

Ugens transport

Fredag 16. august til onsdag 21. august 2013 - Nummer 23 - 2. årgang

ITD: Vognmænd udflager for at deltage i international konkurrence

Læs mere side 4 og 5

**EU-Kommissionen
påpeger prisforskel
på 774 procent**

Læs mere side 13

**Togoperatør arbejder
i et svagt marked**

Læs mere side 14

Advokaterne skriver om
ophugning af skibe

Læs mere side 8 og 9

Statistik: Transportområde
rykkede ned

Læs mere side 10

Færre biler kørte mellem
Fyn og Jylland

Læs mere side 11

Vejdirektoratet åbner for nødsporet

Læs mere side 6



Statistikkerne viser - om ikke andet - tilbageholdenhed

I de seneste uger har der været forlydender om, at der er lysere tider på vej rent økonomisk. Nogle meldinger går på, at vi som samfund er på vej ud af krisen, der ramte i eftersommeren 2008 - for nogle var det nærmest helt uventet - mens andre havde set den komme ud fra tegn i aktiviteterne - eksempelvis i form af en stagnerende containermængde til og fra Danmark.

Det er fem år siden, vores økonomi blev kølet ned. De første reaktioner fra politisk side var, at vi nok ville begynde at se en bedring i løbet af et års tid - aller højst to år. Politikere i EU-landene satte ting i værk, som skulle skubbe økonomien i gang og hjælpe eksempelvis bilproducenterne gennem den sværeste tid - et par år.

Nogle mennesker i transporterhvervet pegede over for transportnyhederne.dk, der udgiver Ugens transport, at vi når vi nåede bunden, og det begyndte at flade ud - eller måske begyndte at gå op igen, måske var på vej nedad - måske var det slet ikke en V-kurve, økonomien tog - men en W-kurve.

Der er nu gået fem år. Om kurven var V-formet - eller W-formet kan være svært at afgøre.

Men det må være tydeligt for de fleste, at den økonomiske krise har varet længere end to år - og at det kan være svært at se, at det skulle gå fremad.

Og hvis nogle skulle finde på at se i statistikkerne over udviklingen på transportområdet for dér at finde tegn på, at der er fremgang og vækst at spore, så bliver de nok skuffede. Registreringen af nye lastbiler er lavere i år, end den var for et år siden. Trafikken over Øresundsbron er faldet - det samme gælder trafikken over Storebæltsbroen.

Skal man sætte et enkelt ord på det, statistikkerne viser, må det være tilbageholdenhed. Men så er der jo også tid til at vurdere, hvordan man skal drive sin forretning - om det er det rigtige job, man har - eller om man skal sadle om og finde på noget andet

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIE T



EN LASTBIL SKAL
GENERERE OVERSKUD



renault-trucks.dk



Transportrammer

ITD konkluderer ud fra undersøgelse: Udflagede biler kører internationalt

Når danske vognmænd etablerer sig i Tyskland, er det for at konkurrere på det europæiske marked. Det konkluderer transportorganisationen ITD, der har ringet rundt til danske transportvirksomheder med datterselskaber i Tyskland. Indenrigskørsler i Danmark udgør 5 procent af kørslerne, viser rundspørgen

ITD har foretaget rundringningen til de i alt 55 danske vognmænd, der har selskaber i Tyskland. I alt 39 vognmænd har svaret.

Af svarene fremgår det, at ni ud af ti af de danske vognmænd, der har et selskab i Tyskland, har etableret sig i Slesvig-Holsten tæt på den dansk-tyske grænse.

I gennemsnit er godt halvdelen af selskabernes kunder danske. Men den altovervejende del af kørslerne foregår ifølge undersøgelsen uden for Danmark. Vognmændene oplyser til ITD, at det i gennemsnit er omkring 5 procent af kørslerne, der er indenrigstransporter i Danmark - såkaldt cabotage-kørsel.

- Billedet er tydeligt: Ideen med udflagningen er at konkurrere på de internationale ruter på samme vilkår som vognmændene i resten af Europa. Den lejlighedsvis cabotagekørsel i Danmark foregår i forbindelse med, at bilerne afleverer eller opsamler gods i Danmark. At denne begrænsede cabotage-aktivitet helt skulle skævvride det danske indenrigsmarked, er en sejlivet myte, som det er meget svært at finde faktisk belæg for, siger ITD's erhvervspolitiske chef Poul Bruun i forbindelse med undersøgelsen.

- Tager vi udgangspunkt i vognmændenes vurderinger, svarer den totale cabotageeffekt fra alle de tysk udflagede biler til omkring 80 fuldtids-lastbiler på det danske indenrigsmarked, siger Poul Bruun.

Der er i alt godt 40.000 lastbiler over 3,5 ton indregistreret i Danmark.



Transportrammer

ITD-mand undrer sig over beskyldninger om skuffeselskaber

TV-billeder af postkasser i Nordtyskland førte for nylig til beskyldninger om, at danske vognmænd etablerer 'fiktive selskaber' i udlandet for at omgå danske regler og skrævvride konkurrencen på det danske indenrigsmarked. Erhvervspolitiske chef i transportorganisationen ITD, Poul Bruun, undrer sig over beskyldninger og fremhæver resultater fra en undersøgelse blandt danske vognmænd med selskaber i udlandet, som ITD har gennemført

- Samtlige adspurgte med selskaber i Slesvig-Holsten oplyser, at de råder over lokaler og har personale ansat. Omkring 45 procent har dog valgt at outsource administrationen. Det er typisk selskaber med få biler, hvor det ikke giver mening at have fastansat administrativt personale i det udenlandske datterselskab, siger Poul Bruun, der har svært ved at se noget 'fiktivt' ved vognmændenes tyske datterselskaber.

- Selskaberne har en reel omsætning, råder over et produktionsapparat og har chauffører ansat. De aflægger regnskab og betaler skat i Tyskland og skriver i øvrigt under på, at de vil leve op til de tyske etableringskrav, når de indhenter kørselstilladelserne, siger han og fremfører, at det ikke er hans indtryk, at de udflagede vognmænd generelt er mindre lovlige end vognmænd, der kun kører med danske biler.

- Hvis ideen var at snyde, kunne vognmændene vel spare sig besværet med at etablere sig i udlandet og blot snyde med danske biler. Tyskland er nogenlunde lige så civiliseret som Danmark i forhold til krav og kontrol med vognmandsvirksomheder. Forskellen er, at lønniveauet i Tyskland ligger tættere på det niveau, som vognmændene er oppe imod, når de konkurrerer internationalt, siger Poul Bruun.

ITD fører en løbende statistik over antallet af udflagede lastbiler med dansk ejerskab. Seneste opgørelse fra marts i år viser, at der er i alt 3.298 danskejede biler indregistreret i udlandet. Heraf har 1.680 tyske nummerplader.



Transportrammer

Fakta:

ITD's undersøgelse omkring udflagning til Nordtyskland

Transportorganisationen ITD, der har hovedsæde i Padborg, har foretaget en undersøgelse blandt alle danske vognmænd, der har datterselskaber i Tyskland. Formålet har været at afdække nogle af de faktiske forhold omkring vognmændenes etablering i Nordtyskland

ITD's særtælling fra marts i år viser, at danske vognmænd har indregistreret 1.680 lastbiler i tyske datterselskaber. Ejerskabet er fordelt på i alt 55 danske selskaber. Disse selskaber har været målgruppen ITD's undersøgelse.

