

Ugens transport

Fredag 20. juni til torsdag 26. juni 2014 - nummer 18 - 3. årgang

Iveco er klar med tredje generation til det daglige arbejde

Læs mere side 16 - 22



**Transportorganisationer
roder vækstplan**

Læs mere side 4 og 5

Mælkekusk tog sejren

Læs mere side 9

Gassen breder sig

Læs mere side 10 - 12

Statistik:

Volvo Trucks fører med 130

Læs mere side 14 og 15

Gassen breder sig

Siden sidste efterår er der skudt gastankstationer op rundt i landet. Her kan især busser og skraldevogne, der tager gas på traditionel dieselolie, hente mindre forurenende energi.

Udviklingen, der har været i gang i andre europæiske lande, er først nu ved at markere sig i Danmark, som ellers har været kendt for at bruge naturgas til eksempelvis opvarmning.

Nu er flere aktører gået i gang med projekter, som bygger på, at Danmark har et naturgasnet, som kan levere den nødvendige gas.

Udviklingen vil også gå mod mere brug af biogas, som vil påvirke CO₂-udledningen i en positiv og nedadgående retning.

Hvis der så også kommer gang i projekter, der kan omdanne overskuds-elektricitet fra vindmøller til gas, kan gas virkelig blive en energiform, som kan hjælpe miljøet.

Det er også værd at fremhæve, at de forskellige producenter af motorer til busser og dieselolie gennem de seneste halve snes år har fokuseret på effektiv produktion af motorer, der kan køre på gas i stedet for dieselolie.

Tager man et kig på en anden del af transportområdet - søtransport. Er naturgas også kommet på indkøbslisten, da den ud over at være mere miljøvenlig, også er billigere end den svovlfattige dieselolie, som skibsfarten skal skifte til ved årsskiftet for at leve op til øgede miljøkrav.

Nogle siger, der er svært at stoppe udviklingen. I dette tilfælde er der vist ingen grund til at stoppe den - tvært i mod.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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



LASTAS OG JOSAM ÅBNER I SAMARBEJDE "JOSAM CENTER"

Noer Skadecenter har kvalifikationer og erfaringen til at hjælpe dig, hvis dit køretøj er impliceret i et uheld. Vi sørger for både taksator, opretning, reservedele og lakering, og du får din egen kontaktperson hos os, som hjælper dig hurtigt og sikkert tilbage på landevejen igen.

Skadecenteret er Danmarks mest moderne og råder over en avanceret opretterbænk med en længde på intet mindre end 41,5 meter. Opretterbænken er både beregnet til køretøjer med lav frihøjde, samt til førerhuse, og vi benytter avancerede

JOSAM lasere til nøjagtig udmåling af chassiser.

Vores dygtige medarbejdere er kendt for høj kvalitet, solid erfaring og altid med sans for detaljerne. Desuden har vores skadecenter adgang til reservedele til alle mærker, nye såvel som brugte. Det sikrer dig den mest økonomiske løsning – uden at gå på kompromis med kvaliteten.

Så uanset, om du har brug for en mindre justering af dit køretøjs sporing – eller en mere omfattende reparation – kan du være helt sikker på, at du er i markedets mest kompetente hænder.

HVAD KAN VI:

UDMÅLING:

- Rammer
- Hytter
- Busser
- Aksler

OPRETNING:

- Rammer
- Hytter
- Busser
- Aksler
- Hjuludmåling

SPECIAL OPGAVER:

- Løse opgaver som kræver speciel viden. (*problem biler*)



JOSAM



LASTAS

HVAD KAN ET JOSAM CENTER OGSÅ:

UDDANNELSE:

- Efteruddannelse
- Nyeste teknikker
- Tekniske informationer

EVENTS:

- For værksteder
- For vognmænd
- For Forsikringselskaber
- For pressen



Vognmandsorganisation:

Vækstplan er god for vognmændene

Der er tilfredshed med vækstplanen hos vognmandsorganisationen DTL-Danske Vognmænd. Totalvægt for syv-akslede øges, modulvogntogsforsøget kører videre, og vejnettet til modulvogntog udvides. Desuden er brændeafgiften taget af bordet

SR-Regeringens vækstplan faldt i store træk på plads tirsdag aften med en aftale med Venstre. Tilbage står en række mindre forhandlinger på forligsbundne områder med de øvrige partier.

- Hos DTL-Danske Vognmænd hæfter vi os især ved forhøjelse af totalvægten for syv-akslede vogntog til 56 ton. Det betyder ikke alene, at en række vognmænds investeringer eller planer om investeringer omsider kan betale sig. Det giver også mindre trafik og et bedre kørsels- og CO2-regnskab, så det er vi bestemt tilfredse med. Nu venter vi så - lidt utålmodigt - på datoen for ikrafttrædelsen af den nye 56 ton vægtgrænse, siger DTLs administrerende direktør, Erik Østergaard, i en kommentar til forhandlingerne.

Bedre vilkår for modulvogntog

- Et andet centralt element er, at forsøgsordningen med modulvogntogskørsel forlænges. Det har DTL kæmpet hårdt for. Og også her gælder det, at det giver et bedre kørsels- og CO2-regnskab og bedre produktivitet, siger Erik Østergaard.

- Når vi så samtidig får udvidet vejnettet til kørsel med modulvogntog, så er vi kommet et vigtigt nyk videre i udviklingen af godstrafikken for fremtiden. Jeg synes bestemt, de danske vognmænd kan være tilfredse med de dele af vækstpakken, der direkte har betydning for vores erhverv, siger Erik Østergaard.

Den omdiskuterede brændeafgift er med forhandlingerne om vækstpakken "Danmark helt ud af krisen" endegyldigt taget af bordet.

DTL forventer, at forlængelsen af forsøgsordningen med modulvogntog vil vare frem til 2030, og at investeringerne i et udvidet vejnet vil ligge i omegnen af 75 millioner kroner.

Politisk forlig om kollektiv trafik indeholder også midler til godstransport

SR-Regeringen, Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten er blevet enige om at fordele én milliard kroner til kollektiv trafik. Aftalen afsætter også penge af til et muligt bidrag til en udvidelse af kombiterminalen i Padborg

I marts sidste år blev der med aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen med videre afsat 10,5 millioner kroner til udvidelsen af kapaciteten på kombiterminalen i Padborg. Udvidelsen er i gang og ventes gjort færdigt i løbet af denne sommer.

I de senere år har kombiterminalen i Padborg oplevet en kraftig vækst med nye kunder indenfor blandt andet køletransporter. Den positive udvikling har medført, at terminaloperatøren TX Logistik har ytret ønske om en yderligere udvidelse af terminalen i Padborg på det kommunale areal, der ligger i tilknytning til kombiterminalen.

Politikerne i SR-Regeringen, Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten ser positivt på muligheden for at understøtte udviklingen i Padborg, men finder det samtidig nødvendigt at få afklaret en række spørgsmål - blandt andet i forhold til de kontraktlige og huslejemæssige konsekvenser. Endvidere skal der sikres en model, hvor der skal ske et samlet udbud af alle tre kombiterminaler i 2020.

Partnerne er enige om at reservere 8 millioner kroner som et muligt bidrag til en yderligere udvidelse af kapaciteten på kombiterminalen i Padborg, såfremt der kan findes en hensigtsmæssig løsning.

Transportorganisation fremhæver gode elementer i vækstplan

SR-Regeringen har præsenteret en vækstplan, som ser ud til at falde på plads i et forlig med Venstre. Fra transportorganisationen ITD lyder der ros til flere af elementerne i planen

ITD fremhæver, at det på transportområdet er velkendte overskrifter, der springer i øjnene:

- Udvidelse af modulvogtogsnettet
- Forlængelse af forsøgsordningen med modulvogntog
- Forhøjelse af den maksimalt tilladte vægt for syv-akslede vogntog til 56 ton

ITD fremhæver, at der ikke på nuværende tidspunkt foreligger oplysninger om, hvorvidt disse elementer er endeligt afklaret mellem forligsparterne.

Derudover planlægger regeringen også at udmønte en pulje på 2,5 milliarder kroner til investeringer i infrastruktur.

- Det er initiativer, der har været længe undervejs, og som det bliver godt endelig at få i hus. Branchen er klar til at gribe mulighederne, for initiativerne er entydigt positive for transportvirksomhedernes muligheder for at levere et godt og konkurrencedygtigt produkt til dansk erhvervsliv, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

Hos ITD hæfter man sig også ved, at SR-Regeringen vil styrke en mere målrettet efteruddannelse af arbejdsstyrken.

- Vi hører allerede nu fra medlemsvirksomhederne, at det er svært at skaffe kvalificerede chauffører herhjemme. Der skal kun et lille opsving til, før vi kommer til at opleve decideret chaufførmangel, og her kan en målrettet opkvalificering af de ledige blive meget relevant, siger Jacob Chr. Nielsen.

ITD fremhæver også, at effektiviseringer, produktivitet og konkurrenceevne er nøgleord i mange af de initiativer, SR-regeringen sætter i gang i forbindelse med vækstplanen.

- At skabe vækst og velstand handler også om at stille krav til vores virksomheder. Vi skal i bogstaveligste forstand levere varen. Det er klart, at det er dem, der kan gøre det bedre end konkurrenterne, som vi skal satse på, siger Jacob Chr. Nielsen.

Den norske regering:

Trafikfarlige vogntog skal holdes tilbage

-Vi har set et behov for at justere regelsættet, så myndighederne får udvidet retten til at tilbageholde tunge køretøjer. Nu foreslår vi, at også Statens vegvesen og toldmyndighederne ligesom politiet får ret til at holde tunge køretøjer tilbage, siger samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen

Han peger på, at det skal kunne ske uafhængigt af, om bøde eller afgift er blevet accepteret.

Norske Vegdirektoratet har sendt forslaget ud i høring på vegne af Samferdselsdepartementet.

