

Ugens transport

Torsdag 2. maj til onsdag 15. maj 2013 - Nummer 14 - 2. årgang

Mols-Linien sætter fart på farten

Torsdag 2. maj sejlede færgerederiets nye hurtigfærge - KatExpress 2 - ud på sin første tur. Færgen kom til Aarhus fra værftet på Tasmanien fredag 26. april

Læs mere på
siderne 23 og 24

Mols-Linien.dk

DAF har fulgt op med flere nye modeller. Nye LF og CF-lastbiler kører ind på markedet efter introduktionen af flagskibet XF i efteråret.

Læs mere side 12, 13 og 14

Tre chauffører slap billigere ved Vestre Landsret. Dommerne nedsatte bøderne og chaufførerne kan køre videre uden betingelser.

Læs mere side 5 og 6

Volvo fremhæver hybrid-lastbiler som pålidelige og brændstofbesparende

Læs mere på side 10 og 11

Det er umiddelbart en selvfølge

De fleste mennesker har forhåbentlig en tro på, at de vi få en fair og retfærdig behandling, hvis de kommer i berøring med retssystemet.

De seneste år er der en gruppe mennesker, der med god grund kan komme i tvivl - det er chauffører og vognmænd. den tidligere VK-Regering fik med opbakning fra sit støtteparti Dansk Folkepart Folketinget til vedtage nye sanktioner mod chauffører og vognmænd, der forbrød sig mod køre- og hviletidsreglerne.

Med et pennestrog vedtog politikerne en række straffe, som blev udløst ud fra en tabel.

Embedsværket havde forklaret over for politikerne, at det ville være for besværligt at lade tvivlen komme de tiltalte til gode.

Justitsministeriet skrev i 2006 bemærkningerne til lovforslaget at:

"en sondering mellem undskyldelige og bevidste handlinger vil være uhensigtsmæssig og vanskelig at håndtere i praksis - ikke mindst i forbindelse med straffesagen, hvor anklagemyndighedens bevisbyrde må formodes at blive meget svær at løfte. Justitsministeriet kan derfor tilslutte sig Rigsadvokatens anbefaling om at fastholde det gældende sanktionssystem, hvorefter alle overtrædelser straffes ens, idet der i den forbindelse navnlig er lagt vægt på, at alle overtrædelser af reglerne principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af reglerne i køre- og hviletidsforordningen".

I Vestre Landsret fik tonen for nylig en anden lyd. Tre chauffører stod i Byretten til store bøder og betinget frakendelse af kørekortet. Byrettens dom blev anket og Vestre Landsret dømte anderledes.

Man kan udlede meget af dommen - blandt andet, at anklagemyndigheder ud over at se, hvad der taler i mod den tiltalte og for anklageskriftet - også skal se på, hvad der taler for den tiltalte - dermed er der gode chancer for, at straffen står mål med forseelsen, hvilket EU-Domstolen sidste år slog fast også gælder i køre- og hviletidssager.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør





**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!**

Member of VBG GROUP

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



MECHMATIC

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



The strong connection

Transportkapacitet

Pakkedistributør øger kapaciteten

Pakkedistributionsvirksomheden GLS udvider og gør plads til den stigende pakkemængde i depotet i København.

Dermed ligger koncernens største europæiske depot nu i Hovedstaden

GLS, der er Danmarks næststørste pakkedistributør, har netop taget en ny bygning i brug i Hovedstadsområdet.

GLS har investeret ca. 14 millioner kroner i udvidelse af Depot København, der er et regionalt knudepunkt.

Hidtil sorterede virksomheden pakker og ekspresforsendelser i en fælles bygning. Med nybyggeriet på den tilstødende grund har GLS fået nye faciliteter forbeholdt datterselskabet GLS Express.

På et areal på over 1.000 kvadratmeter vil GLS Express fremover kunne afvikle 50 procent flere ekspresforsendelser. 41 porte står til rådighed til læsning og aflæsning af distributionsbilerne. Alarm- og videosystemer beskytter pakkerne. Flytningen til den nye bygning betyder også nye og større kontorfaciliteter for GLS Express.