Undersøgelsen er foretaget som en rundringning i dagene 5.-7. august og er udført af ITD's medlemservice. De adspurgte virksomheder omfatter både medlemmer og ikke-medlemmer af ITD. 'Nordtyskland' er i undersøgelsen defineret som delstaten Slesvig-Holsten.

Undersøgelsens målgruppe	
Antal vognmænd med selskaber i Tyskland (Ifølge ITD særtælling marts 2013)	55
Totalt antal danskejede lastbiler, indregistreret i Tyskland (Ifølge ITD særtælling marts 2013)	1.680
Besvarelser	
Antal DK vognmænd med selskaber i Slesvig-Holsten:	36 (65 %)
Har ikke selskab i Slesvig-Holsten, men andet sted i Tyskland:	3 (5 %)
Ikke truffet/ingen svar:	16 (30 %)
De nordtyske selskaber	
Er etableret i Slesvig-Holsten og råder over lokaler i regionen	36 (100 % af 36)
Har fastansat personale i Slesvig-Holsten udover chaufførerne	20 (56 % af 36)
Andel af cabotagekørsel i Danmark hos selskaber uden fastansat administrativt personale:*	5,2 %
Andel af cabotagekørsel i Danmark hos øvrige danskejede selskaber i Slesvig-Holsten:*	4,5 %
Andel af ikke-danske kunder hos selskaber uden fastansat administrativt personale:*	45 %
Andel af ikke-danske kunder hos øvrige danskejede selskaber i Slesvig-Holsten:*	45 %

* Selskabernes egen vurdering. Samlet gennemsnit er vægтет i forhold til antallet af biler i hvert enkelt selskab.

Transportrammer

Vejdirektoratet åbner forsøg med kørsel i nødsporet på motorvej mod København

Med det første forsøg af sin slags i Danmark, vil Vejdirektoratet lette morgentrafikken for de bilister, der til hverdag benytter Hillerødmotorvejen i retning mod København. Bilisterne vil fra december få et ekstra spor at køre i på en af de mest trafikerede dele af motorvejen mellem Værløse og Ring 4. Det er her, der åbnes for kørsel i nødsporet i morgenmyldretiden på hverdage.

- Hidtil har kørsel i nødsporet været forbeholdt udrykningskøretøjer og er blevet brugt til at lede motorvejstrafik forbi større vejarbejder. Men nu prøver vi for første gang at bruge det som middel til at begrænse trængslen, sådan som vi kender det fra blandt andet Holland og Tyskland, siger Stine Bendsen, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har forstærket nødsporet på strækningen, så det kan bære de nødvendige trafikmængder. Nu følger nogle måneder, hvor blandt andet variable informationstavler og det underliggende udstyr bliver sat op. De nye informationstavler på strækningen skal fortælle bilisterne, hvornår de kan køre i nødsporet. Det er kun få timer dagligt, at man vil opleve denne ændring. På øvrige tidspunkter vil strækningen fungere som hidtil, hvor nødsporet udelukkende fungerer som nødspor og ikke kan benyttes som ekstra kørebane.



- Udrykningskøretøjer vil selvfølgelig stadig have forsterket til at bruge sporet, så hvis der kommer en udrykning eller et køretøj havarerer på strækningen, kan vi ved styring af tavlerne hurtigt lukke sporet for anden trafik, siger Stine Bendsen, der fortæller, at når tavlerne er på plads, vil de være overdækkede i en periode, mens de grundigt, og omkring december forventer hun, at de er klar til at blive taget i brug.

Samtidig med opsætning af tavlerne forbedrer Vejdirektoratet forholdene for trafikken, der skal ind på motorvejen ved tilkørsel <8> Værløse, og ved tilkørsel <7> Skovbrynet bliver tilkørsel til motorvejen lukket af sikkerhedsmæssige hensyn. Der bliver ingen ændringer for strækningen mellem Ring 4 og Værløse i nordgående retning, hvor der ikke er tilsvarende problemer med trængsel.

Forsøget med kørsel i nødsporet løber frem til 2017, men Vejdirektoratet vil løbende evaluere erfaringerne.



Advokaterne skriver om skibsophugning, hvor der er nye regler på vej

[Af advokat, ph.d., Lissi Andersen Roost og advokat, ph.d., Kenneth Melancton Nielsen, Andersen Partners](#)

I de senere år har der i diverse medier og tillige fra politisk side været en del bevågenhed omkring skibsophugning. Ofte ophugges større skibe i Asien med Indien og Bangladesh som nogle af de helt store aktører på området. Og ofte sker selve ophugningen under forhold, der fra et vestligt perspektiv må anses for at være både mindre sikre og mindre bæredygtige end det, der kræves i vores del af verden

Mængden af skibe, der skal ophugges, forventes at stige i de kommende år. Om stigningen skyldes den generelle overkapacitet på markedet eller redernes ønske om mere tidssvarende og miljøvenlige skibe, er svært at spå om. Sikkert er det dog, at stigningen har ført til en øget politisk interesse for området. EU barsler derfor nu med nye regelinitiativer, der skal sikre en øget grad af sikkerhed og en bedre miljømæssig bæredygtighed ved ophugningen af større skibe.

I det følgende gives der et overblik over de gældende regler på området samt en kort beskrivelse af de nye regelinitiativer, som EU i øjeblikket har i støbeskeen.

Skibsophugning er reguleret på flere niveauer. Både globale regler i form af internationale konventioner og

regionale regler i form af EU-regulering er relevante for området.

Baselkonventionen om transport over grænser af farligt affald er en international konvention, der trådte i kraft i 1992. Konventionen er underskrevet og ratificeret af de fleste af verdens lande. Dog har en så vigtig aktør som USA blot underskrevet konventionen, men ikke ratificeret den, hvorfor konventionen på nuværende tidspunkt ikke er bindende for USA.

Baselkonventionens formål er at reducere transporten af farligt affald, især sådanne transportere, der går fra industrialiserede lande til udviklingslande. I den forbindelse hersker der dog uenighed om, i hvor høj grad konventionen finder anvendelse på skibe, der sejles til ophugning.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1013/2006 af 14. juni 2006 om overførsel af affald gennemfører Baselkonventionen i alle EU's medlemslande. Forordningen, der regulerer import og eksport af affald, betegnes i Danmark som **Transportforordningen**. I Transportforordningen reguleres overførsel af affald mellem medlemsstater indenfor EU (med eller uden transit gennem tredjelande), affald importeret til EU fra tredjelande, affald eksporteret fra EU til tredjelande og affald, som er i transit gennem EU på vej til eller fra tredjelande.

Transportforordningen forbyder eksport af farligt affald fra EU til ikke-OECD lande med henblik på bortskaffelse af det farlige affald og indeholder en række restriktioner i forhold til samme med henblik på nyttiggørelse af det farlige affald. Et skib vil i visse tilfælde være at betragte

Transport- juristerne



skriver

som farligt affald i Transportforordningens forstand, hvorfor Transportforordningen kan komme i anvendelse, såfremt skibet forlader EU med henblik på ophugning i f.eks. et ikke-OECD land.

