

# Ugens transport

Fredag 23. til torsdag 29. maj 2014 - nummer 16- 3. årgang

**Dansk chauffør kører gods i Nordamerika. TSU vil gerne sende flere chauffører over Atlanten**

*Læs mere side 12*

**Tolerancen bliver større**

*Læs mere side 4*

**To chauffører lagde konkurrenterne bag sig.**

*Læs mere på bagsiden*

**Vestfyn Trækker åbner fredag**

*Side 24 - 25*



**Mercedes-Benz har en maskulin bil med en særlig effektiv kobling**

Læs reportagen fra Sydtyskland på side 22

# Transportfolk mødes på Vestfyn

Fredag åbner transportmessen Vestfyn Trækker. Messen har stille og roligt vokset sig større og større gennem årene. I år med halvandet hundrede udstillere, så der er noget at se på - og transportfolk at møde.

Det bliver spændende at se, hvad udstillerne byder på i en tid, hvor der flere steder er øget aktivitet. Der er faktisk gået seks år, siden den økonomiske krise ramte i sommeren 2008 med en voldsom opbremsning og faldende godsmængder som resultat. Krisen betød indskrænkninger, besparelser - og at en del materiel fik lov til at køre lidt længere. Krisen betød også, virksomhederne måtte fokusere på, hvordan de drev og driver deres virksomheder - og ikke blot efterkomme kundernes ønsker i et hæsblæsende forsøg på at følge med.

Efter næste seks år med stilstand - det er tre gange så lang tid, som økonomerne skønnede i efteråret 2008 og i vintermånederne i begyndelsen af 2009 - må der være basis for, at ledere med fokus på virksomhedens kærneværdier, banker og politikere har lært et og andet. For de økonomiske spilleregler, som nogle markante politikere og finansfolk dømte i graven - var ikke døde - blot slumrende.

Det er værd at huske på, når der atter en mærkbar vækst at forholde sig til. Virksomheder med fornuftige projekter bør kunne få fornuftig finansiering af fornuftige finansfolk, der følger fornuftige regler, som fornuftige politikere har vedtaget. Gad vide, om kæden holder så langt.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør



## VESTFYN TRÆKKER

TRANSPORT & LOGISTIK

**2014** Danmarks største udendørs transportudstilling

Fredag d. 23. maj kl. 10 - 16  
Lørdag d. 24. maj kl. 09 - 17  
Søndag d. 25. maj kl. 09 - 16

Industribuen 20 - 22 5592 Ejby

### ADGANGSKORT

Udfyldes af gæsten:

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Stilling: \_\_\_\_\_

**VBG GROUP**

Værdi kr. 50,-  
Kan ikke indløses til kontanter



Arrangør  
VBG GROUP  
[www.vestfyntraekker.dk](http://www.vestfyntraekker.dk)

## ARRANGØR VBG GROUP

Sådan finder du





# PÅ LAGER TIL OMGÅENDE LEVERING...

4 AKS. TIPTRAILER 37 M<sup>3</sup>



TIP

2 AKS. TIPTRAILER 23,5 M<sup>3</sup>



**KEL-BERG**



4 AKS. RUND TIPTRAILER 34 M<sup>3</sup>

3 AKS. GARDINTRAILER



GARDIN

2 AKS. GARDINTRAILER



**KEL-BERG**



1 AKS. GARDINTRAILER

1 AKS. KØLETRAILER



KØLE

3 AKS. KØLETRAILER



**LAMBERET**



2 AKS. KØLELINKTRAILER

**RING ELLER KIG FORBI -**



VI HAR ET GODT TILBUD OG KAFFE PÅ KANDEN!

**LASTAS**

Kontakt vores salgsteam:



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



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



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



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

Energivej 35 | DK-8722 Hedensted | Tlf.: + 45 7219 8000 | info@lastas.dk | www.lastas.dk

# Justitsministeriet ændrer tolerancegrænsen for overlæs

Vognmandsorganisationen DTL kalder det for en politisk sejr, at Justitsministeriet har offentliggjort ny cirkulæreskrivelse om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt på Retsinformation. I cirkulæreskrivelsen fremgår det, at tolerancegrænsen for totalvægten for køretøjer over 3.500 kg hæves fra 3 procent dog højst 1.500 kg til 6,0 procent dog maks. 2.000 kg

- Det er fremragende, siger DTLs administrerende direktør, Erik Østergaard.

- Det er selvfølgelig vigtigt for vognmændene at vide hvilke regler, der gælder. Men det betyder også temmeligt meget, om de regler, der er, rent faktisk er til at arbejde efter. Jeg er derfor glad for, at myndigheder og politikere har taget problemet alvorligt og hurtigt fået landet et fornuftigt kompromis.

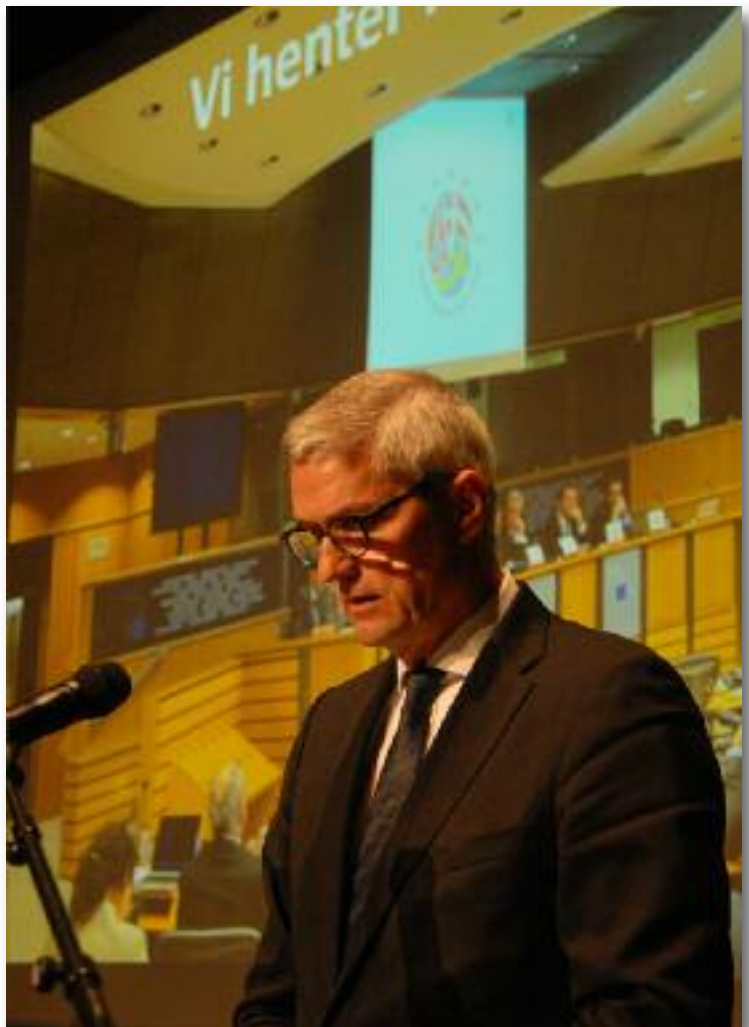
Med hensyn til en forøgelse af totalvægten til 56 ton for syv-akslede vogntog mangler de sidste formalia stadig at falde på plads.

- Men vi glæder os over, at de 56 ton er med i regeringens vækstplan, der blev lagt frem i går, torsdag. Og lad os så glæde os over den 6,0 procent tolerancegrænse, og at den træder i kraft lige om lidt, siger Erik Østergaard.

Det nye cirkulære får virkning 1. juni.

Interesserede kan se cirkulæret på websiden [retsinfo.dk](http://retsinfo.dk)

Cirkulæret er også gengivet på næste side..





## Cirkulæreskrivelse om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt

I bekendtgørelse nr. 577 af 6. juni 2011 om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (dimensionsbekendtgørelsen), som ændret ved bekendtgørelse nr. 1165 af 8. december 2011 og bekendtgørelse nr. 1594 af 12. december 2013, er der i kapitel 5 og 6 fastsat nærmere regler om køretøjers totalvægt og akseltryk.

Tiltale for kørsel med overlæs bør rejses efter følgende retningslinjer:

- 1. Hvis det tilladte akseltryk overskrides med mere end 7,0 procent, rejses der tiltale. Selv om overskridelsen ikke udgør mere end 7,0 procent af det tilladte akseltryk, rejses tiltale endvidere, hvis det tilladte akseltryk for enkeltakslers overskrides med mere end 500 kg.
- 2. Hvis den tilladte totalvægt for et køretøj eller et vogntog med en tilladt totalvægt på højst 3.500 kg overskrides med mere end 7,0 procent, rejses der tiltale.
- 3. Hvis den tilladte totalvægt for et køretøj eller et vogntog med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg overskrides med mere end 6,0 procent, rejses der tiltale. Selv om overskridelsen ikke udgør mere end 6,0 procent af den tilladte totalvægt, rejses tiltale endvidere, hvis den tilladte totalvægt overskrides med mere end 2.000 kg.
- 4. Cirkulæreskrivelsen træder i kraft den 1. juni 2014. Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. januar 2014 om kontrol med køretøjers akseltryk og totalvægt ophæves.

## *Sæt fokus på din historie*

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet?

Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål - til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

**Vi kombinerer nutid og nostalgi**



**Mikael Hansen**

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

# SR-Regeringen forventer at afskaffe database over fødevaretransportører

Med SR-Regeringens vækstplan lægges der op til, at næringsdatabasen, hvor fødevaretransportører skal lade sig opføre, skal afskaffes. Det udløser tilfredshed hos transportorganisationerne - blandt andre vognmandsorganisationen DTL. - Næringsbasen har eksisteret i flere år, men i den forløbne tid har ingen transportvirksomhed fået frakendt retten til at drive fødevareengrosvirksomhed, siger konsulent Lisbet Hagelund, DTL. En lukning af databasen vil spare fødevaretransportørerne omkring 15,5 millioner kroner årligt

Vognmænd, der transporterer fødevarer, skal ifølge SR-Regeringen ikke længere lade sig registrere i den såkaldte "næringsbase". SR-Regeringen vil fokusere på og forenkle fødevare- og miljøreguleringen, og det skal eksempelvis ske ved at afskaffe næringsbrevsordningen og dermed den database, som alle, der har næringsbrev, hidtil har skullet registreres i mod betaling.

I SR-Regeringens vækstplan hedder det, at ordningen medfører betydelige omkostninger, men bidrager ikke til fødevarer sikkerheden.

Initiativet anslås til at reducere virksomhedernes omkostninger med 17,5 millioner kroner.

