

# Ugens transport

Fredag 1. november til torsdag 7. november 2013 - Nummer 33 - 2. årgang

## København har fået sin første gasstation

Fire lastbiler skal tage gas på stationen

Læs mere på siderne 25 - 29

*Chauffør må sove på dækket*

Læs mere side 34

*Feederrute sætter rekord*

Læs mere side 32

*DSV Rail Division sætter Skandinavien på sporet*

Læs mere side 23

*Jyder fik pris*

Læs mere side 14 og 15

*Højresvingsulykker fylder meget i debatten*

Læs mere side 4 - 9

# Gas kan være godt for miljøet

Københavns Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal (SF) indviede 29. oktober Københavns første gastankstation i dette århundrede. Gastankstationen skiller sig ud fra tidligere tankstationer, hvor man kunne tanke gas på sin bil, ved at være målrettet tunge køretøjer.

På sigt er det ifølge Ayfer Baykal hensigten, at alle skraldebiler i København skal køre på gas - først naturgas og siden blandt op med biogas for at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen og partikelforureningen fra transportområdet.

Gas kan være et oplagt brændstof i en række sammenhænge - eksempelvis transport af affald.

Men i hvor stor grad lastbiler og busser kommer til at køre på gas, afhænger af flere ting.

Prisen på lastbilerne

Prisen på gassen

Gasforsyningen

Prisen på gasdrevne lastbiler ligger i dag en pænt stykke over dieseldrevne. Stiger efterspørgslen efter gasdrevne lastbiler, vil produktionsprisen pr. enhed falde på grund af en større og dermed mere effektiv produktion.

Prisen på gassen spiller også ind på antallet af gasdrevne lastbiler. Den store forskel mellem gas- og dieselprisen skyldes først og fremmest forskel på afgiften. Her kan politikerne gøre noget og markere deres grønne ord ved at sænke afgiften på gas

Gasforsyningen kan i Danmark kobles på naturgasnettet, så der er også en form for hul i gennem. Der er dermed muligheder for at gasse op i bogstaveligste forstand.

God læselyst - Jesper Christensen, chefredaktør



EN LASTBIL SKAL KUNNE GØRE  
DINE CHAUFFØRER STOLTE

RENAULT  
TRUCKS  
DELIVER

LANGDISTANCE  
SERIET



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



# Transportrammer

## Højresvingsulykke i Hjørring: Kvinde på cykel mistede livet

En lastbilchauffør ramte torsdag 24. oktobereftermiddag klokken 15.38 en kvindelig cyklist, da han foretog et højresving i en rundkørsel på Ringvejen i Hjørring

Ved ulykken mistede den 43-årige kvinde livet. Hidtil i år har otte mennesker mistet livet i ulykker med højresvingende lastbiler eller busser. I de seneste ulykker har der været tale om kvinder.

I 2012 mistede tre personer livet i højresvingsulykker.

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) har sat gang i en række initiativer, der skal forebygge højresvingsulykker. I tirsdag i sidste uge mødtes transportministeren eksempelvis med en række organisationer og branchefolk fra landtransportområdet for at drøfte forslag til, hvordan man kan forebygge højresvingsulykker.

## Borgmester foreslår "højresvingszone"

Teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal (SF) fra Københavns Kommune opfordrer i en pressemeddelelse S-R-SF-Regeringen til at lade sig inspirere af Paris, Dublin og London og lade de danske storbyer stille krav til de lastbiler, der kører i byzonerne - eksempelvis i København

Den københavnske borgmester foreslår, at sikkerhedskravene til lastbilerne skal gælde inden for byzonen, hvor hastighedsgrænsen falder fra 80 km/t til 50 km/t. Vil lastbiler køre i byzonen skal de have lave førerhuse eller andre dokumenterede tiltag, der giver chaufføren tilstrækkeligt gode muligheder for at se cyklister og fodgængere i forbindelse med højresving.

*Vognmandsorganisationen DTL har kommenteret forslaget - læs mere på næste side.*

# Transportrammer

## Vognmandsorganisation kommenterer forslag om "højresvingszone" i København

DTLs chefkonsulent Frank Davidsen er glad for, at borgmesteren byder branchen ind til dialog om at øge trygheden for byens cyklister og fodgængere, men han finder ikke, at ønsker om decideret ombyggede køretøjer i hele byzonen er realistiske her og nu

Teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal (SF) fra Københavns Kommune opfordrer i en pressemeddelelse regeringen til at lade sig inspirere af Paris, Dublin og London og lade de danske storbyer stille krav til de lastbiler, der kører i byzonerne - eksempelvis

Den københavnske borgmesteren foreslår, at sikkerhedskravene til lastbilerne skal gælde inden for byzonen, hvor hastighedsgrænsen falder fra 80 km/t til 50 km/t. Vil lastbiler køre i byzonen skal de have lave førerhuse eller andre dokumenterede tiltag, der giver chaufføren tilstrækkeligt gode muligheder for at se cyklister og fodgængere i forbindelse med højresving.

- Vi kan se ideen, når der er tale om varedistribution i den indre by. Faktisk er det sådan, at meget få af de helt store lastbiler overhovedet leverer varer inde i bymidten. Men når vi taler byggeri og anlæg samt specialkøretøjer til for eksempel slamsugning og kranarbejde, vil det være urealistisk at kræve nedbyggede førerhuse i hele byzonen. Dertil er investeringerne i materiellet simpelthen for store for vognmændene, og det ønskede design findes ikke på markedet som standard, siger DTLs chefkonsulent Frank Davidsen, som tidligere var ansat i Rigspolitiets Tungvognssektion.

### **Påvirkning af EU og transportkøbere**

Frank Davidsen ser dog muligheder for, at teknologien på sigt vil gå i retning af, at også flere entreprenørbiler kan indrettes mere trafiksikkert. Men det kræver efter hans vurdering først og fremmest ændringer i EU's lovgivning for køretøjer og også ændringer i dansk lovgivning.

- Der ligger i øjeblikket et forslag på bordet i EU, hvor man vil tillade ændrede dimensioner for køretøjer for at tilgodese trafiksikkerheden og miljøet. Her kunne regeringen godt gå i gang med at påvirke regelsættet i retning af, at man også kan tage hensyn til højresvingsmanøvrer i vognopbygningen, siger Frank Davidsen.

# Transportrammer

Transportkøbernes - herunder kommunernes - krav til bilernes indretning er ifølge Frank Davidsen en ting, der ligger frit til diskussion, når der udbydes kørsel.

- Vi ser allerede nu vareleveringer og affaldstømninger i specialkøretøjer, der er designet specielt til bymiljøet. Det er et positivt tegn, og den udvikling vil fortsætte, siger Frank Davidsen, som ubetinget støtter borgmesterens ønske om at se på mulighederne for at skabe flere læssezoner og bedre erhvervsparkering i byen, som hun også foreslår.

- Hatten af for det initiativ, for vognmændenes betingelser for at levere og færdes er blevet klart forringet de senere år, påpeger han.

## Forslag: Krav om mere sikre lastbiler skal forhindre højresvingsulykker i byerne

Teknik- og miljøborgmester Ayfer Baykal (SF) opfordrer regeringen til at lade sig inspirere af Paris, Dublin og London og lade de danske storbyer stille krav til de lastbiler, der kører i byzonerne. - I dag kan København stille krav om, at en lastbil ikke må køre ind i kommunen uden partikelfilter. Det gør vi for at nedbringe luftforureningen og redde menneskeliv. Storbyerne burde også kunne stille krav til lastbilernes sikkerhed for at redde menneskeliv, siger Ayfer Baykal

Forslaget fra den Københavnske teknik- og miljøborgmester er inspireret af London, hvor

borgmester Boris Johnson arbejder på at indføre en afgift på lastbiler, der mangler sikkerhedsudstyr til at



# Transportrammer

forhindre højresvingsulykker. I byer som Paris og Dublin har man forbudt kørsel med store lastbiler i de centrale bydele.

