

Ugens transport

Onsdag 28. november til tirsdag 5. december 2012 - Nummer 5 - 1. årgang - 1. udgave

Frederikshavn Havn vil udvide Vi har set på planerne, der åbner for miljøvenlig skrotning af skibe

Læs side 10, 11, 12, 13 og 14

*Per Fischer har testet
Mitsubishi Fusu Hybrid*

Læs mere på side 4, 5, 6 og 7.



*Chauffører må gerne tage
et længere hvil efter
færgeturen*

Læs mere side 9

*I Tyskland slår
Volvo og Renault
trucks'ene sammen*

Læs mere side 3



Velkommen til Ugens transport nummer 5 - 2012

November har været grå og kølig. her på Ugens transport har vi oplevet at blive ganske godt modtaget af læserne. Ganske kort efter, vi havde sendt nummer 1 på nettet, fik vi en tilbagemelding om, at Ugens transport var et godt initiativ. Da vi sendte nummer 4 på nettet, fik vi endnu en gang en kommentar. Ud over ros, fik vi også ris. Læseren syntes, at overskrifterne var helt hen i hegnet med den skrifttype, vi havde valgt. Vi er glade for både ros og ris. Det får os til at skærpe opmærksomheden for det, vi laver - og den måde, vi præsenterer det på.

Måske har nogle allerede bemærket, at vi har ændret på skrifttyper og -størrelser.

Det håber vi, at I vil tage godt i mod.

Og når vi nu er ved den side af Ugens transport, så har vi også bestræbt os på at tilpasse formatet, så det også kan læses på eksempelvis en iPad, en iPhone og andre smarte telefoner - og også på andre små tavle-pc'er eller tablets.

I dette nummer af Ugens transport har vi valgt at sætte fokus på planerne om en udvidelse af Frederikshavn Havn. Vi kan også glæde de lastbil-interesserede med en test-kørsel af en hybridbil. Per Fischer har været i Tyskland og prøvet en Fuso Canter Hybrid

Vi håber, at du som læser af Ugens transport vil få lyst til at vide meget mere om transport og derfor besøge vore nyhedssider, hvor vi i hverdagene - året rundt - bringer store og små transportnyheder.

God læselyst.

Venlig hilsen

Jesper Christensen, chefredaktør

The screenshot shows the website's interface with a calendar for November 2012. The main headline reads: "Københavns Lufthavn A/S har haft en fremgang på 3,1 procent gennem de seneste ni måneder". Other articles include "Nordisk vognmandsorganisation i Bruxelles: Vognmænd kammaliserer hinanden" and "Lastbiltrafikken over broen gik tilbage i september". The website also features a navigation menu, a search bar, and various advertisements for transport-related services.

The screenshot shows the website's interface for lastbilnyhederne.dk. The main headline reads: "Midttank Billund A/S leverer tankvognstog til DLG". Other articles include "Variant lancerer ekstra stærk tiptrailer" and "Brændstoffet bliver billigere". The website also features a navigation menu, a search bar, and various advertisements for transport-related services.

Se mere på:
 transportnyhederne.dk
 lastbilnyhederne.dk
 Du kan finde Ugens transport på websiden:
 ugenstransport.dk

ITD er tilfreds med myndighedernes svar om vægtgrænser

Spørgsmålet om udenlandske vogntog kan udnytte vægtgrænserne for vogntog i Danmark har været stillet flere gange gennem de seneste år - uden at der har været givet et klart og forståeligt svar. Transportorganisationen ITD mener, at usikkerheder er fortid efter et svar fra transportministeren

I et svar til Folketinget fra transportminister Henrik Dam Kristensen (S), slår ministeren og Trafikstyrelsen fast, at udenlandske vogntog må køre efter danske regler i Danmark.

Svaret kommer på baggrund af, at en række EU-lande - eksempelvis Tyskland - højst tillader en vogntogsvægt på 40 ton. I Danmark er totalvægten for seks-akslede vogntog eksempelvis på 48 ton. I længere tid har der derfor med jævne mellemrum været rejst tvivl om, hvorvidt et udenlandsk vogntog kan udnytte den højere vægtgrænse i Danmark.

I svaret fortæller Trafikstyrelsen, at et udenlandsk vogntog godt må køre efter de danske vægtbestemmelser, hvis vogntoget er registreret til eller har fået godkendt den ønskede vægt ved eksempelvis danske synsmyndigheder eller en udenlandsk myndighed.

- Det er klar besked, som både vognmænd og politi kan forholde sig til, og som gør reglerne mulige at kontrollere og håndhæve ved vejkontrol, siger Jørn-Henrik Carstens, der er chefkonsulent hos ITD.

I Tyskland slår Volvo og Renault trucks'ene sammen

Volvo i Tyskland meddelte onsdag, at Volvo Trucks og Renault Trucks flytter sammen i Ismaning. Sammenlægningen er et resultat af AB Volvo-koncernes startegi på lastbilområdet. Målet er at styrke markedspositionen og samtidig effektivisere

Sammenlægningen betyder også, at Renault Trucks' tyske hovedsæde i Brühl, hvor der er 80 arbejdspladser, bliver lukket. Den nye organisation i Tyskland - Volvo Group Trucks Central Europe - skal dække Tyskland, Østrig og Schweiz.