- Næringsbasen har eksisteret i flere år, men i den forløbne tid har ingen transportvirksomhed fået frakendt retten til at drive fødevareengrosvirksomhed. DTL har hele tiden fastholdt, at det har været helt ude af proportioner at lade transportvirksomhederne forblive omfattet af loven om næringsbrev, forklarer konsulent Lisbet Hagelund, DTL.

I foråret 2006 løb den daværende VK-Regering med den konservative minister for familie- og forbrugeranliggender Lars Barfoed, der i dag er formand for De Konservative, ind i en omfattende "kødsandale". Fødevarekontrollen blev udsat for hård kritik, og Lars Barfoed forlod posten i december samme år, da et folketingsflertal krævede hans afgang.

Det blev startskuddet til næringsbasen, der skulle samle informationer om overtrædelser af alle typer love som grundlag for, om virksomhederne kunne tillades at håndtere fødevarer - uanset om det var en kasse tyggegummi på ladet af en fragtbil, eller et læs ophængte skinker i en kølevogn.

- Men vognmændene blev hverken mere eller mindre lovlydige af at have i endnu en database, så det var alene en administrativ byrde uden værdiskabelse, mente vi i DTL. Gennem et samarbejde med Dansk Erhverv fik vi sat fokus på bøvlet, som altså forventes afskaffet, når vækstplanen er færdigforhandlet, siger Lisbet Hagelund.



## Ny rapport giver overblik over fremtidens investeringsmuligheder

Transportministeriet har offentliggjort en samlet oversigt over strategiske analyser, som giver et overblik over de langsigtede trafikale behov og udbygningsmuligheder for vej- og baneinfrastrukturen

- De strategiske analyser blev sat i gang med aftalen om "En grøn transportpolitik" fra januar 2009. Analyserne handler om en række projekter og strategier for de overordnede korridorer i Danmark, som kan komme i spil på lang sigt. Det gælder for eksempel en Baneplan for Østjylland, en Østlig Ringvej/havnetunnel i København, en Kattegatforbindelse, en ny 'Hærvejsmotorvej' og kapacitetsudbygninger på E45.

Den samlede afrapportering markerer afslutningen på de sidste fem års analysearbejde. Resultaterne af arbejdet er løbende blevet offentliggjort og præsenteret.

Med det samlede overblik på plads, skal partierne bag aftalen om "En grøn transportpolitik" - det er SR-Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, SF, Liberal Alliance og Konservative A og K - i gang med at drøfte analysernes resultater og perspektiver.

- Jeg har inviteret den grønne forligskreds til møde om analyserne og ser frem til, at vi i den kommende tid kan drøfte resultaterne. Rapporten giver et godt grundlag for, at vi kan få en kvalificeret debat om de udfordringer og løsningsmuligheder, der tegner sig for Danmarks infrastruktur i fremtiden, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

SR-Regeringen har sammen med forskellige forligskredse i Folketinget allerede besluttet at realisere flere af de projekter, der indgår i analyserne. Det drejer sig blandt andet om Timemodellen på jernbanestrækningen Odense-Aarhus-Aalborg, udbygninger af Ny Ellebjerg station, udbygninger af det jyske motorvejsnet ved blandt andet Vejle og Brande, en ny motorvej til Holstebro, en letbane i Ring 3 i Hovedstadsområdet og en Metro-gren til Nordhavn i København.

- Det er positivt, at vi undervejs i analyserne har fået delresultater på bordet. De har hjulpet til, at de beslutninger, vi har truffet for infrastrukturen i de seneste år - ikke mindst med aftalen om Togfonden.dk - også hænger sammen med de udfordringer, vi står over for på længere sigt, siger Magnus Heunicke.



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!

## Produktivitetsrapport: Transporten er afgørende for produktiviteten

92 procent af den samlede godsmængde, der har start- og slutdestination i Danmark, transporteres med lastbil. Derfor er vejnettet en vigtig del af den danske transportinfrastruktur. Det peger Produktivitetskommissionen på i en rapport, som blev lagt frem fornylig

- Et par af de forslag, som kan bidrage til øget effektivitet på transportområdet er, at øge den tilladte totalvægt og forbedre vejene. Begge punkter er under politisk behandling på Christiansborg i øjeblikket.

Konklusionerne står i den endelige rapport fra Produktivitetskommissionen, når det kommer til transporterhvervets betydning for samfundet.

Derfor betegner kommissionen også trængslen på vejene og den deraf øgede transporttid som en barriere for produktiviteten, fordi det øger transporttiden.

Større lastbiler vil styrke transportvirksomhedernes produktivitet, fordi den samme mængde gods kan transporteres med færre vognture, færre chaufførtimer og mindre brug af brændstof.

Ifølge Vejdirektoratet vil det både være til gavn for miljøet og medføre færre trafikulykker som følge af mindre trængsel på vejene, hedder det i slutrapporten.

### **Ind med 56 ton**

Derfor er det nødvendigt med den kapacitetsforøgelse af den enkelte transport, som politikerne arbejder med at blive enige om i øjeblikket.

DTLs administrerende direktør Erik Østergaard opfordrer til, at politikerne snart bliver enige om at indføre 56 ton totalvægt.

Erik Østergaard vurderer også, at rapporten fra Produktivitetskommissionen er meget klar, når det gælder reguleringer, som eksempelvis forhindrer udnyttelse af stordriftsfordele inden for landtransport og transportrelaterede aktiviteter. Reguleringerne bør ifølge kommissionens anbefalinger lempes.

- Det foreslås konkret at forøge grænserne for lastbilers totalvægt og akseltryk, og at forsøget med modulvogntog udvides og gøres permanent. Det er jo tiltag, der allerede er på den politiske dagsorden, men rapporten kan forhåbentlig accelerere denne proces, siger Erik Østergaard.

Større og tungere lastbiler på dele af vejnettet vil ifølge Produktivitetskommissionen øge produktiviteten i landtransporten og dermed have stor effekt inden for en enkelt branche. Og da transport også er et input i mange andre brancher, vil den samlede effekt være større end i landtransport - selv om det enkelte tiltag kun har beskednen virkning i forhold til samfundsøkonomien.

Produktivitetskommissionen betegner branchen for landtransport som en vigtig sektor - særligt for industri og handel, der er afhængige af effektiv transport af varer.



# Transportrammer

Andre anbefalinger i rapporten er mere målrettet politikere i kommunerne og regionerne. Det gælder for eksempel anbefalingen om at skabe konkurrence om alle egnede offentlige opgaver og om at gøre det attraktivt at byde på offentlige opgaver.

Produktivitetskommissionen mener, at det ikke mindst er lokalpolitikerne, der skal tage initiativ til at styrke samarbejdet med den private sektor. Det er dem, der skal tilrettelægge de offentlige udbud sådan, at mange virksomheder får mulighed for at byde ind, og at der skabes rum for nytænkning af opgaveløsningerne.

- På det kommunale område har det stor betydning for vores affaldskørende vognmænd, at affaldshåndteringen konkurrenceudsættes, så også her er vi helt på linje med Produktivitetskommissionen, siger Erik Østergaard.

## Dokumentation:

### Produktivitetskommissionens forslag på transportområdet

For nylig fremlagde Produktivitetskommissionen sin endelige rapport. I rapporten peger kommissionen på en række punkter, der kan øge effektiviteten på transportområdet

I rapporten skriver Produktivitetskommissionen:

Regulering, der blandt andet forhindrer udnyttelse af stordriftsfordele inden for landtransport og transportrelaterede aktiviteter, lempes under hensyntagen til arbejdsmiljø og sikkerhed.

Det indebærer, at:

- Grænserne for lastbilers totalvægt og akseltryk forøges. Forsøget med modulvogntog udvides og gøres permanent. Staten investerer de fornødne ressourcer i at opgradere vejnettet
- De danske krav vedrørende konstruktion af for eksempel højlagre bringes i overensstemmelse med vores nabolandes
- Regler til registrering og håndtering af farligt gods i godsterminaler og havne harmoniseres med reguleringen af transport af farligt gods

**Beliggenhed  
Beliggenhed  
Beliggenhed**

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

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

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

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



**TONNI SØRENSEN**  
Centerdirektør  
HTC - Hirtshals Transport Center  
Dalsagervej 3, 9850 Hirtshals  
+45 20 31 39 55  
ts@htc.dk



## Shell og ITD tager temperaturen på vejene

I samarbejde med ITD gennemfører Shell en stor undersøgelse blandt landets professionelle transportører. Undersøgelsen sætter fokus på eksempelvis kort- og brændstofsinddel, miljøhensyn og driftsresultater. Derudover vil undersøgelsen og tage temperaturen blandt transportvirksomheder og forsøge at svare på, om temperaturen står på krisestemning eller optimisme

En anden del af undersøgelsen skal give et aktuelt svar på, hvilke emner og tendenser, der præger landtransporterhvervet i øjeblikket

Undersøgelsen, der gik i gang mandag 19. maj, er sat i gang af energiselskabet Shell og transportorganisationen ITD.

Selve dataindsamlingen bliver udført af analysevirksomheden Userneeds.

- Efter en lang periode med krise fornemmer vi og andre, der følger transportbranchen, at det lysner forude. Det ser vi som en god anledning til at se nærmere på, hvordan de professionelle transportører ser på trusler, muligheder, markedet, konkurrenterne og meget andet netop nu, siger Regitze Reeh, der er kommunikationsdirektør i Shell.

### Alle kan bidrage til undersøgelsen

Samarbejdet med ITD betyder, at alle brancheorganisationens medlemmer og alle, som modtager ITD's daglige nyhedsbreve, modtager undersøgelsens digitale spørgeskema.

Men undersøgelsen er åben for alle aktører i inden for landtransporterhvervet. Den vil derfor blive annonceret bredt over for alle transportvirksomheder via transportmedier - eksempelvis her på transportnyhederne.dk.

Du kan deltage i undersøgelsen via dette link - klik **her** - eller ved at klikke på banneret i bunden af denne side.

Forhåbningen er, at rigtig mange beslutningstagere og vognmænd vil bruge fem minutter på at give deres besyv med i undersøgelsen.

- Jeg vil opfordre alle, ITD-medlemmer eller ej, til at deltage. Jo flere besvarelser vi får, jo mere entydigt et billede af branchens tilstand kan vi tegne. Så hold øje med indbakker og branchemedierne i maj og klik ind og deltag i undersøgelsen, når du få chancen, siger Regitze Reeh.