- Lastbiler med dårligt udsyn hører ikke hjemme i store byer med mange fodgængere og cyklister, siger Ayfer Baykal og fortsætter:

- Tryghed er en afgørende faktor for københavnernes lyst til at cykle og gå i byen. Derfor skal vi bekæmpe de blinde vinkler ved at stille større krav om bedre udsyn for chaufførerne, hvis vi vil have flere til at gå og cykle i København.

Ayfer Baykal foreslår, at de sikkerhedskravene til lastbilerne skal gælde inden for byzonen, hvor hastighedsgrænsen falder fra 80 km/t til 50 km/t. Vil lastbiler køre i byzonen, skal de have lave førehuse eller andre dokumenterede tiltag, der giver chaufføren tilstrækkeligt gode muligheder for at se cyklister og fodgængere i forbindelse med højresving.



*City-logistikken i København har sin egen web-side - [citylogistik-kbh.dk](http://citylogistik-kbh.dk).*

- Varelevering er helt central for en storby, men vi behøver ikke få vores vare leveret med lastbiler. København har efter hollandsk forbillede udviklet et koncept med smart varelevering, hvor store lastbiler leverer varerne til omladningscentraler uden for byen. Her pakkes varerne over i mindre varevogne, der kører varerne det sidste stykke ind til byen, siger Ayfer Baykal.

Konceptet i København er tildelt støtte fra Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport, så det kan udføres på forsøgsbasis i Indre By. Det vil ifølge Ayfer Baykal også betyde større sikkerhed i byen.

# Transportrammer

Den københavnske teknik- og miljøborgmester vil meget gerne i dialog med vognmandsbranchen om andre initiativer, der kan være med til at skabe større tryghed for byens cyklister og fodgængere i forbindelse med vareleveringer i byen.

- I dag ser vi desværre ofte, at lastbiler og varevogne parkerer på cykelstierne, når de skal levere varer til byens mange butikker. Det skaber usikkerhed for cyklisterne, der bliver tvunget op på fortove eller ud på kørebanen. Men de dårlige muligheder for at parkere i byen i forbindelse med levering af varer er også til stor frustration for butikker og chauffører. Derfor vil jeg gerne se på mulighederne for, at vi kan skabe flere læssezoner og bedre erhvervsparkering i byen, siger Ayfer Baykal.

## **Fakta: Det gør København for at nedbringe ulykker i trafikken**

- København har et mål om at halvere antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i perioden 2013-2020. Særligt fokus er på cyklister og fodgængere. Det skal ske ved:
  - En nedsættelse af hastigheden i byen fra 50 km/t til 40 km/t. Det kræver en lovændring
  - Ombygning af farlige kryds og anlæggelse af flere cykelstier
  - Ny teknologi som intelligent trafikstyring
- København har de senere år haft stort fokus på at undgå højresvingsulykker. Kommunen har trukket stopstregen tilbage for biler i mere end 100 kryds og stillet krav om forbedret udsyn fra de skraldebiler, der står for indsamling af kommunens affald

## Transportorganisation opfordrer:

# Støvsug lastbilerne for lir

En lastbils førerhus er et professionelt arbejdssted. Derfor opfordrer transportorganisationen ITD chauffører og vognmænd til at fjerne vimpler, gardiner eller guirlander rundt i vinduerne, som kan spærre for udsynet.

ITD betegner det som "lir" og mener, at en oprydning i førerhusene kan være en nødvendig brik i indsatsen for at bekæmpe højresvingsulykker.

Hverken vimpler fra favorit-fodboldklubben, guirlander rundt i vinduerne eller gardiner, der ikke er trukket tilbage, er nødvendige for at få køre lastbilen og fragte godset fra A til Z.

- Det afgørende i kampen mod højresvingsulykker er mere information og oplysning målrettet hver enkelt gruppe af trafikanter. Men samtidig skal vi kigge fordomsfrit på alle muligheder for at reducere risikoen for



# Transportrammer

ulykker så meget som muligt. At rydde op i førerhuset er en af de konkrete muligheder, vognmænd og chauffører bør kigge på, siger chefkonsulent Jørn-Henrik Carstens fra ITD.

Lastbilernes førerhuse skal være professionelle arbejdsområder.

- Unødvendigt ”lir” i førerhusene skal simpelthen være ”no-go” i lastbiltransporten, mener Jørn-Henrik Carstens og ITD.

## **Kast kritisk blik**

Han peger på, at store mængder pynt og underholdning i førerhusene kan stride mod færdselslovens paragraf 3 om at være agtpågivende og undgå at udsætte andre for fare. Er udsynet begrænset, risikerer chaufføren bøder eller endda en betinget frakendelse af kørekortet, og fra politiets side er meldingen, at kontrolindsatsen på området intensiveres.

- Herfra skal der lyde en stærk opfordring til vores medlemmer og resten af branchen om at kaste et kritisk blik rundt i ruderne. Sikkerheden er og bliver første prioritet for alle professionelle transportører. Vi skal selvfølgelig fejte for egen dør, før vi breder problemstillingen ud og taler andre mulige løsninger, siger Jørn-Henrik Carstens.

Information og oplysning var i centrum, da transportminister Pia Olsen Dyhr tidligere på måneden havde inviteret til et dialogmøde om forebyggelse af højresvingsulykker. Blandt andet kom der et konkret forslag på bordet om at danne et koordineringsudvalg for informationsindsatsen i branchens organisationer og de relevante myndigheder. Samtidig kigger parterne på muligheden for at undersøge effekten af et obligatorisk orienteringsstop før højresving.

**Nyeste: Initiativ mod højresvingsulykker får støtte fra Volvo Trucks**

Læs mere på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)



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

Benyt tilbuddet og få 50 procent i rabat - klik her!

# Transportdebat

## Transportorganisationen ITD: Debatten om vejtransporten er på vildspor

Lad os sammen starte en saglig og fremadrettet debat om vejtransportens markedsvilkår frem for at bruge krudtet på udokumenterede påstande om udlændinges ulovligheder. Sådan lyder opfordringen fra transportorganisationen ITD

Fagbevægelsen er efter ITD's opfattelse på vildspor med påstande om ulovligheder begået af chauffører og vognmænd i udenlandske lastbiler. TV Avisen mandag aften havde et indslag om en undersøgelse af udenlandske lastbilers kørsel i Danmark, hvor informationerne blandt andet bliver indsamlet ved hjælp af en app, som interesserede kan installere på smarte telefoner og benytte til at indsende oplysninger om, hvor en udenlandsk lastbil er på det tidspunkt, den bliver observeret.

ITD efterlyser i den anledning en saglig og fremadrettet debat om branchens markedsf forhold.

- Vi er alle enige om, at ulovligheder skal bekæmpes, og der er sat penge af til ekstra politikontroller. De viser imidlertid et meget lavt omfang af overtrædelser af markedsreglerne, fremfører ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Han mener, at danske chauffører og vognmænd har gyldne chancer for at skabe job og vækst sammen. Men det kræver, at blikket én gang for alle hæves fra de negative enkeltsager og til de fælles, fremadrettede muligheder.

- Fagbevægelsen politiserer helt bevidst gennem en vedvarende forfølgelse af de udenlandske lastbiler i medierne. Det foregår med en meget bekymrende disrespect for retssystemet, for officielle statistikker og for det indre marked, som det danske folk nu engang har stemt os ind i. Deres tilgang udtrykker i bund og grund foragt for de demokratiske grundprincipper, siger Jacob Chr. Nielsen.