Både Baselkonventionens og Transportforordningens strenge regler omgås ofte i praksis. De udtjente skibes sidste ruter planlægges f.eks. med disse regler for øje, således at reglernes geografiske anvendelsesområde undgås, eller skibet ganske enkelt sælges til en køber, hvis rolle ene og alene begrænser sig til at sælge skibet videre til ophugning.

Med henblik på blandt andet at lappe de huller, der findes i Baselkonventionen og de tilhørende EU-regler, blev **Hongkongkonventionen** om sikker og miljømæssig forsvarlig ophugning af skibe vedtaget i maj 2009 af FN's søfartsorganisation, International Maritime Organization.

Hongkongkonventionen skal ratificeres af et tilstrækkeligt antal store flag- og ophugningsstater for at træde i kraft, og dette er endnu ikke sket. En ikrafttræden af Hongkongkonventionen forventes tidligst at ske i 2020.

Når og hvis Hongkongkonvention træder i kraft, vil den imidlertid kræve, at de tiltrædende lande (herunder EU's medlemsstater) kun ophugger deres store handelsskibe i lande, der har tiltrådt konventionen.

Dette kan i princippet sagtens omfatte asiatiske lande, såfremt disse landes ophugningsanlæg blot opfylder de internationalt godkendte standarder, som i konventionen er højere end de nuværende standarder. Disse ophugningsanlæg skal ydermere behandle skibe fra lande, der ikke har tiltrådt konventionen, på samme måde som skibe, der sejler under en kontraherende stats flag. Sidstnævnte forpligtelse indebærer et krav om "ikke-gunstigere behandling", det vil sige, at de godkendte ophugningsanlæg ikke må operere med forskellige ophugningsstandarder afhængigt af fra hvilket land, det konkrete skib stammer.

EU's nye regelinitiativer, der heller ikke er trådt i kraft endnu, og som derfor stadig kan undergå indholdsmæssige forandringer, sigter til at implementere bestemmelserne i Hongkongkonventionen regionalt i EU, og dermed igangsætte Hongkongkonventionens bestemmelser for EU's medlemslande, inden selve konventionen er trådt i kraft. Formålet med en sådan regional igangsættelse er blandt andet, at i hvert fald EU således ikke behøver at vente på Hongkongkonventionens egentlige ikrafttræden.

EU's nye regelinitiativer vil formentligt påføre de fleste redere øgede omkostninger, ligesom de vil sætte grænser for, hvor redernes skibe lovligt kan ophugges. Overtrædelse af reglerne vil kunne medføre strafansvar, og som noget ganske særligt er der i reglerne tillige indbygget en "whistleblower"-ordning, hvorved blandt andet NGO-organisationer kan anmelde overtrædelser til de forskellige nationale myndigheder.

Ikke uventet ser fortalene for de nye EU-regler gerne, at disse træder i kraft hurtigst muligt og meget gerne inden 2015. Reglernes indhold og komplekse natur gør det dog meget usikkert, om en sådan deadline kan overholdes. det, der står med småt, når aftalerne med kunderne indgås.

Alle informationer er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk eller Andersen Partners påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.

Advokaterne fra Andersen Partners, Kolding, kan træffes via e-mail:

Advokat, ph.d., Lissi Andersen Roost (lar@andersen-partners.dk)

Advokat, ph.d., Kenneth Melancton Nielsen (kmn@andersen-partners.dk)

Statistik

Transportområdet rykkede ned med en enkelt

I juli kørte 20 virksomheder på transportområdet i skifteretterne rundt i landet. Det er en enkelt færre end i juli sidste år. Set over den seneste 12-måneders periode er transportområdet dog kørt den anden vej i statistikken

I perioden fra august 2012 til og med juli i år gik 263 virksomheder konkurs. I den forudgående periode fra august 2011 til og med juli 2012 var tallet 254. Der er dermed tale om en stigning i antallet af konkurser set over perioden på 3,5 procent. Ser man på det samlede antal konkurser i den seneste 12-måneders periode endte antallet på 5.513 mod 5.487 i den foregående periode - en stigning på 0,5 procent.

Tallene er hentet i den seneste konkursstatistik fra Experian.

Nedgangen i antallet af konkurser fortsatte i juli

Årets tredje kvartal kom i gang med knap 11 procent færre konkurser i juli i år end i juli 2012. Der er færre konkurser i det meste af Danmark og gode takter i flere af de hårdest ramte brancher. Det viser nye tal fra data- og analysevirksomheden Experian. Interesseorganisationen Dansk Erhverv glæder sig over den positive udvikling

I alt 368 virksomheder gik konkurs i juli i år. Sammenholdt med 413 i juli sidste år, svarer det til et fald i antallet af konkurser på 10,9 procent. Det giver et 12-måneders gennemsnit på 459, hvilket ifølge statistikken fra Experian er det laveste i år.

- Tallene understøtter den positive tendens, vi har set igennem den seneste tid. Selvom niveauet fortsat er højt, ser vi lige nu forsigtig bedring på en række parametre som f.eks. flere nyetableringer og færre virksomheder med underskud, der begge er vigtige indikatorer for en langsigtet bedring i dansk erhvervsliv, siger Frank Papsø Nordic Director for analyse og forretningsudvikling hos Experian.

- Samlet set viser vores data et erhvervsliv, der langsomt bevæger sig i en sundere retning, siger han videre.

Hos interesseorganisationen Dansk Erhverv ser erhvervsøkonomisk chef, Bo Sandberg, julis konkurstal som en positiv nyhed, der bidrager til en tiltagende optimisme.

Statistik

- Konkurstallene lægger sig i vægtskålen med andre positive økonomiske nyheder fra 2. kvartal og frem. Blandt andet har forbrugerforventninger, ledigheden, konjunkturbarometer, ejendomspriser og dankortomsætning udviklet sig i positiv retning. I modsat retning trækker en stagnerende eksportvækst, som indebærer, at vi fortsat ikke skal forvente voldsomt positive BNP-væksttal, siger Bo Sandberg.

Hårdest ramte brancher er i bedring

På brancheniveau viser analysen en positiv udvikling inden for nogle af de brancher, der har været hårdest ramt de seneste år. I et 12-månedersperspektiv falder antallet af konkurser inden for bygge- og anlægsbranchen med 4 procent, med 9,4 procent inden for fremstillingsvirksomheder og med 2,9 procent inden for landbrug og fiskeri.

- På brancheniveau er det især glædeligt, at nogle af de hårdest ramte brancher fortsat viser positive takter, og ser ud til at have tilpasset sig den nye normaltilstand i dansk økonomi, siger siger Frank Papsø. Experian, og fortsætter:

- Fremstillingsvirksomheder og landbruget er i bedring, og bygge- og anlægsbranchen er også på vej frem efter nogle hårde år - og det er meget vigtige brancher for sundhedstilstanden i det danske samfund som helhed. Alt i alt er der belæg for at håbe på et godt efterår med mulighed for vækst i alle sektorer.

Færre konkurser over det meste af linjen – men ikke i hovedstaden

Geografisk er det bemærkelsesværdigt, at meget store dele af landet oplever en faldende konkurstendens både i juli og i de seneste 12 måneder samlet set.