Forslaget indeholder også en ændring, som gør fastlægger, hvordan og hvilke midler myndighederne kan bruge for at sikre, at lastbilerne ikke kan køre videre. Det kan eksempelvis være hjullåse.

Formålet med den nye lov er at effektivisere myndighedernes tilbageholdelsesret.

- Erfaringerne viser, at mange chauffører, ikke betaler de bøder, som de bliver pålagt. Dermed bliver brud på lovgivningen uden konsekvenser, siger samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.

I forslaget heder det, at hvis en chauffør pålægges straf eller antages at ville blive pålagt straf eller afgift for overtrædelser af lovgivningen på færdselsområdet, kan politiet, Statens vegvesen og toldmyndigheder holde hans køretøj tilbage ind til bøder, afgifter og eventuelle omkostninger er betalt. Køretøjer skal holdes tilbage, når de aktuelle myndigheder anser det for nødvendigt, for at sikre betalingen.

Transportministre opretholder status quo for grænsekrydsning med lastbiler

EU's transportministre tog EU-Parlamentets holdning til sig vedrørende spørgsmålet om grænsekrydsninger af modulvogntog, længere og tungere lastbiler, da de torsdag mødtes i Luxembourg. Transportministerrådet ønsker, at de nuværende regler om vægt og dimensioner bliver fastholdt, som de er i dag, i det nye direktiv, som er ved at blive forhandlet på plads

Administrerende direktør i vognmandsorganisationen DTL, Erik Østergaard, der er formand for Nordic Logistics Association, lægger vægt på, at der ikke kommer barrierer for den nordiske trafik.

Han fremhæver, at transportministrene følger EU-Kommissionens holdning og ligger på linje med beslutningen i EU-Parlamentet.

- Vi kan dermed se frem til, at det forhåbentlig bliver endeligt politisk vedtaget. Både ministerrådet og EU-Parlamentet

Transportrammer

har handlet hurtigt i denne sag, hvilket er godt for mere effektive, miljøvenlige og mere sikre lastbiler på Europas veje, siger han.

Den svenske infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd har i en pressemeddelelse udtrykt samme glæde over, at der nu politisk er opnået enighed på dette område.

Ingen ændringer

Både beslutningen hos EU-Parlamentet, og nu hos transportministrene, om at opretholde status quo for trafik med modulvogntog, længere og tungere lastbiler - og ikke følge EU-Kommissionens forslag om specifikt at nævne grænsekrydsning i direktivet - har afstedkommet spekulative fortolkninger om, at muligheden for grænsekrydsning afskæres fremadrettet.

- Det er ikke tilfældet, som man jo også kan se på den svenske ministers udtalelse. Opfattelsen er, at tingene kan fortsætte som hidtil, påpeger Erik Østergaard.

Hvad angår mere sikre og aerodynamiske køretøjer er ministrenes enighed ifølge Erik Østergaard et skridt frem, men han konstaterer, at det vil tage tid at få disse køretøjer på markedet.

Han opfordrer lastbilproducenterne til at fortsætte med at udvikle og anvende andre løsninger, der bidrager til at køre lastbiler endnu mere sikrer og miljøvenlig, både i byerne og på vejene i det åbne land".

Det kommende direktiv skal forhandles færdigt med EU-Parlamentet i løbet af efteråret.



Du kan hente de seneste numre af Ugens transport her:

Dansk transportkoncern indleder samarbejde med tysk logistik-virksomhed

Transportkoncernen Freja i Danmark, Norge og Sverige indleder med virkning fra 1. juli et samarbejde med Hellmann Worldwide Logistics, der dækker store dele af Tyskland. Dermed får Freja position på det europæiske stykgodsmarked endnu et løft

Samarbejdet med Hellmann Worldwide Logistics er en udvidelse af samarbejdet mellem de to privatejede koncerner. Freja har gennem flere år samarbejdet med Hellmann East, ligesom Freja i Norge har samarbejdet med Hellmann UK gennem længere tid.

Hellmann Worldwide Logistics, der i 2013 omsatte globalt for 2,86 milliarder euro, har 11.684 ansatte fordelt på 245 afdelinger i 56 lande. Dermed hører Hellmann Worldwide Logistics til en af de absolut ledende aktører indenfor transport, informationsteknologi og logistik. Endvidere er Hellmann Worldwide Logistics en af stifterne af System Alliance Europe. Hellmann Worldwide Logistics Tyskland består af 45 filialer, og det nyetablerede samarbejde vil medføre øget frekvens til og fra Tyskland for såvel Hellmann som Freja-koncernen.

Freja er med sine 15 afdelinger en af de største privatejede transport- og logistikvirksomheder i Norden med kontorer i Danmark, Sverige, Norge og Finland. Freja fremhæver, at udvidelsen af samarbejdet mellem Freja og Hellmann er en naturlig konsekvens af den forandring, der sker på det europæiske transport marked. Freja og Hellmann ønsker i fælleskab at være et privatejet alternativ til de globale statselskaber.

Svensk transportkoncern har indledt samarbejde med en tysk

Svenske TransFargo oplyser, at koncernen har indledt et samarbejde med tyske DTC - Deutsche Transport Compagnie

Dermed bliver DTC TransFargos nye partner på transporter til og fra Nürnberg-området i det sydøstlige Tyskland.

DTC blev grundlagt i 1946 og har udviklet sig til en international transport- og logistikvirksomhed med 245 medarbejdere. Ligesom TransFargo lægger DTC vægt på langsigtede relationer, hvor kvalitet og miljø er i fokus.

DTC er ligesom TransFargo en familievirksomhed, som indgår i netværket System Alliance Europe.

- Som SAE-medlemmer arbejder vi efter den samme service-manual og tilbyder den samme service på både det tyske og svenske marked, siger Håkan Siwersson, der er administrerende direktør for TransFargo.

- Gennem det nye partnerskab vil vi øge trafikintensiteten mellem Nürnberg-regionen og Sverige," siger han videre.

TransFargo er en privatejet svensk transport- og logistikvirksomhed, der fokuserer på at sælge kundeorienterede tjenester. Ydelserne omfatter europæisk landtransport, sø- og lufttransport og tredjepartslogistik. TransFargo deltager i en række internationale netværk.



Mælkekusk tog sejren

Først var der 375. Så var der 40, og nu er der 8.

Udskilningsløbet i årets udgave af Scania's

"Young European Truck Driver" chaufførkonkurrencen er slut efter den fjerde afdeling, der blev afviklet i Køge i Weekenden. Scania har fundet de otte danske lastbilchauffører, der har kvalificeret sig til den danske finale, der finder sted i Ishøj i forbindelse med Ishøj Truck Show

Daniel Jordan og Michael Hagelund (nr. 1 og 2 fra venstre) vandt i weekenden Scania's regionale "Young European Truck Driver" chaufførkonkurrence i blandt andet manøvre- og økonomikørsel med lastbil.

Vinderen af den fjerde afdeling blev den 25-årige lastbilchauffør Daniel Jordan fra Slagelse, der til dagligt kører for Arla Foods. Han blev nummer ét i teoriprøven og manøvrekørslen og blev delt to'er i økonomikørslen.

Nummer to i konkurrencen blev den 33-årige containerchauffør Michael Hagelund fra Hedehusene, der opnåede gode resultater i både teori, manøvrekørsel og økonomikørsel. Han kører til dagligt for vognmand J.O. Rasmussen i Greve. Begge chauffører har nu kvalificeret sig til den danske finale i Young European Truck Driver.

Ifølge Scania kom ingen af de otte danske finalister sovende til deres finaleplads. Dermed er der lagt på til en skarp konkurrence, når Scania i Ishøj lørdag 30. august lægger asfalt til den danske finale i forbindelse med Ishøj Truck Show, som forventes at trække op imod 5.000 besøgende.

De otte finalister i Scania's danske afdeling af "Young European Truck Driver" chaufførkonkurrence er:

- Richard Svendsen fra Kibæk, 31 år, kører som selvstændig vognmand i Danmark og Norge
- Ulrik Nicolaisen fra Sønderød, 31 år, kører for Poul Schou i Odense
- Simon H. Nielsen fra Allingåbro, 27 år, kører for Post Danmark i Risskov
- Ingvar Bødker fra Gjerlev, 29 år, kører for Jysk Svinetransport i Nordjylland
- Lars Søndergaard fra Tørring, 32 år, kører som selvstændig vognmand i Midtjylland
- Kasper Nielsen fra Randers, 24 år, kører for Thor Trans i Randers
- Daniel Jordan fra Slagelse, 25 år, kører for Arla Foods i Slagelse
- Michael Hagelund fra hedehusene, 33 år, kører for J.O. Rasmussen i Greve

Vinderen af den danske finale får æren af at repræsentere Danmark i den europæiske finale på Scania-fabrikken i Södertälje i foråret '15. Her mødes vinderne fra alle 25 deltagende lande, og lige som i Scania's tidligere chaufførkonkurrencer kan den europæiske vinder til den tid køre hjem i en ny Scania-lastbil til en værdi af 750.000 kroner.



Danmarks femte tankstation til gasbiler er indviet i Tarm

Nu kan lastbiler, der kører på gas, også få gas i tanken i Tarm i Vestjylland. Onsdag i sidste uge blev en ny tankstation til gasbiler indviet i Tarm. Stationen er Danmarks femte gastankstation og den første i Vestjylland. De øvrige fire stationer ligger i henholdsvis København, Odense, Fredericia og Skive. I løbet af denne måned åbner HMN-koncernen også en station i Frederikssund og en i Gladsaxe

Tankstationen i Tarm er kommet anlagt som led i et samarbejde mellem HMN Naturgas-koncernen, som er Danmarks største gasselskab, og renovationselskabet ESØ 90 I/S, som ejes af Ringkøbing-Skjern og Varde Kommuner. I første omgang skal tankstationen bruges af fire skraldebiler. Senere forventes det, at selskabets vognmænd til sammen vil have ca. 30 lastbiler på gas.