Ifølge Verkehrsrundschau er beslutningen om at slå Renault Trucks sammen med Volvo Trucks i Tyskland, Østrig og Schweiz truffet i fællesskab mellem Renault Trucks i Lyon og Volvo Trucks i Göteborg.



Per Fischer: Fuso Canter Hybrid er god ved miljøet

Transportnyhederne.dk's læsere har ved tidligere lejligheder i år haft flere muligheder for at stifte bekendtskaber med nye erhvervsbiler fra Mitsubishi. Sidst vi var på banen, var med en omtale fra IAA Transportmesse i Hannover, hvor Fuso Canters havde en statisk præsentation af det nyeste skud på stammen - ECO-Hybridbilen, som ved bykørsel giver brændstofbesparelse på op til 23 procent, markant nedsættelse af CO2 udslippet og en betydelig støjreduktion

Inden vi begiver os ud i Düsseldorfs trafik må læserne have tålmodighed med en teknisk beskrivelse af den pågældende prøvebils grundlæggende teknik.

Producenten, som i hovedtræk er Daimler, fremhæver store fordele ved hybridbilen - eksempelvis højtydende batterier med garanti for lang levetid, batteriholdere, der kan modstå sidekollision med 50 km/t og et automatisk gearskifte med, DUONIC med dobbeltkobling og nyttelast på op til 4.845 kg.

Canter Eco Hybrid er den første serieproducerede 7,5 ton lastbil, der er fremstillet i Europa. Teknikken er baseret på erfaringerne fra 1.200 tidligere køretøjer - og med talrige forbedringer i det elektriske drivsystem, samt integrationen af DUONIC gearskiftet, er resultatet blevet et både økonomisk og miljøvenligt køretøj.

Besparelse på op til 23 procent

I følge oplysninger fra netop Daimler, bruger den nye Canter Eco Hybrid op til 23 procent mindre brændstof ved bykørsel end en tilsvarende traditionel Canter.



Af Per Fischer

Denne gang er tiden så blevet moden til at videregive de erfaringer, som blev høstet under en prøvekørsel i den tyske industriby Düsseldorf.

Eftersom hybridteknikken kun medfører en relativt lille merpris på 50.000 kroner, kan Canter Eco Hybrid blive en god forretning allerede efter ganske få års brug.



Teknikken i Canter Eco Hybrid er baseret på en forbedret og højeffektiv hybrid-drivline.

Nærmere betegnet er der tale om en parallel-hybrid drivline med en ekstra elmotor placeret mellem kobling og gearkasse. Et system som er udviklet af Daimler Trucks Global Hybrid Centre i Japan.

Dieselmotoren er den tre-liters turbodieselmotor, som kendes fra FUSO Center med traditionel drivline. Motoren yder 150 hk og genererer et maksimalt drejningsmoment på 370 Nm ved 1.320 - 2.840 omdrejninger. Den nye elmotor er en synkronmotor med en konstant spænding på 40 kW og et maksimalt drejningsmoment på omkring 200 Nm.

Højtydende batterier

Elmotorens strømkilde er flere litium-ion-batterier med en samlet kapacitet på 2 kWt. Batterierne vejer kun 63,5 kg og har lang levetid. Mens FUSO normalt giver fem års



garanti på batteriets vigtigste komponenter med mulighed for tilkøb af yderligere 5 år, har importøren i Danmark valgt at udvide garantien til 10 år.

Hver gang bilen bremses og når trykket på gaspedalen bliver lettet, oplades batterierne ved kinetisk energi, som er en proces, hvor bremseenergi konverteres til elektrisk strøm.

FUSO Eco Hybrid er tilgængelig på det danske marked til en vejledende pris, der starter ved 387.000 kroner ex moms.





Vurderingen: Høje og brede mennesker kunne godt bruge lidt mere plads

Prøvekørslen af den omtalte Fuso Canter Hybrid løftede sløret for både fordele og ulemper. Med undtagelse drivlinens højteknologiske el-komponenter, er bilen stort identisk med en Canter Fuso med traditionel drivline

Af Per Fischer

Med hensyn til fordele optræder bilen absolut bedst i det element den er skabt til: nærdistributionskørsel i tæt bytrafik.

I den sammenhæng har bilen dog et meget svagt punkt. Med tanke på, at det meste af distributionschaufførers arbejdstid er henlagt til at fare ud og ind af førerhuset, lader adgangsforholdene noget tilbage for det ønskværdige.

Dels er dørens åbningsvinkel ikke tilstrækkelig. Dels er det enkelte dørtrin ikke placeret særlig hensigtsmæssigt i forhold til førerstolen. Altså er der så lidt plads til rådighed, at man - hvis man som jeg er en højt og bred menneske - skal vride kroppen for at kunne forlade - og vende tilbage - til den i øvrigt udmærkede og behagelige førerstol.

Med hensyn til plads lider førerhuset efter min mening en smule under manglende aflæggerplads. Den side af sagen

er begrænset til mindre dørlommer, to handskerum og et mindre arrangement, der er placeret mellem førerstolen



og det dobbelte passagersæde.

Gode køreegenskaber

I tilfælde hvor transportopgaverne er begrænset til nærdistribution og kørsel på kortere landevejsstrækninger, er det svært at finde nævneværdige fejl ved bilens køre- og komfortegenskaber.