- Vest for Storebælt er det især Midt- og Vestjylland, Nordjylland og Østjylland, der er inde i en solid og positiv konjunkturmæssig gænge - også, hvad konkurser angår. Øst for Storebælt er det i de ellers relativt kriseramte områder Sjælland og Lolland-Falster, konkurspilen peger i mest positiv retning. Hovedstaden trækker i negativ retning, men det bør man ikke hænge alt for meget med mundvigene over. Dels er der altid en stor virksomhedsomsætning i København, og dels er erhvervslivet i hovedstadsområdet så bredt funderet, at der ofte vil være alternative jobmuligheder for dem, der rammes af konkurser, siger Bo Sandberg fra Dansk Erhverv.

Storebæltsbroen har lagt asfalt til færre biler

I perioden fra januar til og med juli passerede i alt 6.199.365 biler over Storebæltsbroen. Det er et fald på 78.278 biler i forhold til samme periode sidste år. Opgjort i procent er der tale om en samlet tilbagegang på 1,25 procent

Statistikken fra Storebælt viser, at der er passeret flere motorcykler, lastbiler og busser over broen i 2013 i forhold til samme periode i 2012. Men fremgangen i de tre kategorier har ikke været nok til at holde det samlede trafiktal oppe, da antallet af personbiler, der udgør omkring 90 procent af trafikken, er gået tilbage med 1,53 procent.

Statistik

Godstransporten var med til at forbedre broens resultat

Flere fritidsbilister og flere lastbiler øgede sammen med lavere renteudgifter øger det positive resultat for betalingsbroen over Øresund

Øresundsbro Konsortiets resultat for første halvår 2013 blev et overskud på 249 millioner kroner før værdiregulering. Det er en forbedring fra første halvår 2012 på 151 millioner kroner. Forklaringen er ifølge broen først og fremmest lavere renteudgifter og højere trafikindtægter



Indtægterne fra vejtrafikken steg med 28 millioner kroner til 532 millioner kroner. Fritidstrafikken med BroPas steg med 6,6 procent. Også lastbiltrafikken fortsatte med at stige, og Øresundsbroens markedsandel er på 52 procent af fragtmarkedet over Øresund.

- Vi fortsætter med at forbedre vores resultater. Det er glædeligt, især med tanke på den ustabile konjunktur i vores omverden, siger Øresundsbro Konsortiets administrerende direktør Caroline Ullman-Hammer.

Flere til fritid - færre til arbejdstid

I juni steg fritidstrafikken med 11 procent sammenlignet med samme måned sidste år, og Øresundsbro Konsortiet havde ved udgangen af juni 290.000 aftalekunder med fritidsaftalen BroPas, hvilket er det største antal nogensinde.

Tendensen i pendlertrafikken gik den anden vej med et fald på 8,5 procent i første halvår 2013 sammenlignet med samme periode sidste år. Den faldende pendlertrafik betød samlet en tilbagegang i trafikken på 2,0 procent.

Cirka 6,8 millioner mennesker rejste med bil over Øresundsbron.

Driftsomkostninger holder niveauet

Driftsomkostningerne er uændrede sammenlignet med første halvår 2012, og resultatet af den primære drift blev et overskud på 515 millioner kroner, hvilket er en forbedring på 37 millioner kroner.

Renteudgifterne faldt med 114 millioner kroner til 266 millioner kroner, især på grund af den lave inflation. Det giver et resultat før værdiregulering på 249 millioner kroner, hvilket er en forbedring på 151 millioner kroner.

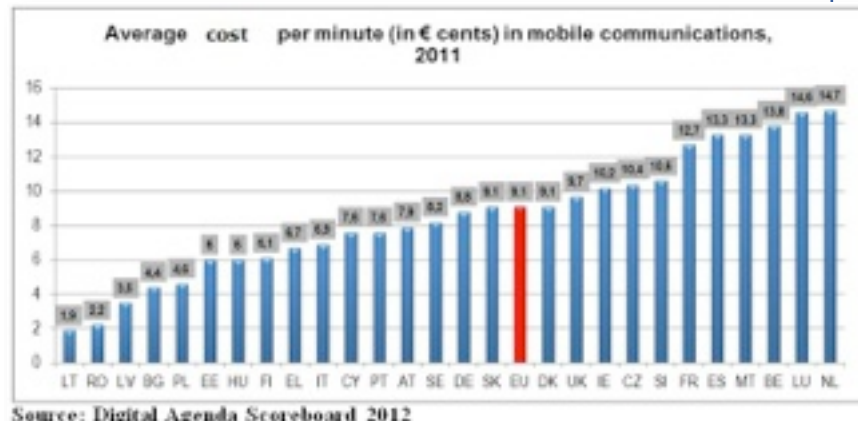
- Det positive cash flow bruger vi primært til at afdrage på lånene, som har finansieret broens bygning, siger Caroline Ullman-Hammer.

Den rentebærende nettogæld reduceredes med 428 millioner kroner i perioden.

Statistik

EU-Kommissionen påpeger prisforskel på 774 procent for telefonopkald i EU

Mobilbrugere i EU er udsat for store prisforskelle for den samme ydelse. Det påpeger EU-Kommissionen, som oplyser, at den største prisforskel er på indlandsmobilopkald - hvor der er en forskel på 774 procent mellem det billigste land, Litauen, og det dyreste land, Nederlandene



Source: Digital Agenda Scoreboard 2012

Disse prisforskelle kan ifølge EU-Kommissionen ikke forklares med forskelle i kvaliteten, udgifterne til at yde tjenesten eller forbrugernes købekraft i de forskellige lande.

- Som disse tal tydeligt illustrerer, er de 28 nationale telemarkeder i Europa i dag ikke til gavn for forbrugerne på samme måde, som et enhedsmarked ville være det. Det er afgørende for hele EU, at vi hurtigt får oprettet et reelt indre marked, hvis vi skal blive et virkeligt forbundet kontinent, siger næstformand for EU-Kommissionen Neelie Kroes.

Ifølge EU-Kommissionens oplysninger ligger EU-gennemsnittet på 9,1 eurocent for mobiltelefoni. Danmark ligger på gennemsnittet, mens lande som Sverige og Tyskland ligger under med henholdsvis 8,2 eurocent og 88 eurocent pr. minut. Lande som Storbritannien og Frankrig ligger over med henholdsvis 9,7 og 12,7 eurocent pr. minut. Disse lande er dog overgået af Belgien, Luxembourg og Nederlandene med henholdsvis 13,8, 14,6 og 14,7 eurocent pr. minut.

Examples of prices of international mobile calls for different operators (per minute)

Country	Operator	Price of international mobile calls
Portugal	Vodafone	€0.465
Spain	Movistar	€0.65
Italy	TIM	€0.35
France	Orange	€0.35
Belgium	Belacom	€0.97
UK	Vodafone	€1.19
Germany	T-mobile	€0.48
Germany	O2	€0.75
Hungary	Telenor	€0.35



Transportresultater

Tog-operatør konstaterer: Markedet er fortsat svagt

Den svenske tog-operatør, Green Cargo, der blandt andet samarbejder med DB Schenker om jernbanetransport mellem Skandinavien og Europa, havde en nettoomsætning i årets første kvartal på 2.063 millioner svenske kroner - en tilbagegang på 361 millioner svenske kroner i forhold til første halvår af 2012

Tilbagegangen skyldes blandt andet, at de godsmængderne, som Green Cargo havde fat i, var 14 procent mindre i årets første seks måneder i forhold til samme periode sidste år.