En blanding af naturgas og CO₂-neutral biogas

Den gas, der kan tankes på anlægget i Tarm, er komprimeret naturgas, også kaldet CNG (Compressed Natural Gas), der blandes op med biogas via statskontrollerede certifikater. Det svarer til, at bilerne i Ringkøbing-Skjern kører på 75 procent naturgas og 25 procent biogas. Senere vil andelen af biogas stige. Biogas er en fordel for klimaet, fordi

den er CO2-neutral. Samtidig udleder gasbilerne ingen sod og giver færre lugtgener end dieseldrevne skraldebiler. - Det er flere års hårdt arbejde, der nu bærer frugt med åbningen af tankstationen. Chaufførerne fortæller, at det minder meget om at køre i en almindelig lastbil på diesel, men med en mere blød gang. Samtidig støjer gasbilerne væsentligt mindre end dieslbilerne. Og så er der jo en væsentlig klimafordel ved at bruge biogas, siger direktør for ESØ 90 I/S, Tommy Falk-Petersen.

Han understreger, at det også er meningen, at andre gasbiler skal kunne bruge den nye tankstation. - Vi har søgt om tilladelse til, at også andre firmaer samt private kan bruge tanken. Men ansøgningen, der kræver et tillæg til den nuværende lokalplan, er først i høring nu, forklarer Tommy Falk-Petersen.

Danmark vil have 10 gastankstationer inden året er omme

Ifølge HMN Naturgas I/S forventes det samlede antal af gastankstationer at være over 10 inden årets udgang. - Vi kan jo etablere gasstationer næsten overalt i Danmark. De første er bygget, og flere er på vej. Vi håber, at de ting vi nu sætter i værk kan give inspiration og bidrage til at mindske noget af den usikkerhed om gasdrevne køretøjer, som jo fortsat hersker i Danmark, siger Susanne Juhl, der er administrerende direktør i HMN Naturgas I/S, som er moderselskabet i HMN-koncernen

Hun peger på, at i andre EU-lande er gasbiler for længst slået igennem, men at der nu sker noget herhjemme.

Gasdirektøren peger på, at flere kommuner og trafikskaber viser interesse for lastbiler og busser på gas.

- Der tales meget om el til personbiler. Men når det gælder de tunge køretøjer som lastbiler og busser, er naturgas og biogas mere oplagt. De tunge køretøjer kører længere på gas end på el. Og udledningen af CO2 reduceres. Især når der kommer mere biogas ud i naturgasnettet. Denne biogas kan kommuner, vognmænd og trafikskaber købe via certifikater, siger Susanne Juhl.

Ca. 3.000 gastankstationer i EU-landene

I andre EU-lande er der etableret mange tankstationer til gasbiler. Alene i de seneste fem år (2008 - 2013) er antallet vokset med 35 procent - fra 2.194 til 2.967. Det fremgår af en ny opgørelse, som Dansk Gasteknisk Center A/S (DGC) har lavet for HMN Naturgas I/S.

Italien topper listen med 959 stationer efterfulgt af Tyskland med 915. Sverige indtager tredjepladsen med 195 gastankstationer.

Folketinget har i forbindelse med energiforliget fra 2012 afsat 20 millioner kroner til udbygning af infrastrukturen til gas til transportformål i Danmark.

HMN-Koncernen ejes af 57 kommuner i hovedstadsområdet og Midt- og Nordjylland.



Skraldebiler på gas vinder frem i Danmark

Ligesom i mange andre EU-lande kommer der i Danmark flere og flere skraldebiler, der kører på gas. Kort før årsskiftet var antallet nul, mens antallet i dag er oppe på 17 gasdrevne skraldebiler - og flere er på vej. Det oplyser HMN Naturgas-koncernen, som er Danmarks største gasselskab, på baggrund af en ny, landsdækkende optælling.

HMN-koncernen er sammen med en række andre energiselskaber ved at opbygge et net af gastankstationer rundt om i landet.

Senest indviede HMN Naturgas-koncernen i samarbejde med det kommunalt ejede renovationsselskab ESØ 90 I/S en ny tankstation i Tarm i sidste uge. I første omgang tanker fire skraldebiler gas på tanken i Tarm. Bilerne er allerede kommet ud på vejene. Senere skal der indsættes yderligere ca. 25, som skal køre i Varde.

Også andre steder i landet er der i løbet af de seneste måneder kommet skraldebiler gas ud at køre på vejene i København, Fredericia og Frederikssund Kommuner.

I begyndelsen af maj kom der eksempelvis fire nye gas-skraldebiler ud at køre i Frederikssund, hvor HMN-koncernen netop har bygget en tankstation. Disse biler kører på 100 procent biogas.

- Med åbningen af gastankstationen og biogas som brændstof i skraldebiler tager Frederikssund Kommune endnu et konkret skridt mod omstilling til CO₂-neutrale energikilder. Jeg har mødt stor interesse for projektet fra vores lokale virksomheder, og forventer derfor, at anvendelsen af biobrændsel vil blive mere og mere udbredt i kommunen i de kommende år, siger Frederikssunds borgmester, John Schmidt Andersen (V).

Tog og elbiler spiller sammen for miljøet

TNT Express testede i starten af juni et alternativt, CO2-venligt logistikkoncept i London. I samspil med et særtog klarede elbiler i løbet af en nat levering af flere ton pakker i Londons indre by

Transportvirksomheden TNT Express har gennem en årrække afprøvet nye og mere miljøvenlige fragtkoncepter til storbyer i Europa. Senest natten mellem 4. og 5. juni i år, hvor TNT i samarbejde med Transport of London, Colas Rail og Network Rail testede en ny model for miljøvenlige leverancer til bykerner - nemlig kombinationen af tog og slutlevering med elbiler og såkaldte 'zero emission' varebiler.



Forsøget blev indledt med særtog fra Rugby nordvest for London. Ombord var flere ton forsendelser fra to af Storbritanniens førende forhandlere af VVS-udstyr og kontorartikler - Bristan og Staples.

I løbet af natten ankom toget til Londons Euston Station. Her blev de mange forsendelser sorteret ved perronen og derfra leveret til hundreder af butikker og forhandlere i den britiske hovedstad med mere miljøvenlige elbiler og varevogne.

- Vi har interesseret fulgt forsøget med at genintrodere toget som et centralt element i logistikketten ind til storbyer. Testen i London giver os spændende, ny viden om, hvordan skinnebåret transport måske kan være med til at løse udfordringer omkring trafikthed og luftforurening i storbyers centrale gader om dagen, siger Susanne Vatta, der er administrerende direktør i TNT Danmark.



Forsøget i London er det første i en række af projekter, som TNT Express iværksætter for at fremme mere bæredygtig levering i storbyers centrale områder.

Det tunge lastbilmarked kørte tilbage i maj

I løbet af maj leverede de danske lastbilforhandlere 228 nye lastbiler til kunder med dansk registrerede lastbiler. Det er 17,7 procent færre end i samme måned sidste år

Som eneste lastbilmærke kørte Mercedes-Benz frem målt både på antal nyregistrerede lastbiler over 16 ton og på markedsandele. Mercedes-Benz fik i maj i år nummerplader på 43 nye lastbiler over 16 ton mod 39 i maj sidste år

Tallene over nyregistrerede lastbiler over 16 ton viser, at Volvo Trucks tog sig af førstepladsen i maj med 83 nyregistreringer efterfulgt af Scania med 53 nyregistreringer. Både Volvo og Scania kunne notere tilbagegang målt i antal nyregistrerede lastbiler sammenlignet med maj sidste år, hvor Volvo trucks fik nyregistreret 91 og Scania 70 nye lastbiler over 16 ton.

MAN kørte i maj i år ind på fjerdepladsen med 33 nyregistrerede lastbiler mod 41 i maj sidste år. For Ivecos vedkommende blev det på femtepladsen til 9 nyregistreringer i maj i år mod 13 sidste år. DAF kunne notere sig for 7 nyregistreringer i maj i år mod 16 i maj sidste år. For Renault Trucks blev maj i år en usynlig måned med nul registreringer mod 7 nyregistreringer i maj sidste år.

Politiet kontrollerede 1.837 lastbiler

Ud af de kontrollerede lastbiler var 677 udenlandske. Overtrædelsesniveauet på lå omkring 25 procent. Ifølge dr.dk betegner politiet det som et højt tal. En forklaring er, at politiet har en god fornemmelse af, hvilke lastbiler, de skal vinke ind til en kontrol

Det er det nye Tungvognscenter Øst, der dækker Sjælland og sydover, som siden starten i januar har kontrolleret de mange lastbiler. Ved kontrollerne af de 1.837 lastbiler har politiet ifølge dr.dk noteret 492 overtrædelser af love og regler.

Ud af de 1.837 kontrollerede lastbiler var 677 udenlandske. Kontrollen viste, at 178 af dem - det svarer til 26 procent - overtrådte gældende love og regler. De fleste sager drejede sig om brud på køre- og hviletidsreglerne, mens en mindre del drejede sig om brud på cabotagereglerne. Cabotagekørsel er, når lastbiler fra ét land bliver brugt til at udføre indenrigskørsel i et andet land.

Faglige sager har indbragt trekvart million kroner

I løbet af årets første måneder har Chaufførernes Fagforening i København skaffet sine medlemmer i alt 740.667,51 kroner hjem i faglige sager

I den seneste periode blev det til 286.507,09 kroner i faglige sager. Det kan eksempelvis være sager om manglende timebetaling i følge overenskomsten eller om manglende pensionsindbetaling

Fagforening har skaffet over tre millioner kroner

Chaufførernes fagforening i København oplyser, at den i løbet af årets første måneder har skaffet i alt 3.095.258 kroner til sine medlemmer i arbejdsskadesager

I den seneste periode er der kommet 416.079 kroner ind i arbejdsskadesager.