ITD fremhæver, at de seneste kvartalstal fra politiets kontroller melder om 1.324 kontrollerede udenlandske lastbiler og 23 tiltaler for ulovlig indenrigskørsel. Det svarer til 1,7 procent af de kontrollerede biler.

# Transportdebat

- Fagbevægelsen har gennem længere tid befundet sig i noget, der ligner en fakta-resistent boble, når vi taler om den udenlandske konkurrence på vejtransportområdet. Et billede af en parkeret lastbil eller af en virksomheds postkasse fører automatisk til stort opsatte påstande om ulovligheder. Det tvinger debatten og dermed hele erhvervet ned på rendestensniveau, og det er både trist og bekymrende, siger Jacob Chr. Nielsen.

Han mener, at organisationerne har et ansvar for at hæve debatten og bringe de saglige fakta til torvs i stedet for det modsatte.

- Lastbiltransporten lider under et væld af indviklede og ulogiske regler. Det er et morads, branchen delvist selv har skabt ved konstant at hidse politikerne op omkring enkeltsager. Vi har brug for det modsatte: At inddæmme enkeltsagerne og få fokus på transporterhervets samlede bedste, siger Jacob Chr. Nielsen.

ITD inviterer i november alle interesserede til åbne debatmøder om branchens markedsforhold tre forskellige steder i landet.

Interesserede kan så mere information og tilmelde sig **her**:

## Vognmandsmøder får politiske gæster

*ITD's åbne vognmandsmøder i november får et politisk islæt med gæster fra Folketinget og EU-Parlamentet. En af gæsterne er Enhedslistens Henning Hyllested, som vil deltage i vognmandsmødet i Kolding 12. november*

Med tre åbne debatmøder for vognmænd og alle andre interesserede lægger ITD i november op til debat om et vognmandsmarked, hvor konkurrencen bliver stadigt hårdere og mere international. Er markedet på rette vej, eller er der brug for politiske indgreb, der kan styre markedet i en helt anden retning?

Det får en række politikere lov til at svare på, da ITD har inviteret en række repræsentanter fra den transport-interesserede del af folkestyret med til debatmøderne.

På mødet i Karlslunde onsdag 6. november er det transportordfører Andreas Steenberg fra Det Radikale Venstre, der krydser klinger med transportordfører for Dansk Folkeparti, Kim Christiansen.

Tirsdag 12. november går det løs i Kolding med tre andre kombattanter, som har deres daglige gang på

# Transportdebat

Tirsdag 12. november går det løs i Kolding med tre andre kombattanter, som har deres daglige gang på Christiansborg. Enhedslistens Henning Hyllested, Venstres Kristian Pihl Lorentzen samt Mike Legarth fra Det Konservative Folkeparti vil give deres svar på, hvorfor danske vognmænd i de senere år har oplevet et stigende pres på priserne og på, hvad politikerne eventuelt kan gøre ved det.

I Aalborg 13. november er det især EU og det indre marked, der er afsættet for debatten, da det er to kandidater til det kommende EU-parlamentsvalg, der er inviteret her. Det er Ole Christensen, som sidder i EU-parlamentet for Socialdemokraterne og har udvist stor interesse for transportområdet og cabotagedebatten, samt Jess Myrthu, der stiller op for Venstre som afløser for Anne E. Jensen ved valget til EU-Parlamentet i maj 2014. Ved møderne vil der desuden være indlæg fra ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen samt ITD's formand Peter Provstgaard.

Alle møder starter klokken 16, og deltagelse er gratis. Interesserede kan få information og tilmelde sig **her**:



## 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.



The strong connection

**54  
TON**



# Statistik

## Tunge lastbiler kørte frem i september

Efter ni måneder ligger antallet af nyregistrerede lastbiler over 16 ton på europæisk plan under niveauet for samme periode sidste år. Det kunne en fremgang i september ikke ændre på

Fremgangen i september var ifølge den seneste statistik fra ACEA - European Automobile Manufacturers' Association - på 8,7 procent, og det totale antal nyregistrerede lastbiler over 16 ton endte på 20.114. Der var fremgang på de fleste markeder med 3,7 procent i Tyskland, 7,0 procent i Frankrig, 11 procent i Spanien og 40,2 procent i Storbritannien, mens Italien viste tilbagegang på 24,1 procent.

Set over de første ni måneder i år er det kun Storbritannien, der har kunnet vise fremgang - på 6,1 procent. Frankrig har vist tilbagegang på 8,4 procent, Tyskland er gået 8,9 procent tilbage, mens Spanien og Italien viser tilbagegang på henholdsvis 12,1 og 14,1 procent. Samlet er antallet af nyregistrerede lastbiler over 16 ton på europæisk plan gået tilbage med 6,1 procent til 151.817 lastbiler.

## Politiet tjekkede 947 tunge køretøjer

I uge 41 gennemførte Rigspolitiet en tungvogns kontrol. Kontrollen var en del af en fælles europæiske kontrol under det europæiske færdselspolitisamarbejde TISPOL

Kontrollerne var rettet mod lastbiler og busser. Politiet kiggede efter fejl og mangler og kontrollerede belæsning, overholdelse af køre- og hviletidsreglerne, manipulation med fartskrivere, transport af farligt gods, affald, dyr, særtransporter, cabotagekørsel, tilladelser og attester og hastighed på de tunge køretøjer.

Politiet tjekkede også, om chaufførerne havde kørekort, uddannelsesbeviser og om de kørte påvirket af spiritus eller narko. Under de målrettede kontroller i Danmark kontrollerede politiet 947 tunge køretøjer.

Der blev konstateret 291 forseelser, hvoraf 129 var relateret til udenlandske køretøjer.

### Forseelserne var blandt andet:

**Tekniske mangler** - 13 forseelser  
**Overlæs/akseltryk** - 14 forseelser  
**Farligt gods** - 10 forseelser  
**Køre/hviletid** - 98 forseelser  
**Fejl ved kontrolapparat/fartskriver** - 13 forseelser

I forbindelse med kontrollerne fik 1 køretøj køreforbud.

## Arbejdsforhold

# TUC DK-prisen blev uddelt i Jylland - til jyder

Herning kommune og vognmandsfirmaet EEC-Vamdrup har modtaget TUC DK's Jobgaranti-Prisen, som blev uddelt i forbindelse med KL's JobCamp i Horsens

Prisen, som blev uddelt for anden gang i år, uddeles dobbelt til henholdsvis et kommunalt jobcenter og en virksomhed. I år var det Socialdemokraternes arbejdsmarkedsordfører Leif Lahn Jensen (S), der stod for overrækkelsen til de to modtagere sammen med TUC-direktør Charlotte Gosch.

- Tak for denne lejlighed til at hilse på nogen af jer, der i det daglige har fingrene nede i virkeligheden og som ved, hvad der skal til for at skabe et godt match mellem ledige og virksomheder inden for transportbranchen, sagde Leif Lahn Jensen indledningsvis, da han overrakte blomster, diplom og kunstværk til modtagerne.

Den socialdemokratiske ordfører har selv besøgt TUC DK-afdelingen i Brabrand, og har der igennem stiftet bekendtskab med Jobgarantiens resultater.



*Fra venstre: TUC-direktør Charlotte Gosch, formanden for beskæftigelsesudvalget i Herning Kommune Ingelis Sander (V), arbejdsmarkedsordfører Leif Lahn Jensen (S) og bestyrelsesmedlem i EEC-Vamdrup, Jens Staugaard Holdt*

# Arbejdsforhold

- Jeg er jo altid skeptisk, når jeg hører noget, som virker lidt for smart. Og tro mig, det gør jeg ret tit som politiker. Men jeg blev overbevist om noget andet under besøget og kan se, at det jo virker, sagde Leif Lahn Jensen.