Den faldende nettoomsætning og godsmængder har betydet, at driftsresultatet blev et underskud på 119 millioner svenske kroner mod et overskud i samme periode sidste år på 17 millioner kroner.

Green Cargo's ledelse peger på, at den svære lavkonjunktur, som mange af transportkoncernens kunder mærker, påvirker Green Cargo's resultat. Nedgangen stammer og fremmest fra første kvartal, da effektiviseringer og en arbejdstidsforkortelse i perioden februar - maj udløste en øget kontrol af omkostningerne.

- Vi har bremset nedgangen i resultatet, men det rækker ikke. Derfor ser vi hele virksomheden i gennem for at kunne blive et stærkt og moderne transportselskab, som tjener penge gennem tider med konjunkturudsving. Vi skal være en stabil partner for det erhvervsliv, der er afhængig af transport - også i fremtiden, siger Green Cargo's administrerende direktør, Jan Kilström.

Green Cargo had i årets første halvdel indgået nye eller fornyet transportaftaler til en værdi af 400 millioner svenske kroner. Større opgaver omfatter transportaftaler med CMA CGM Sweden, Outokumpu, Scandinavian Motortransport, Arctic Paper, Stena Recycling, DB Schenker, Penta Shipping og det svenske forsvar.



Transportmiljø

Personbiltrafikken står for 57 procent af vejtransportens CO₂-udledning

Klima- og energiminister Martin Lidegaard (R) fremlagde onsdag S-R-SF-Regeringens klimaplan, der har titlen "På vej mod et samfund uden drivhusgasser). Af planen fremgår det blandt andet, at transportsektoren i 2010 udledte cirka 13 millioner ton CO₂-ækvivalent. Vejtransporten stod for omkring de 12 millioner ton CO₂-ækvivalent

CO₂-udslippet var størst fra personbiltrafikken, der tegner sig for 57 procent. Vare- og lastbiler står for cirka 37 procent, mens busser og motorcykler står for de resterende 6 procent.

Transportsektoren står for omkring en tredjedel af det samlede energiforbrug i Danmark.

Ifølge S-R-SF-Regeringens klimaplan forventes energiforbruget til transport at stige - selvom der løbende sker energiforbedringer. Det skyldes en forventning om et stigende transportarbejde fra vejtransporten. Stigende lufttrafik vil også bidrage til et øget energiforbrug fra transportsektoren.

I klimaplanen forventer S-R-SF-Regeringen, at transportsektorens udledning i 2020 vil ligge på omkring 13 millioner CO₂-ækvivalent. Det skyldes, at der i årene fremover vil blive blandet biobrændstof i det traditionelle brændstof - benzin og dieselolie.

Da andre sektorer ventes at nedbringe energiforbruget, vil transportsektoren frem til 2020 og 2035 tegne sig for en større procentvis andel af det samlede energiforbrug og dermed også CO₂-udledning.



Konklusion i rapport:

Der er et billion-potentiale i bioøkonomi

Copenhagen Economics konkluderer i en ny rapport, at der er et billionpotentiale i den såkaldte biobaserede økonomi. Men det kræver investeringer her og nu

Rapporten, der beskriver et næsten svimlende potentiale indenfor den biobaserede økonomi, er fremlagt for netværket AGROBIOSAM, der har bestilt rapporten hos Copenhagen Economics.

En biobaseret økonomi er en økonomi, hvor brændsler, kemikalier, lægemidler og materialer bliver produceret ud fra biomasse i stedet for på basis af kul, olie og naturgas.

AGROBIOSAM er et netværk bestående af Novozymes, Haldor Topsøe, DONG Energy og Landbrug & Fødevarer. Netværket blev dannet i 2011 med støtte fra Fødevareministeriets Grønt Udviklings- og Demonstrationsprogram (GUDP) for at konkretisere mulighederne, perspektiverne og barriererne for en udvikling af bioøkonomi, og konklusionerne er nu fremlagt.

Inden for kemikalier, forventes andelen af biobaserede kemikalier at stige så markant, at omsætningen stiger fra ca. 900 milliarder kroner i 2010 til over 3 billioner kroner i 2025. Samtidig er der stort potentiale at hente i planteforædling og omlægning af høstmetoder og logistik samt biobrændstoffer frem mod 2020, konkluderer rapporten.

De voldsomme tal skræmmer ikke administrerende direktør for Landbrug & Fødevarer, tidligere forsvarsminister Søren Gade, der gerne ser tallene fulgt op med handling.

Offentlig støtte er en nødvendighed

- Tallene i Copenhagen Economics rapport er nok til at tage pusten fra de fleste. Men selvom potentialet i kroner og øre virker nærmest uforståeligt stort, er der ingen tvivl om, at den biobaserede økonomi er værd at satse på. Det kræver dog investeringer fra staten og private, og hellere i dag end i morgen, siger Søren Gade.

Han fremhæver den betydning den biobaserede økonomi kan have for både landbruget og Danmarks yderområder.

- En stor del af mulighederne ligger i landbruget og støtter op om fødevarereproduktionen. Andre afgrøder og anderledes høstmetoder vil give meget mere biomasse, som igen kan give flere muligheder for nye investeringer. Samtidig giver den øgede biomasse mere arbejde til yderområderne, for når råvaren bliver produceret på landet, vil det også give mening at viderebehandle den på landet, det vil give en helt ny industri derude, siger Søren Gade.

Transportmiljø

Rapporten beskriver finansiering og regulering som de største barrierer for, at potentialet indenfor den biobaserede økonomi ikke nås. Udover støtte til fortsat forskning, udvikling og demonstration er der også behov for rammevilkår som vil gøre det attraktivt for virksomheder at investere i udvikling og kommerciel produktion.

- Det gælder både nationalt og i EU, så EU kan være i front på bioøkonomien, og ikke halte bagefter resten af verden, siger formand for BioRefining Alliance, Niels Henriksen, der fortsætter:

- Hvis man vil være med i front, kræver det man investerer. Derfor må staten også gå aktivt ind i den biobaserede økonomi. Både herhjemme og i EU, hvor de må presse på for, at biobaseret økonomi bliver en prioritet.

