgift, siger Kristian Pihl Lorentzen.

EU's transportkommissær:

Femern-tunnelen er vigtig for Europa

Den faste forbindelse over Femern Bælt er en fordel for flere end blot Danmark og Tyskland. Den planlagte sænketunnel vil være med til at binde resten af Europa sammen. Det siger EU's transportkommissær Siim Kallas

- Femern Bælt forbindelsen fjerner en betydelig flaskehals mellem Danmark og Tyskland. Dermed bliver Norden forbundet til Europa på en effektiv, grøn og intelligent måde.

Som en integreret del af TEN-T-netværket bliver den faste forbindelse over Femern Bælt del af et pan-europæisk netværk, der styrker det indre marked og skaber mobilitet, siger Transportkommissær Siim Kallas.

Projektet er delvist finansieret af EU, og i Bruxelles er der store forventninger til tunnelen som en motor for økonomisk vækst i EU.

Ugens transport

Onsdag 9. april til mandag 14. april 2014 - Nummer 12 - 3. årgang

Volvo er klar med Euro 6 til den største

Læs mere side 13

Du kan nå det endnu -
Hent Ugens transport 12 - 2014 her

0
større

Læs mere side 19 og 20

Danske cabotageregler
kan ende som en sag for
EU-Domstolen

Læs mere side 4 - 8

Iveco er klar til den
tredje daglige omgang

Læs mere side 14 og 15

Transportnavne

FDL's mindeord om tidligere forretningsfører Hans Pedersen fra Bryrup

En kapacitet er gået bort

Manden, der om nogen var kendt som "Mr. FDL", tidligere forretningsfører Hans Pedersen fra Bryrup, døde før påske efter nogen tids sygdom. Hans Pedersen blev 73 år, og gik bort på dagen, hvor han fyldte 73 år. Hans Pedersen, nok bedre kendt som HP, blev begravet påskelørdag fra Bryrup Kirke

I anledningen af Hans Pedersens død har FDL skrevet følgende mindeord:

Efter et hektisk liv, først som vognmand, siden som forretningsfører for FDL samt direktør for Langtursvognmændenes Ejendomsaktieselskab, gik HP på pension, og det var ikke mindst for sammen med hustruen Fie at kunne dyrke sejladser i parrets dejlige turboat.

Det var ikke mindst Hans Pedersen, der var med til at sætte klare aftryk på en stor udvikling inden for FDL. En aftale med Metax viste sig at danne skole for mange andre aftaler. Det var også HP, der fik en aftale i stand med det daværende rederi, Vognmandsruten,

Udover at være en seriøst arbejdende, og meget vidende, forretningsfører, var HP virkelig godt inde i det tekniske område, og det var ikke usædvanligt, at ansatte fra Danske Vognmænd kontaktede HP for at få løst et teknisk problem. Hans øste altid af sin store viden, hvilket resulterede i, at de fleste kurser, hvoraf mange blev holdt i Gråmose, var en bragende succes.

Med Hans Pedersens bortgang, har vi mistet en kapacitet, hvis viden mange uden for FDL havde gavn af. Jeg havde selv den glæde, i mange år, at arbejde tæt sammen med HP. Vi var ikke altid enige, men HP var stor nok til at bøje sig, og han var ikke typen, der hoverede, hvis det var ham, der havde ret.

Vore tanker går til familien.

Æret være Hans minde





Lastbilen har også hestekræfter på ladet

En Volvo FH 540 lastbil er blevet opbygget til transport af heste - og som stald for både heste og folk. Den nye hestetransporter er opbygget med moderne bekvemligheder for både heste og mennesker

Det er STX Danmark i Gilleleje, der er dansk repræsentant af det belgiske STX, der har opbygget hestetransporteren med al tænkelig komfort for kunden, der er en pony springrytter familie fra Nordsjælland. Familien ønsker at rejse praktisk og med komfort til ridestævner i Danmark og i udlandet.

STX Danmark i Gilleleje, der er dansk repræsentant af det belgiske STX, har opbygget en hestetransporter med al tænkelig komfort. Kunden er en pony springrytter familie i Nordsjælland, der ønsker at rejse praktisk og med komfort til ride stævner i Danmark og i udlandet.

Den godt 12 meter lange Volvo hestetransporter har plads til syv heste, som står i hver deres bås bagerst på køretøjet. Bagvæggen i det oprindelige førerhus er fjernet, og hele den forreste del af hestetransporteren er omdannet til en moderne bolig med køkken, badeværelse, soverum og opholdsstue - alle med aircondition og termostatstyret gulvvarme.

En 700 liter vandtank sørger for, at der hele tiden er frisk vand til køkken og toilet, et oliefyr varmer vandet op til den ønskede temperatur, og tanke på 300 og 500 liter tager imod spildevandet.

Materiel



Den moderne hestetransporter har plads til 7 heste

I førerhuset er der fire førersæder i læder, så alle kan sidde forsvarligt med sikkerhedssele, når lastbilen er på vej med heste og mennesker. Fra førersædet kan manden bag rattet overvåge temperaturen hos hestene og via et kamera se, om de har det godt.

- STX har allerede opbygget fem moderne hestetransporter på det nye Volvo FH chassis, som er populært til formålet, siger administrerende direktør Frank Sæbø Hansen fra STX Danmark.

Når hestetransportereren kommer frem, kan arealet indvendigt øges, da hele den ene side af køretøjet kan slås ud og bredden øges med en meter, så der bliver mere plads til beboere og heste.

Endvidere kan taget skydes op, så der bliver mere plads i sovekabinerne oppe under lastbilens tag. Uanset hvor man parkerer, kan man være i kontakt med omverdenen via internet. Parabolen på taget sikrer, at der kan ses fjernsyn på bilens tre fladskærme.

Generer solen, kan der skydes markiser ud ved hestetransporterens vinduer.

Der er tillige radio, surround sound, DVD-afspiller med mere i ekvipagen.