De tidligere fælles faciliteter anvender GLS Denmark nu udelukkende til pakker. For at imødekomme de stadigt stigende pakkemængder og for også fremover at kunne leve op til kundernes kvalitetskrav, er den maksimale sorteringskapacitet nu forhøjet med en tredjedel til 80.000 pakker pr. dag, og antallet af porte til læsning og aflæsning stiger med 29 til 214. En del af investeringen har også været at udvide sorteringsanlægget.

- Udvidelsen fremtidssikrer vores depot i København, siger Karsten Klitmøller, General Manager hos GLS Denmark.

- Det er vigtigt for os, at vi også fremover har plads nok til at holde en høj kvalitet i afviklingen af vores store pakkemængder.

Om GLS Express

GLS Express udfører kurer- og ekspresforsendelser til både Danmark og udlandet. Selskabet tilbyder endvidere distribution af forsendelser, der kræver særlig opmærksomhed eller falder uden for standarden. Med de nye faciliteter har virksomheden tilpasset sig de stigende pakkemængder. Alene indenfor det seneste halve år har GLS Express oplevet en vækst i antallet af forsendelser på op imod 25 procent.

Om GLS i Danmark og Europa

GLS Denmark og GLS Express er selskaber under koncernen General Logistics Systems B.V., Amsterdam (GLS).

GLS tilbyder pakkeservice og har i øjeblikket 212.000 kunder i Europa samt ekspres- og logistikservice.

GLS lægger vægt på at være bæredygtig: Initiativet Think-Green samler aktiviteter fra hele Europa for at beskytte miljøet.

Koncernen dækker 37 europæiske lande via egne selskaber og partnere og er forbundet med hele verden gennem kontraktligt sikrede samarbejder.

GLS har 37 centrale hub og 660 depoter til rådighed. Med sit vejbaserede netværk er GLS en af de førende udbydere af pakkeservice i Europa.

13.400 medarbejdere og 17.510 distributionsbiler arbejder dagligt for GLS.

I regnskabsåret 2011/12 transporterede GLS 375 millioner pakker og nåede en omsætning på 1,81 milliarder euro.



Transportrammer

Tre chauffører slipper med mildere straffe

Dommerne i Vestre Landsret har afsagt deres dom i sager mod tre chauffører fra transportvirksomheden Frank Nørager A/S i Fjerritslev. De tre chauffører var ved retten i Hjørring blevet idømt store bøder og betingede frakendelser af deres kørekort for at have brudt reglerne om køre- og hviletider i forbindelse med færgesejlad. Den afgørelse var dommerne ved Vestre Landsret uenige i

Sagerne begyndte, da chaufførerne skulle med færger til forskellige havne i forbindelse med deres arbejde. Ifølge køre- og hviletidsreglerne skal man som chauffør holde et dagligt hvil på 11 timer langt hvil. Der findes dog en ”færgeregulering”, som betyder, at en chauffør må bruge en time af hviletiden på at køre af og på en færge.

I det aktuelle tilfælde havde chaufførerne ifølge anklagemyndigheden brugt mellem 65 og 75 minutter på til- og frakørsel, hvor de højst måtte bruge 60 minutter. Dermed stod de tre chauffører til store bøder og betinget frakendelse.

I januar sidste år, hvor sagen blev behandlet i Retten i Hjørring, fik anklagemyndigheden medhold i sin påstand. Men chaufførerne ankede sagerne til Vestre Landsret. Dommerne i Vestre Landsret så anderledes på sagen. Bøderne blev sat ned og kravet om en betinget frakendelse af kørekortene blev underkendt.

Dommerne i Vestre Landsret godtog chaufførernes forklaringer på, hvorfor de havde brugt længere tid, end de maksimale 60 minutter i forbindelse med til- og frakørsel fra færrerne.

I det ene tilfælde blev chaufføren forsinket 50 minutter i tolden og bagefter af en spirituskontrol. Det betød sammenlagt 15 minutters overskridelse af ”færgetiden”. En anden chauffør fandt de første to rastepladser optaget og blev fem minutter forsinket, før han fandt en parkeringsplads i et industrivarter.