Formanden for beskæftigelsesudvalget i Herning kommune, Ingelis Sander (V), modtog Jobgaranti-Prisen på vegne af Jobcenter Herning.

- Jeg er meget glad for på Herning Kommunes vegne at modtage netop sådan en pris. De kommunale jobcentre er under stort pres fra alle sider i denne tid. Derfor er det ekstra dejligt, når en ekstern samarbejdspartner på den måde viser sin anerkendelse af det store arbejde, som bliver lavet i jobcentrene. Jeg håber, at denne pris kan være med til at sætte fokus på, at den tætte dialog mellem uddannelsesinstitutioner og jobcentre kombineret med et godt branche- og lokalkendskab kan være vejen frem i forhold til at hjælpe de ledige tilbage på arbejdsmarkedet, sagde Ingelis Sander ved overrækkelsen.

Også vognmandsfirmaet EEC i Vamdrup takkede varmt for Jobgaranti-Prisen.

- Der er ingen tvivl om, at Jobgaranti-konceptet er en fødselshjælper for ledige, der ellers ikke ville være kommet så nemt i arbejde - hvis overhovedet. Prisen er en påskønnelse, som vi bestemt er glade for. Når det er sagt, så synes jeg egentlig kun, at vi gør det, der tjener virksomheden bedst. Vi finder ud af, hvad folk er gode til, og så sætter vi dem til at gøre det, sagde bestyrelsesmedlem i EEC-Vamdrup, Jens Staugaard Holdt, som fortsatte:

. Det er vel bare sund fornuft. Det eneste ekstraordinære vi gør, er at holde øjne og ører åbne for de muligheder, der er omkring os. Vi er jo egentlig lige glade med begrænsninger, når blot vi kan bruge mulighederne. Vi ser frem mod det videre samarbejde med TUC DK om jobgarantien.

Med prisen følger et værk af kunstneren Bettina Storm.

## **Om Jobgaranti-Prisen**

Jobgaranti-Prisen uddeles til jobcentre og virksomheder, der ”gør en ekstraordinær, bemærkelsesværdig og anerkendelsesværdig indsats for at bringe ledige i arbejde (primært inden for transportsektoren)”.

Prisen uddeles af skolesamarbejdet TUC DK, der med 35.000 kursister årligt er Danmarks største udbyder af uddannelser inden for transportsektoren. TUC DK ønsker med prisuddelingen at påskønne de samarbejdspartnere, der bidrager til at føre TUC DK-konceptet - Jobgarantien - ud i livet. Inden for de seneste par år har ca. 2.600 ledige nydt godt af TUC DK's jobgaranti.

## Materiel

# Scania leverer avancerede togbiler til DSB

DSB har bestilt to nye specielle kranbiler, som både kan køre på landevejene og på skinner. De fem-akslede lastbiler bliver opbygget med Effer-kraner på 270 tonmeter

Scania i Danmark har sikret sig en ordre på to meget store og avancerede kranbiler til DSB. De to kranbiler skal bygges op over to Scania R 730 chassis'er med to Effer 2755-kraner, så de kan løfte afsporede tog og jernbanevogne tilbage på skinnerne.

Scania har sikret sig DSB-ordren gennem et tæt samarbejde med Nyscan A/S, der forhandler Scania på Sjælland, Scania Danmarks egen opbygningsafdeling og Effer Krancenter i Aarhus.

Nyscan A/S, der gennem årene har leveret adskillige kranbiler til DSB, har stået for salget af Scania-chassiserne, mens Scanias opbygningsafdeling får til opgave at forberede og forstærke chassiserne til de store kraner. Effer Krancenter, der ejes af Scania Danmark A/S, skal levere de italiensk-producerede kraner, mens skinnehjuls-specialisten SRS Sjölander AB i Osby nord for Hässleholm i Sverige får til opgave at montere skinnehjul på de to kranbiler.

### **Fem-akslede chassis fra samlebandet**

Fundamentet for de to kranbiler er Scanias største og kraftigste chassis med 16,4 liters V8-motor på 730 hk. Egenvægten på køretøjerne er beregnet til ca. 53 ton, så derfor har DSB valgt fem-akslede chassis til at bære den store belastning. Chassiserne er udrustet med tandemtræk samt hydraulisk styrbar bageste aksel i tripplebogien.

Som noget særlig for special-lastbiler af denne type er det lykkedes Scania at specificere chassiserne udelukkende med brug af standardkomponenter fra Scanias modulsystem. Dermed har det været muligt at





# Materiel

bygget dem direkte på Scantias samlebånd på fabrikken i Södertälje uden efterfølgende tilpasning eller eftermontering af hoved- eller specialkomponenter.

Det gælder også førerhuset med fladt tag, der er valgt, fordi der så er plads til, at kranarmen kan ligge hen over førerhuset ved landevejskørsel uden at overskride de maksimale fire meters totalhøjde.

Normalt anvendes denne type førerhus kun til autotransportere

og lignende i chassiser med fem- eller seks-cylindrede motorer, men Scantias modulsystem gør det muligt at kombinere førerhuset med Scantias kraftigste V8-motor.



De to Effer 2755 knækarmskraner, der har en løftekapacitet på 270 tonmeter, opbygges med flere specielle funktioner. De bliver eksempelvis udrustet med hele fire meters sideværts støttebensvandring, så de ved egen kraft kan flytte kranbilerne sidelæns fra ét skinnerpor til et andet. De forsynes desuden med særlige åg, så de kan løfte et afsporet tog op på skinnerne med blot 60 cm frihøjde til køreledningerne over toget.

## Udrustes med skinnehjul

For at sikre hurtigst mulig transport fra vejnettet til et afsporet tog, får kranbilerne monteret hydrostatisk drevne skinnehjul i begge ender. Når lastbilerne kører på landevejene, er skinnehjulene hævet ca. 50 cm over vejbanen. Når kranbilerne så skal på sporet ved nærmeste jernbaneoverskæring i forhold til et afsporet tog, sænkes skinnehjulene ned på skinnerne, så chassiset løftes ca. 20 cm. Som skinnekøretøj kan kranbilerne køre ca. 70 km/t og dermed hurtigt nå frem til et afsporet tog uanset afstanden til vejnettet.

De to nye Scania R 730 kranbiler skal på sigt erstatte to ældre Scania kranbiler med 140 t/m Effer-kraner, som efter knap en snes års indsats er modne til pension. De nye kranbiler skal desuden supplere DSB's største hjælpevogn i form af en Scania R 620 med en 300 t/m Effer-kran opbygget på en Faymonville-blokvogn, som DSB fik leveret for ca. fem år siden.

# Materiel

## Stouby Transport ApS kobler fire aksler efter forvognen

Lastas i Hedensted har leveret en fire-akslet Kel-Berg anhænger med tre-vejs tip til Stouby Transport ApS på Limfjordsøen Fur

Den nye fire-akslede påhængsvogn har et chassis, der er opsvejet i I-profil i kvalitetsstål med kraftige tværvanger og forstærkninger. Den er leveret med tromlebremser og luftaffjedring med hæve-/sænkeventil.

Anhængerens tilladte totalvægt er 36.000 kg og et teknisk tilladt akseltryk på 9.000 kg.

Lastas har opbygget anhængerens bund med en 4 mm rustfri stålplade. Endeklappen er 1.200 mm høj og i 30 mm eloxserede aluminiumsprofil, som svinger fra oven og ned. Siderne, der er 1.200 mm høje, er delt i fire.

Påhængsvognen er forsynet med en rullepressenning i 650 g/m<sup>2</sup> dug monteret på 70 mm aluminiumsrør. Pressenningen opstrammes med tre båndstrammere i venstre side. Kassen har to aftagelige traverser midt i for at understøtte pressenningen. Pressenningen har et overhæng på 900 mm på alle sider med monteret gummi stropper.