I dette for modellens rette elementer, er det forholdsvis nemt at dele roser ud til fordele som komfortabel kørestilling med blandt andet ratjustering i både hældning og højde. Et let overskueligt instrumentbord, der er spartansk, men tilstrækkeligt indrettet og monteret med diverse instrumenter, advarsels- og kontrollys. Derudover skal der deles roser ud til betjeningsstilkene til lys og vinduesviskere. De to stilke er så ideelt placeret på ratstammen, at de kan betjenes med en enkelt finger, og uden man behøver at flytte hænderne fra rattet.

Til let overskuelighed hører også tilstrækkeligt udsyn gennem ruderne og i sidespejlene, der er monteret på kraftige og vibrationsfrie spejlarme.



Harmonisk drivline

Som helhed afslører drivlinen god harmoni med kvik acceleration, tilstrækkelig trækraft og velafstemt udveksling mellem de seks trin i den automatiserede Duonic gearkasse, der bliver godt hjulpet af dobbeltkobling systemet.

Ved kørsel i tæt bytrafik opfører bilen sig nærmest som en traditionel 7,5 ton lastbil. Den eneste markante forskel er en mindre, men tålelig hylelyd, som opstår, når man slipper gassen og eller træder på bremsepedalen. Lyden markerer, at der er gang i opladning af batterierne.



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



Den svenske regering indfører krav om vinterdæk på lastbiler

Der har været flere ulykker på de svenske veje med lastbiler, hvor det har været småt med vinterudrustning i form af vinterdæk. Nu skærper den svenske regering kravene

De nye krav, som træder i kraft 1. januar, betyder, at alle tunge køretøjer skal være udstyret med vinterdæk eller tilsvarende udrustning på trækakslerne i vinterperioden fra 1. december til 31. marts.

Kravene indføres for at forebygge situationer, hvor lastbiler på grund af mangelfuld vinterudrustning forulykker og spærre vejene for den øvrige trafik.

Den svenske infrastrukturminister (transportminister) Catharina Elmsäter-Svärd peger på, at ulykkerne er sket, selvom hovedparten af de tunge køretøjer kører med den krævede mønsterdybde i dækkene.

47.000 skibe sejler gennem Femern Bælt

Femern A/S har som forberedelse til anlægsarbejdet af den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland foretaget en række undersøgelser af den eksisterende skibstrafik i området

En optælling i 2006-2007 af trafikken i det tæt befærdede farvand viste, at der hvert år er omkring 47.000 skibspassagerer gennem Femern Bælt. Dertil kommer omkring 38.000 færge-ture mellem Puttgarden og Rødbyhavn.

I de knap syv år, det tager at bygge Femern Bælt tunnelen, vil der være stor aktivitet på havet især ved uddybning af havbunden og ved transport og nedsænkning af tunnelelementer.

På søfartsmyndighedernes anmodning har Femern A/S gennemført en risikoanalyse for byggefasen. I analysen indgår et VTS-system med tilknyttede vagtskibe samt afmærkede arbejdsområder for at mindske de risici, som anlægsarbejdet medfører. Det betyder, at byggeriet kan gennemføres uden at øge risikoen for den daglige skibstrafik i området.

På baggrund af risikoanalysen fra Femern A/S skal de tyske og danske søfartsmyndigheder WSD Nord (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Kiel) og Søfartsstyrelsen, beslutte hvad der skal gøres helt konkret.



ITD efter svar fra EU-Kommissionen: Chauffører må gerne tage et længere hvil efter færgeturen

Det er ifølge transportorganisationen ITD slut med myndighedernes forsøg på stramme og rigide vurderinger af, om chauffører må forlænge en pause, når de gør brug af den såkaldte "færgeregul". ITD har fået svar fra EU-Kommissionen, som fremhæver, at chauffører selv må bestemme, om de vil forlænge et hvil i forbindelse med den såkaldte "færgeregul", hvis blot de overholder et par grundlæggende regler

EU-Kommissionen har svaret på et brev fra ITD, hvor transportorganisationen ærgrer sig over, at myndighederne har tvunget uflexible tolkninger af køre-hvile-tids-reglerne ned over chaufførerne, når de kører til og fra færger.

I brevet understreger EU-Kommissionen, at chauffører selv må bestemme, om de vil forlænge et hvil i forbindelse med den såkaldte "færgeregul", så længe chaufføren overholder minimumskravet på 11 timers hvil i døgnet og en afbrydelse på højst 60 minutters, når han kører til og fra færgen.

- EU-Kommissionens tolkning giver god mening. Alt andet ville have været et mærkværdigt stift og rigidt system, siger chefkonsulent Lars Nielsen fra ITD.

Regler får et mere menneskeligt tilsnit

Reglerne for køre-hvile-tid følger normalt en 24-timers-periode. I den periode er der nøje fastsatte krav til pauser og køretid.

Usikkerheden er opstået omkring chaufførernes ret til selv at bestemme, hvornår de begynder på en ny 24-timers-

beregningsperiode, efter de har været med en færge. Her giver den såkaldte "færgeregul" ret til at afbryde hviletiden, mens lastbilen bliver kørt af og på en færge.