*Hvad byder fremtiden på? I maj tager Shell og ITD temperaturen i transportbranchen herhjemme.*



**DIN MENING ER VIGTIG**

ITD og Shell tager temperaturen på transportbranchen... deltag her!



## Godstransporten mellem Sverige og Norge dominerer

I 2013 blev der transporteret knap 4,9 millioner ton gods i den grænseoverskridende landevejstransport ud af Sverige. Transportarbejdet er ifølge svenske Trafikanalys opgjort til 2,8 milliarder tonkilometer. Den største del af udenrigstrafikken bestod af transporter mellem Sverige og Norge. 66 procent af den trafik blev udført af svenske lastbiler

Det svarer til, at 54 procent af af udenrigstrafikkens totale transportarbejde i 2013 på eksportområdet.

33 procent af det gods, som blev transporteret ud af landet med svenske lastbiler gik til et EU-land. Den største godsmængde - 28 procent af alt gods til EU-lande - gik til Tyskland.

44 procent transportarbejdet inden for udenrigstransport med last fra Sverige til andre lande blev udført til lande i EU.

Når det gælder transportarbejdet, er det igen Tyskland, der topper listen. 30 procent af transportarbejdet med svenske lastbiler i udenrigstrafik blev udført i forbindelse med transporter til Tyskland. Holland var nummer to på listen med en andel af transportarbejdet på 27 procent.

### Transporter fra Norge dominerer ind i Sverige

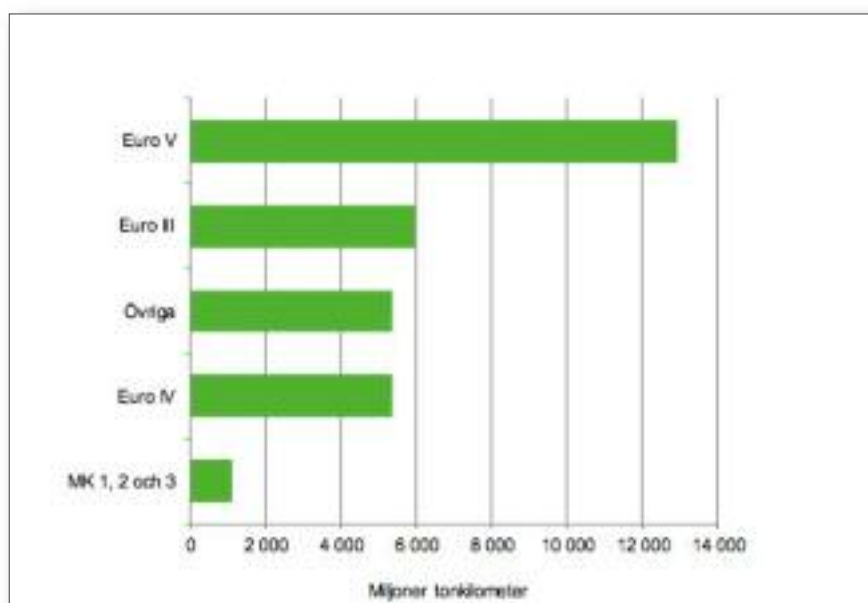
Når det gælder transporter ind i Sverige, dominerer Norge. Tæt på 60 procent af det gods, som svenske lastbiler transporterede hjem i 2013, stammede fra Norge. Det modsvarer et transportarbejde på 53 procent af det samlede transportarbejde, som svenske lastbiler udførte i forbindelse med godstransport fra udlandet og ind i Sverige.

40 procent af det gods, som svenske lastbiler fragtede til Sverige i løbet af 2013, kom fra et andet EU-land. Det modsvarer et transportarbejde på 46 procent af det samlede transportarbejde udført af svenske lastbiler med gods ind i Sverige.

Også her dominerede transporter fra Tyskland og Holland det samlede transportarbejde.

Ifølge Trafikanalys udgør svenske lastbilers cabotagekørsel i andre EU-lande en lille del af den svenske udenrigstrafik med lastbiler. I 2013 udgjorde svenske lastbiler cabotagekørsel 3,5 procent af transportarbejdet i forbindelse med udenrigstransporter.

*Godstransporten med svenske lastbiler i Sverige foregår mest med Euro 3-lastbiler eller bedre.*



# Danske chauffører er velkomne i Canada

- Tag jeres uddannelse og kom her over. Vi vil elske at have jer. Så klar lyder beskeden fra vognmandsfirmaet ADTS i Canada. Siden nytår har transportvirksomheden haft en ung dansk chauffør ansat på en 12-måneders kontrakt

25-årige Nicolai Ovesen fra Sdr. Bjert ved Kolding er blevet en populær chauffør hos vognmandsfirmaet ADTS i Canada. En af kontordamerne kalder ham konsekvent for 'min kommende svigersøn'. Men det er ikke kun på det følelsesmæssige plan, at det går godt for Nicolai Ovesenovre på guds eget kontinent.

- He is a top guy, siger driftschef Clayton Cale, da Transportsektorens Uddannelsesfond (TSU) fornyligt besøgte Nicolai Ovesen og hans arbejdsgiver i Moncton tæt på den canadiske atlantehavskyst. Og Clayton Cale er ikke færdig med at uddele roser:

- Jeg elsker europæiske chauffører! De er dygtige, arbejdsomme, og de ser og tager højde for ting, som canadiske chauffører slet ikke gør. Det gælder også Nicolai Ovesen. Vi vel elske at få flere, så til de unge danske chauffører,



# Arbejdsforhold

der får muligheden for at komme til Canada, kan jeg kun sige: Tag jeres uddannelse og kom herover, vi vil elske at have jer.

Heldigvis er følelserne for den canadiske vognmand aldeles gengældt af Nicolai Ovesen, som føler sig taget rigtig godt i mod.

- Det er nærmest som en familie, siger Nicolai Ovesen, om forholdet til sin nye arbejdsgiver.

## Flere unge til faget

Nicolai Ovesen er udlært hos vognmand Ole Larsen Transport i Brabrand. I samarbejde med vognmanden, ATL og TSU, kom Nicolai Ovesen af sted til Canada på et nyt udvekslingsprogram for unge danske lastbilchauffører. Og formålet med programmet er klart, fortæller projektleder Magnus Købke fra TSU. Han er – i lighed med sine partnere i 3F og ATL – pinligt bevidst om, at gennemsnitsalderen for en dansk chauffør er tættere på pensionen end godt er.

- Jeg tror jo, at sådan en chance – at man kan få et eventyr på et helt år som nyuddannet – kan være noget af det, der får flere unge til at søge ind på transportuddannelserne, siger Magnus Købke.

## En totalt i orden fyr

Samtidig har han og projektets øvrige parter en stærk tro på, at der er noget at lære i Canada, som kan bruges hjemme i lille Danmark.

- Det skulle da være mærkeligt, om ikke der var et og andet vi kunne lære af canadierne, der har så store afstande og som er vandt til at tænke logistik på en anden måde. Og måske kan vi også lære et og andet om personalepleje i en tid, hvor vi har svært ved at tiltrække talenter, spekulerer Magnus Købke.

## Der er plads til nye ansøgere

Snart skal et hold nye unge danske chauffører af sted til Canada, og der er plads i feltet.

- Faktisk er der brug for flere ansøgere, så det er bare med at ATL-medlemmerne får fundet talenterne frem, opfordrer ATL's direktør Anne Windfeldt Trolle.

- Gad vide, om ikke der går nogle dygtige, nyuddannede unge rundt ude blandt vores medlemmer, som ville have mod på og godt af at komme ud og se lidt af verden? Sådan en ung mand eller kvinde kommer helt sikkert hjem som en meget dygtigere og mere moden chauffør, der vil være til gavn for sin virksomhed, siger hun.

Også 3F, som er ATL's partner i projektet, opfordrer virksomheder og chauffører til at søge.

- Der er ingen tvivl om, at de unge får en oplevelse for livet. Samtidig får de muligheden for at afprøve og udvikle kompetencer under forhold, som ikke er mulige i Danmark. Så er man nyuddannet chauffør og medlem af 3F så grib chancen og send en ansøgning, siger Jørgen Aarestrup fra Transportgruppen i 3F.

Interesserede kan læse mere **her**:



# Dansk chauffør var på vej gennem syv stater

- Jeg kommer til at se ting på det her år, som jeg ellers aldrig ville få lejlighed til at se. Altså for pokker mand: Jeg er jo bare en knægt på 25 år fra Bjert, og her sidder jeg og er på vej ned gennem Amerika, siger Nicolai Ovesen, der er ansat på en 12-måneders kontrakt hos en canadisk vognmandsvirksomhed

Nicolai Ovesen sidder bag rattet af sin store Mack og holder øje med den sydgående motorvej. For bare få måneder siden kom han til Canada, fik sit kørekort og sin Mack. Bagi ligger tonsvis af aluminiumsrør. Foran ligger 2.850 kilometer til destinationen i Alton lige nord for St. Louis, Missouri. Over 900 kilometer om dagen gennem syv amerikanske stater. Det er anstrengende, men det er også spændende.

- Jeg kommer til at se ting på det her år, som jeg ellers aldrig ville få lejlighed til at se. Altså for pokker mand: Jeg er jo bare en knægt på 25 år fra Bjert, og her sidder jeg og er på vej ned gennem Amerika, siger Nicolai Ovesen.

God behandling

Hvis man spørger Nicolai Ovesen, fejler canadiernes forhold til medarbejderne i hvert fald ikke noget.

- Der har været nogle fæle snestorme her i løbet af vinteren. Og hvis jeg har været nødt til at ringe hjem og sige, at jeg ikke var tryk ved at køre i det, har der kun været opbakning, fortæller Nicolai Ovesen.



# Arbejdsforhold



- De sætter virkelig sikkerheden frem for alt, og de stoler på medarbejdernes vurdering af situationen. Det kunne vi måske godt lære lidt af derhjemme.

Bag rattet i Mack'en på vej ned gennem USA kan han konstatere, at foråret er godt på vej. Foran venter mange måneder med flere eventyr.

Interesserede kan se en film om Nicolai Ovesens oplevelser i Amerika [her](#):

## Chaufførerne i København er nået op på en halv million

I løbet af årets første fire måneder har Chaufførernes Fagforening i København skaffet sine medlemmer i alt 454.160,42 kroner hjem i faglige sager

I marts og april blev det til 155.246,42 kroner. Faglige sager er eksempelvis sager om manglende overtidsbetaling, manglende pensionsindbetaling eller uenighed om arbejdstid.