- Dommen er et tegn på, at det godt kan lade sig gøre at få danske domstole til at tage hensyn til formildende omstændigheder og menneskelige fejl i sager om køre- og hviletid. Ved bevidst snyd skal der slås hårdt ned, men her har chaufførerne faktisk forsøgt at holde sig inden for tidsgrænsen, og så kan der jo ikke være tale om grove overtrædelser, siger chefkonsulent Lars Nielsen fra ITD, der har ført sagerne for chaufførerne.

Chaufførerne undgår med dommen den betingende frakendelse af deres kørekort, og slipper med bøder på mellem 1.500 og 4.000 kroner.



Transportrammer

Chauffører er lettede

Chaufførerne arbejder i dag stadig hos virksomheden Frank Nørager A/S i

Fjerritslev, hvor de også var beskæftigede, da de for et par år siden blev kontrolleret af politiet og efterfølgende tiltalt for brud på køre- og hviletiderne i sådan en grad, at de skulle have store bøder og en betinget frakendelse af kørekortet

Direktør Mikael Schmidt hos Frank Nørager A/S er glad for dommen.

- Jeg er selvfølgelig glad for, at vi i sidste ende fik ret, men egentlig gør den klokkeklare dom mig også noget harm. Den stivhed og automatik, vi bliver behandlet med

i byretterne og på landevejene, frustrerer på den baggrund endnu mere, siger han og fortsætter:

- Jeg håber virkelig, dommen vil være med til at give chauffører og vognmænd en bedre hverdag. Ingenbranche vil eller bør stå model til at blive jagtet for småfejl og bagateller. Chaufførerne er meget lettede over resultatet, men det har været et hårdt pres for dem at have betingede frakendelser hængende over hovedet så længe.

Med dommen lægger Vestre Landsret sig op ad Urbán-dommen fra EU-domstolen sidste år og en dom i den såkaldte Tommy-sag fra Højesteret - også fra sidste år. I begge sager gjorde dommerne det klart, at retten skal tage hensyn til proportionalitet i hver enkelt sag. Det vil sige, at retssystemet skal kigge på eventuelle formildende omstændigheder og sikre et fair forhold mellem overtrædelse og sanktion.

ITD: Overordnet er dommen i Vestre Landsret god

Tre chauffører, der stod til store bøder og en betinget frakendelse af deres kørekort, har ved Vestre Landsret fået mindre bøder og slipper for den betingede frakendelse. - Dommen er et tegn på, at det godt kan lade sig gøre at få danske domstole til at tage hensyn til formildende omstændigheder og menneskelige fejl i sager om køre- og hviletid, siger chefkonsulent Lars Nielsen fra ITD

Transportorganisationen ITD har ført sagen som principalsag, og chefkonsulent Lars Nielsen peger på, at det med dommen ser ud til, at det godt kan lade sig gøre at få danske domstole til at tage hensyn til formildende omstændigheder og menneskelige fejl i sager om køre- og hviletid.

- Ved bevidst snyd skal der slås hårdt ned. Men her har chaufførerne faktisk forsøgt at holde sig inden for tidsgrænsen, og så kan der jo ikke være tale om grove overtrædelser, siger Lars Nielsen og fortsætter:

- De forhold tager Vestre Landsret hensyn til. Overordnet er det en god dom, vi kan bruge fremadrettet, siger Lars Nielsen.

Transportrammer

Havnens nye kran kan skræve over tre togstammer

Havnen i Kiel har fået leveret en ny Gantry-kran, der kører på gummehjul. Den nye kran skal styrke havnens multimodale terminal i Ostuferhafen, som forbinder søtransport med jernbanetransport

Hidtil har håndteringen af containere, der skulle fra skib og over på jernbanevogne - og omvendt - fåregået med Reach Stackers. Fremover vil den nye Gantry-kran, der med et spænd på 30 meter kan skræve over tre togstammer og tilhørende lastebaner.

Kranen, der er bygget i Polen, har en løftehøjde på 12 meter under åget, mens den totale højde er på omkring 21 meter.

Da kranen ankom med skibet »Meri« fra Polen, kunne den efterfølgende selv køre fra borde ved ro/ro-rampen i Ostuferhafen.