Eksempelvis holder en chauffør 2,5 times pause, før han kører om bord på en færge. På færgen holder han så yderligere ti timers hvil. Sammenlagt er hvilet længere end de 11 timer, dagens længste hvil skal være på.

Men så kommer problemet: Kører chaufføren fra færgen ved midnat, synes han måske, det passer bedst ind i hans arbejdsdag først at begynde næste 24-timers periode klokken 07.00. Derfor fortsætter han hvilet fra midnat til 07.00.

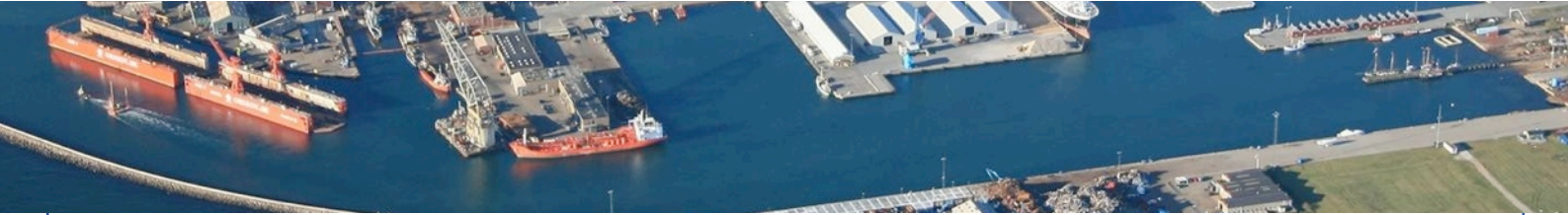
Her har myndighederne nogle gange krævet, at det nye køredøgn begynder klokken 00.00 i stedet.

Derfor sendte ITD i oktober et brev til EU-Kommissionen for at få afklaret juraen.

- Svaret er meget positivt, for det fremgår klart, at chaufføren har ret til selv at vælge, hvornår køredøgnet begynder.

I brevet skriver EU-Kommissionen, at 24-timers-perioden ikke bogstaveligt skal følge døgnets timer. Hvis chaufføren hviler længere end 11 timer, kan den efterfølgende 24-timers-periode forskydes tilsvarende.

- Resultatet er, at chaufføren får større indflydelse på sin arbejdsdag. Køre-hvile-tids-reglerne kommer i retning af at få et mere menneskeligt ansigt, og det er der brug for, siger Lars Nielsen.



Havnedirektør: Vi udbygger på trods af krisen

Frederikshavn Havn har planer om en udvidelse både på land, ud i vandet og i dybden. De etablerede virksomheder på havnen forventer at kunne skabe 500 nye arbejdspladser ved at få mere plads til deres aktiviteter

Af Jesper Christensen

Mikkel Seedorff Sørensen, der er administrerende direktør i Frederikshavn Havn, siger til Ugens transport, at det kan blive virkelighed, hvis alt går som forventet med planen om at udvide havnen på Vendsyssels østkyst, som blandt andet er kendt for færgetrafikken til Göteborg på den svenske vestkyst og til Oslo.

Planerne om en udvidelse vil gavne færgetrafikken, da indsejlingen vil blive udvidet og dermed gøre besejlingen af haven lettere - til gavn for blandt andet færgerne.

På landsiden er der uanset udvidelsesplanerne allerede i dag arbejde i gang med at gøre færgeterminalen mere overskuelig og lettere at ankomme til, hvilket vil gavne både den private trafik, men især det store antal lastbilchauffører, der hver dag året rundt kører om bord på færgerne med deres lastbiler.

Når den planlagte havneudvidelse er færdig - senest i sommeren 2016 - vil det også gavne færgetrafikken.

Mikkel Seedorff Sørensen er klar over Stena Lines store betydning for havnen. Men han peger samtidig på den

række af virksomheder inden for den maritime servicesektor og ophugningsindustrien, som i dag har til huse på havnen.

Det er særligt de virksomheder, der har behov for mere plads til deres aktiviteter. Mikkel Seedorff Sørensen oplyser til Ugens transport, at virksomhederne har vurderet, at en udvidelse af havnen med 250.000 kvadratmeter nyt bagland - det er 25 hektar - vil kunne bidrage til at skabe omkring 500 nye arbejdspladser og en omsætningsfremgang på omkring en halv milliard kroner.

Den indirekte effekt kan være betydeligt højere - op mod 1.000 nye arbejdspladser og en omsætningsfremgang på omkring én milliard kroner.

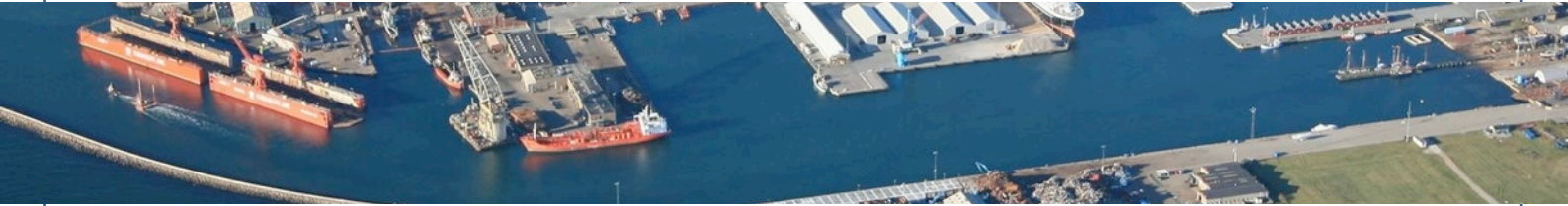
Når det gælder nye aktiviteter nævne havnedirektøren både plads til biobrændsel og projektlast. Begge aktiviteter kræver en del plads.