# Materiel

## Jilko leverer vogntog og påhængsvogn til Hedegaard Agro

Det nye vogntog består af en tre-akslet fodertankbil og to fire-akslede fodertank-påhængsvogne til Hedegaard Agro. Jilko fremhæver, at det blandt andet er virksomhedens mangeårige erfaring med udvikling og opbygning af fodertanke kombineret med et skarpt fokus på kvalitet, lav egenvægt og levering til tiden, der igen fik Hedegaard Agro til at vælge Jilko til at opbygge både forvognen og de to påhængsvogne

Forvognen - en ny tre-akslet Scania - fik en fire-rums tank i aluminium med et rumindhold på i alt 26,4 kubikmeter monteret. De to midterste rum er med vakuum, så manden på bilen har mulighed for at suge, hvis det bliver sig nødvendigt.

Opbygningen har centralsmøring af bundventilerne, og luftbetjening af både VBG-trækket og sikkerhedsgelænderet på gangbroen. Blæsekonsollet er forsynet med tvangskøling, automatisk remstramning og er indbygget i et meget støjsvagt kabinet.

Tankene på de to fire-akslede påhængsvogne er opdelt i seks rum som til sammen rummer 40 kubikmeter. Påhængsvognenes tredje aksel kan løftes.

- Jeg tror efterhånden, det er velkendt i fodertransport-branchen - at Jilko bare har de bedste patter, siger Jilko's salgschef Peter Vad.

- Udløbskeglerne, som er deres rette betegnelse, har den helt rette vinkling, hvilket bevirker at foder, mel m.m. render problemfrit ud. Selv i Norge med deres til tider ekstreme vintervejr, er det noget vi høster megen anerkendelse for, siger Peter Vad, der har solgt og leveret tankopbygningerne til Hedegaard Agro.



# Materiel

## Scania introducerer sin V8-motor i Euro 6-version

Med introduktionen af Europas hidtil kraftigste Euro 6-motor i form af en 16,4 liters V8'er på 730 hk styrke Scania sin position, når det gælder kombinationen af høj effekt og miljøegenskaber. Den kraftige V8'er topper Scantias brede Euro 6-motorprogram, der rummer 15 forskellige motorer med effektniveauer fra 250 til 730 hk

Tidligere i år opgraderede Scania sine 15,6 liters V8'ere på henholdsvis 500 og 560 hk til den samme 16,4 liters platform, som 730'eren er bygget på, og samtidig blev effekten hævet til henholdsvis 520 og 580 hk. Med de tre V8'ere er Scania den eneste lastbilleverandør på markedet, der holder fast i V8'motorerne i prestigesegmentet for Euro 6-lastbiler med over 500 hk.

Siden 1969, hvor Scania introducerede sin 14,2 liters V8'er,



# Materiel

har denne motortype stået for kraft, høj driftssikkerhed og lang levetid. Det har ført til en særlig markedsposition over det meste af verden - en position som Scania vil fastholde med sine tre nye 16,4 liters V8'ere i Euro 6-version.

- Overlegen kraft går aldrig af mode, siger Christopher Podgorski, der er Senior Vice President for Lastbiler hos Scania.

- Scantias mange V8-kunder investerer i disse kraftfulde lastbiler af forskellige årsager, men en grundlæggende forståelse for V8-motorens indbyggede kvalitet i form af høj ydeevne er som regel altid en af årsagerne, siger han og fremhæver, at det faktum, at disse kunder investerer i Scania V8'ere igen og igen beviser, at motorenes ry for lave driftsomkostninger i forhold til ydeevnen samt lang levetid er velfortjent.

## **2010-versionen lå i EEV-udførelse over Euro 5-normen**

Topmodellen på 730 hk blev oprindeligt introduceret i 2010 med miljøegenskaber i henhold til EEV-normen (Enhanced Environmentally friendly Vehicle), der er bedre end Euro 5-normen, som gælder i dag - og som afløses af Euro 6-normen ved årsskiftet.

Siden er motoren blevet yderligere forfinet, og i den nye Euro 6-version er den blandt andet blevet udrustet med vandkølet EGR-system i kombination med SCR-teknologi samt turbo med variabel geometri.

Lyddæmperen, som eksempelvis rummer to SCR-katalysatorer samt partikelfilter, er kun lidt større end de kompakte enheder, der anvendes til Scantias 5- og 6-cylindrede Euro 6-motorer. Det betyder, at der på chassiser med 730-motoren stadig er god plads til brændstof- og AdBlue-tanke, værktøjskasser og øvrigt nødvendigt udstyr.

## **Opfylder krav om effekt og fremkommelighed**

Scantias kraftige V8-lastbiler anvendes overalt, hvor der stilles store krav til effekt og fremkommelighed. Takket være motorens udholdenhed og evne til at holde høj gennemsnitshastighed på krævende ruter i kombination med et beskedent brændstofforbrug i forhold til ydeevnen forventer Scania, at den 'lille' version på 520 hk bliver en favorit blandt mange vognmænd og transportvirksomheder, der beskæftiger sig med langturskørsel.

580'eren forventes at få stor udbredelse ved endnu mere krævende transportopgaver, idet den i kraft og drejningsmoment stort set matcher den tidligere 620'er i Euro 5-version.

# Materiel



730'eren er på den anden side ikke en motor til hvilken som helst opgave.

Tømmertransport med 60-70 ton vogntogsvægt i de nordiske lande og ekstrem sværgodstransport på kuperede ruter over hele Europa er eksempler på transportopgaver, hvor Scania R 730 kommer til sin ret. En af årsagerne er, at drejningsmomentet på 3.500 Nm nu afleveres over et bredere omdrejningsområde fra 1.000 til 1.400 o/min.

For at klare de ekstra kræfter leveres den kraftigste V8'er udelukkende sammen med en forstærket gearkasse med fuldautomatisk Opticruise gearskift. Samtlige Scantias V8-lastbiler leveres med Scantias største R-førerhus - enten i mellemlang version eller med sovekabine samt med flere forskellige taghøjder afhængig af transportopgaven. De øvrige V8'ere kan kombineres med et bredt udvalg af forskellige gearkasser samt drivakslar og tandembogier med eller uden navreduktion.



# Infrastruktur

## DSV Rail Division åbner et grønt sport til og fra Skandinavien

Som noget nyt lancerer DSV Rail Division jernbaneløsninger med afgang fra de største knudepunkter i Europa til levering i Danmark, Sverige og Norge

Med adgang til over 30.000 jernbanewagener, kan DSV tilbyde et netværk med flere ugentlige afgang fra Berlin og Dortmund i Tyskland, Modena i Italien og Perpignan og Dijon i Frankrig til levering i Skandinavien direkte med enten wagon eller fleksible leveringsløsninger med DSV's egne lastbiler.

DSV peger på, at railwagons er særligt velegnede til tungt gods eller store volumener, da en railwagon kan lastes med mindst 63 ton gods, hvilket svarer til toenhalf lastbiltrailer. En hel togstamme indeholder, hvad der svarer til 52 lastbiler, så en enkelt togfører i et lokomotiv på skinner kan trække, hvad der skal 52 chauffører i lige så mange lastbiler til at trække på landevejen.

DSV udregner, at:

- ét tog pr uge vil spare miljøet for effekten af 140 ton CO<sub>2</sub>
- ét tog om ugen i ét år vil spare miljøet for effekten af 7.280 ton CO<sub>2</sub>



## Infrastruktur

# Dansk-tysk konsortium skal arbejde i jorden mellem Ishøj og Køge

Banedanmark har indgået en aftale med det danske-tyske konsortium, Eriksson - Züblin JV, om jordarbejde mellem Ishøj og Køge i forbindelse med anlægget af den nye jernbanestrækning mellem København og Ringsted. Aftalen har en værdi på 562 millioner kroner

Eriksson - Züblin JV skal udføre 18 km jordarbejde og en lang række konstruktioner til banestrækningen mellem Ishøj-Køge.