Maj kom med færre konkurser

Antallet af konkurser faldt i maj til 370 konkurser, hvilket svarer til et fald på 19 procent sammenlignet med maj sidste år. Sammenligner man antal konkurser i maj 2014 med antal konkurser i de tilsvarende måneder i årene før finanskrisen satte ind i sensommeren 2008, er niveauet fortsat højt

Analyse og data-virksomheden Experian, der gennem mange år har udarbejdet månedlige konkursstatistikker, peger på, at den positive udviklingen i stigende grad understøttes af bedre beskæftigelsestal, hvilket kan indikere at dansk økonomi er ved at stabiliseres efter flere udfordrende år.

Faldet i antal konkurser er især knyttet til Jylland og Fyn og Lolland-Falster, mens Hovedstaden og Sjælland ikke har oplevet samme fald som øvrige dele af landet.

Faldet i konkurser er især sket i handel, bygge og anlæg samt delvist overnatning og restauration, der er typiske erhverv eksponeret mod indenlandsk vækst.

Volvo Trucks har et solidt forspring på 130

I løbet af årets første fem måneder har de danske lastbilforhandlere leveret 1.107 nye lastbiler, som har fået skruet danske nummerpladerne på kofangerne. Det er 10,1 procent færre end i samme måned sidste år, hvor antallet af nyregistrerede lastbiler over 16 ton var på 1.232

Volvo Trucks er sammen med MAN og DAF kørt frem målt på markedsandele. Volvo Trucks har med 384 nye lastbiler over 16 ton opnået en markedsandel på 34,7 procent. Sidste år på samme tid havde Volvo Trucks en markedsandel på 28,6 procent med 352 nyregistreringer. Scania ligger med 254 nyregistreringer og en markedsandel på 22,9 procent stadig nummer to efter årets første fem måneder. Efter samme periode sidste år havde Scania fået nyregistreret 362 lastbiler over 16 ton, hvilket dengang rakte til en markedsandel på 29,4 procent.

Mercedes-benz, der i maj i år markerede sig som eneste fremgangsrige mærke, har i løbet af årets første fem måneder fået nyregistreret 212 lastbiler over 16 ton. det giver en markedsandel på 19,2 procent - det samme som Mercedes-Benz opnåede sidste år med 237 nyregistreringer. MAN lagde sig med 160 nyregistreringer på en markedsandel på 14,50 procent. De 160 nyregistreringer var én mere end efter samme periode sidste år. Og med et mindre antal nyregistreringer totalt, giver det også MAN en fremgang målt på markedsandele fra 12,9 efter de første fem måneder i 2013 til 14,5 efter samme periode i år.

Hollandske DAF har også haft fremgang i løbet af årets første fem måneder. Der er kommet danske nummerplader på 51 DAF'er i perioden fra januar til og med maj i år. Det rækker til en markedsandel på 4,6 procent mod 3,8 procent efter samme periode sidste år, hvor DAF fik nyregistreret 47 lastbiler over 16 ton.

Iveco opnåede med 40 nyregistreringer en markedsandel på 3,6 procent mod 3,7 procent efter samme periode sidste år, hvor Iveco fik nyregistreret 45 lastbiler over 16 ton.

Renault Trucks opnåede med 6 nyregistreringer i perioden en markedsandel på 0,5 procent. I samme periode sidste år havde Renault trucks en markedsandel på 2,4 procent på baggrund af 29 nyregistrerede lastbiler over 16 ton.



Iveco kører frem med tredje Daily-generation

Iveco har brugt mere end én dag på at kigge sin Daily godt i gennem. Resultatet er en Daily version 3, hvor omkring 80 procent er nyt, mens omkring 20 procent er blevet bedømt som vedvarende levedygtige i den nye serie af kassevogne og chassiser med totalvægte på op til 7,0 ton. Iveco fremhæver specielt den største kassevogns kapacitet på 19,6 kubikmeter og en ny med 10,8 kubikmeter, der har et stort lad i forhold til bilens længde. Andre nyheder er den nye førerkabine med masser af aflukkede rum og en velindrettet førerplads. Der til kommer mere økonomiske motorer

Tekst og foto: Jesper Christensen

Det nye forhjulsophæng imponerede under testkørslerne.

På en pressekonference i Torino torsdag aften, hvor transportnyhederne.dk var blandt de inviterede medier, fremhævede Iveco, at man i udviklingsarbejdet havde fokuseret både på kassevognene og på chassis-modellerne - på begge områder hører Iveco's Daily i førerfeltet. Og det har Iveco tænkt sig at blive ved med - gerne ved at lægge sig helt i front.

Iveco pegede på, at brændstoføkonomien grundlæggende var forbedret, og at man alt efter tilvalg af løsninger til for-

bedringer af brændstoføkonomien kunne spare over 10 procent.

Testkørsler underbyggede Iveco

Torsdag aften understregede Iveco's folk, at designere og udviklere også havde set på ergonomi, kørekømført, køreegenskaber og manøvreedygtighed.

Daily'erne i modelseriens tredje generation havde fået et helt nyt chassis med bedre plads til eksempelvis gastanke til gasmotorer - og til batteripakker, hvis man som kunde enten ønskede gasdrift eller el-drift.

Ingeniørerne havde også set på forholdet mellem akselafstand, total længde og længden af ladet. de havde også haft fokus på forakslen, hvilket har resulteret i en nykonstruktion med ændret affjedring og hjulophæng - Quad-Leaf.

De mange punkter om ergonomi, kørekømført, køreegenskaber og manøvreedygtighed lagde Iveco efterfølgende ud på banerne på testcentret Belocca mellem Torino og Milano, hvor vi her på transportnyhederne.dk kunne efterprøve påstandene.

Testkørslerne af en række store og små udgaver af den nye Daily bekræftede påstandene. Førstehåndsindtrykket er generelt positivt. Særligt køreegenskaberne, manøvreedygtigheden og komforten. Den nye foraksel imponerede. Den var et meget positivt bekendtskab på den lukkede testbane, hvor der var mulighed for at køre hurtigt - omkring 130 km/t - i kurverne. Det var som om, bilen selv lagde sig rigtigt i svingene. De nye Iveco Daily-modeller viste også, at de er lette at manøvrere med deres - i forhold til deres størrelse - lille vendradius.

Mere rumindhold og lasteevne

Daily-serien er i version 3 blevet udvidet med to nye kassevogne på 18 og lige under 20 kubikmeter - ud over den nævnte lasteffektive model med et rumindhold på 10,8 kubikmeter.

Generelt er læsehøjden på modeller med enkeltmonterede baghjul blevet skåret med 55 millimeter. Nyttelasten er blevet forbedret ved at begrænse egenvægten, mens de længere akselafstand give nye muligheder for opbygninger.



Materiel

Det nye forhjulsophæng er standard på alle modeller på op til 3,5 ton.

En ny arbejdsplads for chaufføren

Iveco's ingeniører og designere har også set grundigt på førerkabinen. Den er blevet redesignet og fremstår som en ny og indbydende arbejdsplads med mange opbevaringsrum - både små, større og rigtigt store fordelt rundt omkring. Blandt andet er der to til papirer og dokumenter over instrument-bordet - og et meget stort rum under passagersædet.

Og der er flere - under præsentationen i Torino blev vi stillet en lille opgave, der gik ud på, om vi kunne finde dem alle. Det kunne vi ikke, så vil ikke afsløre spændingen, så prøv selv ved først kommende lejlighed. De har alle deres berettigelse.

Testkørslen viste også, at den nye Daily levede op til forventningerne til en bekvem og støjsvag kabine med en god ergonomisk indretning.

Til dato er der solgt over 2,6 million Iveco Daily-modeller i over 110 lande verden over. Bilen produceres på Ivecos fabrikker i Suzzara i Norditalien, og i Valladolid i Spanien, hvor man for nyligt har foretaget betydelige

investeringer i fornyelse af produktionslinjerne.



Den nye Daily er også ny inde i kabinen med eksempelvis flere lukkede opbevaringsrum . Der er eksempelvis et lukket rum nederst i hver dør.

Det er også værd at bemærke, at det er let at komme ind i kabinen.

Iveco viste sine daglige evner på testbanen

Den italienske producent af store og små biler til godstransport og transport af flere end en halv snes mennesker, Iveco, er på vejen med tredje generation af Daily-serien, hvor den første generation kom i 1978.

Transportnyhederne.dk fik lejlighed til at teste en række af de nye modeller på Balocco-testbanen mellem Torino og Milano

Tekst og foto: Jesper Christensen

Under testen markerede den nye Daily-serie sine manøvreegenskaber og smidighed på en overbevisende måde.

Derudover gav de mange modeller, der var linet op for de inviterede journalister

sig med et godt indtryk, når man åbnede dørene - og lukkede dem igen. Lyden, når en dør lukker rigtigt og i ét hug, er ikke til at tage fejl af. Daily-modellerne er skruet godt sammen.



Seks gear fremad og en mærkbar acceleration

Iveco havde linet et bredt udvalg af de nye Daily-biler op på Circuito di Balocco. Her var alle størrelser repræsenteret lige fra den mindste Daily kassevogn til den største - og chassiser med enkeltmontering på bagakslen og med tvillingmontering.

I og på alle biler var der last, så de kunne vise, hvad de kunne med hensyn til acceleration, køreegenskaber i kurver og opbremsninger - hvilket de så fik lov til.

Effektive bremses

En af de første prøver, som Dailyerne blev udsat for, var en manøvreprøve, der skulle vise, hvordan det var at bakke i en Daily version 3. Den er ganske nem at håndtere under en bak-manøvre, da styretøjet reagerer præcist og med et stort hjuludsving. Efter bak-øvelsen var næste prøve en bremsetest. Hastigheden blev sat til 60 km/t og så var det bare at træde bremsepedalen hårdt i bund ud for et bestemt mærke. De næste meter var på en våd vejbane og dernæst ud på en tør. Der var ikke nogen form for slinger i valse. Efter få meter holdt bilerne stille, og testkørslen kunne fortsætte gennem en forlæns U-vending til højre og via et stykke vej med bump, som demonstrerede den velafstemte affjedring, ud på den store testbane, hvor der var accelerationsprøver.