Sandsynlighed for en sammenhængende økonomi i krisetid

Frederikshavn Havn har blandt andet haft Cowi til at analysere og vurdere planerne. Resultatet peger på, at der er økonomi i projektet i dagens Danmark, hvor krisestemning præger billedet af erhvervslivet.

- Det, at vi kan sandsynliggøre en driftsøkonomi, der hænger sammen i dag, er der slet ingen grænser for, hvad vi kan nå, når der kommer gang i økonomien igen, siger Mikkel Seedorff Sørensen til Ugens transport.

Han peger på, at alle de virksomheder, der i dag er aktive i Frederikshavn, bakker op om en udvidelse af havnen.



Mikkel Seedorff Sørensen forklarer, at det er en stab af lokale virksomheder, der har til huse på værftsområdet på havnen med aktiviteter inden for den maritime serviceindustri - eksempelvis offshore. Virksomhederne vil lægge beslag på omkring 25 procent af den planlagte udvidelse, som blandt andet vil betyde en uddybning af havnen til mindst 12 meters vanddybde og en udvidelse af indsejlingen til mindst 150 meter i bredden.

Dermed bliver der ud over faciliteter til reparation af offshore-enheder også faciliteter til ophugning af skibe af en størrelse, der er betydeligt større end dem, der i dag kan håndteres i Frederikshavn. Der er allerede idag udfordringer med størrelsen på de skibe, der kommer til Frederikshavn for ophugning. Potentialet for at udbygge



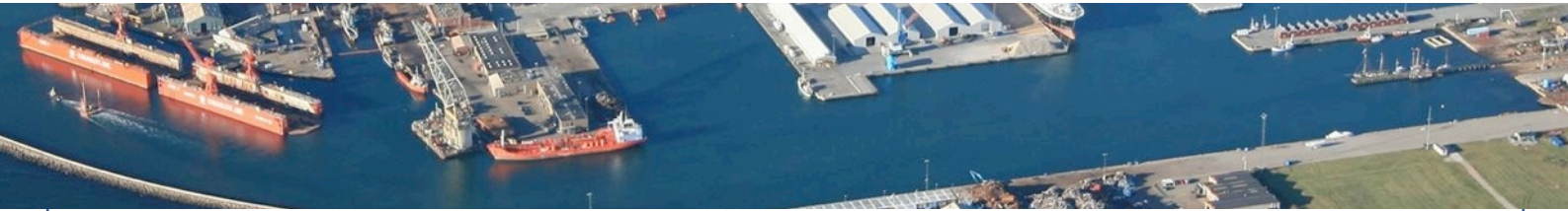
disse aktiviteter er ifølge havnedirektøren kæmpe stort og et område, havnen fokuserer meget på.

Fakta om udbygningsplanerne

- Uddybning af havnebasiner fra de nuværende 8 meter mindst 12 meters vanddybde
- Indsejlingen udvides fra 93 meter til 150 meter
- Anlæg af 1.000 meter ny kaj forberedt til tung last
- Nyt bagland på 25 hektar mod nord ud i Kattegat
- Faciliteter til reparation af offshore-enheder
- Ophugningsfaciliteter
- Udbygningsplanerne indeholder planer for en udbygning på op til 200 hektar nyt bagland og yderligere kaj anlæg

Tidsplanen for udvidelsen

- VVM undersøgelse er sat i gang i sommeren 2012
- Udbud af projektet skal ske i foråret 2014
- I løbet af sommer og efterår 2014 vil bestyrelsen i Frederikshavn Havn tage en beslutning
- Anlægsperioden vil vare i 24 måneder, så havneudvidelsen vil kunne være afsluttet i efteråret 2016



Havnen i Østvendssysse har en god infrastruktur

Når det gælder adgangsforholdene ligger Frederikshavn godt placeret for enden af den danske del af motorvej E45. - Vi er begunstiget af en god infrastruktur, siger Mikkel Seedorf Sørensen, havnedirektør i Frederikshavn Havn. Han foreslår, at politikerne skal bruge intelligent roadpricing til at lede trafikken uden om de belastede veje i Østdanmark



Over for Ugens transport peger han på, at den gode infrastruktur har haft stor betydning for færgehavnene i Vendsyssel - Frederikshavn Havn og Hirtshals Havn.

Den beliggenhed kan udnyttes endnu mere effektivt ved at bruge intelligent roadpricing til at styre trafikken derhen, hvor der er bedst plads. Ved at differentiere en kommende roadpricing - afgift for at køre på vejene - kan politikerne lede trafikken uden om de belastede veje i Østdanmark og op gennem Jylland til Frederikshavn og Hirtshals, når det gælder trafikken op i Sverige og Norge.

- På den måde kan den eksisterende infrastrukturen udnyttes endnu bedre, siger han.