- Vi investerer i den indenlandske jernbaneforbindelse. det er vores mål yderligere at øge andelen af jernbanetransport i havnens modale split, siger Dirk Claus, der er administrerende direktør i Seehafen Kiel GmbH & Co. KG.

Dirk Claus fermhæver, at med den nye krans høje arbejdhastighed vil effektiviteten i terminalen i Ostuferhafen blive mærkbart forøget.

- Transportkædens led tog/skib bliver yderligere styrket i konkurrencen.

Den nye Gantry-kran, der er af typen RTG (Rubber-Tyred Gantry Crane) på grund af sine gummihjul, kan løfte trailere, containere, veksellad og lignende med en totalvægt på op til 45 ton. Kranen, der tegner sig for en investering på 1,5 millioner euro, bliver styret langs togstammerne med hjælp af GPS.

Havnen i Kiel har fået støtte til investeringen fra fælles tyske fonde ifølge direktivet om støtte til håndteringsfaciliteter inden for intermodal transport.

Når den nye Gantry-kran er testet og kørt ind, ventes kranen i almindelig drift 31. maj.



Statistik

Antallet af konkurser faldt i april

Flere virksomheder er på vej ud af deres økonomiske problemer. Sådan lyder det fra kreditvurderingsbureauet Bisnode Credit på baggrund af konkurstillene fra april. De viser, at 329 virksomheder gik konkurs i april i år mod 357 i 2012 og 407 i 2011

- Det kan tyde på, at det går den rigtige vej for erhvervslivet, siger direktør Martin Hornsyld, Bisnode Credit, der samtidig til besindelse.

- Den positive trend, som vi har set siden februar i år, er influeret af sæsonudsving, som er medvirkende til det positive billede. Med undtagelse af januar i år, som havde et relativt lavt konkurstal, ligner den nedadgående udvikling meget den samme periode i 2012. Her endte

Brancher	Antal konkurser i april - 2009 - 2013				
	2009	2010	2011	2012	2013
Transport og godshåndtering	21	30	15	19	17

erhvervslivet med en ubehagelig julegave, nemlig hele 598 konkurser i december, siger han.

I en sammenligning af april de seneste fem år er konkurstallet i 2013 det laveste.

- Tallet fortsætter dermed den positive trend. Landbrug, jagt, skovbrug og fiskeri, bygge- og anlægsvirksomhed samt andre serviceydelser er alle brancher, som har haft en høj stigning i konkurstallet 2012 - 2013. Omvendt har liberale, videnskabelige og tekniske tjenesteydelser samt administrative tjenesteydelser og hjælpetjenester oplevet det største fald i antallet konkurser, påpeger Martin Hornsyld, der overordnet set vurderer udviklingen som positiv.

Konkurstallet på 329 i april var det laveste de seneste fem år.

Fagforening gør tallene op efter to måneder

I perioden februar-marts i år har Chaufførernes Fagforening i København skaffet 899.777 kroner hjem til medlemmerne i sager om arbejdsskader

Set over perioden fra januar og til og med marts er beløbet oppe på 2.478.453 kroner.

Faglige sager indbragte godt en halv million

I perioden februar-marts i år har Chaufførernes Fagforening i København skaffet 646.466 kroner hjem til medlemmerne i faglige sager

Set over perioden fra januar og til og med marts er beløbet oppe på 843.088,38 kroner.

Statistik

10 mistede livet i marts-trafikken

Med 10 dræbte i trafikken i marts 2013 fortsætter udviklingen fra de seneste måneder. Med tallene for marts bliver første kvartal i år det kvartal med det laveste antal dræbte siden 1985, hvor Vejdirektoratets statistik startede

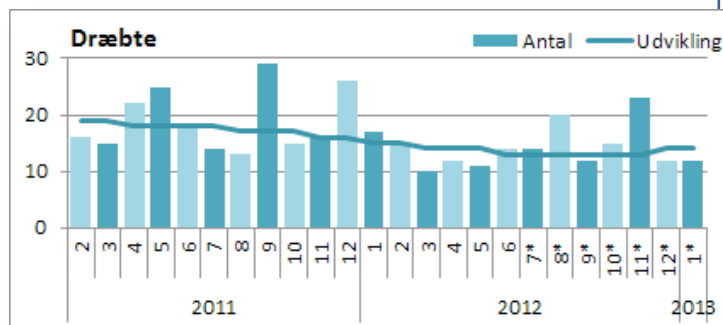
De foreløbige uheldstal for marts i år, som Vejdirektoratet nu har offentliggjort, viser, at der blev dræbt 10 i trafikken i denne måned. Det er det laveste tal for marts sammen med marts sidste år, hvor der også var 10 dræbte.