Materiel



Iveco kalder den nye Daily stærk fra naturens side. Det første indtryk fra testbanen er, at den må kunne leve op til forventningerne om en stærkt bil - både som kassevogn og som chassis til opbygninger - eksempelvis med tip.

Effektiv acceleration

Den næste prøve var en accelerationsprøve fra 0 km/t og så så højt op i hastighed som muligt på en bestemt strækning. Den første accelerationstest var i en Daily kassevogn med seriens største motor

på 205 hk og et maksimalt drejningsmoment på 470 Nm. Motoren med dobbeltturbo fik lov til at vise, hvad den duede til fra første og op til sjette gear uden at komme op i de tomme omdrejninger langt over det maksimale drejningsmoment.



Det nye forhjulsophæng har en mærkbar og meget positiv indflydelse på Dailyens køreegenskaber.

Den første bil kom op på knap 110 km/t. De andre testede biler viste samme villige acceleration. Efter denne test var der en lang kurve til venstre, hvor hastigheden kom op på omkring 120 km/t uden at det virkede for hurtigt. Næste test var igen en accelerationsprøve - denne gang med en udgangshastighed på 50 km/t i sjette og dermed højeste gear. Unde at skifte ned gik prøve ud på at se, hvor højt op i hastighed, bilen kunne komme. Til at begynde med var der ikke specielt meget skub i motoren, men omdrejningerne var også ganske lave. Men da hastigheden kom op på omkring 75 km/t, viste motorer i alle de testede biler, hvad de kunne - og hastigheden endte i alle biler på omkring 110 km/t.

I den efterfølgende kurve frem til et stykke med slalom-kørsel var det bare at give motorerne noget at leve af. Hastigheden kom op på 130 km/t. Det var som om bilerne med det nye forhjulsophæng af sig selv fandt ind i den rigtige kurve. Det var ganske imponerende at mærke.

Den efterfølgende slalom-kørsel voldte heller ikke de store vanskeligheder. Styretøjet fungerer præcist, så keglene fik lov til at stå uberørte hen. Efter testkørslerne på den store bane, hvor der var plads til at trykke den af, foregik de efterfølgende test på en anden del af Circuito di Balocco. Her var der fokus på manøvredegtigheden på vejene, der snoede sig ud og ind og op og ned.

Materiel

Også her leverede den nye Daily-serie et godt indtryk af en funktionel bil, der kører godt.

Nyt design ude og inde

Den nye Daily-serie markerer sig ud over sine køreegenskaber og et nyt design, hvor 80 procent af bilen er nyt i forhold til den nuværende model, også ved lavere brændstofforbrug, større nyttelast og endnu mere plads til gods

Den mere plads fås, når man væger den største kassevogn, der har et rumindhold på 19,6 kubikmeter.

Iveco har også set på læsehøjden, som er skåret ned med 55 millimeter. I førerhuset har manden bag rattet også fået mere plads med flere nye opbevaringsrum, kopholdere og en ny instrumentering.



Denne Iveco havde i anledning af præsentationerne fået markeret de forskellige størrelser som kassevogn.

Fakta om den nye Daily

Rumindhold i kubikmeter som kassevogn:

7,3 - 9,0 - 10,8 - 12,0 - 13,4 - 16,0 - 17,5 - 18,0 og 19,6

Akselafstand, længde og ladd længde i millimeter:

3.000/5.040/2.610 - 3.520/5.560/3.130 - 3.520/5.950/3.540 -
4.100/7.130/4.680 - 4.100/7.500/5.125

Totalvægt i ton:

3,3 - 3,5 - 5,2 - 7,0

Motorer i volumen: 2,3 liter og 3,0 liter

Effekt i hk - 2,3 liter: 106, 126, 146

Effekt i hk - 3,0 liter: 146, 170, 205

Gasmotor: 3,0 liter med 136 hk

Daily kan også fås i en hybrid- og i en el-udgave.

Gearkasse: Sekstrins manuel - forventes at komme med automatiseret gearskifte

Affjedring: Stålfjedre - luftaffjedring på bagaksel fås som tilvalg



Iveco Daily kan som chassis blive til mange forskellige typer køretøjer - eksempelvis et køretøj med mandskabslift.

Den nye Daily har masser af udstyr - også det ekstra

Den tredje generation af Iveco Daily er klar til at blive leveret af forhandlerne. Under en præsentation i Torino og på testbanen Circuito di Balocco mellem Torino og Milano i Norditalien åbnede Iveco dørene for den lange række af nyheder og forbedringer, der er med i den seneste model, hvor omkring 80 procent er nyt

Af Jesper Christensen

Som det fremgår af de øvrige artikler om den nye Iveco Daily, som vi har skrevet siden præsentationen og testen i begyndelsen af juni, har tredje generation fået et nyt forhjulsophæng, et nyt og bredere chassis og nye motorer.

I det følgende fokuserer vi på det udstyr, som Iveco leverer som ekstraudstyr fra fabrikken.

I forbindelse med præsentationen af den tredje Daily-generation fremhævede Iveco en generelt forbedret brændstoføkonomi opnået gennem mere aerodynamisk design.

Med Ecoswitch, der er ekstraudstyr fra fabrikken, kan brændstoføkonomien få et ekstra skub opad. Ecoswitch søger for at tilpasse motorens moment til de aktuelle forhold og ved at sætte en øvre grænse for hastigheden. Det er særligt anvendelig ved bykørsel og kørsel med tom vogn. Ecoswitch kan fås til Euro 5+ motorer fra 126 hk til 170 hk.



Iveconnect er ekstraudstyr, som kombinerer information, navigation og telefon.



Når det gælder komforten for chaufføren er det muligt at få et luftaffjedret føresæde. Det er også muligt at få varme i sæderne som ekstraudstyr fra fabrikken. Daily kan også leveres med motor- og kabinevarmer med timer i instrumentbordet, så chaufføren kan komme til en opvarmet bil og motor - og dermed undgå en koldstart for bil og ham selv. Det er også muligt at få en Daily leveret med klimaanlæg, radio med mp3-afspiller, bluetooth og betjeningsknapper på rattet.

Ryggen i midtersædet i den nye Daily kan vippes ned og gøre det ud for et lille skrivebord.

Materiel

Når det gælder trafiksikkerhed og planlægning tilbyder Iveco navigations-, informations- og telefonsystemet Iveconnect, cruisecontrol, differentialespærre, elektromagnetisk retarder fra Telma, tågelygter, bakkamera og et sporassistentsystem, der advarer chaufføren, hvis han er ved at køre af sporet.

På den konstruktionsmæssige side kan Iveco Daily leveres med 100 liter store brændstoftanke i stedet for standardtankene på 70 liter. Kassevognene kan leveres med bagdøre, der kan åbne helt om på siden af bilen. Iveco Daily kan også fås med luftaffjedring på bagakslen.



Iveco havde benyttet lejligheden til lidt nostalgi. Tre generationer mødtes under præsentationen



500 heste får en snert

ULR Transport ApS i Snertinge i nærheden af Holbæk har fået leveret en ny Volvo FH 500 6x2 trækker

Lastvognen er udstyret med I-Shift gearkasse, ADR-godkendt og opbygget med kompressor og hydraulik.

ULR Transport kører tankvogntransport/farligt gods i Norden. Bilerne er solgt og leveret af Peter Hansen, Titan Lastvogne A/S i Holbæk.



HURTIGST PÅ VEJEN IGEN!

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

VBG

The strong connection

**54
TON**



Kærren kan tippe tre veje

Vognmand Eskildsen A/S fra Snoghøj har for nylig taget en fabriksny tre-akslet Kel-Berg tipkærre med tre-vejstip og en totalvægt på 24 ton i brug

Den nye tip-kærre, der er leveret af Lastas i Hedensted, har længdevanger opsvejet til I-profiler i højstyrkestål. Den har kraftige tværvanger og forstærkninger, som gør chassiset ekstra stabilt. Den tre-akslede kærre har tromlebremser og luftaffjedring.

Forreste og bagerste aksel kan løftes.

Bunden er fremstillet af 5 mm Hardox stål med forstærket underbund med U-profiler. Bagklappen, der er 1.180 mm høj og to-delt, er fremstillet af 40 mm aluminiumsprofiler.

Den øverste del er 880 mm høj, mens den nederste del er 400 mm høj. Den nederste del virker som asfaltskuffe ved åbning. Bagklappen er luftbetjent.

Tipkærren er udstyret med EU-godkendt underkøringskofanger og sidebeskyttelsesværn i aluminiumsprofiler.

Der er monteret en aluminiumsdørklade på A-trækstangen med trin til opstigning.

Vognmand Eskildsen A/S har over 30 års erfaring inden for entreprenør-, kran-, og grabkørsel. Vognmandsforretningen drives i dag af anden generation og har en vognpark på 14 lastbiler til både små og store opgaver.





Volvo Lastvogne introducerer en ny gearkasse med dobbelt kobling. Den nye gearkasse, der bygger på i-Shift-teknikken, fastholder momentet, når der skal skiftes gear. Dermed taber lastvognen (til venstre) ikke fart under gearskiftene.