Målet er ophugning af skibe efter nye standarder

- Vi har kontakt til et par udenlandske virksomheder med hensyn til at sætte nye standarder for ophugning af skibe, siger havnedirektør Mikkel Seedorf Sørensen, Frederikshavn Havn. Han peger på miljøhensyn, som skal trække skibsofhugning væk fra strande i Asien, hvor arbejderne dør og området belastes af forurening under ophugningen

- De muligheder, vi i dag har her i Frederikshavn Havn for at skabe plads til ophugning af skibe, er stærkt

begrænsede, siger Mikkel Seedorf Sørensen.

- Derfor er det også en aktivitet, der vil udvikle sig i fremtiden, fremhæver han.

I dag huser Frederikshavn Havn

ophugningsvirksomheden Jatob ApS, der i snart ti år har haft aktiviteter på havnen.

Arbejdsfordelingen er i øjeblikket, at Jatob ApS



klarer selve ophugningen, mens andre genvindingsvirksomheder - eksempelvis H.J. Hansen, Uniscrap eller Stena recycling - står for den videre håndtering, bearbejdning og afskibning til stålværker rundt omkring.

Miljømæssigt forsvarligt i Europa

Kontakten til de udenlandske virksomheder med fokus på nye standarder for ophugning af skibe skal styrke ophugningsaktiviteterne i Frederikshavn.

Fokus på miljøet skal udbygge ophugningen i Europa frem for ophugning i lande i den tredje verden. Her bliver mange skibe trukket ind til kysten og hugget op under farlige og miljøskadelige forhold med dødsfald, alvorlige arbejdsskader og forurening til følge.

- Med udvidelsen af havnen i Frederikshavn vil vi kunne styrke ophugningsaktiviteterne, fremhæver Mikkel Seedorf Sørensen og understreger, at det vil ske under forsvarlige forhold - både til miljøet og til, hvordan arbejdet udføres.





Havnedirektør om naturgas: Vi lytter til kunderne

I Hirtshals, der ligger omkring 50 kilometer fra Frederikshavn på den anden side af Vendsyssel vil i løbet af 2013 blive anløbet af to nye færger, der sejler på flydende naturgas - LNG. Frederikshavn Havn følger udviklingen og er klar til at tage stilling, hvis en af havnens kunder spørger

Frederikshavn er ligesom Hirtshals en færgehavn, og her lyder det fra havnedirektør Mikkel Seedorf Sørensen, at kommer der et ønske fra en af havnens kunder om kapacitet til naturgas til skibe, er det et spørgsmål, der vil blive taget seriøst.

Hvis Stena Line eksempelvis en dag kommer og spørger om kapacitet til oplagring af LNG til færgerne, vil havnens folk forholde sig til det.

- Vi er i stand til at imødekomme et ønske, siger Mikkel Seedorf Sørensen, som samtidig peger på, at det vil kræve en investering på omkring 80 millioner euro at bygge et LNG-anlæg med en kapacitet på 50.000 kubikmeter.

Han stiller også spørgsmål med miljøgevinstens størrelse ved at bruge flydende naturgas i skibene, da der vil være en miljøbelastning det sted, hvor naturgassen produceres.

Over for Ugens transport fremhæver han, at det efter hans opfattelse er rederierne, der skal have en holdning til, hvilket brændstof, de vil benytte i deres skibe.



Politiet i Nordjylland skrev en bøde på 133.000 kroner for brud på cabotagereglerne

Torsdag 15. november standsede Nordjyllands Politi en udenlandsk lastvogn. En nærmere kontrol viste, at det anonyme tip, der havde udløst kontrollen, også havde grund i virkeligheden. Den bulgarsk indregistrerede lastbil havde kørt i Danmark siden 25. juli - over tre en halv måned

Politipatruljen kunne efter en gennemgang af fragtbreve, som chaufføren havde i førehuset og viste ved kontrollen, konstatere 35 overtrædelser af reglerne for indenrigstransporter i et andet land end hjemlandet - cabotagekørsel.

Politiet kunne også konstatere, at der ikke var overensstemmelse mellem ejeren af køretøjet og den, der stod for godskørselstilladelsen.

Da chaufføren ikke kunne betale bøden, som politiet opgjorde til 133.000 kroner, beslaglagde politiet den bulgarske sættevognstrækker.

Læs mere om sagen på transportnyhederne.dk

Nordjyllands Politi vil se på købere af ulovlig cabotage

Efter at have standset en bulgarsk lastbil torsdag 15. november og efterfølgende have udskrevet en bøde på 133.000 kroner for brud på cabotagereglerne, overvejer juristerne hos Nordjyllands Politi nu, hvordan de kan komme videre med sagen i forhold til det eller de firmaer, som siden 25. juli i år har købt transportydelser af den bulgarske vognmand

- Vi overvejer nu, om vi kan kamme efter det eller de danske virksomheder, der har medvirket til overtrædelserne, siger visepolitikommisær Lars Eriksen og fortsætter:

- Vi forelægger sagen for vore jurister for at de kan overveje, om de kan sigte de virksomheder, der har været medvirkende til den ulovlige cabotagekørsel.