## Fagforening skaffede knap én million hjem på to måneder

I løbet af marts og april i år har Chaufførernes Fagforening i København skaffet 969.672 kroner hjem til medlemmerne i sager om arbejdsskader

I løbet af årets første fire måneder er det samlet blevet til 2.679.179 kroner i arbejdsskadesager.

## Gennemsnitsalderen er steget

Lastbilchauffører i Danmark er blevet ældre, når man ser på gennemsnittet. Ifølge en ny rapport fra transportorganisationen ITD er gennemsnitsalderen steget betydeligt siden 2002, hvor 49 procent af chaufførerne 40 år eller derover til 2013, hvor 66 procent af chaufførerne var 40 år eller derover

Tallene stammer fra ITD's årsrapport og baserer sig på oplysninger fra Danmarks Statistik. Et blik på tallene viser, at der i 2002 var omkring 36.000 beskæftigede i vognmandserhvervet, mens tallet i 2012 var faldet til omkring 27.000.

Tallene viser også, at det især er gruppen af medarbejdere mellem 25 og 39 år, der er skrumpet ind.

Hvor der i 2002 var 13.800 medarbejdere i den aldersgruppe, var antallet i 2013 faldet til 7.200.

Gruppen af medarbejdere under 25 år er også blevet mindre. Her er antallet faldet fra cirka 3.600 i 2002 til cirka 2.400 i 2013. Aldersgrupperne fra 40 til 49 år og fra 50 år til 64 år er også gået en smule tilbage. Men den store og markante tilbagegang er blandt medarbejdere fra 25 og 40 år.

- Det er stærkt bekymrende. Hvis spiralen fortsætter, kommer der et tidspunkt, hvor der bare ikke er nogen, der vil køre lastbilerne, siger Jacob Nielsen til Avisen.dk.

Jan Villadsen, der er formand for 3F transport, der organiserer cirka 80.000 transportarbejdere, er enig.

- Jeg var klar over, at udviklingen gik den forkerte vej. Men jeg vidste ikke, at det var så galt. Det skal vi have gjort noget ved, siger Jan Villadsen til Avisen.dk.

Ifølge Avisen.dk mener Jacob Nielsen, der er administrerende direktør i ITD, at fagbevægelsen bidrager til at holde unger væk fra jobbene som lastbilchauffører, når 3F eksempelvis udtaler sig om løndumping fra østeuropæiske chauffører og om udenlandske vognmænd, der snyder.

Jan Villadsen svarer igen med at pege på, at ITD efter hans opfattelse selv skræmmer unge væk, når organisationen eksempelvis fremfører, at man ikke kan forvente at få danske lønninger, når rumænske eller bulgarske chauffører kører til lønninger, der ligger på en tredjedel.

- Det tiltrækker ikke ligefrem unge mennesker, siger Jan Villadsen til Avisen.dk.

*Lastbilchauffører og andre i landets vognmandsvirksomheder hører til i den ældre ende. Tilgange til erhvervet er for lille, hvis gennemsnitsalderen skal holdes nede.*





## Lastbilchauffør beholder sit kørekort

Højesteret har afsagt en dom i en sag, hvor en lastbilchauffør stod til at miste sit kørekort. By- og Landsret havde valgt af se bort fra, at chaufføren havde været ude at sejle med en færge - og derfor kunne bruge reglen om afbrudte hvis i forbindelse med færgeoverfarter. Men Højesteret har nu slået fast, at færgereglen kan anvendes - også selvom man som lastbilchauffør har holdt et samlet hvis, der er for kort i forhold til reglerne. Transportorganisationen ITD er klar til at hjælpe vognmænd og chauffører, der er kommet i tilsvarende klemme

Med dommen i Højesteret slipper chaufføren med en bøde på 2.500 kroner i stedet for at miste sit kørekort og dermed sit levebrød.

Byretten og landsretten havde tidligere fradømt manden kørekort og dermed levebrødet som chauffør. Han var ud over at være chauffør også enejer af vognmandsfirmaet, der udførte transporten, som omfattede overfarten mellem Aarhus og Kalundborg 10. maj 2012. I forbindelse med overfarten havde han kun holdt et samlet hvil på 8 timer og 34 minutter, hvor kravet var 11 timer. Han havde dermed overtrådt 11-timers reglen med cirka 22 procent - og ikke med over 30 procent, som både Byretten i Roskilde og Østre Landsret var kommet frem til - og som de to retsinstanser takserede til en frakendelse af føreretten.

Transportorganisationen ITD peger i forbindelse med sagen på, at Højesterets afgørelse betyder, at domstolene ved udregningen af straffe fremover skal tage langt større hensyn til færgehvil - også selvom chaufføren ikke har overholdt reglerne for færgehvil til punkt og prikke.

- Chaufføren har ikke fulgt reglerne fuldstændigt. Derfor skal han selvfølgelig straffes. Men straffen skal stå mål med forseelsen. Det gjorde den ikke før, men det gør den nu. Det er en sejr for retssikkerheden, siger ITD's chefkonsulent Lars Nielsen, der fortsætter:

- Anklagerne har længe ment, at chaufførerne skulle opfylde en række krav for at få lov til at bruge færgehilet i beregninger. Men har chaufføren gjort alt, hvad han kan for at holde et færgehvil, skal det selvfølgelig tælle med. Alt andet er uretfærdigt, og derfor er vi meget tilfredse med højesteretsdommen.

Lars Nielsen er bekendt med flere lignende sager, hvor chauffører og vognmænd det seneste års tid er kommet i klemme.

- Med højesteretsdommen i hånden er ITD klar til at hjælpe de mennesker med at få en mere retfærdig dom. Og vi hører gerne fra folk, der har spørgsmål eller har brug for råd. Det eneste krav er, at deres sag højst er et år gammel. Ellers er det nemlig for sent at få den ændret, siger Lars Nielsen.



# Kvaliteten skal række lige så langt som kranen

Odense Hydraulik ApS, der monterer og servicerer kraner fra blandt andet Palfinger Danmark, fokuserer på solidt håndværk samt konstant fokus på kvalitet og tilfredse kunder. - Alt, hvad vi har at gøre med her, repræsenterer solidt håndværk - så at sige lavet fra bunden. At montere en lastbilkrane på et chassis, og tilpasse det hele nøjagtigt til de angivne specifikationer er ikke noget, der kan automatiseres, siger Jacob og Jens Kristian Hove fra hydraulikvirksomheden, der er en del af Palfingers danske servicenetværk

Odense Hydraulik ApS blev skabt af Jens Kristian Hove i 1985. Virksomheden har snart gennemført et glidende generationsskifte, hvor sønnen Jacob K. Hove i nogle år har været leder af værkstedet - og på sigt skal overtage virksomheden, der er kommet godt gennem de seneste års lave aktivitetsniveau.

- Vi skal ikke vokse til at blive en stor virksomhed. En øget omsætning er jo ikke nødvendigvis ensbetydende med et større overskud, siger Jacob K. Hove.

En af de vigtigste aktiviteter er opbygning, servicering og reparation af lastbilkrane og tilbehør fra Palfinger. Det har virksomheden beskæftiget sig med siden 1990, hvor det tætte samarbejde med Palfinger Danmark blev etableret.

Siden Jens Kristian Hove i beskedne rammer startede firmaet, har Odense Hydraulik vokset sig til en solid virksomhed med 10 ansatte.

- Alt, hvad vi har at gøre med her, repræsenterer solidt håndværk - så at sige lavet fra bunden. At montere en lastbilkrane på et chassis, og tilpasse det hele nøjagtigt til de angivne



# Materiel



specifikationer er ikke noget, der kan automatiseres. Det kræver menneskelig ekspertise. Hver eneste opbygning er forskellig. Derfor kræver det meget dygtige og fleksible medarbejdere på værkstedet, siger Jacob og Jens Kristian Hove.

Reparationer udgør 65 procent af arbejdsopgaverne hos Odense Hydraulik, mens resten består af opbygninger, hvor kraner monteres på et lastbilchassis. Det er en opgave med udfordringer, som kræver professionelt håndværk, stor ekspertise og høj, faglig dygtighed - og et tilhørende antal arbejdstimer.

- Kvalitet tager tid, og vi har altid kundens behov i centrum. Det vigtigste er, at kunden er tilfreds og får en god oplevelse, siger Jens Kristian Hove.

Odense Hydraulik har gennem årene specialiseret sig i skov-kraner og kraner til skrot og genbrug. Frmaets placering tæt ved den store odenseanske genindvindings-virksomhed, H.J. Hansen, har løbende givet en naturlig, positiv afsmitning på virksomheden.

- Det har dannet udgangspunkt for et tæt og godt samarbejde med hele skrotbranchen, siger Jens Kristian Hove.

Jacob K. Hove og hans far, Jens Kristian Hove, lægger stor vægt på solidt og professionelt håndværk – det sikrer, at kunderne kommer igen.

Det er en krævende opgave at montere en lastbilkran, for ikke to opgaver er ens.





## Turbo-retarder-kobling er også noget for entreprenørbiler

Mercedes-Benz har i samarbejde med Voigt udviklet en koblingsteknik, der har været kendt inden for eksempelvis lokomotiver og gaffeltrucks, så den i dag kan udnyttet yderst effektivt i lastbiler. Det kan eksempelvis entreprenørbiler, der kører i vanskeligt terræn - eller renovationsbiler, der har mange stop og igangsætninger i løbet af en dag

Koblingssystemet har navnet - Turbo-retarder-kobling - og kombinerer en traditionel tør-kobling med en hydraulisk kobling.

I forbindelse med en præsentation af en række sværgodstrækkere, der alle var udstyret med koblingssystemet, på et tidligere militært øvelsesområde i Münsingen øst for Stuttgart i Sydtykland, havde Mercedes-Benz også linet fire ens Arocs 8x4 med 450 hk motorer op til test i en yderst bakket del af området med stigninger på 20 procent flere steder.

# Materiel

Det var imponerende at opleve at sidde bag rattet i en fireaksle 8x4 lastbil med en totalvægt på 41 ton, der over hovedet ikke havde problemer med at komme i gang, selvom stigningen var på 20 procent.

Der var ikke den mindste lugt af varme koblingsplader. Og i følge Mercedes-Benz repræsentanter kan man bruge turbo-retarder-koblingen i timevis uden, at den brænder af på grund af overophedet hydraulik-olie.

I den tid, vi havde lejlighed til at køre og på det nærmeste mishandle koblingssystemet ved at holde midt på en stejl bakke og sætte i gang, selvom lastbilen trillede en smule bagud, viste det indbyggede olietermometer en normal temperatur - langt fra feber.

Systemet imponerer. Det kan lade sig gøre at holde lastbilen fra at rulle tilbage alene ved at trykke på speederen, så der opbygges et tilpas stort moment i koblingen.