Lastbilens tag kan skydes op, så der bliver mere plads oppe under lastbilens tag.



Den forreste del af hestetransportereren er omdannet til en moderne bolig med eksempelvis køkken (tv) og stue (ovenfor).

Nedbygget trailer har plads til det tunge

Transportvirksomheden Scan Last Danmark A/S i Horsens, der beskæftiger sig med mange former for transport i både ind- og udland, har taget en ny to-akslet nedbygget udtrækstrailer fra Kel-Berg i brug

Med den nye trailer, der er leveret af Lastas i Hedensted, har Scan Last Danmark A/S udvidet kapaciteten og fleksibiliteten, når det gælder kørsel med eksempelvis tungt gods.

Den nye Kel-Berg trailers chassis er sandblæst og varmmetaliseret. Det kraftigt chassis har udtrækbare vanger i kantrammen og har foldbar forbredning på ca. 230 mm pr. side uden træplanker. Lادلængde er på ca. 6.850 mm med 40 mm bund i hårdtræ.



Trailerens svanehals, der er udstyret med hydraulisk hæve/sænke anordning, og som kan kobles af traileren, har en lادلængde på ca. 3.150 mm.

Traileren er luftaffjedret og har hæve og sænke ventil på akslerne, der er hydraulisk tvangsstyrede.



HURTIGST PÅ VEJEN IGEN!

VBG's ServicePartner står allerede klar til at hjælpe dig med at minimere dine stilstandsomkostninger, hvis uheldet eller en ulykke skulle ske. Skader kan repareres på vejen – takket være VBG's svejsefrie og komplet overfladebehandlede trækstangssystem, så er du i gang med at tjene penge indenfor et par timer igen.

VBG

The strong connection

**54
TON**



Der er noget særligt over en V8'er

Svenske Scania's Euro 6-program omfatter nu også de største med V8-motorer. Den første er allerede blevet lejet ud til en dansk vognmand - og her på transportnyhederne.dk har vi haft lejlighed til at køre en tur i en Scania V8'er med 520 heste under motorkappen

Af Jesper Christensen

Og konklusionen er klar. Der er nu noget over en V8 - også selvom den testede model "kun" havde 520 hk og ikke 580 hk eller 730 hk, som også hører til V8'er-programmet fra Scania.

Testen startede hos Scania i Ishøj, hvor pressechef Mikale Friis, som en gang i forrige århundrede selv kørte lastbil et par år, som chaufføraftøser i ca. 15 år, bød på en kop kaffe i "receptionen", hvor lastbilchauffører og vognmænd henvender sig, når de har en bil, der skal inden for til eftersyn eller andet.

Tiden blev brugt til at snakke lidt om lastbiler og vejtransport. Samtalen blev afbrudt som på et fælles signal om, at arbejdet kaldte og det var tid til at finde ud i bilen, som holdt på pladsen koblet for en tiptrailer med sand, så totalvægten lå på et par kg under den maksimalt tilladte totalvægt på 54 ton.

Scania har snart kørt med det samme førerhus i 20 år, så det er vante omgivelser, der møder én, når man åbner døren til arbejdspladsen og opholdsrummet. Grundlæggende er førerhuset ikke ændret siden 1996, men der er selvfølgelig sket både facelift udvendigt og opgraderinger indvendigt, så der stadig



Materiel

er tale om en tidsvarende lastbil i forhold til konkurrenterne.

For de chauffører, der kan huske de sidste modeller i 3-serien, kan man også finde indretningsmæssige ligheder fra den gang at finde i de seneste modeller. Det må tages som et bevis på, at det ikke har været helt ringe.

Men der er ændringer på vej. Scania har selv meldt ud, at designere og ingeniører arbejder på et nyt førerhus til lastbilerne, der starter med distributionsbiler på 250 hk med maksimalt drejningsmoment på 1.250 Nm og slutter med den største på 730 hk med maksimalt drejningsmoment på 3.500 Nm.



Sidste gang, Scania inviterede til test med udgangspunkt i Ishøj, var det i en Scania R 410 Ecolution, der var optimeret på både brændstofforbrug og økonomi.

Dagens V8'eren var klart bedre udstyret med hensyn til finesser - eksempelvis med ACC, der automatisk tager farten af bilen, hvis afstanden til forankørende bliver for kort i forhold til fart og sikkerhed.

Det var en behagelighed, da vi lidt senere kørte ude på Køge Bugt-motorvejen om, hvor en bilist i en personbil absolut skulle køre lige ind foran os.

Men først var der lige den lyd af en V8, der stille begyndte at tone frem, da startnøglen satte gang i maskineriet. Den helt særlige lyd af en V8'er er der stadig, selvom lydniveauet i dag er langt lavere,

end i den Scania 142 V8'er med 388 hk - og i en kort periode en Scania 143 med 450 hk - som var mit livsgrundlag i 1980'erne - og nu er grundlaget for dagens arbejde som transportjournalist og testkører.

Der er noget over en V8'er, som faktisk kun har 125 stempelslag i hver cylinder ved 1.000 omdr./min, hvor en seks-cylindret motor har 166 stempelslag i hver cylinder ved samme omdrejningstal.

Testruten var lige som sidste gang lagt fra Ishøj ned over Farø-broerne og videre til Korsør. Og lastbilen var meget letkørt. De 54 ton totalvægt var bestemt til at overkomme for de 520 hk, der lå under motorkappen. Det er en drøm at træde på speederen og mærke motorens kraft og moment - både i acceleration på vej ud på motorvejen og op ad bakke. På turen ad motorvejen ned over Sjælland er der faktisk en stigning - ud over Farø-broerne - hvor motoren viste sin styrke, selvom det næste gik ubemærket hen i den støjsvage kabine. Det var en lille nedgang i hastigheden - og et gearskift fra tolvte til elvte gear, som var synlig på displayet og på omdrejningstælleren.