Ny gearkasse skal gøre livet lettere for chauffører i tunge lastbiler

Volvo Trucks lancerer en ny gearkasse til tunge lastbiler. Den nye I-Shift Dual Clutch-gearkasse er ifølge den svenske producent af lastbiler og busser den første gearkasse på markedet med dobbeltkobling, som betyder, at gearskiftet sker uden afbrydelse af kraftoverførslen mellem motor og drivline, og at momentet bevares. Dermed taber lastvognen ikke fart under gearskiftene. Resultatet for chaufføren er mere komfortabel og effektiv kørsel

- I situationer, som kræver mange gearskift - eksempelvis på bakker, på veje med mange sving eller når man kører i byer med mange rundkørsler og lyskryds - bliver lastvognskørsel noget helt andet med I-Shift Dual Clutch. Hos Volvo Trucks er vi utrolig stolte over at kunne tilbyde vores kunder denne nyskabelse, siger Claes Nilsson, der er direktør for Volvo Trucks, der lige som Renault Trucks er et selskab i AB Volvo-koncernen.

Kan vælge to gear samtidig

I-Shift Dual Clutch er en gearkasse med to indgangsaksler og en dobbelt kobling. Det betyder, at to gear kan være valgt på samme tid. Det er koblingen, som bestemmer, hvilket af de to gear der er aktivt. I-Shift Dual Clutch er baseret på I-Shift, men den forreste halvdel af gearkassen har fået en ny udformning med helt nye komponenter.

- Når man kører, er det som at have to gearkasser. Når det ene gear er valgt på den ene gearkasse, er næste gear allerede klargjort på den anden. Den dobbelte kobling betyder, at gearskiftene foregår uden afbrydelser af kraftoverførslen. Det betyder, at motorens moment bevares, og at kørselskomforten bliver betydeligt bedre, siger Astrid Drewsen, der er produktchef for drivliner hos Volvo Trucks.

Materiel

- På lastvogne vil denne gearkasse virkelig gøre en forskel for køreegenskaberne. Jo tungere transporten er, og jo vanskeligere kørselsbetingelserne er, jo mere får man ud af I-Shift Dual Clutch. Powershift-gearskiftene med brug af begge koblinger giver kørsel uden afbrydelser af kraftoverførslen, hvilket betyder, at det er lettere at følge med trafikken, især på vanskelige veje. Resultatet er mere afslappet og sikker kørsel, siger Astrid Drewsen.

Mere effektiv kørsel og bedre chaufførkomfort

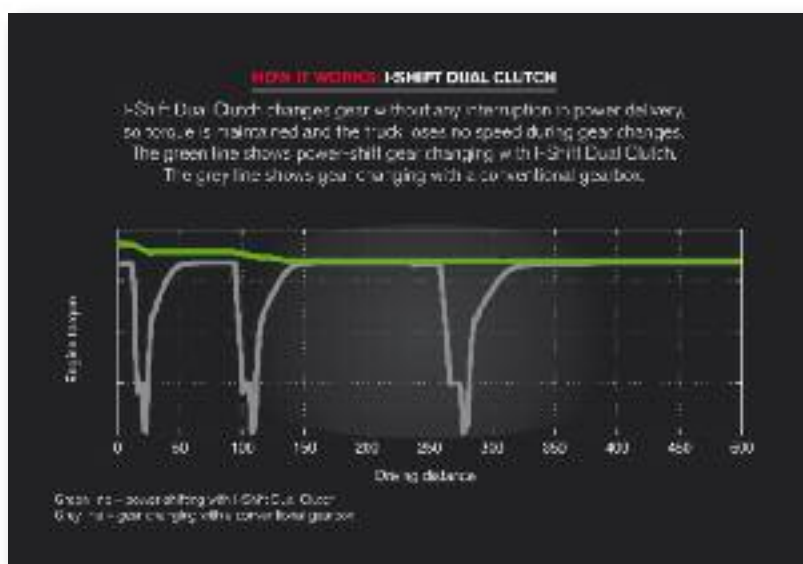
I-Shift Dual Clutch gør også en stor forskel ved transport af bevægeligt eller flydende gods, eksempelvis dyretransporter og tankvognskørsel, fordi de umærkelige gearskift betyder, at lasten bevæger sig mindre. Med den effektive kraftoverførsel i I-Shift Dual Clutch er der mindre risiko for at sidde fast på glatte eller ujævne veje, for eksempel under tømmertransport i skoven.

- En anden stor fordel med den nye gearkasse er, at den forbedrer komforten for chaufføren. Ud over effektiv kørsel betyder de jævne gearskift også, at der bliver mindre støj i førerhuset, siger Astrid Drewsen.

I-Shift Dual Clutch bliver tilgængelig fra efteråret til Volvo FH med Euro 6-godkendte D13-motorer på 460, 500 og 540 hestekræfter.

Gearkasser med dobbeltkobling bruges allerede i personbiler, men Volvo Trucks er den første producent i verden, som tilbyder en tilsvarende løsning til serieproducerede tunge lastvogne. Volvo Trucks er den første producent i verden, som tilbyder en tilsvarende løsning til serieproducerede tunge lastvogne.

Grafikken viser forskellen på en traditionel gearkasse og den nye gearkasse med dobbelt kobling.



Fakta, I-Shift Dual Clutch

- I-Shift Dual Clutch kan helt enkelt beskrives som to sammenkoblede gearkasser. Når den ene gearkasse er aktiv, er det næste gear valgt på forhånd på den anden gearkasse. Under gearskiftene udkobles den første gearkasse i nøjagtigt samme øjeblik, som den anden gearkasse kobles ind. Gearskiftet foregår derfor uden afbrydelse af kraftoverførslen.
- I-Shift Dual Clutch er baseret på I-Shift-gearkassen. På trods af de mange nye komponenter er den nye gearkasse kun 12 cm længere end en almindelig I-Shift.
- I-Shift Dual Clutch skifter gear uden afbrydelse af kraftoverførslen. Ved kørsel under forhold, hvor det er mere optimalt for gearkassen at springe et par gear over, skifter den gear på samme måde som en almindelig I-Shift.
- I-Shift Dual Clutch kan skifte gear uden afbrydelse af kraftoverførslen i alle gear med undtagelse af range-skift, som sker ved skift fra 6. til 7. gear.
- Jævne og rykfri gearskift nedbringer slitage af drivlinen og resten af køretøjet.
- Brændstofforbruget med I-Shift Dual Clutch er det samme som med den almindelige I-Shift.
- I-Shift Dual Clutch fås til den nye Volvo FH som alternativ til I-Shift og manuelle gearkasser.

Ny brændstofbesparende dæk-generation vil køre ud på kontinentet

Tyske Continental har introduceret sin tredje generation af dæk målrettet til langturskørsel, regional trafik og buskørsel. Avancerede gummiblandinger og nye dækmønstre reducerer rullemodstanden og brændstofforbruget med op til knap 2 liter pr. 100 kilometer. Det giver forbedret kørselsøkonomi for vognmanden

Den nye serie af dæk fra Continental til lastbiler og busser omfatter Conti EcoPlus, der er beregnet til langturskørsel, ContiHybrid, der er målrettet regionalkørsel samt Conti Coach, CityPlus og Urban, der er specielt udviklet til buskørsel.

Nyhederne, der for nylig blev præsenteret på CV Showet i England, introduceres nu på det danske marked.

Langturskørsel og regionaltrafik

Conti EcoPlus og Conti Hybrid er udviklet specielt til langdistance- og regionalkørsel. En specielt tilpasset gummi-blanding, nye dækmønstre og reduceret rullemodstand betyder, at der kan spares helt op til 1,9 liter brændstof pr. 100 kilometer.

- Vel at mærke uden, at der er gået på kompromis med dækkets holdbarhed, siger Georg Nielsen, administrerende direktør for Continental Dæk Danmark A/S.



Continental Dæk Danmark A/S introducerer nu - set fra venstre: Conti EcoPlus HS3 og HD3 til lastbiler samt Conti Coach HA3 og Conti CityPlus HA3 til regional og lokal buskørsel.

Materiel

Den nye Conti Hybrid-serie til lastbiler leveres i 17,5" og 19,5" samt 22,5" for at kunne imødekomme de forskellige behov, der er inden for regional transport.

- 17,5-størrelsen til by- og regional kørsel omfatter Conti Hybrid LS3 til styreaksler og Conti Hybrid LD3 til drivaksler. De er egnede til lastbiler op til 12 ton, siger Georg Nielsen og fortsætter:

- Conti Hybrid HS3 og Conti Hybrid HD3 i størrelsen 19,5 tommer er designet til køretøjer over 12 ton og til varierende totalvægt, som ofte forekommer inden for regional transport.

Dækket Conti Hybrid HT3 19,5 er designet specielt til trailere og semitrailere. Til det tunge segment er udviklet Conti Hybrid HS3 i 22,5 tommer.

Udover egenskaberne ved den daglige kørsel fremhæver Continental også, at der er en række drifts- og vedligeholdelsesmæssige fordele ved den nye dækgeneration.

- Der kan spares direkte i flådens driftsomkostninger med fortsat mulighed for regummiering og opskæring af mønstre. Som med alle Continentals lastbildek kommer det nye Conti Hybrid HS3 derudover også med patenteret Air-keep-inderbelægning for at forhindre gradvist tab af lufttryk, siger Georg Nielsen.

Dæk er også til buskørsel

Conti Coach HA3 er et helt nyt dæk udviklet til buskørsel. Dækket er designet til højere hastighed og komfort, men hvor Continentals teknikere har fastholdt fokus på kørselsøkonomi og sikkerhed.

- Det andet dæk til buskørsel i den nye dækserie er Conti CityPlus, der er udviklet til bykørsel og regionaltrafik og som udmærker sig med lang holdbarhed og godt vejgreb, også i vådt føre, siger Georg Nielsen fra Continental Dæk Danmark A/S.

Ny Reisch tipkærre til vognmand i Billum

Vognmand Bjarne Nielsen i Billum i kører med en ny tre-akslet Reisch-tipkærre med tre-vejstip, som er blevet leveret af Jørn Bolding A/S i Esbjerg

Den nye Reisch-tipkærre, der har typebetegnelsen RTDK 24, har en totalvægt på 24.000 kg, samt en egenvægt på 5.440 kg, som giver en nyttelast på 18.560 kg. Den er leveret med en specialramme i forstærket rammeudførelse til 24 ton totalvægt.