Og det gælder både, når det går fremad - og i bagegear. Med en turbo-retarder-kobling er det muligt at manøvrere med centimeters - ja, millimeters nøjagtighed - også når man skal bakke op ad en stejl bakke med en hældning på 20 procent.

Terrænet var desværre så tørt, at der ikke var en fare for at køre fast i en mudderpøl. Men jeg vil vove den påstand, at med turbo-retarder-koblingen og differentialespærren slået til, må være lidt lettere at dosere motorkraften og finde det moment, der skal til for at komme fri. Der er i hvert fald ingen risiko for at brænde koblingen af.

Ud over, at turbo-retarder-koblingen sørger for en sikker og gnidningsløs tilkobling, når man sætter lastbilen i gang, fungerer den også som en meget effektiv retarder, der kan bremse lastbilen op, eller holde farten konstant, når det går ned ad bakke.

Testbilerne var alle 8x4-biler opbygget med tip, som var fyldt godt op for at demonstrere, at Mercedes-Benz også kan levere fire-akslede lastbiler til andet end landevejskørsel med totalvægt på 32 ton.

Men der er også et andet område, hvor det kan være relevant at udnytte fordelene ved en turbo-retarder-kobling. Det er renovationsbiler, hvor der er mange stop og igangsætninger. Her må Mercedes-Benz' og Voith's turbo-retarder-kobling kunne være et godt alternativ til traditionelle automatgearkasser.

*I næste nummer af Ugens transport - det bliver nummer 17 i år - skriver vi om Mercedes-Benz' sværgodstrækkere med turbo-retarder-koblinger. Koblingen klarer uden problemer et vogntog på 170 ton - eller mere.*



Ugens transport 16 - 2014



HUSKELISTE!  
2 liter mælk  
1 pakke gær  
26 ton MAN lastbil  
2 kg mel  
Toilet papir  
Rugbrød



# Nu behøver det ikke længere være en stor beslutning at lease en lastbil.

## Få en ny MAN med det hele.

Nu er det blevet nemmere end nogensinde før at anskaffe en ny lastbil. Vores forårstilbud er nemlig ikke kun økonomisk gunstigt – det indeholder også andre fordele: Med en Comfort Service aftale skifter vi løbende olie og filtre, og med MAN ServiceCare® holder vi øje med din lastbil, og kalder dig til service, når det er nødvendigt.

MANs leasingmodel giver dig således ikke kun en af de mest driftsikre lastbiler i sin klasse, men også fuldstændig klarhed over dine udgifter i perioden. Det er (næsten) lige så nemt som at købe to liter letmælk.



**MAN TGX 18.440 4x2 BLS trækker**

fra kun **8950,-** pr. md.\*

**MAN TGX 26.480 6x2/2 BLS trækker**

fra kun **9450,-** pr. md.\*

Engineering the Future – since 1758.

**MAN Truck & Bus**



\*Lastbilerne indeholder: XLX førehus, Automatgear, klimaanlæg, luftfy, synet og på nummerplader. 120.000 km/år, Comfort Service aftale med smøring og olieskift, 60 mdr. drivline garanti, samt MAN ServiceCare® i hele perioden. Den månedlige ydelse er beregnet på 10 % i ekstraordinær leasingafgift, en variabel rente og en løbetid på 60 mdr. Forbehold for kreditgodkendelse.



# Kvalitet og service i én pakke.

Vi ved, at du har travlt nok i forvejen - og at branchens udfordringer gør det svært og risikofyldt at udvide vognparken. Med MANs leasing-pakke bliver det nemmere og mere sikkert at anskaffe et nyt køretøj. Leasing-pakken består af:

- Finansiering af køretøj
- Levering af køretøj, inklusiv kundespecifikke optioner
- Løbende servicering med Service Comfort smøreaftale
- Tilbagebetaling efter endt leasingperiode

Mulighed for opgradering af serviceaftale til MAN ComfortPlus eller ComfortSuper.

Det eneste du selv må tage dig af, er at køre din nye lastbil.

## MAN | Service Comfort

### Serviceaftalen indeholder:

- Olie til motor, gearkasse og aksler
- Olie-, brændstof-, luft- og pollenfilter samt indsats til lufttørrer
- Justering af forlygter
- Kølervæskestand
- Hydraulikolie til førerhustip og styretøj
- Tjek af batteri
- Vinterservice

## Find os her.

Ønsker du at høre mere om MANs leasingtilbud så kontakt os på et af de nedenstående telefonnumre:

<b>Frederikshavn</b> Tlf. 21 61 17 97	<b>Kolding</b> Tlf. 76 32 15 00
<b>Hjørring</b> Tlf. 21 61 17 97	<b>Esbjerg</b> Tlf. 75 15 05 00
<b>Thisted</b> Tlf. 20 10 80 92	<b>Padborg</b> Tlf. 74 67 20 55
<b>Ålborg</b> Tlf. 98 38 99 66	<b>Odense</b> Tlf. 66 17 17 01
<b>Holstebro</b> Tlf. 20 10 80 92	<b>Ringsted</b> Tlf. 57 61 48 48
<b>Randers</b> Tlf. 87 45 18 00	<b>Hillerød</b> Tlf. 21 61 17 66
<b>Herning</b> Tlf. 20 10 80 63	<b>København</b> Tlf. 43 43 20 44
<b>Århus</b> Tlf. 87 45 18 00	<b>Dalby</b> Tlf. 56 30 30 30
<b>Horsens</b> Tlf. 21 61 16 54	



Engineering the Future – since 1758.

**MAN Truck & Bus**





## Politiker åbner transportmesse på Vestfyn

Sammen med MCH-direktør Georg Sørensen åbner Lars Chr. Lilleholt, der er folketingsmedlem af Venstre og blandt andet sidder i Folketingets Transportudvalg, årets største transportmesse Vestfyn Trækker 2014 fredag 23. maj

Arrangørerne hos VBG Group Sales venter et stort rykind i Ejby i dagene fredag, lørdag og søndag, hvor messen finder sted med omkring 150 udstillere af materiel til vejtransporterhvervet.

Vestfyn Trækker er i år både større og mere alsidig end nogensinde tidligere. Messen har fået en langt bredere målgruppe end blot vejtransporterhvervet, da der er mange udstillere inden for eksempelvis varevogne og intern transport.

For at illustrere den øgede tyngde og bredde er åbningsarrangementet 23. maj kl. 10 tilrettelagt i flere trin. Det starter med, at arrangør Per Mikkelsen, direktør i VBG Group Sales, byder velkommen. Så holder administrerende direktør Georg Sørensen fra MCH Messecenter Herning og medlem af Folketinget, Lars Chr. Lilleholt (V), hver en åbnings-tale, hvorefter Årets Varebil 2014 afsløres sammen med Motorjournalisternes Klub Danmark.

Endelig besøger gruppen nogle af de mange udstillere, der fremviser nyheder på messen.

- Godt nok er transportbranchen skrumpet, men den er også blevet stærkere, og for vognmænd, opbyggere og



# Materiel

chauffører bliver der flere spændende ting at se på end nogensinde før siger Per Mikkelsen og fremhæver, at et godt eksempel er de nye løsninger til helbilsgodkendelse, der kan gøre det nemmere for den danske opbyggerbranche at eksportere deres produkter.

- Samtidig regner vi også med en del besøgende fra byggeri, håndværk og industri, der vil se nærmere på de udstillede nyheder inden for blandt andet varevogne og gaffeltrucks. Alt i alt er det derfor ikke urealistisk med et besøgstal på det vanlige niveau. Hvis altså vejret holder, siger Per Mikkelsen, der forventer et sted mellem 6.000 og 10.000 besøgende.

- Vi regner med, at de mange nye tiltag bliver godt modtaget og i sig selv tiltrække mange interesserede, vurderer han.

Vestfyn Trækker - Transport & Logistik ved motorvejen i Ejby er årets største transportudstilling. På messen, der i år afholdes fra 23. til 25. maj, kan man møde 150 udstillere - herunder en lang række bilimportører, opbyggere og forhandlere af øvrigt transportmateriel. Desuden deltager mange udbydere af tilbehør og serviceydelser samt brancheorganisationer og fagmedier.

Messearealet er i år udvidet til 55.000 kvadratmeter.



## 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 svejsfrie og komplet overfladebehandlede trækstangssystem, så er du i gang med at tjene penge indenfor et par timer igen.

The strong connection







Som den første i Nordeuropa kører Fassi's nye topmodel inden for lastbilmonterede kraner på danske nummerplader. Kranen - en Fassi F1950 RAL 1950 med tilhørende L 816 Fly jib opbygget på en fireakslet Scania R 490 8x4 - er leveret til Vognmandsfirmaet Erling Andersen A/S i Randers, som drives af Erling Andersen samt børnene Camilla og Casper Andersen

Det er Casper Andersen, som til daglig betjener køretøjet, der blandt andet skal anvendes til håndtering af pavillioner, både og diverse montage opgaver.

Køretøjet vejer i letteste udgave under 32 ton. Den lave egenvægt på den fireakslede kranbil er opnået ved udstrakt brug af aluminium i opbygningen.

Kranmodellen F 1950 RAL 2.28 har otte hydrauliske udskud, som har maksimal løfekapacitet på 26,75 ton på 4,75 meter arm. Rækkevidden er maksimalt 19,4 meter vandret arm, hvor kapaciteten er 6 ton.

Kranens Fly Jib, er en otte tons Jib, hvor den maksimale hydraulisk rækkevidde er på 41 meter vandret arm, hvor kapaciteten er 770 kg. Dertil kommer tre manuelle forlængerarme som øger rækkevidden til 46,5 meter.

Kranen er udstyret med JDP ( jib dual power ) som giver extra stort kapacitet på Fly Jib'en.

F 1950 er monteret med spil, fuld rigget ud over Fly Jib, kapaciteten er 4,6 ton på inderste og 4 ton på yderste lag.



# Materiel

F 1950 er monteret på Fassi's egen specielle kranramme, hvor kranen på denne opbygning er monteret i bagenden.

Opbygningen har seks støtteben integreret. De fire "hoved-støtteben" er hydraulisk opsvingelige og har en maksimal spændvidde på 10 meter. De to bag-støtteben har et udtræk på 1 meter bagud.

Derudover er der monteret ét frontstøtteben på den forenden af chassiset.

Kran og støtteben er fuld radiobetjente. Her er anvendt Scanreco RCH radiobetjening med to-vejs infocenter, som styrer Danfoss D 900 digital canbus ventilbord.