Stjerner til chauffører

Scania har i de seneste år haft et system i instrumentpanelet – Scania Driver Support - der kan hjælpe én med at køre fremsynet og dermed mere økonomisk - og trafiksikkert som en ekstra gevinst.

Systemet belønner én med op til fem stjerner i forhold til, hvor godt det gik med at tage farten af i god tid og benytte retarder frem for fodbremse frem til et kryds.

Materiel

Og bilens Scania Driver Support var gavmild og gav de fleste gange både fire og fem stjerner, så gennemsnittet på fremsynethed og nedbremsninger lå på omkring 90 procent, da turen sluttede i Korsør.

Med hensyn til brændstoføkonomi behøver det ikke at udløse voldsomme ekstraregninger at køre i V8'er. Det handler blot om at tænke sig om og holde de 520 heste i en stram tømme og kun slippe dem løs, når det er nødvendigt - og det er ikke for sjov.



Indrømmet - Jeg har en forkærlighed for store spejle, der giver et godt udsyn. Det gælder især, hvis de er indstillet korrekt i forhold til ens højde og siddestilling i førersædet.

I en Scania ville det være fint, hvis alle spejle - ikke kun de to store - kunne justeres elektrisk fra førerpladsen.



Læs også om vægt og akseltryk på testbilen på næste side.



Vægtdisplay viste ganske præcist

Moderne lastbiler kan udstyres med systemer, der måler akseltryk - og dermed også kan angive både lastbilens totalvægt og last

I den Scania V8'er, som vi her på transportnyhederne.dk testede på Sjælland, var der display, der viste akseltryk.

I den forbindelse registrerede Scania inden og efter læsning følgende vægtangivelser på det syv-akslede vogntog. Trækkeren var udstyret med parabelfjedre på forakslen, og displayet viste derfor kun akseltrykkene i den luftaffjedrede bogie og trailerens fire luftaffjedrede aksler:

Bilens display:

- Tom: foraksel: (6.025 kg i henhold til specifikation), bogie: 6.300 kg, trailer: 7.200 kg, i alt 19.525 kg
- Lastet: foraksel: (6.025 kg i henhold til specifikation), bogie: 16.500 kg, trailer: 30.500 kg, i alt 53.025 kg

Brovægt:

- Tom, hele trækket: 19.260 kg
- Lastet, hele trækket: 53.120 kg

Last efter læsning:

- Last ifølge bilens display: 33.500 kg
- Last ifølge brovægt: 33.860 kg
- Last ifølge gummigedens display: 34.000 kg

Ud fra ovenstående vægtangivelser må konklusionen være, at et vægtsystem på en lastbil kan være ganske præcist og give mulighed for, at man som chauffør kan holde sig under totalvægtgrænsernes tolerance.

Renault Master kører ind som erstatningsbiler

Volvo Truck Center i Aalborg og Taastrup tilbyder Renault Master som erstatningsbiler. - Det glæder os at kunne tilbyde vores nye varevognskunder denne mulighed for bedre at kunne passe deres forretning, mens deres bil bliver serviceret på vores værksted, siger Jens Egeskov, der er Servicemarkedsdirektør for Volvo Truck Center Danmark

- Vi ser frem til at få mulighed for at kombinere vores høje værkstedsstandard med denne ekstra service, og er naturligvis klar til at udvide ordningen til vores øvrige filialer, hvis behovet opstår, isger han videre.

Hos Renault Trucks, der er en del af Volvo Group Trucks med blandt andet lastvognsmærkerne Volvo og Renault, er Claus Rieland, Sales Manager for Renault Trucks, glad for, at Volvo Truck Center har valgt Renault Master som erstatningsbiler i den servicemindedede ordning.



VESTFYN TRÆKKER
TRANSPORT & LOGISTIK

2014 Danmarks største udendørs transportudstilling

Fredag d. 23. maj kl. 10 - 16

Lørdag d. 24. maj kl. 09 - 17

Søndag d. 25. maj kl. 09 - 16

Industribuen 20 - 22 5592 Ejby

ADGANGSKORT

Udfyldes af gæsten:

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Stilling: _____

VBG GROUP

Værdi
kr. 50,-
Kan ikke ombyttes
til kontanter



Arranger
VBG GROUP

www.vestfyntraekker.dk

Chauffør skal sove i det høje soveværelse

Wecotrans ApS i Kolding har fået leveret den første Renault T High Sleeper Cab i Danmark. Lastvognen har en 480 hk, 13-liters Euro 6-motor, Opti-shift gearkasse, Opti-brake+ motorbremse, High Sleeper Cab førerhus med fladt gulv, komfortpakke, luftforskydelig skammel og 4-punkts luftaf-fjedret førerhus

Bilen er opbygget af Renault Trucks forhandler Skifter Lastbil A/S i Esbjerg med fuld dørklade bag førerhus og skammel, luftspærrehaner, liftstik og arbejdslygter bagud.

Jomfruturen blev kørt af vognmand Allan Hermansen sammen med Heidi Hermansen samme aften, som leveringen fandt sted og gik til Holland. Efter påske bliver bilen leveret til den chauffør, der skal køre i bilen fremover.

Wecotrans har med den nye Renault T480 bogietrækker nu tre Renault lastbiler i sin flåde på i alt 13 lastbiler.

Bilen er solgt og leveret af salgskonsulent Henrik Luff Jensen Skifter Lastbil Esbjerg i samarbejde med Sales Manager Brian Jensen Renault Trucks Danmark.

Vognmand Allan Hermansen, Heidi Hermansen fra Wecotrans ApS og salgskonsulent Henrik Luff Jensen Skifter lastbil Esbjerg.