EU-forslag kan åbne for et bio-eventyr i Danmark

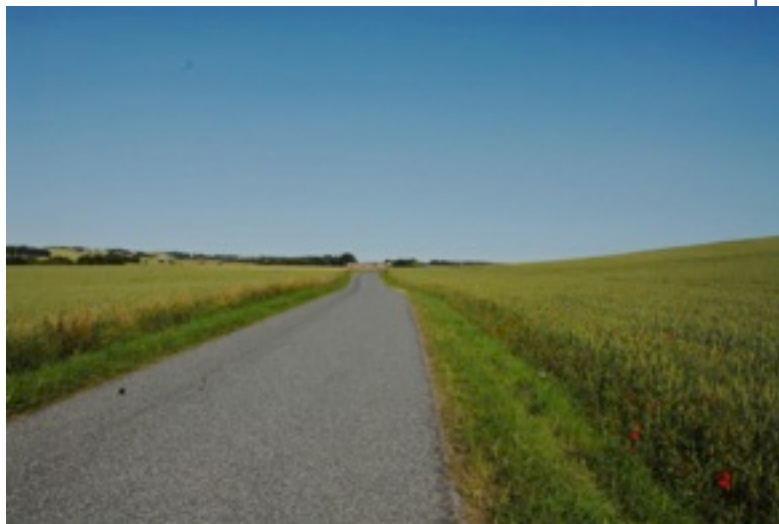
Et forslag fra EU-Parlamentet kan placere Danmark i det internationale førerfelt indenfor 2. generations biobrændstoffer. Det skriver foodculture.dk tirsdag. Forslaget fra EU-Parlamentet går ud på, at i år 2020 skal knap 10 procent af det brændstof, som alle europæiske transportmidler kører med, være udvundet af landbrugsafgrøder og restprodukter

Forslaget går ifølge foodculture.dk ud på, at 6,5 procent af biobrændstoffet skal komme fra 1. generations biobrændstof, der er udvundet af landbrugsafgrøder som for eksempel raps. 2,5 procent skal komme fra 2. generations brændstof, der er udvundet af restprodukter som for eksempel halm.

Der er gode muligheder for, at energiudvalgets forslag bliver stemt igennem, vurderer EU-parlamentsmedlem Jens Rohde (V), der er en af de centrale aktører i udvalget.

- Danmark har her muligheden for at blive en af trækkræfterne i Europa indenfor 2. generations biobrændstof. Det er et vigtigt område med store, danske interesser. Derfor har jeg brugt lang tid på at få skabt et politisk kompromis blandt de forskellige politiske grupper i EU-Parlamentet. Det ser ud til at være lykkedes, siger Jens Rohde (V) til foodculture.dk.

Ifølge parlamentsmedlemmet er der et voksende politisk fokus på biobrændstoffer i EU, og det er til stor gavn for de danske interesser.



Transportopkøb

Bornholmsk transportvirksomhed er blevet solgt

Transportkoncernen Bech-Hansen & Studsgaard A/S, der har hovedsæde i Rønne, har været på lokalt opkøb. Med virkning fra mandag 12. August er Vips Transport ApS blevet en del af Bech-Hansen & Studsgaard A/S. De hidtidige ejere, Jan Kohring Larsen og Jim Holtoug Sommer, fortsætter i fremtrædende lederstillinger hos BHS

Sammenlægningen er del af strategi om at udvide og styrke den bornholmske service for eksisterende og kommende kunder hos Bech-Hansen & Studsgaard A/S, der går under forkortelsen BHS.

Hos BHS fremhæver ledelsen, at Vips Transport har en stærk lokal forankring med entreprenørkørsel på Bornholm og stykgodstransport til og fra Bornholm. Virksomheden har hidtil haft en omsætning på godt 30 millioner kroner og 24 ansatte.

- Opkøbet ligger i tråd med virksomhedens strategi om fortsat at udbygge BHS's serviceprodukter på Bornholm, siger Morten Studsgaard og fortsætter:

- Ideen bag opkøbet har ligeledes været at sammenlægge to stærke enheder til en endnu mere kompetent serviceorganisation, der kan betjene det bornholmske samfund med logistikløsninger på et endnu højere plan. Dagens logistikløsninger kræver større og større kapacitet. Opkøbet giver os således mulighed for at bibeholde vores position på det danske transportmarked og fortsat udvikle vores virksomheder med vækst og derved sikre bornholmske arbejdspladser.

De to hidtidige ejere af Vips Transport ApS, Jim Sommer og Jan Kohring Larsen, ser frem til virksomhedens integration i BHS.

- Vi har gennem et stykke tid være på udkig efter en stærk partner, der kan videreudvikle Vips fremadrettet. I BHS har vi fundet den rette virksomhed til at videreføre vores virksomhed, hvor vi føler, at vi fortsat kan være aktive og være med til at skabe succes, siger de to samstemmende.

Vips Transport ApS blev etableret 8. juni 2005. I det seneste regnskabsår opgjort pr. 31. december 2012 kom virksomheden ud med et resultat på 1.906.000 kroner efter skat. Egenkapitalen var på 6.331.000 kroner, mens balancen var på 20.306.000 kroner.

Om Bech-Hansen & Studsgaard A/S

Bech-Hansen & Studsgaard A/S er et transport- og shipping firma med 450 millioner kroner i omsætning, 330 transportenheder og 235 medarbejdere.

Selskabet dækker over et europæisk netværk med 14 europæiske agenter.

BHS er med i Nordic Chain AB og System Alliance Europe GmbH.

Bech-Hansen & Studsgaard A/S har både shipping-virksomhed og lastvognsværksted på Bornholm.

Bech-Hansen & Studsgaard A/S har afdelinger i Rønne, Hvidovre og Hasselager.

Materiel

Thybo Biler i Nordvestjylland bliver samarbejdspartner med KH OneStop

KH OneStop A/S har med aftalen om fremadrettet strategisk samarbejde og partnerskab med Thybo Biler i Thisted og Holstebro, der gælder fra 1. september, udvidet sit netværk i Danmark

Det to parter betegner aftalen som strategisk vigtig for fremtiden. Den skal styrke begge parter position på markedet.

Aftalen betyder, at Thybo Biler fremover bliver underforhandler for KH OneStop af både Thermo King køleanlæg, KH Isoleringsskit kølebiler, MBB Palfinger lifte, samt Sækko Presenninger og dekoration.



Thybo Biler's nuværende aftale med Carrier er opsagt med udgangen af august.

For KH OneStop A/S har det været vigtigt at indgå et partnerskab med en stærk og kompetent partner i netop Thisted- og Holstebro-området for at tilgodese kunderne hos KH OneStop, som i dette område har måttet køre uforholdsvist langt for at blive servicere hos KH OneStop.

Partnerskabet betyder, at KH OneStop kan udbygge sin position som et førende trailer- og køleværksted i Danmark med et stort landsdækkende netværk og som en førende forhandler af transportkøleanlæg samt isoleringsskit til biler.

KH OneStop A/S tæller fra 1. september syv egne værksteder i henholdsvis Padborg, Erritsø, Taulov, Odense, Brøndby, Vejle (DTC) og Aarhus - samt tre servicepartnere i henholdsvis Hirtshals (Agathon On Spot), Skive (Skive Lastvognsservice) og nu også i Thisted og Holstebro (Thybo Biler).

Derudover har KH OneStop egne landsdækkende 24/7 mobileenheder i henholdsvis Padborg, vejle, Esbjerg, Slagelse, Brøndby, Aarhus og Holstebro.

KH OneStop fastholder sin egen direkte salgsindsats i området. Her vil området forsat have fuldt salgfokus og blive servicere af KH OneStop's egen mangeårige repræsentant i området, Carsten Schulz.

Materiel

Shell flytter brændstofstyring ind til chaufføren i førerhuset

Med en ny tablet-skærm til Shell FuelSave Partner-systemet indarbejder energiselskabet Shell brændstoføkonomien i chaufførernes hverdag. Realtidskommunikation, indbygget navigation, kør-grønt-alarmer og økokørselsrapporter gør det lettere for manden bag rattet at opnå brændstofbesparelser

Den tablet-lignende 'In-Cab' skærm åbner en direkte kommunikationslinje mellem den flådeansvarlige og chaufførerne og flytter samtidig fakta og viden om hver lastbils brændstoføkonomi ind til chaufførerne i førerhusene.