Kranen er med to-kreds hydraulik, to Rexroth variable pumper, to thermostat styrede kølere, to tryk- og returfiltre.

Der er ført to-ledet hydraulik til jib-ende til eksempelvis anvendelse af grab og rotator.

Fassi 1950-modelprogram omfatter en kort-armet udgave og en lang-armet udgave.

Eksempel har F1950 RA2.24 i den kortarmede udgave en kapacitet på 30 ton på 4,4 meter arm og 12,5 ton ved 11 meter vandret arm.

---

## Uno-X udvider Adblue-netværk

Fornylig åbnede Uno-X et nyt stort DieselService anlæg med Adblue til lastvogne foran Titan lastvogne på Bødkervej i udkanten af Holbæk

- Vi arbejder hele tiden på at udvide og styrke vores netværk. Vi har et godt forhold til transportbranchen og vores store fokus på sikkerhed i forhold til dieseltyster har givet os endnu flere kunder og henvendelser. Derfor er jeg glad for, at vi nu kan imødekomme efterspørgslen og udvide vores landsdækkende netværk med vores tankanlæg her i Holbæk foran Titan lastvogne, siger Claus Gottlieb, direktør i Uno-X Energi.

Ud over dieselolie er der også et AdBlue-tank-anlæg, så chauffører kan tanke AdBlue, der er et stof, der tilsættes udstødningssystemet på mange lastbiler og busser for at reducerer de kvælstofholdige udstødningssgasser.

Antallet af lastvogne, der bruger AdBlue er støt stigende i takt med skærpede miljøkrav til lastbiler og bussers udstødning.

Det nye anlæg i Holbæk er den sidste ny udgave af sin slags, og her vil chaufførerne kunne tanke Adblue og diesel på det døgnåbne tankanlæg, der også har de nyeste sikkerhedsforanstaltninger.

### Sikkerhed i højsædet

Anlægget går hånd i hånd med Uno-X' øgede fokus på sikkerhed for transportbranchen.

Sidste år lancerede Uno-X sit 2-kort system, efter at det kom frem, at op til seks procent af det samlede dieselforbrug hos de danske erhvervsvirksomheder var fra stjålede kort.

- 2-kort-systemet sikrer, at tyvene ikke kan købe diesel på et Uno-X dieselskort stjålet fra vognen. For at tanke diesel skal chaufføren med det nye system nemlig være i besiddelse af både et vognkort og et personligt chaufførkort med en pinkode, forklarer Claus Gottlieb.

## Mercedes-Benz inviterer til direkte duel på brændstoføkonomien

Mercedes-Benz lastbiler udfordrer danske vognmænd. Den tyske producent af blandt andet lastbiler vil finde mesteren i brændstoføkonomi med konkurrencen FuelDuel. Udfordreren er Mercedes-Benz' nye Actros. - Vi har 15 Actros'er til FuelDuel, og vi regner med i omegnen af 100 direkte dueller. Vi forventer Actros'en vinder mere end 90 procent af de direkte FuelDuels. Nu er handsken kastet. Så må vi se, hvem der ender med at kaste håndklædet i ringen, siger Lasse Wøhlk, salgschef for Mercedes-Benz lastbiler i Danmark

Baggrunden for udfordringen er, at en god brændstoføkonomi er et afgørende argument, når der skal investeres i nye lastbiler. Her kan selv en mindre forbedring af brændstofforbruget få stor betydning for den samlede økonomi set over den periode, hvor lastbiler kører hos virksomheden.

Det bliver også kaldt Total Cost of Ownership (TCO), eller levetidsomkostninger. Her løber omkostningerne til brændstof op i godt 1/3 af de samlede omkostninger.

Når det gælder brændstoføkonomi er folkene hos Mercedes-Benz i Danmark så overbeviste om, at den nyeste Actros hører til blandt de bedste - måske den bedste - at de stiller en række nye Actros-trækkere til rådighed for danske vognmænd i en direkte duel på brændstoføkonomien mod andre mærker.

- Vi går alle og taler om bedre brændstoføkonomi og de forskellige løsninger til at nå dertil. Hos Mercedes-Benz siger vi, at Actros er den ubestridte mester i brændstoføkonomi. Og det mener vi meget seriøst. Så derfor sætter vi handling bag ordene og lader tallene tale deres tydelige sprog, siger Lasse Wøhlk, salgschef for Mercedes-Benz lastbiler i Danmark.

Praktisk forløber udfordringen ved, at Mercedes-Benz Danmark stiller en Actros til rådighed for en vognmand i to til tre uger. Mercedes-Benz har indregistreret 15 nye Actros til FuelDuel. Actros'en indgår i vognmandens normale vognpark ved at bytte vognmandens ellers mest brændstoføkonomiske lastbil ud i perioden. Vognmandens egne chauffører kører lastbilen og løser transportopgaver på lige fod med de andre lastbiler i flåden.

Intelligent fartpilot og GPS holder styr på pointene

Actros-lastbilen i FuelDuel bliver leveret med flådestyringssystemet FleetBoard, som blandt andet registrerer brændstofforbrug og kørestil. Samtidig er Actros-lastbilen udstyret med den intelligente fartpilot, Predictive Powertrain Control (PPC). PPC-systemet fungerer forsimplet sagt ved at koble den traditionelle fartpilot sammen med navigationssystemets GPS-data. Navigationssystemet fodrer fartpiloten med informationer om rute og topografi, så fartpiloten hele tiden kan optimere motorens ydeevne i forhold til den rute, bilen kører.

Mens vognmanden har FuelDuel Actros'en til rådighed, kan han hele tiden se de forbrugstal, der opnås. Og når duellen er slut, genererer FleetBoard-systemet en samlet rapport ud fra de opsamlende data. Den rapport kan vognmanden sammenligne med tallene for sine eksisterende lastbiler i flåden.

For Lasse Wøhlk er målet med FuelDuel klart:

# Materiel

- Vi har 15 Actros'er til FuelDuel, og vi regner med i omegnen af 100 direkte dueller. Vi forventer Actros'en vinder mere end 90 procent af de direkte FuelDuels. Nu er handsken kastet. Så må vi se, hvem der ender med at kaste håndklædet i ringen, siger han.

Mercedes-Benz FuelDuel startede i maj og løber resten af året. FuelDuel afløser Mercedes-Benz's "Dieseldysten", der blev afholdt i 2012. I Dieseldysten udfordrede chauffører hinanden i at køre længst på literen i Mercedes-Benz lastbiler. Med Mercedes-Benz' FuelDuel er brændstofkonkurrencen åbnet over for alle mærker.



## Lastbil Magasinet har aflyst messe i vest

Der bliver ikke nogen udstilling i Hedensted i år. Det oplyser Lastbil Magasinet til transportnyhederne. Beslutningen er truffet på baggrund af et beskedent antal tilmeldte udstillere, hvor der kun var et par enkelte lastbilmærker

Lastbil Magasinet oplyser til transportnyhederne.dk, at selvom der givetvis ville komme flere til i løbet af den kommende til, så var risikoen for en skuffende messe for både udstillere og publikum for stor.

- Derfor har vi valgt at trække stikket på forhånd, oplyser Lastbil Magasinet's chefredaktør Rasmus Hargaard.

- Vi koncentrerer i stedet kræfterne, hvad angår arrangementer og events, om dels at fortsætte den gode udvikling med Transport Øst, der holder for sjette gang i september, og så overvejer vi for tiden forskellige andre initiativer - heriblandt en genoplivning af Lastbil Show, som senest blev afholdt i 2012, og som vi har fået overraskende mange henvendelser om fra chauffører og vognmænd, siger Rasmus Hargaard.



## Dreiner Transport har fået den første af to mestre

Dreiner Transport i Hvidovre, der er ejet af Lars Dreiner, fik fornylig leveret den første af to Renault Master 3500 med opbygget med kølekasse

Dreiner Transport har syv biler, hvor de seks er med køl, Med bestillinge af de to Renault Master 3500 kommer der to kølebiler mere til flåden. Der er tegnet fuld serviceaftale på bilerne inklusiv på lift og køleanlæg i én samlet pakke - alt sammen igennem Renault Trucks Danmark.

Finansiering af bilen, der er klargjort hos Volvo Truck Center Taastrup, er sket igennem Renault Trucks Finance A/S.



## Ford kører frem i transit

Ford Transit nærmer sig positionen som Danmarks mest populære varebil. Statistikken over ny-indregistrerede varebiler i Danmark viser, at salget af Ford Transit er fordoblet på kun fire år fra 1.595 i 2010 til 3.209 sidste år

I det første kvartal af 2014 er der indregistreret 810 nye eksemplarer af Ford transit. det svarer til over 16 procent af det samlede varebilssalg i Danmark.

Det får Ford til at fremhæve, at Ford Transit dermed er det hurtigst voksende varebils-mærke i Danmark. Ifølge Fords salgsschef i Danmark, Michael Stig Nielsen, skyldes det flere forhold.

# Materiel

- For det første har det naturligvis betydning, at Ford Transit Custom og Ford Transit Connect er kåret til Årets Internationale Varebil i henholdsvis 2013 og 2014, og at Ford Transit Custom samtidig er kåret til "Årets Varebil i Danmark 2013", siger han og fremhæver Fords produktudvikling gennem de seneste år.

- Den har været enestående. Det gælder ikke kun i forhold til udviklingen af en meget bred palette af varebiler - i alle størrelser - men nok så meget i forhold til udvikling af pålidelige og brændstofeffektive motorer med lange serviceintervaller. Resultatet er lavere driftsomkostninger og det er selvfølgelig helt centralt for en hvilken som helst virksomhed.

Ford har med etableringen af Ford erhvervscentre over hele landet skærpet fokus på de enkelte virksomheder og deres specifikke transportbehov. På baggrund af Transit succesen forventer man hos Ford, at det kun er et spørgsmål om kort tid før Ford er nummer ét varebilssegmentet.

- Den helt nye to-tons Transit er på vej ud til forhandlerne netop nu og senere på året lanceres den mindste varebil i Transit-familien, Ford Transit Courier. På den baggrund er det svært at være pessimist, siger Michael Stig Nielsen.

Ford oplever også fremgang for Ford Transit i resten af Europa, hvor antallet af solgte Ford Transit-modeller steg med seks procent fra 2012 til 2013.

Til næste år kan Ford Transit fejre 50-års jubilæum.