ARRANGØR VBG GROUP

Sådan finder du



Fredericia-vognmand giver den gas - på den miljøvenlige måde



Transportvirksomheden P. Fournaise A/S i Fredericia har sat fem nye gasdrevne lastbiler til affalds-transport i drift. Dermed bidrager vognmandsvirksomheden til, at Fredericia får et skub fremad i bestræbelserne på at blive den danske by, hvor gas erstatter diesel som brændstof i flest tunge køretøjer til transport af både gods og passagerer

Med leveringen af de fem gasdrevne Scania'er til miljø- og transportvirksomheden P. Fournaise A/S underbygger Scania sin fremtrædende rolle i udvikling af bæredygtige løsninger til landevejstransport.

- Hos P. Fournaise har vi altid prioriteret miljøet højt, både når det gælder vores aktiviteter med indsamling og håndtering af affald samt vores køretøjer. Derfor var det naturligt for os at byde ind, da Fredericia Kommune sendte affaldskørsel med gaslastbiler i udbud, siger Peter Fournaise, der er direktør og femte generation i P. Fournaise A/S.

- Vi er glade for at have vundet udbuddet, så vi nu kan sætte gasdrevne lastbiler i drift. Det falder rigtig godt i tråd med, at vi altid har satset på grøn transport - faktisk lige siden etableringen af virksomheden i 1897, hvor transportmidlet var hestevogne, siger Peter Fournaise.

De fem nye er tre Scania P 280 renovationslastbiler samt to Scania P 340 hejsekladlastbiler med kran. De skal anvendes til indsamling af husholdningsaffald samt transport af affaldscontainere til og fra kommunens genbrugspladser. De fem nye gaslastbiler opfylder alle den såkaldte Euro 6 miljø-norm, der er den hidtil skrappeste miljønorm for

tunge køretøjer. Ved drift på naturgas i stedet for diesel udleder gaslastbiler ca. 15 procent mindre CO₂, har lavere NO_x- og partikeludslip samt lavere støjniveau end tilsvarende diesellastbiler.

Fra naturgas til biogas

Fredericia Kommune har ambitioner om, at alle byens renovationslastbiler og bybusser skal køre på gas, og efter indsættelsen af ni gasbybusser i efteråret 2013 samt de fem nye Scania gasrenovationslastbiler er man godt på vej. Når Fredericia efter planerne for alvor får gang i lokal produktion af biogas i løbet af få år, vil biogassen blive distribueret i naturgasnettet, og dermed reduceres CO₂-udslippet yderligere. Både de ni bybusser og de fem gaslastbiler skal tankes fra Fredericia Kommunes gasfyldestation, der blev indviet i efteråret.

Scania har i slutningen af 2013 leveret fire gasrenovationslastbiler i København. Efter levering af de fem gaslastbiler i Fredericia følger Scania 12 gasbusser til Holstebro i slutningen af juni samt yderligere seks Scania gasbusser til Aalborg efter sommerferien.

- Hos Scania står bæredygtig transport højt på dagsordenen. Det er vores leveringer og ordrer på gasdrevne renovationslastbiler og bybusser et godt eksempel på, siger salgsdirektør Anton Freiesleben, Scania Danmark A/S.

Samme gasteknologi til lastbil og bus

Scanias gaslastbiler og -busser er udrustet med samme type gasmotor på henholdsvis 280 og 340 hk afhængig af anvendelsesområde. Der er tale 5-cyl. 9-liters rækkemotorer, der er baseret på Scanias dieselmotorer af samme grundkonstruktion med ydelser fra 250 til 360 hk.

- Scania ser et stort potentiale i gas som brændstof i de tunge køretøjer. Vores gasmotorer kan køre på både naturgas og ren biogas eller en variabel blanding af begge dele. Når biogas bliver endnu lettere tilgængelig til transportsektoren, kan vi opnå CO₂-reduktion på op imod 90 procent ved tung transport i forhold til dieseldrift, fremhæver Anton Freiesleben.

Franske fristelser frister i maj

Lastbilleverandørerne i Danmark udviser i disse tider en forkærlighed for karavaner. Det gælder også Renault Trucks, der fra 1. maj og ugerne frem vil lade sin lastbilkaravane af nye D- og T-serie-lastbiler slå sig ned hos forhandlerne over hele landet

Første stop bliver i hos Volvo Trucks Center i Aarhus 1. og 2. maj, hvor efter karavanen fortsætter til Aalborg, hvor der er åbent i dagene 6. og 7. maj.

Resten af maj ser karavane-kalenderen således ud:

- 6. - 7. maj - Volvo Trucks Center i Aalborg
- 8. maj - Autohuset Vestergaard i Kolding
- 9. maj - Autohuset Vestergaard i Odense
- 13. - 14. maj - Titan Lastvogne A/S i Ringsted
- 20. - 21. maj - Volvo Truck Center i København
- 23. - 24. maj - Skifter Lastbil A/S i Aabenraa
- 27. - 28. maj - Skifter Lastbil A/S i Herning

Iveco-forhandler fra Thy åbner nyt i Holstebro

Thybo Biler, der siden 1993 har forhandlet Iveco, flytter deres aktiviteter i Holstebro sammen fra to til en adresse på Nybovej. Den nye bygning er på 3.950 kvadratmeter og ligger på en 20.000 kvadratmeter stor grund.

Thybo Biler har mange forretningsområder. I Holstebro er der udover salg og service af biler, også opbygning af Iveco minibusser og handikapkøretøjer, mens opbygning af tunge biler varetages af afdelingen i Thisted.

- Tid er penge både for vognmanden og os. Derfor har vi valgt at bygge nyt. Vores nye afdeling ligger centralt og er nem at komme til. Iveco får derfor nu og fremover en af de bedste placeringer for vare- og lastbiler i Holstebro, siger Thybo Bilers ejer Henning Mikkelsen.

Derudover giver den nye beliggenhed mulighed for at optimere driften og have et bedre produktfokus.

Henning Mikkelsen startede i 1982 som selvstændig og blev i 1993 forhandler af Iveco i Thisted-området, hvor han i 1999 opførte en ny afdeling. I 2004 overtog Thybo Biler Iveco i Holstebro og fik derved et geografisk stort ansvarsområde. Den nye afdeling i Holstebro åbner officielt med en reception fredag eftermiddag 25. april.