Første kvartal i år har dermed haft det laveste antal af dræbte set tilbage til 1985, hvor Vejdirektoratets statistik startede.

Antallet af tilskadekomne i trafikken i marts 2013 var 222. Det er ligeledes det laveste antal set tilbage til statistikkens start i 1985.

For alle grupper - på nær ulykker alene med materiel skade - er der en positiv nedadgående tendens.

Uddybende information om marts-tallene og udviklingen her og nu kan ses på Vejdirektoratet.dk under månedsstatistik.



Marts	2013	2012
Ulykker		
Med personskade	191	237
Alene materiel skade	602	602
I alt	793	839
Personskader		
Dræbte	10	10
Tilskadekomne	222	276
I alt	232	286



Trænger din hjemmeside til en kærlig overhaling?

Mangler du tiden til at skrive tekster og sørge for fotos til din hjemmeside? Er indholdet forældet og står nogle af siderne gabende tomme? Så overlad arbejdet til os.

Transportpakke 2

Du får:

- * Professionelle tekster
- * Flotte fotos
- * 12 årlige opdateringer af din hjemmeside
- * Søgeords-optimering
- * Firma-profil på Facebook
- **og meget mere!**

Abonnement på Transportnyhederne

- * Års-abonnement på Transportnyhederne.dk
- * 1 adgang til transportnyhederne.
- * Adgang til transportjob
- * Fri adgang til Ugens Transport
- * Fri adgang til at bruge transportkalenderen.dk
- * Gratis annoncering på transportnyhederne.dk

Se mere HER



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532
jesper@transportnyhederne.dk

lundblad
◀ **KOMMUNIKATION** ▶

Tlf. +45 2494 3711
peter@lundbladkommunikation.dk

Materiel

Volvo Trucks: En elektriske hybrid er lige så pålidelig som en diesellastvogn

Siden lanceringen af Volvo FE Hybrid har Volvo Trucks leveret omkring 50 lastvogne til kunder rundt om i Europa.

Deres reaktioner har ifølge den svenske lastbilproducent været positive. Lastvognen er både økonomisk og pålidelig, lyder bedømmelsen

Christina Eriksson, Business Manager for alternative drivlinjer, har ikke mødt andet end begejstring på sine besøg ude hos kunderne.

- Vores hybridteknologi har klaret sig nøjagtigt så godt, som vi havde håbet, både hvad angår reduktionen af CO2-emissioner og en større pålidelighed, siger Christina Eriksson, Business Manager for alternative drivlinjer.

Inden lanceringen uddannede Volvo Trucks to eksperter i hybridteknologi, så de hurtigt ville kunne hjælpe kunder, der måtte opleve problemer med deres nye lastvogne.

- Men faktum er, at de har haft meget lidt at lave. De har brugt det meste af deres tid på at uddanne chauffører og mekanikere, siger Christina Eriksson.

Omkring halvdelen af Volvos hybridlastvogne bruges til distributionsopgaver og den anden halvdel til renovationskørsel. Det er inden for disse to områder, at teknologien efter Volvo Trucks' vurdering tilbyder de største brændstofbesparelser - mellem 15 og 20 procent afhængigt af chassis og kørselsmønstre.