---

## DAF XF kørte med titlen som Årets Lastbil i Polen

Den nye DAF Euro 6 XF er blevet kåret som "Truck of the Year 2014" af læserne af månedsmagasinet "Polski Traker". DAF's topmodel blev kåret for sit design, sikkerhedsfunktioner og komfort

Prisen som "Truck of the Year" - arrangeret af fagbladet "Polski Traker" - er den højeste polske anerkendelse på vejtransportområdet. Juryen bestod af læsere fra magasinet, og de kårede DAF Euro 6 XF baseret på komfort, design og sikkerhed, og også på grund af de brændstofeffektive 10,8 liters MX-11 og 12,9 liters MX-13 PACCAR motorer.

DAF Euro 6 XF fik 640 af de i alt ca. 1.000 stemmer. Dens forgænger - DAF XF105 - vandt den polske "Truck of the Year" pris i 2006 og 2007.

- Denne anerkendelse er så værdifuld, fordi den er givet af brugerne selv, nemlig lastbilchauffører. Det er en stor glæde, at de kårede Euro 6 XF som deres foretrukne langdistancelastbil, siger Harrie Schippers, DAF Truck's præsident.

DAF Trucks Danmark A/S er et 100 procent ejet datterselskab af DAF Trucks N.V., som igen er et datterselskab af det amerikanske selskab PACCAR Inc, der er en af verdens største producenter af tunge lastbiler.

DAF har en markedsandel i Europa på 16,2 procent i segmentet over 16 ton.

DAF Trucks N.V. har produktionsanlæg i Eindhoven (Holland), Westerlo (Belgien), Leyland (England) og Ponta Grossa (Brasilien) samt over 1.000 forhandlere og serviceværksteder.

## Lastbiler skal hente energi i luften

Et projekt med titlen "Gävle Elvåg" er en af fire bidrag, som svenske Trafikverket og Vinnova har udvalgt til at fortsætte med at vise, hvilke muligheder, der er med el-vej - hvor lastbiler, busser og andre køretøjer får en del eller hele deres energiforsyning via elkabler, der hænger over vejene - eller er lagt ned i vejen. Trafikverket og Vinnovas initiativ er det hidtil største i Europa inden for el-veje

I projektet Gävle Elvåg deltager tyske Siemens med systemløsninger og produkter, der kan gøre det muligt at overføre elektrisk energi fra luftledninger til et hybridmotor-system i en lastbil

I projektet kører lastbiler med hybridmotorsystemer på normale veje og får deres energi via luftledninger og strømaftagere udviklet af Siemens under navnet eHighway, der hvor der er luftkabler - mens lastbilerne kører på konventionel diesel eller biodiesel, når de ikke kan få energi via luftledninger over vejene.

Når man benytter lastbiler med hybridsystemer kan man kombinere energiforsyning via luftledninger og energiforsyning gennem konventionelt brændstof, som lastbilerne har med i deres tanke. Det giver et ganske fleksibelt system.

- Siemens' koncept for eHighway kombinerer gennemprøvet jernbaneteknologi med vejtransportens fleksibilitet. Eksisterende infrastruktur kan benyttes, så investeringsomkostningerne er begrænsede. Teknologi er derudover meget energieffektiv. Ifølge vores målinger kan energiomkostningerne reduceres med omkring 80 procent sammenlignet med en konventionel dieseldrevet lastbil, mens udslippet fra lastbilerne kan reduceres med 80-90 procent, siger Anders Bylund, der er forretningsudvikler hos Siemens.

Hvor meget udslippet reelt kan reduceres, afhænger af den måde, den elektriske energi er produceret på. Er der brugt olie eller kul, er reduktionen mindre, mens der ved elproduktion via vandkraft eller vindmøller er tale om en større reduktion.

Ud over tyske Siemens deltager Scania, Region Gävleborg, SSAB, Sandvik, Ovako, Outokumpu, Boliden, Stora Enso, Midroc Electro, Ernst Express, Gävle Hamn, energiselskabet i Gävle og Sandviken, Högsolan i Gävle og Handelshögskolan i Stockholm i projektet "Gävle Elvåg".

Demonstrationsanlægget er planlagt til at blive opført uden Storvik i Gästrikland med det langsigtede mål at skabe en elvej mellem havnen i Gävle og Storvik langs med E16 og længere inde i landet.





# Magasinet Bus

Onsdag 30. april 2014 - nummer 4 - 2. årgang

## Det er et ønskejob at være buschauffør

Læs side 12 - 15

MAN leverer god  
Sverige og D  
Læs mere

Vi udgiver også Magasinet Bus

Passagerer og beboere  
er tilfredse med  
indbus

Hent det seneste nummer her:

*Coach Award-vinder:*

**Klingenberg Rejser  
er specialister  
i busrejser**

Læs side 32-33

*Letbane i Frankrig*

**Byen bliver helt forandret  
Trafikken blev lagt om  
Driftselskab har en kontrakt på 30 år**

Læs side 26 - 31

# Transportkoncern melder om fortsat lønsom vækst

Frode Laursen A/S leverer i 2013 et solidt overskud på 32 millioner kroner efter skat. Omsætningen blev 1.613 millioner kroner, hvilket var en fremgang på 7 procent. Med årsresultatet er egenkapitalen på 238 millioner kroner, hvilket svarer til en soliditetsgrad på 40 procent

Ledelsen hos Frode Laursen fremhæver med arbejdernes indsats og betegner resultatet som tilfredsstillende.

Den samlede indsats fra transportkoncernens medarbejdere har ifølge ledelsen bidraget til at skaffe nye kunder og fastholde eksisterende.

Derfor er der stolthed over, at både nye og eksisterende kunder i hele Norden har valgt Frode Laursen, og at de sætter pris på den transport- og logistikkvalitet, koncernen leverer.

I 2013 har Frode Laursen ekspanderet inden for områderne distribution af køl- og frostvarer i Norden, indført nye transportteknologier indenfor byggelogistik og forøget fokus på recycling-logistik.

Der er i 2013 leveret 150 nye lastbiler og over 150 nye trailere. Det svarer til tre nye lastvognstog om ugen. Derudover har Frode Laursen investeret i specialudstyr, som gør logistikken endnu mere effektiv og konkurrencedygtig.

Frode Laursen's ledelse fremhæver også, at mulighederne for at transportere godset med modulvognstog i Danmark løbende forbedres, hvilket er til gavn for såvel trafikken, produktivitet som miljøet. Den udvikling er hilser de velkommen hos Frode Laursen-koncernen.

Endelig har Frode Laursen investeret i udvidelse af sine lagerhoteller i Flensburg og Helsingborg - en samlet udvidelse på ialt 9.000 kvadratmeter. Dermed har koncernen over 380.000 kvadratmeter under tag. Det svarer til 38 fodboldbaner.

Transportkoncernen planlægger også nye udvidelser i 2014 og peger på, at det er strategien fortsat at vokse markant i Norden.

### Forventninger til 2014

Hos Frode laursen er vurderingen, at der endnu er ikke tegn på, at der for alvor er kommet gang i forbrug og investe-



# Virksomheder

ringer på koncernens markedsområde. Derfor forventer koncernens ledelse i 2014 en svagt stigende omsætning og et uændret resultat. Koncernens ledelse peger på, at den oplever en meget stærk konkurrence på transport- og logistikmarkedet med pres på priser og indtjening.

## Fakta om Frode Laursen A/S

Frode Laursen Gruppen omfatter transport og logistik løsninger inden for:  
Dagligvarer - FMCG (tør-, køl- og frostvarer)  
Byggematerialer  
Benzin- og oliedistribution, samt farligt gods  
Re-cycling transporter  
Silo transporter

- Frode Laursen løser logistikopgaven for kundernes samlede værdikæde fra fabrik til varemottager - Supply Chain Management.
- Den samlede omsætning for hele gruppen udgjorde i 2013 2.200 millioner kroner. Frode Laursen Gruppen har over 2.000 medarbejdere, heraf 1.200 i Danmark. Koncernen beskæftiger dagligt 700 egne lastbiler og 450 vognmænd.
- 
- Frode Laursen gruppen omfatter også selskaberne STORE A/S, Nielsen & Sørensen GmbH, Skanol A/S og Agri-Norcold A/S.

---

## Dansk transportkoncern udvider samarbejdet om europæisk stykgods

Freja Transport & Logistics A/S, der har hovedsæde i Skive, er gået ind i et samarbejde om stykgods med Gebrüder Weiss Transport & Logistics i Østrig, Schweiz, Stuttgart regionen i Tyskland samt et antal CEU lande. Dermed styrke Freja-koncernen sit europæiske stykgods netværk

Gebrüder Weiss Transport & Logistics er veletableret i Østrig, Schweiz, Tyskland, Tjekkiet, Slovakiet, Ungarn, Rumænien, Bulgarien og er medlem af System Alliance Europe.

Transportkoncernen har omkring 6.000 ansatte, 150 egne filialer og en årlig omsætning på ca. 1,2 milliarder euro. Dermed hører Gebrüder Weiss til blandt de førende transport- og logistikvirksomheder i Europa.

Det familieejede selskab, hvis historie går 500 år tilbage, er specielt kendt for at være pioner indenfor udviklingen af bæredygtige transport- og logistikløsninger.

Med sine 15 afdelinger i Danmark, Sverige, Norge og Finland er Freja en af de største privatejede transport- og logistikvirksomheder i Norden.

Freja fremhæver, at både Freja og Gebrüder Weiss i fælleskab ønsker at være det privatejede alternativ til de globale statselskaber.

Freja Transport & Logistics A/S har gennem de senere år fokuseret på at opbygge en markant skandinavisk platform.





## Øget krankapacitet kan betyde kortere liggetid for fartøjer

Transportkoncernen Blue Water og kranvirksomheden BMS A/S har indgået et samarbejde, som øger krankapaciteten på Esbjerg Havn. Samarbejdet tilgodeser både efterspørgslen fra skibene og forbedrer omfanget af Blue Waters havnerelaterede serviceydelser

- Det er naturligvis en god løsning for skibsejere, at krankapaciteten øges. At vi nu har en mobilkran betyder, at vores kunder ikke nødvendigvis skal have skibe, som ligger og venter på en ledig kran, siger Søren Messmann, der er ansvarlig for Blue Waters havneaktiviteter i Esbjerg.

- Det er samtidig en fordel for Esbjerg Havn, og det kan medvirke til at tiltrække endnu flere skibe til kajerne, påpeger han.

I denne uge var den mobile kran i aktion for første gang, da skibet »Andante« blev tømt for gods.

- Hvis den mobile kran ikke havde været til rådighed, måtte »Andante« have ventet på en kran i minimum et døgn. Så vi tror på, at denne løsning kan skabe meget god værdi for mange parter, siger Søren Messmann.