Thybo Biler beskæftiger i dag 60 medarbejdere fordelt på 4 afdelinger.



Driftschef hos Iveco fylder 60 år

Peder Johansen, som er driftschef hos Iveco, fylder 60 år 18. april 2014. Den runde fødselsdag markeres med reception fredag 25. april hos Iveco Vejle på Julius Thomsensvej

Interessen for biler startede, da Peder Johansen som ung passede sin onkels tankstation. Derefter kom han i lære som mekaniker og blev i 1974 udlært hos Brande Motor Compagni. Derefter skulle han selv prøve jobbet som chauffør, men det varede kun kort, da han savnede værktøjskassen.

I 1975 blev Peder ansat som lastvognsmekaniker hos Fiat forhandler Ejner Hessel i Brande. Her var han med til at starte Hessels afdeling på Julius Thomsensvej i Vejle. I 1983 blev denne afdeling overtaget af Italienske Iveco, som siden da har været Peder Johansens arbejdsgiver.

- Det har været et samarbejde med rigtig mange gode oplevelser med kunder og kollegaer og mange spændende udfordringer, som har givet mig en solid viden indenfor branchen, siger Peder Johansen.



Transportorganisation besøger skoler med trafiksikkert budskab

ITD's lastbilkaravann besøger skoler i hele landet for at fortælle om varetransport og trafiksikkerhed. Torsdag går var det Blåbjerggårdskolen i Esbjerg, der lagde skolegård til, mens det i sidste uge var en skole i Ballerup

Lastbilkaravannen er et koncept, som transportorganisationen ITD, har skabt for at sætte fokus på sikker trafik og på, hvad varetransport betyder for samfundet.

Med i Lastbilkaravannen er lastbilchaufføren "Magda", som er hovedpersonen i en ny børnebog om lastbiler. Gennem sang og dans lærer hun børnene om varetransport og trafiksikkerhed.

- Lastbilkaravannen er for vores mindste trafikanter, der gennem sang og leg får sikkerhed og lastbilernes arbejde sat på skoleskemaet. Resultatet skulle meget gerne være lidt mere tryghed og lidt mere forståelse, siger Malene Vitus, projektleder på Lastbilkaravannen og kommunikationskonsulent i ITD.

Lastbilkaravannen besøger ca. 10 skoler i løbet af året.



Magda-chauffør i blå kedeldragt viser eleverne inde i lastbilen, hvor svært det er at få øje på en cykel eller person lige ved siden af lastbilen.

Politiet tjekker, om elevernes cykler har reflekser, bremses og ringklokke.



Rådmand fra Aarhus satte sikkerhedskampagne i gang

Tirsdag kunne vognmandsorganisationen DTL for 11. gang sætte gang i trafiksikkerhedskampagnen "Trafiksikkerhed i Øjenhøjde". Det skete på Holme Skole i Højbjerg i Aarhus' sydlige bydel, hvor byens rådmand for Børn og Unge, Bünyamin Simsek (V), lod startskuddet lyde

Kampagnen bruger budskabet: "Hjælp chaufføren med at passe på dig i trafikken - bliv set." Det sker ved, at man som cyklist holder sig væk fra risikozonen, når man skal ligeud, og lastbilen skal til højre.

Samtidig opfordrer kampagnen til, at man anvender en refleksevest eller bruger overtøj i pangfarver, som cyklist.

Partnergruppen bag Trafiksikkerhed i Øjenhøjde består af DTL - Danske Vognmænd, fagforbundet 3F's Transportgruppe, energiselskabet OK, Danske Fragtmænd, Volvo Lastbiler, Børneulykkesfonden og Codan Skadesstop.



Skilte viser vejen over broen



Vejdirektoratet vil i de næste måneder udføre asfaltarbejder på Den ny Lillebæltsbro. Trafikken bliver lagt om, og for at lede trafikanterne på rette spor, vil store skilte vise vej

Den nye opdeling af trafikken under det kommende asfaltarbejder på broens sydside giver nogle udfordringer for trafikanterne, der kører mod Fyn, da det kun er trafikanterne i den højre af de to østgående vognbaner, der kan benytte afkørsle 58b ved Middelfart.

De to østgående vognbaner er adskilt af midterautoværnet på broen, da det kun er den højre vognbane, der kører i broens sydside. Den anden vognbane ligger sammen med den vestgående trafik i broens nordside.

Det betyder at trafikanterne allerede før broen skal sørge for at holde til højre, hvis de skal af ved Middelfart.

- Vi skilte meget tydeligt før broen, hvordan man skal forholde sig. Og vi har store symboler på asfalten, man kan køre efter. Så vi håber, at det ikke giver for mange problemer, når trafikanterne lige har vænnet sig til det, siger Jens Kristian Tuxen, der er projektleder for broarbejdet.

Sydgående ramper på nyt anlæg er åbne

Hvis nogle skulle lægge sig forkert, så de ikke kommer af ved Middelfart, kan de komme af ved det kommende tilslutningsanlæg 58a ved Aulbyvej godt fire kilometer efter broen.

Her har Vejdirektoratet åbnet de sydlige ramper, så trafikanter ikke behøver at køre alle ti kilometer til frakørslen ved Nørre Aaby for at komme tilbage til Middelfart. Skilte viser vejen over broen

Vejdirektoratet vil i de næste måneder udføre asfaltarbejder på Den ny Lillebæltsbro. Trafikken bliver lagt om, og for at lede trafikanterne på rette spor, vil store skilte vise vej.

Den nye opdeling af trafikken under det kommende asfaltarbejder på broens sydside giver nogle udfordringer for trafikanterne, der kører mod Fyn, da det kun er trafikanterne i den højre af de to østgående vognbaner, der kan benytte afkørsle 58b ved Middelfart.