Alu-siderne, der har en højde på 1.200 mm, er både top- og bundhængte og kan via fjederhjælp betjenes af én mand. Bunden er i 5 mm Hardox stål.

Den tre-akslede tip-kærre er leveret med luftaffjedring, EBS-bremseanlæg og stor fast trækstang med VBG-flangetrækøje, som kan påskrues i fem forskellige højder.





Følgende rastepladser vil i starten af juli blive åbnet for modulvogn tog:

- Gudenå V, Nordjyske Motorvej
- Gudenå Ø, Nordjyske Motorvej
- Frøslev V, Sønderjyske Motorvej
- Lillebælt N, Fynske Motorvej
- Antvorskov N, Vestmotorvejen
- Kongsted N, Vestmotorvejen
- Kongsted S, Vestmotorvejen
- Piberhus Ø, Sydmotorvejen
- Isterød Ø, Helsingørmotorvejen
- Isterød V, Helsingørmotorvejen
- Kornerup S, Holbækmotorvejen

Chauffører i modulvogn tog får flere rastepladser

Et stort ønske fra de danske lastbilchauffører opfyldes i den kommende tid, når Vejdirektoratet åbner 11 nye rastepladser til brug for dem, der kører i modulvogn tog

De nye rastepladser har længe været efterspurgt af chaufførerne, der har savnet muligheder for at hvile og komme på toilettet, når de fragter modulvogn tog rundt i landet.

Hidtil har chaufførerne kun haft mulighed for at benytte 19 rastepladser. Men det tal forøges til 30 i starten af juli.

- Nu kan vi tilbyde de chauffører, der tilbringer mange timer på vejen ordentlige muligheder for at holde pause og få ordnet wc-besøget. Sådan er det for andre på arbejdsmarkedet, og sådan skal det selvfølgelig også være for dem, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

På grund af størrelsen kræver modulvogn tog generelt mere plads i sving og vejkurver - og ved parkering i forhold til almindelige lastbiler. Det gælder også rastepladserne langs motorvejene.

Modulvogntog får flere veje at køre på

Vejnettet, hvor modulvogntog på 25,25 meter og totalvægte på op til 60 ton må køre, bliver udvidet til 2.500 kilometer. Det sker, når Vejdirektoratet inden længe åbner en række nye strækninger til vogntogene over hele Danmark

Udvidelsen af modulvogntogsvejnettet er gode nyheder for de mange virksomheder, som benytter sig af modulvogntog til transport af deres varer.

Men det er også en styrkelse af selve ordningen med at køre med modulvogntog, der ifølge hidtidige erfaringer udgør en gevinst for samfundet ved at sænke de generelle transportomkostninger. Det viser en tidligere rapport fra Vejdirektoratet.

- De nye ruter er en stor forbedring af infrastrukturen for modulvogntog og vil give bedre transportmuligheder og mindre transportomkostninger for erhvervslivet i Danmark, siger transportminister Magnus Heunicke (S).

Vejdirektoratet har gennem de seneste måneder arbejdet på at tilrette syv udvalgte vejstrækninger, så de kan håndtere de store modulvogntog, der blandt andet kræver særlige forhold, når de skal dreje og køre gennem rundkørsler.

De nye strækninger er fordelt over hele landet og fjører sig til et netværk af veje med godkendelse til modulvogntog, der efter udvidelsen strækker sig over i alt 2.500 kilometer.

De nye strækninger, der bliver åbnet i starten af juli, er:

- Rute 11 mellem Thisted og Aalborg
- Rute 11 mellem Struer og Hurup
- Rute 21 mellem Holbæk og Odden
- Rute 21 mellem Ebeltoft og Tåstrup
- Rute 25 mellem afkørsel 65 på motorvej E45 og Tønder
- Rute 29 mellem Østerild og Ræhr
- Rute 55 mellem Aabybro og Pandrup

Desuden er Erslev Industriområde på Mors også blevet tilrettet, så det kan bruges af modulvogntog.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement på transportnyhederne.dk ved at klikke **her!**

Taulov har fået en ny godsterminal

Den tyske transportkoncern, DHL, der er en del af Deutsche Post, har taget en ny godsterminal i brug i Taulov mellem Kolding og Fredericia tæt på motorvej E20 og motorvej E45. Den nye terminal, der har et guldareal på 5.700 kvadratmeter betegnes som noget af det ypperste inden for lager og logistik

DHL kan med den nye terminal i Taulov forbedre sin service og operationelle effektivitet. Terminalen ligger i industriområdet i Taulov, hvor en lang række transportvirksomheder holder til.

- Vi besluttede tidligt i 2012 at samle vores tre terminaler i Skanderborg, Esbjerg og Padborg i en ny terminal, som ikke blot vil begrænse kompleksiteten og omkostningerne. Terminalens placering ved Danmarks vigtigste handelsveje vil også øge effektiviteten og kvaliteten over for vore kunder, siger Ole Mørk, der er chef for DHL Freight Danmark.

Den nye terminal ligger på en 38.000 kvadratmeter stor grund, hvor der er plads til udvidelser. Terminalen har 42 ramper, der betjener alle DHL's distributionsbiler, der kører i det vestlige Danmark, og også betjener hellastede og dellastede lastbiler. Ud over den nye terminal i Taulov har DHL faciliteter på totalt set 12.000 kvadratmeter fordelt på anlæg i Padborg, Aalborg og Brøndby.

DHL opererer på vejtransportområdet 500 biler i Danmark.

Hollandsk virksomhed vælger TNT Express som nordisk gateway

Hollandske Somfy, der producerer elektrisk solafskærmning til boliger samt bygge- og andet boligudstyr, har centraliseret sine forsyningskæder, hentet besparelser og valgt TNT Express som transportør til Skandinavien og Storbritannien

Aftalen betyder, at TNT Express fremover står for transport af pakker og palleforsendelser fra Holland til Storbritannien, Danmark og resten af Skandinavien. Samarbejdet udspringer af Somfys beslutning om at strømline sin supply chain og nedbringe omkostningerne. I den proces fusionerede selskabet blandt andet lagerfaciliteter i hele Nordeuropa og ombyggede sit centrallager i Hoofddorp ved Amsterdam til europæisk distributionscenter.

TNT Express blev i den forbindelse tilknyttet for at hjælpe med procesforbedringer og for at sikre en effektiv forsyningslinje til Storbritannien. Efter tre måneder kunne Somfy konstatere, at investeringerne i det nye transport-setup havde tjent sig hjem. Den hurtige 'return on investment' blev blandt andet opnået ved at omlægge forsendelser fra separate pakker til samlede paller.

- Vi stod over for en udfordring med at centralisere distributionen ud fra et stort centrallager i Holland. I samarbejde med TNT Express' dedikerede kundeservice og deres integrerede expressløsninger til Storbritannien og Skandinavien er vi lykkedes med at høste betydelige omkostningsbesparelser, siger Jan Mylemans, Logistics & Customer Service Manager hos Somfy.

Magasinet Bus

Onsdag 28. maj til tirsdag 25. juni 2014 - nummer 5 - 2. årgang

Danish Coach Award-vinder:

Nytænkning præger turistbusselskab fra Herfølge

Læs mere side 20

Vi udgiver også Magasinet Bus

Hent det seneste nummer her:

*Historisk rejselyst:
Ruteplanen*

31

*Taxi-selskab tager
mod sms-betaling*

Læs mere side 38

...ollektiv trafik

Læs mere side 8 - 10

*Passagerpuls
skal give
passagererne en samlet
stemme*

Læs mere side 6 og 7

*Opsagt chauffør skal
have løn af den nye ar-
bejdsgiver*

Læs mere side 14 og 15

*Ny privat busrute er på vej
op over Sjælland*

Læs mere side 12



Færgerederi og togoperatør samarbejder om transportopgaver

Et nyt samarbejde mellem færgerederiet Color Line, der sejler mellem Norge og Danmark og mellem Norge og Tyskland, og den norske togoperatør, CargoNet, skal flytte gods fra landevejstransport og over til sø- og jernbanetransport

Color Lines færgeforbindelse fra Norge til Kiel, der er udset som det afgørende led i samarbejdet, der skal gøre det attraktivt at vælge sø- og jernbanetransport frem for vejtransport. Ud over at aflaste vejene for et antal tunge lastbiler, peger de to samarbejdsparter også på, at det vil have en positiv betydning, når det gælder trafikulykker og fremkommeligheden på vejene.

- Vi arbejder hele tiden med at styrke konkurrenceevnen hos Color Line. Aftalen med CargoNet er et vigtigt led i vores miljøarbejde, siger koncerndirektør i for kommunikation og samfundskontakt i Color Line, Helge Otto Mathisen.

- Det nye tilbud svarer også til Riksrevisjonens undersøgelse af den statslige kystforvaltnings arbejde med at øge andelen af godstransport til søs, siger Helge Otto Mathisen.

Aftalen mellem Color Line og CargoNet omfatter daglige forbindelser med løstrailere mellem Kiel i Nordtyskland og forskellige destinationer i Norge alle ugens dage. I den forbindelse tilbyder selskaberne udkørsel til kunderne.

Eksempler på fragttider:

- Kiel til Narvik - cirka 2,5 dage
- Kiel til Trondheim - cirka 1,5 dage
- Kiel til Bergen - cirka 1,5 dage

Ugerekorden blev slået

Godsmængden til Rotterdam med udgangspunkt i Aalborg fortsætter med at vokse. Container-ruten fra Aalborg Havn til Europas største havn havde i forrige uge 584 containere, hvilket betød, at den hidtidige rekord fra uge 7 i 2012 på 544 containere blev slået

Det er en øget eksport af fødevarer ud af Aalborg, der tegner sig for den største stigning. Der er ind til udgangen af forrige uge sendt 1.853 køle-/frysecontainere med skib fra Aalborg til Rotterdam. Det er mere end en fordobling i forhold til samme periode sidste år.