Konsortiet består danske MJ Eriksson A/S og tyske Züblin A/S. Det fælles selskab skal forberede etableringen af den del af Banedanmarks nye

*Fra venstre: Erling Jepsen (Afdelingsleder Broer & In-situ beton, Züblin A/S), Stig Munch-Jensen (Direktør, MJ Eriksson A/S) Jørgen Eriksson (Adm. Direktør, MJ Eriksson A/S), Jette Aagaard (Anlægschef, Banedanmark) & Jan Götttsche (Head of Staff Unit International, Züblin A/S) & Kasper Ulslev (Projektchef, Banedanmark).*

højhastighedsbane, der strækker sig fra Ishøj til Køge. Kontrakten omfatter udover jordarbejde over 18 km blandt andet anlæg af 20 broer og 19 faunapassager samt en række dæmninger, støttemure og vejomlægninger langs strækningen.

Totalentreprisekontrakten med Eriksson - Züblin JV lyder på 562,3 millioner kroner og er dermed en af de store kontrakter på Danmarks første højhastighedsbane.

- Det er en stor dag for projektet, at vi nu underskriver én af vores absolut største kontrakter. Den lever både fuldt op til de tekniske krav og ikke mindst til de økonomiske mål for Den nye bane København-Ringsted, siger anlægschef hos Den nye bane København-Ringsted, Jette Aagaard, som fremhæver prisen som fordelagtig.

Eriksson - Züblin JV forventer at begynde anlægsarbejdet i starten af 2014 og afslutte det inden udgangen af 2016.

Broerne på delstrækningen mellem Køge Bugt Motorvejens Ishøj-udfletning og Greve Centervej er ikke omfattet af denne kontrakt, men udføres efter en anden kontrakt med Aarsleff Bane & Anlæg I/S.



## Infrastruktur

# Københavns første gastankstation til lastbiler er blevet indviet

Den nye gastankstation, som blev indviet af Københavns Teknik- og Miljøborgmester Ayfer Baykal (SF), ligger på Prags Boulevard på Amager centralt placeret i forhold til Amager Forbrænding

Gastankstationen er en del af et større projekt ”Biogas – Lettere klimabelastning fra tung transport”. Projektets formål er at vise, hvordan biogas på længere sigt kan integreres i den tunge transport, således at CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektorens tunge del kan mindskes betragteligt.

- Det er vigtigt, at vi får danske erfaringer med tunge gaskøretøjer, da biogas er en af de mulige løsninger i forhold til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra denne del af transportsektoren, siger Niels-Anders Nielsen fra Trafikstyrelsen, der har støttet projektet.

Gastankstationen skal i første omgang forsyne fire renovationsbiler, der leveres af Scania til vognmandsfirmaerne City Renovation A/S, M. Larsen A/S, og City Container CPH A/S, der kører for Københavns Kommune.

- For os er der ikke bare tale om et demonstrationsprojekt. Det er et led i realiseringen af kommunens klimaplan og konkret betyder det, at vi kan starte med omlægningen af de drivmidler, vi bruger til skraldebilerne i Københavns Kommune. Derfor vil vi i de kommende affaldsudbud stille krav om skraldebiler på gas, siger Jens Purup, områdechef fra Center for Affald og Genbrug i Københavns Kommune.

Gastankstationen opføres og drives i et samarbejde mellem energiselskaberne E.ON og OK, og er den første af flere fælles gastankstationer.



## Infrastruktur

# Energiselskaber ser muligheder i gas til transport

- Vi ser projektet som en trædesten på vejen til et bedre miljø. Når vi får mulighed for at levere biogas på naturgasnettet, vil gasdrift være en klar miljøgevinst. Det siger OK's administrerende direktør Jørgen Wisborg i forbindelse med indvielsen af Københavns første gastankstation, hvor lastbiler kan tage gassen af forureningen ved at tanke gas

- Med en forventning om, at andelen af biogas i naturgasnettet på sigt vil stige betragteligt, er transportsektoren et af de steder hvor gassen kan anvendes med store fordele, siger Jørgen Wisborg videre.

Gastankstationen er opført og drives i et samarbejde mellem energiselskaberne E.ON og OK, og er den første af flere fælles gastankstationer.

- E.ON har stor erfaring med biogas til transport, ikke mindst fra Sverige. Biogas har et stort potentiale i Danmark, og vor satsning er en del af en bredere indsats for at mindske udledningen fra køretøjer. I større byer som København er naturgasen nemt tilgængelig, og det er derfor oplagt at udnytte det veludbyggede naturgasnet der til at distribuere energi til køretøjerne, siger administrerende direktør i E.ON Danmark, Tore Harritshøj.



*Anton Freiesleben, Markedschef hos Scania Danmark A/S.  
(Foto: transportnyhederne.dk)*

Interessen for gas til transport er vokset betragteligt og det forventes, at der hurtigt kommer mange flere køretøjer til tankstationen.

- Det er vigtigt for os som virksomhed at udvikle de teknologier, der skal føre os mod fremtidens bæredygtige transport. Derfor er vi også glade for at være med til at starte udbredelsen af gas-lastbiler i Danmark, siger Anton Freiesleben, der er markedschef hos Scania Danmark.

Miljøorganisationen Det Økologiske Råd er projektleder for projektet, og arbejder blandt andet for en grøn omstilling af transportsektoren.

# Infrastruktur

- Der er store udfordringer i at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren. Hvis vi koncentrerer os om den tunge vejtransport, kan biogas på sigt fjerne en meget stor andel af dennes CO<sub>2</sub>-udledning, siger Christian Ege, sekretariatsleder i Det Økologiske Råd.

Bag projektet står en meget bred vifte af virksomheder og organisationer med en fælles interesse i at afprøve og fremme biogas til transport.

## Københavns teknik- og miljøborgmester: På sigt skal alle vores skraldebiler køre på biogas

Københavns Kommune har sammen med de private vognfirmaer, der indsamler byens husholdningsaffald, bestilt fire nye gasdrevne skraldebiler, som fra årsskiftet skal hente dagrenovation og haveaffald fra de københavnske husholdninger. I første omgang skal bilerne tanke naturgas på Københavns første gastankstation, der tirsdag blev indviet på Amager. I fremtiden vil skraldebilerne kunne køre på biogas, der er fremstillet af organisk affald

Tung transport belaster både klimaet og luften i København. Derfor skal der gøres noget for at nedbringe den CO<sub>2</sub>-udledning og partikelforurening, som tung transport fører med sig.

Med de fire nye skraldebiler tager Københavns Kommunes hul på at omlægge de drivmidler, der bruges til skraldebiler, så transporten af byens affald kan blive så klima- og miljøvenlig som mulig.

- Luftforurening er en kæmpe udfordring for københavnernes sundhed. Jeg er glad for, at vi som kommune kan gå forrest og vise vejen for en grønnere trafik i København. Nu tager vi et lille skridt, men på sigt skal alle vores skraldebiler køre på biogas, siger teknik- og



# Infrastruktur

miljøborgmester Ayfer Baykal (SF).

Bilerne, der er de første af sin art i Danmark, skal i første omgang køre på naturgas, som tankes på den nye gastankstation på Prags Boulevard på Amager. Når biogas bliver integreret i det danske naturgasnet, vil transporten kunne blive næsten 100 procent CO2-neutral.

- Jeg er meget glad for, at vi kan være med til at bane vejen for mere miljøvenlige løsninger, når det gælder den tunge trafik i København. De erfaringer, vi kommer til at gøre os med de fire nye skraldebiler, kan vi bruge i arbejdet frem mod en mere bæredygtig transport, siger Ayfer Baykal.