Trafikforhold

De to østgående vognbaner er adskilt af midterautoværnet på broen, da det kun er den højre vognbane, der kører i broens sydside. Den anden vognbane ligger sammen med den vestgående trafik i broens nordside.

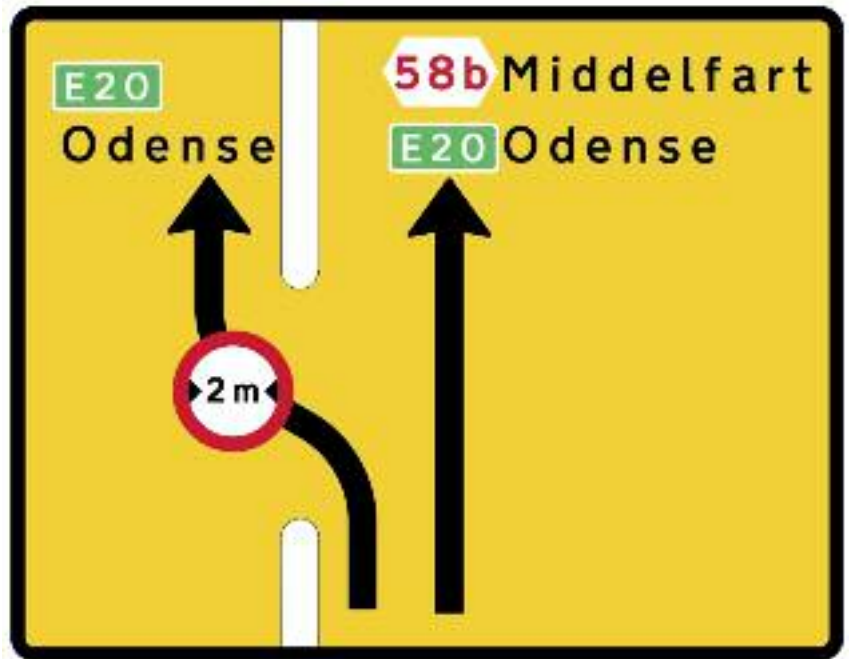
Det betyder at trafikanterne allerede før broen skal sørge for at holde til højre, hvis de skal af ved Middelfart.

- Vi skilte meget tydeligt før broen, hvordan man skal forholde sig. Og vi har store symboler på asfalten, man kan køre efter. Så vi håber, at det ikke giver for mange problemer, når trafikanterne lige har vænnet sig til det, siger Jens Kristian Tuxen, der er projektleder for broarbejdet.

Sydgående ramper på nyt anlæg er åbne
Hvis nogle skulle lægge sig forkert, så de ikke kommer af ved Middelfart, kan de komme af ved det kommende tilslutningsanlæg 58a ved Aulbyvej godt fire kilometer efter broen.

Her har Vejdirektoratet åbnet de sydlige ramper, så trafikanter ikke behøver at køre alle ti kilometer til frakørslen ved Nørre Aaby for at komme tilbage til Middelfart. v Skilte viser vejen over broen

Vejdirektoratet vil i de næste måneder udføre asfaltarbejder på Den nye Lillebæltsbro. Trafikken bliver lagt om, og for at lede trafikanterne på rette spor, vil store skilte vise vej



Den nye opdeling af trafikken under det kommende asfaltarbejder på broens sydside giver nogle udfordringer for trafikanterne, der kører mod Fyn, da det kun er trafikanterne i den højre af de to østgående vognbaner, der kan benytte afkørsle 58b ved Middelfart.

v

De to østgående vognbaner er adskilt af midterautoværnet på broen, da det kun er den højre vognbane, der kører i broens sydside. Den anden vognbane ligger sammen med den vestgående trafik i broens nordside.

Det betyder at trafikanterne allerede før broen skal sørge for at holde til højre, hvis de skal af ved Middelfart.

- Vi skilte meget tydeligt før broen, hvordan man skal forholde sig. Og vi har store symboler på asfalten, man kan køre efter. Så vi håber, at det ikke giver for mange problemer, når trafikanterne lige har vænnet sig til det, siger Jens Kristian Tuxen, der er projektleder for broarbejdet.

Sydgående ramper på nyt anlæg er åbne

Hvis nogle skulle lægge sig forkert, så de ikke kommer af ved Middelfart, kan de komme af ved det kommende tilslutningsanlæg 58a ved Aulbyvej godt fire kilometer efter broen.

Her har Vejdirektoratet åbnet de sydlige ramper, så trafikanter ikke behøver at køre alle ti kilometer til frakørslen ved Nørre Aaby for at komme tilbage til Middelfart.

Nordjysk havn investerer 10 millioner kroner udviklingscenter

"Den intelligente havn" og "det blå universitet" får nu en fælles adresse for formidling af den nyeste erhvervsviden fra forskningsområdet: Center for Logistik og Samarbejde. Centret bliver indviet 9. maj og er lejer i Royal Greenlands tidligere administrationsbygning på Langerak, som nu ejes af Aalborg Havn. Aalborg Havn Logistik A/S har indskudt 10 millioner kroner i projektet, og i centrets direktion er både repræsentanter fra Aalborg Havn og Aalborg Universitet

Samarbejdet mellem havn og universitet eksisterer i dag på en række områder.

Konceptet "den intelligente havn" er udviklet i samarbejde mellem Aalborg Havn Logistik A/S, Center for Logistik under Aalborg Universitets Institut for Mekanik og Produktion og Institut for Ledelse og Økonomi.

Inden for havnens strategi ligger en målsætning om, at Aalborg Havn i 2020 bliver verdens første universitetshavn - deraf begrebet "det blå universitet".

Center for Logistik og Samarbejde er et initiativ, der skal bidrage væsentligt til udviklingen af "den intelligente" havn, men vil også støtte udviklingen og integrationen mellem virksomhederne på havnen og uddannelses- og forskningsinstitutionerne i Region Nordjylland. Den videnskabelige tilgang til logistik og samarbejde skal samtidig komme hele det regionale erhvervsliv til gode og fungere som inspiration til både vækst og bæredygtig udvikling.