Læs mere om sagen på transportnyhederne.dk

Øresundsbron har lagt dæk til en kvart milliard rejsende

Siden broen mellem Malmö i Sverige og København i Danmark åbnede i 2000 har 250 millioner mennesker passeret over sundet i bil eller tog

I månedsskiftet september-oktober nåede trafikken over Øresundsbron en historisk milepæl - antallet af rejsende, som har passeret broen i bil eller tog, siden broen åbnede, rundede 250 millioner.

- Det er et fantastisk tal, især når man tænker på, at der i regionen i alt bor 3,6 millioner mennesker. Det viser, hvad broen har betydet for sin omverden, for handel, turisme, virksomheder, arbejdsmarkedet og integrationen over sundet, siger Øresundsbrons administrerende direktør, Caroline Ullman-Hammer.

I årene inden broen åbnede, pendlede 1.500 personer med flyvebådene mellem Malmø og København. Da broen åbnede, steg tallet hurtigt. Allermest var det i rekordåret 2009. Siden da er antallet af pendlere mindsket, først og fremmest på grund af økonomiske konjunkturer. Trenden lige nu er, at bilpendlingen falder, mens fritidstrafikken og fragttrafikken går fremad.

På trods af den tilbagegang, som man ser lige nu, så er trafikken totalt set steget kraftigt i de første 12 år af Øresundsbrons levetid. I 2001, som var det første hele år, broen var åben, rejste i alt 12,9 millioner personer over broen i bil og tog. I 2011 rejste 25 millioner mennesker over broen.

- Vi kommer altid til at se udsving på grund af forhold i vores omverden, da det drejer sig om to forskellige lande med forskellige valutaer og konjunkturer, såvel som om menneskers valg ud fra de gældende forhold. Det er vigtigt, at se på den totale udvikling over den tid, Øresundsbron har eksisteret, for at forstå den betydning for menneskers bevægelighed i regionen, som broen har haft, fremhæver Caroline Ullman-Hammer.

Erhvervsorganisationer trækker støtten til isbrydningsforslag

Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, DI/Transport, Danske Havne og Forsvarsministeriet har gennem længere tid forhandlet en ny organisering af beredskab og isbrydning i de danske farvande. Resultatet af forhandlingerne var et forslag om en solidarisk ordning, som efterfølgende er blevet undsagt af havne på Vestkysten

Der tegner sig nu et politisk flertal i Folketinget for at fritage havnene på Vestkysten fra loven og tilsidesætte forslaget fra et ellers enigt erhverv, der var villig til at påtage sig et samfundsansvar.

Ved at friholde Vestkysthavnene undsiger man efter de fire organisationers opfattelse erhvervets solidariske løsning.

"Det kan ikke begrundes, at søtransport til havne i det øvrige land nu alene skal bidrage til den solidariske ordning. Vælger man at undtage en gruppe af havne, kan erhvervet ikke længere bakke op om den nye organisering af isbrydning".

To danske transportkoncerner handler med hinanden

Frode Laursen Gruppen har igennem sit datterselskab i Flensborg - Nielsen & Sørensen - Frode Laursen Deutschland GmbH - overtaget DSV Road A/S' aktiviteter inden for silotransport og -logistik

For to år siden blev alle aktiviteterne i Nielsen & Sørensen Flensborg overtaget af Frode Laursen i selskabet Nielsen & Sørensen - Frode Laursen Deutschland GmbH. Samtidig blev der fastlagt en vækststrategi for selskabets aktivitet inden for silo- og recyclingtransport og -logistik.

Frode Laursen fremhæver, at købet af DSV Road A/S' aktiviteter inden for silotransport og -logistik på sigt vil reducere tomkørsel til gavn for miljøet, samt skabe en endnu bedre konkurrenceevne.

Royal Arctic Logistics har fået ny direktør

Bestyrelsen for Royal Arctic Logistics har ansat 47-årige Lars Østergaard som ny administrerende direktør. Lars Østergaard kommer fra en stilling som administrerende direktør i Color Print

Han har dermed erfaring på direktørniveau fra en række andre virksomheder, blandt andet forskellige virksomheder i FL Schmidt-koncernen.

Lars Østergaard er begyndt i sin nye stilling hos Royal Arctic Logistics - i første omgang i en periode sammen med den nuværende direktør, Jesper Balthazar-Christensen.

- Med Lars Østergaard har vi fundet en person der med en solid ledelsesmæssig baggrund vil medvirke til at videreudvikle Royal Arctic Logistics, og jeg glæder mig til samarbejdet, siger bestyrelsesformand Jens Andersen.



*Rømming
Transportservice har
netop fået leveret to
Volvo FH 460
pushertrækkere fra
Volvo Truck Center i
Tåstrup.*

Københavnervirksomhed har specialiseret sig i tid

Rømming Transportservice har specialiseret sig i tidsleveringer i Københavnsområdet. Transportvirksomhedens krav om effektivitet og maksimal driftstid skal opfyldes med to nye Volvo FH 6x2 trækkere

Udviklingen er sket på baggrund af, at flere og flere kunder - deriblandt flere lufthavnskunder, speditører, trykkerier og dagligvare-leverandører - efterspørger tidseffektive transporter.

Rømming Transportservice har i samarbejde med få og udvalgte vognmænd mulighed for at udbyde totalløsninger på hele Danmark.