- I dag har det topprioritet hos mange professionelle transportører at skabe overblik over brændstofforbruget og ikke mindst reducere det. Og en af de mest effektive veje til besparelser ligger i at arbejde seriøst og målrettet med chaufførernes køreadfærd. Med introduktionen af Shells In-Cab skærm serverer vi både realtidskommunikation til den enkelte chauffør og forbrugsoverblik fra Shell FuelSave Partner-systemet direkte i lastbilens førerhus, siger Line Edlefsen, marketing manager i Shell.

In-Cab skærmen er den nyeste tilføjelse til Shell FuelSave Partner, som er medhjælpende til at reducere lastbilens brændstofforbrug, forebygge brændstofsvindel og skabe overblik over alle brændstofrelaterede omkostninger i en transportvirksomhed.

Totalt brændstofoverblik

Den nye tablet fra Shell er forbundet direkte med kundernes Shell FuelSave Partner-system, der sidder i lastbilernes interne kommunikationssystem, CAN bus'en. Herfra indsamler systemet et hav af data om forbrug, optankninger, kørselsmønstre og køreadfærd for hver chauffør i en flåde.

Funktionalitet i Shells In-Cab skærm:

- 1) Messaging – Den flådeansvarlige kan nemt og hurtigt opdatere chaufførerne på f.eks. ruteændringer eller -opdateringer. Højprioritetsbeskeder leveres direkte i førerhuset, enten som 'text-to-speech' eller som tekst, ligesom chaufføren kan sende standardbeskeder og tekstsvare via skærmen - når bilen holder stille.
- 2) Alarmer – Løbende feedback på væsentlige aspekter af deres brændstoffektivitet direkte til chaufførerne i førerhuset. F.eks. om hastighedsoverskridelser, kørehviletidsgrænser eller alarmer vedr. tomgangskørsel.
- 3) Statusrapporter – Korte statusrapporter over seneste tur giver chaufføreren et klart billede af deres brændstoffektivitet, og hvor de kan sætte ind for at sænke brændstofforbruget. F.eks. omkring tomgangskørsel, hård acceleration, pludselige opbremsninger eller anvendelse af fartpilot.
- 4) Navigation – Indbygget, topmoderne navigations-app med ruteplan for tungtransport og anvisning af alternative ruter til en given destination. Valgfri funktion. Shell FuelSave Partner-kunder kan tilføje den nye In-Cab skærm til deres eksisterende aftale. Nye kunder skal bestille standardsystemet og så vælge tablet-teknologien til.

I Shells samlede produktpakke til transportbranchen indgår Shell FuelSave Partner-systemet, Shell FuelSave Diesel og Shells euroShell brændstofkort. Tilsammen giver disse løsninger professionelle transportører en sikrere, nemmere og mere økonomisk vej til at administrere brændstofindkøb.

Materiel

Shell FuelSave Partner bruger oplysningerne til at kortlægge transportørernes brændstofforbrug, hvilket giver et konkret udgangspunkt for at arbejde med forbedringer i kørselsrutiner, ruteplanlægning, med mere - og nedbringe brændstofforbruget.

Erfaringer fra Shells kunder viser, at Shell FuelSave Partner-systemet kan hjælpe transportører med at spare op til 10 procent på brændstofomkostningerne.

Om Dansk Shell

Shell beskæftiger cirka 450 medarbejdere i Danmark fordelt på hovedkontoret i Ørestad og raffinaderiet i Fredericia. Hertil kommer godt 2.500 ansatte på Shells servicestationer. Shells raffinaderi i Fredericia er et af to raffinaderier i Danmark. Her omdannes råolien fra Shells aktiviteter i den danske del af Nordsøen til flydende gas, jetbrændstof, benzin, diesel, petroleum og fyringsolie.

Der er 306 Shell servicestationer i Danmark, heraf 63 Shell/7-Eleven, 62 forhandlerejede, 123 forpagterdrevne og 58 ubemandede Shell Express stationer. Dertil kommer 16 CRT-anlæg til lastbiler, busser og anden tung transport. Shell tilbyder en bred vifte af brændstoffer - fra 99 oktan Shell V-Power over Shell FuelSave Blyfri 95, Shell 92 oktan til Shell FuelSave Diesel.

På verdensplan beskæftiger Shell cirka 87.000 medarbejdere i 70 lande. Her er selskabet involveret i bl.a. olie- og gasudvinding, produktion og salg af benzin og diesel samt udvikling af biobrændsel og flydende naturgas. I alt har Shell 44.000 servicestationer i verden og producerer hver dag 3,3 mio. tønder olie og gas. Læs mere på www.shell.com



Uddannelse

Transportorganisationen ITD tilbyder uddannelse

17 forskellige kurser og fyraftensmøder, online-kurser efter behov samt chaufførkurser i samarbejde med otte forskellige AMU-kursuscentre. Det er tilbuddene fra transportorganisationen ITD i organisationens nye kursuskatalog, der netop er udkommet

Kurserne henvender sig til de danske vognmænd og deres medarbejdere og er åbne for såvel medlemmer som ikke-medlemmer af ITD. Blandt de nye tilbud er nye kurser om, hvordan man som vognmand byder ind på offentlige udbud samt om konkurrenceret og kontrakter.

Viden styrker bundlinjen

- Viden og professionalisme er en forudsætning for at begå sig som vognmand på et åbent og frit marked. Vores kursustilbud skulle gerne styrke den enkelte vognmand i den hårde konkurrence og bane vejen for en bedre bundlinje, siger ITD's uddannelsesansvarlige Anders Jessen.

Der er også mere velkendte emner som køre- og hviletid, farligt gods, cabotageregler og lastsikring på programmet. Et grundkursus i virksomhedsøkonomi kan ligeledes erhverves, ligesom ITD tilbyder et helt åbent kursus, hvor deltagerne selv bestemmer indholdet.

Til nye vognmænd og ansatte i landtransporterhvervet tilbyder ITD et introduktionskursus, hvor de mest almindelige regler, markedsforhold og vilkår bliver gennemgået.

Uddannelse er et af de servicetilbud, som ITD har valgt at satse stort på fremover. ITD og Danske Speditører etablerer et fælles uddannelsesråd for at koordinere initiativerne og sikre transporterhvervet de bedst mulige og mest tidssvarende uddannelses tilbud.

- Transport, konkurrence og uddannelse hører sammen. De virksomheder, der står stille og undlader at opdatere deres viden, har sværere ved at overleve. Den tendens vil kun blive stærkere fremover. Derfor er uddannelse så vigtig for os, siger Anders Jessen.

Interesserede kan se ITD's uddannelseskatalog og melde dig til kurserne via ITD's web-side.



Flydende forbindelser

Rekordmange mennesker rejste med LangelandsFærgen

Lørdag 20. juli slog rederiet Færgen rekorden på ruten mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårs på Lolland, når det gælder antallet af rejsende

I alt 5.186 passagerer og 1.563 biler blev fragtet med LangelandsFærgen mellem Lolland og Langeland på det, der indtil videre er den største rejsedag i rutens historie. Rederiet peger i den forbindelse på, at tallene viser, at færgeruten er et alternativ til andre rejseveje.