Øget konkurrencekraft

Formanden for Aalborg Havn A/S's bestyrelse, borgmester Thomas Kastrup-Larsen, Aalborg, er også formand for bestyrelsen for Center for Logistik og Samarbejde, CLS.

- På CLS vil vi kombinere forskning og teoretisk viden fra Aalborg Universitet med havnens og virksomhedernes kommercielle udviklingsstrategier for at skabe øget konkurrencekraft, større omsætning og flere arbejdspladser i Aalborg og det øvrige Nordjylland. Aalborg Havn er allerede en katalysator og et omdrejningspunkt for erhvervsudvikling og for integrationen mellem erhvervsliv og forskningsinstitutioner. I CLS stiller havnen også sin viden til rådighed, siger Thomas Kastrup-Larsen

Etableringen af Center for Logistik og Samarbejde vil skabe værdi for Aalborg Havn, og for det nordjyske erhvervsliv som helhed. Via centret skal kombinationen af videnskabeligt baseret nytænkning, praktiske erfaringer og viljen til samarbejde og videndeling blive et stærk argument i bestræbelserne på at tiltrække videntunge og højteknologiske virksomheder til Aalborg-området.

CLS ser det også som sin mission at medvirke til ny, regionale styrkepositioner gennem udvikling og udnyttelse af klynger og erhvervsmiljøer - eksempelvis inden for Grønland og Arktis, Green Tech og vindmølleindustri.

Overskud geninvesteres

Overordnet set skal Center for Logistik og Samarbejde drives kommercielt ud fra et ønske om overskud og vækst. Overskud skal geninvesteres i projekter og lokal vidensopbygning. Indtjeningen skal i første omgang primært komme fra indarbejdning af ny koncepter og viden hos virksomheder i postområde 9220 Aalborg Ø.

Aalborg Havn er en af initiativtagerne til ErhvervsNetværk 9220, der ud over virksomhederne i området også har

Flydende forbindelser

blandt andre Aalborg Universitet og Himmerland Boligforening som medlemmer. Netværket arbejder i øjeblikket på projektet "Grøn Industrisymbiose" og har som sin langsigtede målsætning at gøre 9220 til Danmarks første bæredygtige bydel.

Center for Logistik og Samarbejde agter at indgå partnerskab med andre erhvervsfremmeinitiativer i og omkring Aalborg og i Region Nordjylland og inden for relevante nationale og internationale programmer.

Direktion og Advisor Board:

Direktørgruppen, der over for bestyrelsen er ansvarlig for centrets drift og udvikling, består af:

- Administrerende direktør Claus Holstein, Aalborg Havn Logistik A/S (ordførende)
- Professor Hans Henrik Hvolby, Institut for Mekanik og Produktion, Aalborg Universitet (ekspert i logistik)
- Lektor Allan Næs Gjerding, Institut for Økonomi og Ledelse, Aalborg Universitet (ekspert i samarbejde)

Som rådgivende organ inden for strategi og aktiviteter, finansiering af udviklingsprojekter og opbygning af partnerskaber er etableret et Advisory Board bestående af:

- Institutleder, lektor Birgitte Gregersen, Institut for Økonomi og Ledelse, AAU
- Fakultetsdirektør Niels Maarbjerg Olesen, Teknat/Sund, AAU
- Erhvervschef Tonny Skovsted Thorup, Aalborg Kommune
- Specialkonsulent Tommy Tvedegaard Madsen, Regional Udvikling, Region Nordjylland
- Administrerende direktør John Hartvig Larsen, Mammoet Wind A/S, Aalborg



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!

Flere rederier har sat Aalborg på deres lister

Feederlinien mellem Aalborg havn og havnen i Rotterdam er løbende blevet udviklet siden starten i 2010. Flere og flere af de store container rederier har sat Aalborg på deres officielle anløbslister

Senest har det taiwanesiske rederi Yang Ming Line tilføjet Aalborg på deres verdenskort. I forvejen havde APL, Evergreen, NYK og Hyundai gjort det samme.

Siden rutens etablering har rederiet X-Press Feeders anløbet Aalborg hver torsdag og fra 17. februar i år også mandag.

De X-Press skibe, som hidtil har haft Aalborg som mandagsmål, indledte deres rotation i det nordlige Spanien og lagde til i Le Havre, inden de nåede Rotterdam og satte kurs mod nord.

Den sejlplan har i vinter vist sig at have for lidt tid til at kunne indhente eventuelle forsinkelser.

Det har X-Press Feeders taget konsekvensen af, så den sydlige og den nordlige sløjfe er blevet adskilt.

Feederlien til Aalborg udgår nu direkte fra Rotterdam. Med mere plads i sejlplanen til at imødegå eventuelle forsinkelser på grund af storme på oceanerne forventer rederiet - og Aalborg Havn Logistik A/S - at eventuelle uregelmæssigheder i mandagsankomsten til Aalborg vil være et afsluttet kapitel.

Vinterstorme skaber traditionelt forsinkelser til søs, og når de oceangående containerskibe kommer senere til Rotterdam end planlagt, breder forsinkelsen sig - eksempelvis til Aalborg.



**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



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



Containerruten til havn i Limfjorden sætter rekord

Årets første kvartal slog alle hidtidige rekorder på containerruten mellem Aalborg og Europas største containerhavn, Rotterdam. Sammenlignet med tilsvarende kvartal sidste år har der været en stigning på 35 procent - fra 2.620 teu (20 fods container) til 3.526 teu

Feederruten, der siden 17. februar i år har anløbet Aalborg to gange ugentligt, har siden etableringen i august 2010 været i konstant fremgang, og de seneste fire kvartaler har alle sat rekord.