Tidsleveringer og totalløsninger stiller store krav til det rullende materiel i en hverdag, hvor effektivitet og driftstid er et krav.

Rømming Transportservice lægger vægt på kvalitet og sikkerhed når de transporterer - men også når der indkøbes nye biler.

De to nye Volvo FH 6x2 trækkere er sat i drift hos Rømming Transportservice og skal leve op til tidskravene. Bilerne er leveret af Anders Andreassen fra Volvo Truck Center i Tåstrup.

Bach & Pedersen i Randers har formodentlig Danmarks mest miljøvenlige fragtbil

- Det gælder om at følge med tiden. Så kort og præcis er begrundelsen for, at Bach & Pedersen Fragt A/S i Randers valgte og netop har fået leveret Danmarks første Euro 6-fragtbil

- Vores lokale Scania-sælger Rene Falkenberg fra Scania i Randers tilbød os, at vi kunne få den allerførste Scania fragtbil med Euro 6-motor. Vi vil gerne følge med tiden og køre så miljørigtigt som muligt, så vi slog til med det samme, siger fragtmand Jørgen Bach.

- Faktisk er vores nye fragtbil så ny, at Scania-fabrikken i Sverige gerne ville anvende den til demo-kørsel på fabrikkens Democenter i Södertälje ved Stockholm. Her har den kørt de seneste tre måneder, men nu glæder vi os til at sætte den i drift her i Randers, siger Jørgen Bach.

Den nye Scania P 280 indgår i Bach & Pedersens flåde på 34 fragtbiler, som kører ud fra Danske Fragtmænds terminal i Randers, der også udgør Bach & Pedersens hovedsæde.

- Vi kører gerne 8-10 år med vores lastbiler, så det gælder om at være forudseende. Euro 6-miljøkravet gælder først fra starten af 2014, men ved at investere så miljørigtigt som muligt allerede nu, håber vi at have garderet os mod eventuelt kommende stramninger på miljøområdet, siger Jørgen Bach.

Avanceret miljøteknologi

Den nye Scania P 280 er udrustet med en 5-cylindret 9-liters rækkemotor på 280 hk samt automatisk Opticruise gearskiftesystem. Motoren er udrustet med kombineret EGR- og SCR-teknologi, hvor både EGR-tilbageførsel af udstødning og tilsætning af AdBlue i de dobbelte



katalysatorer (SCR) samt partikelfilter søger for et meget lidt miljøbelastende udslip fra motoren.

Den nye Scania P 280 er leveret med det ekstra rummelige CP16-mellemførerhus, som af hensyn til ergonomi og køre-komfort er lavt placeret på chassiset på fire luftbælge. Bilen er opbygget som en klassisk fragtbil med 7,5 meter langt aluminiumslad og læsebagsmæk med en kapacitet på 2.500 kg.

Bach & Pedersen Fragt A/S blev etableret i 2010 ved en fusion af fragtvirksomhederne Bach & Søn A/S i Randers og Ove Pedersen A/S i Skanderborg. Virksomheden drives af grundlæggeren Tage Bachs sønner Torben og Jørgen Bach samt Ove Pedersens sønner Carsten Pedersen og Flemming Monberg. Både Tage Bach og Ove Pedersen er fortsat aktive i den daglige drift.

Færgens færger får nye farver

Fredag eftermiddag i sidste uge sejlede BornholmerFærgens »Povl Anker« ind i Rønne Havn. Færgen kom retur fra det årlige værftsophold, hvor færgen blandt andet blev malet i rederiet Færgens nye farver og design

En del bornholmere var mødt op på kajen i Rønne for at få et første glimt at den gamle færge i de nye flotte farver.

- Rederiet Færgen specialiserer sig færgesfart til en række danske øer, og det vil vi gerne signalere i den måde, færgerne ser ud på. Den mørkeblå bundfarve sender signaler om det dybe hav, og den rød/hvide skorsten, med mønster som flag der blafrer i vinden, vidner om rederiets danske tilhørsforhold, siger administrerende direktør John Steen-Mikkelsen.

Rederiet Færgen opstod i 2010, da de tre tidligere rederier Bornholmstrafikken A/S (dannet tilbage i 1866), Sydfyenske A/S (dannet i 1875) og Nordic Ferry Services (2007) blev sammenlagt til ét fælles rederi.

Færgen forbinder følgende danske øer med det resterende Danmark:

- Als med Fyn (på ruten Bøjden-Fynshav),
- Lolland med Langeland (på ruten Spodsbjerg-Tårs),
- Bornholm med Sverige, Danmark og Tyskland (på ruterne til Ystad, Køge og Sassnitz)
- Fanø med Jylland (på ruten Esbjerg-Nordby)
- Samsø med Jylland og Sjælland (på ruten til Hou og Kalundborg)

Rederiet Færgen råder over 13 færger, og når BornholmerFærgens »Hammerodde« i marts bliver malet, er den samlede flåde i mørkeblå, og rød/hvide farver.

Ugens citat:

- Når et samfund ikke har andet fælles ideal end velstand, er det bygget på sand.

Everard Green, engelsk officer 1844 - 1926

*Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C*

*Telefon: +45 2720 2531
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk*

*Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen*

*Ugens transport udkommer hver onsdag
- op til 48 gange årligt afhængigt af,
hvordan julen falder.*