Ruten mellem Spodsbjerg og Tårs besejles af de to tvillingefærger, MF Lolland og MF Langeland, der blev indsat sidste år. Med de to nye dobbeltenderfærger fulgte også en øget kapacitet på 142 procent på ruten, hvilket er en af grundene til, at Færgen satte rekord på ruten i antallet af rejsende.



Rederi: Den danske og svenske stat skaber ulige konkurrenceforhold over Øresund

Scandlines Øresund, der sejler mellem Helsingør og Helsingborg, mener, at rederiet er udsat for ulig konkurrence fra Øresundsbron, som ved hjælp af garantier fra den danske og svenske stat har opnået lige så lavt forrentede lån, som den svenske og danske stat kan få

Forholdet, som ifølge Scandlines Øresund betyder, at der er blevet sværere at drive færgefart mellem Helsingør og Helsingborg, har ifølge dagbladet Børsen udløst en klage over forholdet til EU-Kommissionen.

Scandlines peger på, at Øresundsbron har sænket billetpriserne for lastbiler, hvilket har trukket trafik til broen, så Øresundsbron har opnået en markedsandel på 51,1 procent af lastbiltrafikken over Øresund.

Ifølge Børsen er prisen for at køre over Øresundsbron med lastbil faldet med 20 procent, siden broen åbnede i 2000.

Forud for bygningen af den faste forbindelse over Øresund var udgangspunktet, at prisen for at køre over broen skulle tage udgangspunkt i niveauet for færgetaksterne mellem Helsingør og Helsingborg.

Flydende forbindelser

Ny og forbedret fartplan fra Mols-Linien gør morgenmøder i Jylland nemmere

Mandag 19. august sætter Mols-Linien en ny og forbedret fartplan for forbindelsen mellem Odden og Aarhus i søen. Mols-Linien har spurgt de rejsende og indfører på den baggrund tidligere morgenaftage fra Odden mandag til fredag, så det bliver nemmere at nå morgenmøder i Jylland

Fra og med mandag 19. august sejler Mols-Linien fra Odden klokken 07.30, 08.30 og 09.30. På den måde bliver det nemmere for sjællænderne at ankomme rettidigt til morgenmøder eller arbejde i det jyske.

Fra Aarhus sejler rederiet med timedrift om morgenen med afgang klokken 6.00, 7.00, 8.00 og 9.30, så jyske rejsende kan ankomme til møder i hovedstadsområdet allerede klokken 8.30.



UDREJSE FRA		
← SJÆLLAND →		
AFGANGE		
MANDAG 19. AUGUST 2013		
ODDEN - AARHUS	↓ LAVPRIS	
07:30	DKK 349	
KATEXPRESS 2		
ODDEN - AARHUS	↓ LAVPRIS	
08:30	DKK 399	
KATEXPRESS 1		
ODDEN - EBELTOFT	↓ LAVPRIS	
09:30	PÅ BILLETTER TIL PRISEN DKK 220	
MAX MOLS		

Faste forbindelser

Fem konsortier får mulighed for at byde på en ny bro

I forbindelse med hovedrådgivningen på en ny bro over Storstrømmen til jernbanetrafik og lokal vejtrafik har Vejdirektoratet mandag prækvalificeret fem firmaer/konsortiet til at give bud på opgaven med at anlægge den nye forbindelse

Efter en samlet vurdering af de fremsendte ansøgninger har Vejdirektoratet prækvalificeret følgende firmaer:

- Konsortiet Niras og Halcrow der består af NIRAS A/S (DK) og Halcrow Group Ltd (UK). Der er tilknyttet underrådgiverne ES-Consult (DK), DHI Group (DK), FORCE Technology (DK), PLH Arkitekter A/S, Møller & Grønborg AS
- COWI A/S (DK) med underrådgiverne Dissing + Weiting Architecture A/S (DK) og Hasløv & Kjærsgaard Arkitektfirma I/S (DK)
- Arup and Partners Limited (UK) med underrådgiverne Atkins Danmark (DK), M&E Engineering A/S (DK), SLA (DK) og DHI (DK)
- Rambøll Danmark A/S med underleverandørerne Parsons (US), BEaM (DK), Schönherr (DK) og L34 (DK)
- Konsortiet EKJ, GEO og Mott McDonald Ltd der består af EKJ Rådgivende Ingeniører A/S (DK), GEO A/S (DK) og Mott MacDonald Ltd (UK) med underrådgivere Gottlieb Paludan Architects A/S (DK), Elu Consult AB (S) og Royal Haskoning DHV Nederland B.V. (NL).

Der var otte firmaer/konsortier, der havde anmodet om prækvalifikation. Samtlige ansøgere er gennemgået for konditionsmæssighed i forbindelse med prækvalifikationen. Alle opfyld

te de i udbudsbekendtgørelsen stillede krav. I henhold til udbudsbekendtgørelsen skulle Vejdirektoratet vælge fem til at give bud. Det var meget små forskelle, der adskilte de indstillede fra dem, der ikke kommer med

- Jeg er glad for den interesse, som branchen var udvist over for projektet, og ser frem til en god proces fremover, siger projektchef Erik Stoklund, Vejdirektoratet.

Udvælgelsen er sket på baggrund af en vurdering af ansøgers kvalifikationer, herunder de fremsendte referencers relevans for den udbudte opgave.

Særligt referencer, der vedrører erfaring med rådgivning ved opførelse af større broer, er blevet vægtet, ligesom ansøgerens størrelse har kunnet indgå i vurderingen.

Ved vurderingen af ”den bedste konkurrence” kan tillige indgå ansøgers størrelse.



TNTs plastaffald bliver til havebænke



I et samarbejde om genanvendelse og velgørenhed skaber TNT Express plast om til havebænke, kabelisolering og naturfortov. I 2012 betød 342 ton plastaffald, at TNTs donationer til handicappede børn rundede 3,25 millioner pund

Udgangspunktet er, at plastaffald har en værdi, hvis det indsamles og behandles på den rette måde. Derfor har transportvirksomheden TNT Express i Storbritannien og Irland sammen med et af de førende genanvendelsesfirmaer i det britiske kongerige, Centriforce, sat et omfattende og kreativt genbrugsprogram i gang.

Siden 2012 har Centriforce indsamlet over 500 ton plastaffald fra TNT Express. Affaldet er blevet omdannet til havebænke, naturfortov, kabelisolering, hønsehuse, hestestaldsudstyr, med mere.

- Genanvendelsesprojektet, som vores kollegaer i Storbritannien og Irland har udtænkt sammen med Centriforce, er et skoleeksempel på, hvordan innovativ tænkning kan forene miljøhensyn og velgørenhed, siger Susanne Vatta, der er administrerende direktør i TNT Express Danmark, og fortsætter:

- Plastaffald er nemlig en værdifuld resurse for virksomheder som Centriforce, og pengene som de betaler for TNTs plast sendes ubeskåret videre til den velgørende organisation Wooden Spoon children's charity.

Sidste år rundede TNTs samlede donationer til Wooden Spoon 3,25 millioner pund. Organisationen hjælper handicappede unge til et bedre liv blandt andet med inspiration fra rugbysportens kampgejst og værdier.

*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*