Containerruten til Rotterdam har siden februar har haft to ugentlige anløb i Aalborg Havn mod tidligere ét. Den nye rekord på 584 containere blev dog sat med ét skib, da det andet skib blev aflyst på grund af pladsmangel.

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

Göteborgs Hamn kan få en LNG-terminal

Länsstyrelsen i Västra Götaland har bevillet Swedegas og Vopak LNG Holding en tilladelse til at anlægge en LNG-terminal for flydende naturgas i Energihavnen i Göteborg. Terminalen skal kunne forsyne både søfart, industri og tunge transportere med gas, hvis og når de stiller om fra olie som brændstof

- Vi er i gang med at bryde ned på havneområdet. Med miljøgodkendelsen på plads kan vi tage næste trin og forberede selve byggeriet af terminalen, siger Lars Gustafsson, der er administrerende direktør hos Swedegas.

Miljøgodkendelsen gælder med det samme og åbner for opførelsen af et op til 33.000 kubikmeter stort lageranlæg til flydende naturgas - og til håndtering af op til 500.000 ton naturgas årligt.

Gassen kommer til Göteborg med skib og skal losses ved kaj og siden

lastes i tankbiler og jernbanevogne for videre distribution - først og fremmest til industrien. Derudover skal skibe kunne bunkre olie som brændstof.

LNG-terminalen, der på sigt skal kunne forsyne det eksisterende gasnet med naturgas, bliver opført i samarbejde med Göteborgs Hamn, der investerer i infrastrukturen i havneområdet.

Göteborgs Hamn peger på, at der er store miljøgevinster ved at bruge flydende naturgas som brændstof i stedet for olie - det gælder inden for søfart, industri og tung landevejstransport. Svovl- og partikeludslip bliver skåret ned til tæt på nul, udslippet af NOx'er bliver begrænset med 85-90 procent, mens CO2-udslippet mindskes med 25 procent.

Om LNG

LNG er naturgas, mestendels metan, som køles ned til minus 162 grader og dermed bliver flydende. I flydende form fylder gassen 600 gange mindre, end den gør i gasform. Det gør den betydeligt lettere at transportere i tankskibe, tog eller med tankvogne. LNG er farveløs, giftfri og lugtfri.



Flydende forbindelser

Eksisterende og planlagte skibe på flydende naturgas (LNG) i europæiske lande

Land	Eksisterende	Planlagte
Norge	42	20
Danmark	0	4
Sverige	1	3
Finland	1	2
Kroatien	0	2
Tyskland	0	2
Frankrig	0	1
Total	44	34

Kilde: Dansk Gasteknisk Center (DGC): 'LNG-drevne skibe i EU-landene'

Gasfærger vinder frem i Danmarks nabolande

Flere og flere færger i europæiske farvande sejler på flydende naturgas (LNG). Det viser en ny opgørelse. I en række europæiske lande er der aftaler om flere gasskibe. I Danmark er der endnu ikke registreret gasdrevne færger. Men fire gas-drevne færger har kurs mod Danmark. Den første ventes søsat i november

Det er i sær Norge, der markerer sig inden for gasdrevne færger hjulpet på vej af nye miljøkrav om luftforurening og CO₂-udledning fra skibe - samt prisforskellene på brændstoffer til sejladsen.

Ifølge en ny opgørelse fra Dansk Gasteknisk Center (DGC) udført for HMN Naturgas I/S er der i dag 44 skibe, hvoraf de fleste er færger, på naturgas i Europa. Yderligere 34 er på vej i lande som Tyskland, Sverige, Finland, Frankrig, Kroatien og Danmark.

I resten af verden er der ifølge opgørelsen kun fire gasskibe. USA forventes dog snart at være på vej med i første omgang 14 skibe. Indtil videre indtager Norge suverænt førstepladsen.

- Udviklingen skyldes primært de nye miljøkrav til skibe samt prisforskellen på de forskellige brændstoffer. De nye miljøkrav i Nordeuropa betyder, at færger, der nu sejler på den tunge fuelolie, enten må investere i rensningen af røgen eller at ombygge motorerne. Alternativet er at skifte til svovlfattig olie eller diesel, men dette er dyrere end naturgas. Derfor vælger flere rederier og skibsejere nu løsninger med gas, når der skal bygges nye skibe, siger Henrik Iversen, vicedirektør i HMN Gashandel A/S, som er et datterselskab i HMN Naturgas-koncernen.

Han peger på, at der bygges flere og flere terminaler rundt om i Europa og andre steder i verden, hvor skibe kan tanke flydende naturgas.

Flydende forbindelser

- Det kan vi også gøre herhjemme. Danmark har jo et vidt forgrenet naturgasnet, og derfor vil der kunne bygges særlige gasterminaler til færger og andre skibstyper i en lang række af havnene rundt om i landet, siger Henrik Iversen.

Første danske gasfærger nu på vej

Der sejler i dag to gasfærger i dansk farvand. Det er det norske rederi Fjord Lines nye cruisefærger, der sejler mellem Hirtshals, Stavanger og Bergen - og mellem Hirtshals og Langesund.

Den første danske færge på naturgas bliver den nye Samsøfærge, som bygges på det polske værft Remontowa i Gdansk, og som efter planen skal søsættes i november.

- Det er af hensyn til miljøet og klimaet. Transport er vores akilleshæl i bestræbelserne på at blive en fossilfri ø i 2030, og flydende naturgas er en vigtig del af løsningen. På lang sigt forventer vi, at færgen her på Samsø skal over på biogas, som jo er helt CO₂-neutral. Samtidig betyder de lavere priser på gas, at vi sparer cirka to millioner kroner om året på driften, siger borgmester for Samsø Kommune, Marcel Meijer (S).



Fjord Lines to nye færger, der sejler mellem Hirtshals og Norge, er gasdrevne. (Foto: Jesper Christensen)

Foruden projektet på Samsø har den danskejede shippingvirksomhed Evergas bestilt tre gasskibe. Samtidig overvejer det kommunalt ejede rederi Ærø Færgerne at ombygge to af deres tre færger, så de vil kunne sejle på gas.

Gas kan tage gassen af svovlforurening

Ifølge det statslige Energinet.dk under Energi-, Klima- og Bygningsministeriet betyder Danmarks placering ved indsejlingen til Østersøen, at farvandene kontinuerligt gennemsejles af et stort antal skibe, der udleder svovl, CO₂ samt sundhedsskadelige partikler. Øget brug af gas som brændstof til skibe kan nedbringe udslippet af SO₂, NO_x'er og partikler

Nationalt Center for Miljø og Energi under Aarhus Universitet peger på, at Danmark udleder ca. 50 millioner ton CO₂ om året (2009-tal), hvoraf udledningen fra skibstrafikken i danske farvande udgør 16 procent. Nye internationale miljøkrav, der træder i kraft ved årsskiftet, betyder, at rederierne skal skifte til mere svovlfattigt brændstof - eksempelvis gas.

Flydende forbindelser

Reglerne betyder, at udstødningen fra skibe i Østersøen, Nordsøen og Den Engelske Kanal maksimalt må indeholde 0,1 procent svovl. Forurening med svovl kan medføre luftvejslidelser hos mennesker og naturskadelig syreregn. I 2016 kommer der tillige også nye regler for skibes udledning af kvælstofilter (NOX'er).

Herhjemme har de kommende miljøkrav været medårsag til, at rederiet DFDS nu har besluttet at nedlægge Esbjerg-Harwich-overfarten ved udgangen af september.

I Energistyrelsens nye gasanalyse fremhæves det i afsnittet om gasfærger, at naturgas er "væsentligt renere end skibsolie". For eksempel udleder naturgas stort set ingen svovl og ingen partikler. Samtidig er udstødningen af kvælstofilter og CO2 mindre.

Det stigende antal gasfærger skyldes i høj grad også, at priserne på flydende naturgas (LNG) ligger under de tilsvarende priser på den konventionelle fuelolie - også kaldet tung olie (HFO) - som de fleste store skibe sejler på. Samtidig er priserne på naturgassen markant lavere i forhold til diesel, som skibene også kan sejle på.

Dansk Gasteknisk Center (DGC) vurderer LNG til at være det mest omkostningseffektive brændsel, der kan sikre overholdelse af de kommende emissionskrav.

- Vi er i dialog med flere rederier og havne, som viser interesse for gas til skibe i Danmark, siger vicedirektør i HMN Gashandel A/S, Henrik Iversen.

Dansk Gasteknisk Center (DGC) har sat tal på klima- og miljøfordelene ved at anvende naturgas som brændstof i skibe

Klima- og miljøfordele ved brug af naturgas til skibe

Udledninger	Procentvis reduktion i forhold til konventionel fuelolie
Svovl (SO ₂)	90-95 procent
CO ₂	20-25 %
Kvælstofilter (NOX'er)	80 %
Partikler	100 procent: LNG udleder ingen partikler

Kilde: Notat fra Dansk Gas Teknisk Center (DGC): 'LNG-drevne skibe i EU-landene'.



Vognmand i Højslev har fået ny tre-akslet

Scania har leveret en ny tre-akslet trækker med 520 hk til Vognmand Thomas Poulsen i Højslev i nærheden af Skive

Den nye trækker er købt og specificeret efter Ecolution by Scania-konceptet med skørter, spoiler og drivlineoptimering. Vognmand Thomas Poulsen har også indgået en aftale om Driver Coach hos Scania, og en servicekontrakt med drivline garanti.

Trækkeren er opbygget og malet hos Scania i Aarhus efter Thomas Poulsens ønsker.

Bilen er solgt og leveret af William Bøgelund Madsen, der er Key Account Manager hos Scania i Danmark.