I udlandet har man gode erfaringer med at udnytte biogas til tung transport, mens teknologien endnu er i opstartsfasen i Danmark. Interessen for gas til transport er voksende og det forventes, at gas og biogas som drivmiddel vil brede sig i transportsektoren og medvirke til at nedbringe udledningen af CO2 og luftforurening i byen betragteligt.

## Fakta:

- De fire gasdrevne skraldebiler leveres af Scania til vognmandsfirmaerne City Renovation A/S, M. Larsen A/S, og City Container CPH A/S, der samler affald ind for Københavns Kommune.
- Københavns Borgerrepræsentation har i 2013 vedtaget en Ren Luft Plan, der skal bidrage til at skabe renere luft i København.
- Københavns Kommune har som mål at blive CO2-neutral hovedstad i 2025.

## Leverandør har gasmotorer i sortimentet

Scania skal levere fire gasdrevne lastbiler, der skal opbygges som skraldebiler til tre vognmandsvirksomheder, der kører for Københavns Kommune. Den svenske lastbilproducent har udviklet energieffektive gasmotorer til sit lastbilprogram og kan dermed levere, når kunderne efterspørger gasdrevne køretøjer

Det gør de lidt efter lidt i Danmark, hvor Scania står over for at skulle levere fire lastbiler til skraldemandsvirksomheder i København, som nu kan tanke lastbilernes gasanlæg på en ny gastankstation på Prags Boulevard på Amager - og der gør de eksempelvis i Sverige, hvor Scania i dag har leveret ca. 35 gasdrevne lastbiler.

*Læs mere på næste side*

# Infrastruktur

Anton Freiesleben, der er markedschef hos Scania Danmark, siger til [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk), at Scania som lastbilproducent er klar med materiellet. Det gælder eksempelvis motorer, der kan køre på biogas og komprimeret naturgas (CNG) - eller en blandning af disse.

- Scania har faktisk udviklet en gasmotor, der er næsten lige så brændstoffeffektiv som en dieselmotor, fremhæver Anton Freiesleben og forklarer, at netop brændstoffeffektiviteten i gasmotorer sammenlignet med dieselmotorer er den store udfordring.

- Det har hidtil været sådan, at motorer, der kræver et tændrør, ligger under dieselmotorer, når det gælder brændstoffeffektivitet. Men det har vi hos Scania formået at ændre, siger han videre.

Gasmotorerne er grundlæggende de samme som Scantias dieselmotorer. Det er meget populært og forenklet forklaret blot forsynet med et tændrør. Det betyder ud over den høje brændstoffeffektivitet en mere effektiv produktion og dermed en mere konkurrencedygtig motor.

Den helt store forskel på en dieseldrevet lastbil og så en lastbil, der kører på gas, er det tankanlæg, der skal rumme gassen. Her er der ikke blot tale om tanke, der er taget ud af den almindelige produktion. Det drejer sig om tanke, der kan klare et tryk på 220 bar, så de kan rumme tilstrækkelige mængder gas og samtidig ikke fylde alt for meget på lastbilens chassis.

På de lastbiler, Scania skal levere, er tankene udført i et komposit-materiale. Og der er endnu ikke tale om produktion i stort antal. Det er den væsentlige årsag til, at tankanlægget på en gasdrevne lastbil er betydeligt dyrere, end på en diesellastbil.

Anton Freiesleben forklarer, at de lastbilrelaterede omkostninger ved at køre med en gasdrevet skraldebil er omkring 30 procent større, end ved en dieseldrevet.

- Men i den sidste ende, når alle omkostninger - eksempelvis arbejdsløn og administration - er lagt sammen og fordelt, ligger omkostningsniveauet for en gasdrevet lastbil omkring 10 procent over en dieseldrevet.





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

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

**Bestil dit eget abonnement  
på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)  
ved at klikke her!**

Member of VBG GROUP

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



### **MECHMATIC**

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der renser og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på [www.vbg.dk](http://www.vbg.dk)



**The strong connection**

## Flydende forbindelser

# Aarhus Havn: Rederier vil fortsat anløbe havnen med de store containerskibe

- Vi er meget tilfredse med at konstatere, at der fortsat planlægges anløb af store, oceangående skibe i Aarhus, selvom vi ikke kan forvente, at det er de allerstørste, som kommer vores vej. Meget tyder på at disse skibe (Triple E) i Nordeuropa kun vil anløbe Rotterdam, Bremerhaven og Wilhelmshaven, siger havnedirektør Bjarne Mathiesen, som 1. januar afløses af Jakob Flyvbjerg Christensen, der i dag er ansat som Global Client Director hos APM Terminals i Haag i Holland

Planerne for fremtidens netværk af containerruter mellem Asien og Europa viser, at Aarhus Havn fortsat kan forvente at indgå som en vigtig havn i Nordeuropa.

Samarbejdet mellem rederierne Maersk Line, MSC og CMA-CGM - den såkaldte P3 Alliance - planlægger at én af ruterne skal anløbe Aarhus Havn ugentligt med containerskibe, der har en lastekapacitet på mellem 13.000 og 14.000 containere.

Det er skibe af samme størrelse som dem, der gennem flere år har besejlet den nuværende rute mellem Asien og østersøhavnene i Gøteborg, Gdansk og Aarhus.

- Vi er meget tilfredse med at konstatere, at der fortsat planlægges anløb af store, oceangående skibe i Aarhus, selvom vi ikke kan forvente, at det er de allerstørste, som kommer vores vej. Meget tyder på at disse skibe (Triple E) i Nordeuropa kun vil anløbe Rotterdam, Bremerhaven og Wilhelmshaven, siger havnedirektør Bjarne Mathiesen og fortsætter:



# Flydende forbindelser

- Selvom vi allerede har vist, at vi er stand til at modtage og betjene disse skibe, så er det slet ikke afgørende, at det er de største, men snarere at de er store nok.

Bjarne Mathiesen fremhæver, at skibe af "Emma-klassen" er store nok til at rumme de mængder, der omsættes i Aarhus.

Aarhus Havn har gennem en årrække arbejdet målrettet for at tiltrække tilstrækkeligt store godsmængder til, at flere rederier ville anløbe havnen med oceangående skibe. Såfremt P3 planerne realiseres, vil kunderne kunne vælge mellem ovennævnte tre forskellige rederier, som lader deres containere transportere med samme skib, når det anløber Aarhus. Denne valgmulighed indebærer således at havnen i stedet for tre anløb får et ugentligt tre-i-én- anløb.

## Feeder-rute sætter rekord

Siden det første feeder-skib på ruten Aalborg-Rotterdam anløb Aalborg havn i august 2010 har mængden af containere været støt stigende. Andet og tredje kvartal i år blev det hidtil bedste og næstbedste. Det er især frysegodset, der fylder containerne

De to kvartaler ligger 28 procent foran tilsvarende periode i 2012. Siden starten har den ugentlige feeder-forbindelse til og fra Aalborg transporteret containere, der svarer til knap 35.000 teu. Der har været vækst på alle områder - både indgående og udgående. Men det er især reefersiden, der markerer sig.

Eksporsten af frysegods er steget med 48 procent, og der er også kommet gang i importen af frysegods.

I dag er der tre containerrederier, som tilbyder reefercontainere. Det er APL, NYK og Evergreen. Derudover kan Hyundai og Yang Ming også håndtere frysegods fra Aalborg på ad hoc basis.

- De seneste rekordtal bekræfter, at feeder-servicen har rodfastet sig godt i det nordjyske erhvervsliv, og at der er behov for den tilgang til destinationer over hele verden via Rotterdam. Alligevel er det kun en mindre del af det nordjyske marked, som udnytter muligheden fra Aalborg havn, og vi arbejder fortsat på forbedringer og øget aktivitet, som kan bringe hele Nordjylland tættere på det globale marked, siger account manager Trafik og Operation, Jesper Skatka fra Aalborg Havn Logistik A/S.