Det er især eksporten fra Nordjylland, der har skabt den betydelige vækst. Mængden af fyldte eksportcontainere er vokset med 126 procent i årets første kvartal. Ifølge Aalborg Havn er navnlig eksporten af frysegods, der trækker tallene op. 84 procent af alle eksportcontainere fra Aalborg indeholdt frysegods, og mængden af reefer-enheder steg fra 370 i første kvartal sidste år til 1.261 i år.

På importsiden er der en stigning på 26 procent i containerantallet. Resultatet er en kombination af et fald i antallet af tørgodscontainere og en stigning i mængden af tomme frysecontainere. I marts ankom eksempelvis 281 tomme frysecontainere til Aalborg.

Svensk havn sætter ny rekord i træ

Hallands Hamnar, der består af havnene i Varberg og Halmstad, har oplevet en markant fremgang inden for opskåret træ over havnen i Varberg. Første kvartal i år ligger 63 procent over første kvartal sidste år

Ifølge ledelsen i Hallands Hamnar kom udviklingen ikke som nogen overraskelse. da udviklingstendenserne og prognoserne havde peget i den retning.

Den positive udvikling skyldes blandt andet øgede markedsandele for de svenske savværker og øgede investeringer hos mere optimistiske savværker.

En anden grund til, at Hallands Hamnar har kunnet notere den markante fremgang, er, at der sidste år er investeret i øget krankapacitet og en modernisering af den plads, hvor træet bliver håndteret i Varberg. Det har sammen med medarbejdernes kunnen og erfaring øget produktiviteten i havnen.

Det ser ifølge Hallands Hamnar ud til, at udviklingen vil fortsætte, så 2014 kan blive et rekordår for håndteringen af opskåret træ på havnen i Varberg.

Om Hallands Hamnar

Virksomheden Hallands Hamnar blev dannet 1. januar 2013 og er et selskab ejet af Halmstad Kommune og Varberg Kommune. Hallands Hamnar har et komplet tilbud inden for havnetjenester - eksempelvis ro/ro, containere, biler, flydende og fast bulk, projektlaster og genvinding. Hallands Hamnar tilbyder også helhedskoncepter - eksempelvis opskåret træ, intermodal trafik, jernbanependler og tredjepartslogistik.

Associerede havne viste et godt 2013-resultat

For ADP A/S, der driver havnene i Fredericia, Middelfart og Nyborg - hvor Fredericia er den største - blev 2013 et godt år. Omsætningen blev på 112,1 millioner kroner, og resultatet af den ordinære havnedrift blev 35,3 millioner kroner. - Det er et yderst tilfredsstillende resultat, siger bestyrelsesformand Arne Tirsgaard

- Resultatet bekræfter, at vores fokus på havnedriften giver resultat, og især i 2013 er det lykket at flytte den øgede omsætning direkte ned på bundlinjen, det er flot, siger Arne Tirsgaard.

ADP A/S kan med udgangspunkt i resultatet udbetale et udbytte til aktionærerne på 7,125 millioner kroner. Aktionærerne er Fredericia Kommune, Middelfart Kommune og Nyborg Kommune.

Antal skibsanløb var i 2013 stort set uændret i forhold til 2012, men til gengæld var skibene større.

Fredericia Havn har gennem 2013 udviklet sig til hub for især træpiller fra udlandet. Flere aktører har etableret lagre og opsækningsanlæg på havnen i Fredericia, der igen på grund af vanddybden og infrastrukturen kan håndtere store skibe.



Havne kan også drive havne med land-veje

For at håndtere fremtidens udfordringer på en effektiv måde blev ADP-organisationen, der driver havnene i Fredericia, Middelfart og Nyborg, i sidste halvdel af 2013 opdelt i to: en del til havnedrift og en til udvikling

Sidstnævnte skal i første omgang fokusere på at udvikle projekter omkring ADP's viden inden for transport og logistik. Det gælder i første omgang Taulov Transportcenter, idet den nye havnelov, der blev vedtaget i 2012, åbner for, at havnene også kan drive tørhavn.

Beliggenheden i krydset, hvor E20 og E45 mødes, og nem adgang til søtransport via Fredericia Havn samt banelogistik, giver Taulov Transportcenter ifølge ADP A/S et stort potentiale til at blive Danmarks logistiske centrum.

Magasinet Bus

Onsdag 26. marts 2014 - Nummer 3 - 2. årgang

Specialkørsel kræver specielle talenter

Læs mere side 15 - 18

Den kollektive trafik
kører frem

Læs mere side 9

Prisværdigt

Papuga

er

Læs mere side

34 - 40

Bilingeniør:

Det ville være

farligt

Læs mere side

11 - 17

Konklusion:

Konkurrencen mellem
busoperatører
fungere

Læs mere side 11

Busser kørte ind i
landsdækkende
kontrol

Læs mere side 22



Mød os på
Facebook

Er du også interesseret i kollektiv transport?
Så hent **Magasinet Bus - 3 - 2014** her!

Følg med hver dag på transportnyhederne.dk



Tre M'er med to mænd

Lastbilproducenten MAN har leveret to miljøvenlige lastbiler med Miljø-opbygninger fra tyske Müller Umwelttechnik til ABC Kloak- og Ejendomsservice i Karlslunde, hvor to mand med glæde har sat sig til rette i de nye køretøjer

Kloakservice er et høj specialiseret arbejde, der kræver det rigtige udstyr, erfarne folk og pålidelige lastbiler. Alt det har ABC Kloak- og Ejendomsservice med de to slamsugere på MAN-basis. Der er tale om specialiserede opbygninger på de to moderne MAN'er, der samme med chaufførerne skal sikre at det spildebånd, de håndterer, løber det rigtige sted hen.

ABC Kloak- og Ejendomsservice i Karlslunde på Sjælland er eksperter i kloakservice med alt, hvad dertil hører - herunder den nyeste og mest avancerede teknik. De to nye slamsugere, der lige er sat i drift, er opbygget på to MAN TGM 18.250 chassiser, der er leveret af Jakob Hansen, MAN Truck & Bus A/S i Greve.