Kranen er en Liebherr LTM1500.8.1, og den har en kapacitet på 500 ton.

Søren Messmann, Blue Water og Kurt Steiner, afdelingschef hos BMS A/S.

## Det første af to skrog er trukket il Hamburg

Scandlines' første af to skrog til en af de nye færger, som rederiet har arbejdet på at få bygget til ruten mellem Geder og Rostock, er ankommet til Blohm+Voss i Hamburg

Scandlines overtog i marts to ikke færdigtbyggede færger fra det konkursramte P+S værft i Stralsund. Det er et af disse skrog, som fornylig ankom til skibsværftet Blohm+Voss i Hamburg. Det andet skrog forventes at ankomme i løbet af de kommende uger.

I slutningen af april underskrev Scandlines og Blohm+Voss en hensigtserklæring, og Scandlines flytter nu skibene fra Stralsund til værftet i Hamburg, så forberedelserne til færdigbygning af de to skibe kan påbegyndes hurtigst muligt.

Inden færgerne kan sættes i drift på ruten Gedser-Rostock, skal skrog og maskine tilpasses og færdiggøres, og hele det elektriske system installeres. Der skal desuden udføres en del ombygninger for at reducere færgernes vægt med flere hundrede tons. Det sker blandt ved at fjerne det øverste passagerdæk og ændre broen og besætningsapteringen.

### Tekniske data:

- Længde: 169,00 meter
- Bredde: 24,80 meter
- Banemeter: 1.600 meter
- Kapacitet: 96 lastbiler eller 480 personbiler
- Passagerer: 1.300 (efter ombygning)



## Konkurrencemyndigheder fastholder forbud

Den britiske konkurrencemyndighed (Competition and Markets Authority, CMA) har foreløbigt bekræftet den oprindelige beslutning om at forbyde Eurotunnel at drive færgefart fra Dover i det sydøstlige England

Beslutningen er baseret på en undersøgelse af, om markedsforholdene var ændret tilstrækkeligt til, at CMA skulle ændre den oprindelige beslutning.

CMA vil nu vurdere høringssvar på den foreløbige afgørelser før myndighedens endelige beslutning offentliggøres næste måned.

Eurotunnel overtog rester af det franske færgerederi SeaFrance og er i direkte konkurrence med blandt andet DFDS.

## Blue Water ansætter ny ansvarlig for havneaktiviteter med mere

Niels Tolstrup, der i fem år har været ansvarlig for Blue Waters havneaktiviteter, befragtning og vindmøllelogistik med base i Esbjerg, ønsker at arbejde tættere på hjemmet og familien på Sjælland. Derfor træder han tilbage og overlader posten til Peter Ehrhorn, der har omfattende erfaring i transportbranchen fra tolv års arbejde hos Blue Water i både Esbjerg, Baku og Dubai

Niels Tolstrup udtræder også af Blue Waters direktion, men fortsætter i Blue Water med forretningsudvikling i tæt samarbejde med Kurt Skov. En af hovedopgaverne er udvikling af Blue Waters havne- og logistikaktiviteter på Lolland og Falster i forbindelse med byggeriet af Femern Bælt forbindelsen til Tyskland. Herudover vil Niels Tolstrup have ansvaret for Blue Waters danske agency-produkt og havnekontorerne i Grenaa og Aarhus.



Den nye ansvarlige for havneaktiviteter, befragtning og vindmøllelogistik, Peter Ehrhorn, er 40 år. Han har blandt andet været involveret i Blue Waters første krævende transporter af borerigge til det Kaspiske Hav gennem det russiske flodsystem.

Efter nogle år væk fra Blue Water, hvor Peter var chef for helikopterfirmaet CHC i Esbjerg og direktør for rederiet Thorco Shipping returnerede han til Blue Water i 2013. Han har siden været ansvarlig for skibsbefragtning samt udviklingen af Blue Waters serviceskibsprodukt og hotelskibe til offshore industrien.



# Aarhus Havn stiller krav om lærepladser

Byggeriet af det kommende Havnecenter i Aarhus er gået i gang. Grundstenen er blevet lagt, og byggeprojektet vil i løbet af det kommende halvandet år sikre mange håndværkere fast beskæftigelse - det gælder også en række unge mennesker, da Aarhus Havn har stillet krav om mindst fem uddannelsespladser i hele byggeperioden

Formand for Aarhus Havns bestyrelse, borgmester Jakob Bundsgaard (S) nedlagde grundstenen, som NCC som hovedentreprenør skal forvandle til et Havnecenter i fem etager på samlet 13.000 kvadratmeter erhvervsbyggeri.

NCC forventer, at byggeriet vil beskæftige mellem 25 og 75 håndværkere frem til slutningen af 2015, hvor Havnecenteret skal stå færdigt. Entreprenørvirksomheden har desuden efterkommet Aarhus Havns ønske om, at der skal tilknyttes mindst fem lærlinge til projektet.

- I NCC arbejder vi aktivt med social ansvarlighed. I forbindelse med byggeprojektet vil det blandt andet betyde, at vi gør det til et fast punkt på vores byggemøder at vurdere, om der kan blive plads til flere praktikanter og lærlinge, end det antal, der er aftalt i kontrakten, siger direktør Palle Bjerre Rasmussen, NCC.

Havnedirektør Jakob Flyvbjerg Christensen glæder sig over udsigterne til, at Havnecenteret allerede fra nu vil skabe nye arbejdspladser på Aarhus havn.

- Og jeg er overbevist om, at det vil fortsætte, når byggeriet står færdigt. Det er jo et helt nyt erhvervscenter med plads til flere virksomheder. Erfaringsmæssigt vil et sådan erhvervscenter betyde en synergieffekt, der både bidrager til nye job og øget omsætning, siger Jakob Flyvbjerg Christensen.

### **Byggepladsen får også en virksomhedsskole**

NCC og Aarhus Havn har sammen med Aarhus Produktionsskole aftalt at etablere en Virksomhedsskole på byggepladsen og dermed gøre en ekstra indsats for at få unge i arbejde.

Den vil tage udgangspunkt i skolen på Dokk1, hvor Virksomhedsskolen blev startet sidste år.

Afhængig af, hvor mange betonsjak, der går på byggepladsen, vil mellem en og tre unge være tilknyttet ad gangen.

En Virksomhedsskole er tiltænkt unge mennesker, som har et ønske om en byggefaglig håndværkeruddannelse, men som ikke er klar til det ordinære forløb. På virksomhedsskolen vil de få en forsmag på hverdagen på en byggeplads. Her indgår de i et sjak på lige fod med byggepladsens håndværkere og lærlinge, og tager del i arbejdet, mens en tilknyttet vejleder og faglærer følger dem på sidelinjen. Efter et forløb på skolen er de bedre gearet til en uddannelse på teknisk skole eller i en virksomhed.

Rederiforening:

## Det internationale samfund må holde fokus på pirateri

Danske rederier er meget opmærksomme på, at kampen mod pirateri ikke er slut.

På et møde i Danmarks Rederiforenings Piracy Group i sidste uge udtrykte de danske rederier deres store ønske om, at alle - både myndigheder, militær og rederier - fortsætter indsatsen rettet mod pirateri ud for Somalia - øger fokus på løsninger i relation til Vestafrika

Danmarks Rederiforening mener, at udviklingen bør få det internationale samfund, herunder FN, EU og Danmark til at sætte fart på en plan, der skal gøre det mere trygt at sejle i området, som er helt afgørende for handlen i hele Vestafrika.

- Vi har alvorligt brug for en fortsat militær flådeindsats i forhold til piraterne fra Somalia, men også at sejladserne til og fra Vestafrika sikres yderligere, siger vicedirektør i Danmarks Rederiforening Jan Fritz Hansen, der også er formand for den europæiske rederiforening, ECSA's, piratkomité.

Indsatsen mod piraterne ud for Somalia og i Det Indiske Ocean har betydet, at der i øjeblikket kun er få angreb i området. Derimod har der været en lille snes piratangreb Guinea-bugten ud for Vestafrika. Danmarks Rederiforening følger udviklingen i såvel Vestafrika som Østafrika nøje.

## DFDS rykker rundt på tonnagen på Østersøen

Efterspørgslen for shipping-service mellem Sverige og Baltikum er ifølge rederiet DFDS fortsat robust. For at øge kapaciteten på sin Karlshamn-Klaipeda-rute rokerer rederiet derfor rundt på tonnagen mellem ruterne Karlshamn-Klaipeda og Kiel-Klaipeda i løbet af sommeren

Derimod er fragtmængderne og den økonomiske udvikling på DFDS' rute mellem Tyskland og Rusland lavere end forudset. Derfor reducerer rederiet antallet af skibe på denne rute fra to skibe til ét skib i begyndelsen af juni.

### Ny rute med spor til Europa

DFDS konstaterer også, at der i fragtmarkedet mellem Tyskland og Litauen er en stigende efterspørgsel efter intermodale transportløsninger, som kombinerer søtransport og jernbanetransport. For at imødekomme denne efterspørgsel og balancere den lavere kapacitet på Kiel-Klaipeda, afledt af tonnagerokeringen, åbner DFDS en ny fragtrute for uledsagede trailere og andet gods mellem Travemunde og Klaipeda med første afgang 6. juni.

DFDS peger på, at havnen i Travemunde har velegnede jernbaneforbindelser til at understøtte intermodale transportløsninger. På den nye rute indsættes det skib, som frigives fra ruten mellem Tyskland og Rusland.



# Ugens transport

Fredag 09. maj til torsdag 14. maj 2014 - nummer 15 - 3. årgang

**Volvo vil være med  
på den lave indstigning**  
Side 14 - 16

**Hent det seneste nummer her!**

Fik du læst Ugens transport sidste gang?

Læs mere side 4

**Trækker med  
150 udstillere.**

Læs mere på vore  
specialsider om messen i Ejby

Side 26 - 35

**Ein Meisterfahrer skal  
køre med vindere**

Læs mere på bagsiden



# To chauffører gav konkurrenterne baghjul

Overlegne præstationer i henholdsvis økonomikørsel og manøvrering gav de to lastbilchauffører Lars Søndergaard og Kasper Nielsen adgang til at fortsætte i Europas største konkurrence i lastbilkørsel

Den 31-årige Lars Søndergaard fra Tørring vandt Scania's regionale Young European Truck Driver chaufførkonkurrence foran den 24-årige Kasper Nielsen fra Randers. Det skete på Scania-anlægget i Aarhus, hvor de to lastbilchauffører understregede under deres faglige kompetencer og satte samtidig konkurrenterne til vægs.

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

Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen

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