## Flydende forbindelser

### Samsø Kommune søger efter en færgedirektør

Etablering af et kommunalt færgerederi på Samsø har en helt central rolle for borgere, erhvervsliv og økonomi på øen. Derfor søger Samsø Kommune nu efter en færgedirektør, der skal medvirke til at sikre opbygning af organisationen, omkring færgeruten Sælvig-Hou som Samsø Kommune overtager 1. oktober næste år

Samsø Kommune har bestilt en færge til ruten, der i dag besejles af rederiet Færgen, som har markeret sig med færgen Kanhave, der havde voldsomme indsejlingsvanskeligheder, da den blev sat ind på ruten for nogle år siden.

Med den nye færge vil det nye kommunale rederi næsten fordoble den nuværende kapacitet, som vil kunne skabe vækst på Samsø.

Samtidig bliver den nye færge er i stand til at benytte LNG som brændstof.

Det understøtter Samsø's mange tiltag som en Grøn Ø og medfører ligeledes, at rederiet er på forkant med de nye skærpede miljøkrav, der indføres i 2015.

---

### Rapport om piratoverfaldet på skibet Leopard er lagt frem

Den Maritime Havarikommission har tirsdag offentliggjort en rapport om piratoverfaldet på skibet »Leopard«, som blev kapret 12. januar 2011 af somaliske pirater, som tilbageholdt den seks mand store besætningen - blandt andre de to danskere Søren Lyngbjørn og Eddy Lopéz - i to år, tre måneder og 18 dage

I rapporten gennemgår Den Maritime Havarikommission skibet og hvad rederiet havde gjort for at forebygge kapringer. Skibet var blandt andet forsynet med pigtråd langs siderne og agter, ligesom der var foretaget ændringer, så eventuelle pirater ville have svært ved at komme ind i skibet, hvis de kom om bord. Der var også indrettet til sikringsrum, hvor besætningen søgte tilflugt under piratangrebet.

# Flydende forbindelser

Piraterne overfaldt skibet klokken 16.50 den 12. januar 2011 ca. 200 sømil sydøst for Omans kyst. Efter piraterne havde taget kontrol over skib og besætning, forsøgte de uden held at slæbe Leopard ind til den somaliske kyst. Besætningen blev ud på aftenen bragt over på piraternes moderskib som gidsler.

At selve skibet ikke blev kapret, men måtte efterlades i rum sø, skyldtes en fejl på fremdrivningsanlægget, som piraterne utilsigtet havde påført det under kapringsforsøget.

Den Maritime Havarikommission har undersøgt de søsikkerhedsmæssige aspekter i forhold til de foranstaltninger mod pirateri, som rederiet, operatøren og de skiftende besætninger havde iværksat i forbindelse med passagen af Adenbugten.

Rederiet, operatøren og skibets skiftende besætninger havde over en årrække iværksat en række foranstaltninger, der imødekom de senere internationale anbefalinger. Disse foranstaltninger hindrede dog ikke piraterne i at komme om bord.

Redegørelsen kan læses **her**:

---

## Chauffører må sove på dækket

Hold din hviletid mens du sejler. Det er budskabet til lastbilchauffører, der benytter Mols-Liniens særlige natafange mellem Jylland og Sjælland. Lastbilerne må nu lægge sig til at sove i deres biler under overfarten, der tager tre timer

Mols-Linien fremhæver, at det vil gøre det mere attraktivt for chaufførerne - og for vognmændene, da det betyder en optimering af transporttiden og dermed lavere omkostninger.

Muligheden for at chaufførerne "kan sove på dækket" gælder fra onsdag på Mols-Liniens nye fragtafange klokken 22.15 og 02.00. De særlige fragtafange har en overfartstid på tre timer, og det giver chaufførerne mulighed for at et tre-timers hvil om bord.

Samtidig er der hvilepladser til lastbilerne i både Odden og Aarhus havn, så det er muligt at starte eller slutte længere hvileperioder i forlængelse af overfarten. Med den særlige færgeregulering, der er knyttet til køre- og hviletidsreglerne, giver det vognmændene yderligere en mulighed for at optimere logistikken.

## Flyvende forbindelser

# Emirates SkyCargo modtager sit tiende B777F-fragtfly

Emirates Skycargo har tilføjet et nyt Boeing 777 fragtfly til sin flåde. Formålet er at udvide kapaciteten og imødekomme den eksisterende efterspørgsel og fortsætte den langsigtede vækst

Denne seneste levering bringer Emirates SkyCargos B777F-flåde op på i alt 10 og kommer forud for selskabets flytning af fragtoperationer til Dubai World Central's Al Maktoum International Airport i maj 2014. Der er tale om en dedikeret fragt-terminal, der vil blive i stand til at håndtere 700.000 ton cargo hvert år. På nuværende tidspunkt er infrastrukturen ved at blive gjort klar.

- Vores globale netværk vokser, og vi investerer i vores fragtflåde for at imødekomme kapacitetsbehovet og den videre vækst. Med vores flåde af fragtfly kan vi tilbyde kunder fleksibilitet og muligheden for at flytte større cargo-mængder og operere flere charterfly, siger Nabil Sultan, Emirates Divisional Senior Vice President, Cargo.

- Sammen med kapaciteten i vores passagerflåde og det enorme rutenetværk med over 130 destinationer giver vores fragtfly en omfattende global rækkevidde, der giver mulighed for større fleksibilitet, øget frekvens og hastighed i markedet, siger han videre.

Flyselskabet Emirates fremhæver, at fragtflyet er et af de mest moderne og teknologisk avancerede fragtfly på markedet og har det laveste brændstofforbrug i forhold til andre sammenlignelige fly i den størrelse. Flyet er i stand til at fragte 103 ton cargo, og hoveddækket er med 3,7 meter det bredeste på et fragtfly, og gør det muligt at fragte cargo i stor størrelse og større partier.

Emirates Skycargo opererer med det nye fly i alt 12 fragtere - 10 B777F'ere og to B747-400ERF'ere – som på nuværende tidspunkt betjener 43 destinationer rundt om i verden.

I løbet af 2013 har Emirates lanceret services til Warszawa, Algiers, Haneda, Stockholm og Clark, mens Conakry, Sialkot og Kabul bliver sluttet til netværket inden udgangen af året.



# Fejebladet er gult og ruller ud for at hjælpe på vejen

Vognmand Arne Gadekær, der kører for SOS Dansk Autohjælp, har fået leveret en ny Volvo FL 450 med luftaffjedring på begge aksler

Lastvognen er leveret med Volvos håndfri telefon-system via bluetooth, og førerhuset er forsynet med et ekstra vindue i passagerdøren samt cyklist- og bakkamera.

Safe-tec har leveret opbygningen, som er et 5T Simplex skyde-/vippelad og 3 ton grill. Denne type opbygning er særdeles velegnet til transport- og bugseringsopgaver i byområder, hvor det tit og ofte kniber med pladsen.

Opbygningen er monteret hos Jige i Frankrig. Placering af lys, skabe, udrykning og tilbehør er udført på Safe-Tec's værksted i Rønnede i samarbejde med vognmand Arne Gadekær.

Ladsystemet leveres med en lastkapacitet fra 3,5 – 10 ton og en grill-last fra 1,5 til 6 ton.

Selve ladet er fremstillet i aluminium eller galvaniseret stål og produceres af Miller International.

Bilen er solgt og leveret af Anders Andreassen, Volvo Truck Center København.

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

*Ansvarshavende chefredaktør er:  
Jesper Christensen*

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