Enkelte har oplevet besparelser på op til 30 procent

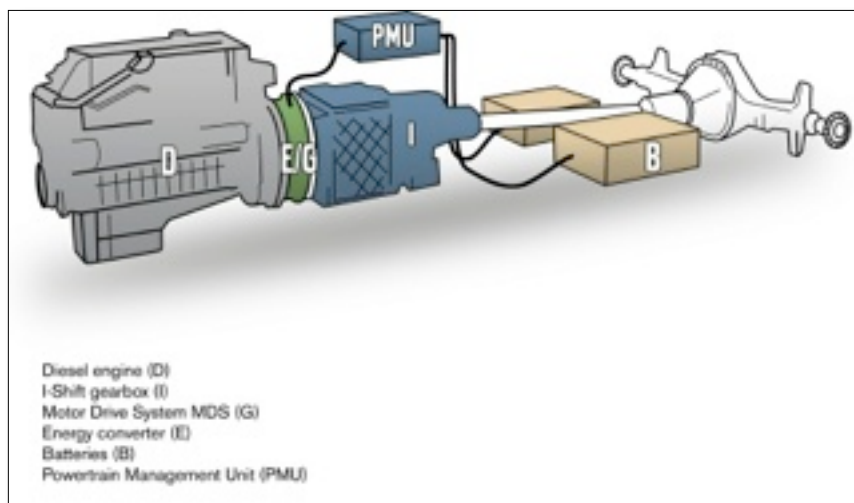
Nogle renovationsvognmænd, der kører med lastvogne udstyret med en genopladelig, elektrisk affaldskomprimator, har ifølge Volvo Trucks været i stand til at reducere brændstofforbruget med 30 procent.

En af kunderne - genanvendelsesvirksomheden Roteb i Rotterdam i Holland - købte to Volvo FE Hybrid for at opfylde både deres egne og byens miljøpolitik.

- Volvos hybridlastvogne fungerer nøjagtigt som vores dieseldrevne affaldslastvogne, men forbruger omkring 30 procent mindre brændstof og er langt mere støjfri end diesellastvogne. Vi ville helt

sikkert overveje at købe flere hybridlastvogne, hvis prisen og de politiske beslutninger gør det muligt, siger Rotebs salgsdirektør Rene Herlaar.

Materiel



Chaufførerne har også sat pris på købet af hybridrenovationslastvogne, da de først og fremmest har fået et bedre arbejdsmiljø.

- De er pålidelige, giver et godt indtryk og har fantastiske køreegenskaber. Og så er de desuden utroligt støjsvage. Vi får mange komplimenter og positive bemærkninger fra folk ude på vores runder. De er virkelig glade for, at så stor en lastvogn kan være så støjsvag og ren, siger Ton van der Horst, en af Rotebs renovationschauffører.

Flere enheder vil gøre hybridlastbiler mere konkurrencedygtige. Hybridteknologien er en langsigtet investering for Volvo-koncernen. Den kommende udfordring er at sænke

omkostningerne og øge salget, så produktionen kan udvides og blive mere omkostningseffektiv.

- På nuværende tidspunkt tvinger omkostningerne ved hybridteknologien prisen så højt op, at det er vanskeligt for kunden at opnå en økonomisk fordel på kort sigt. Når det så er sagt, giver det helt sikkert en masse goodwill. Hvis en virksomhed køber en hybridlastvogn, viser den, at den prioriterer miljøet højt, og det kan virksomheden høste mange fordele af. Men hvis vi ser nogle år frem, så er det vores mål at nå et mere bæredygtigt niveau rent kommercielt, så kunden kan opnå en bedre rentabilitet lige fra start, siger Christina

Eriksson.

Volvo Trucks' miljødirektør, Lars Mårtensson, fremhæver, at EU's forestående lovgivning, der også omfatter muligheden for at måle og sammenligne brændstofforbruget og CO₂-emissionerne for tunge lastvogne, forventes at fremme salget af hybridlastvogne.

- Det vil øge interessen massivt i virkelig økonomiske lastvogne. I dag er elektriske hybridlastvogne helt sikkert det bedste og mest pålidelige alternativ, fremfører Lars Mårtensson.



Fakta om Volvo FE Hybrid

- Volvo FE Hybrid drives med en 7-liters dieselmotor, der genererer enten 300 eller 340 hk eller et moment på 1160 eller 1300 Nm, og er forbundet med en 120 kW elektrisk motor.
- Den elektriske motor får tilført strøm fra den seneste generation af lithium-ion-batterier.
- Lastvognen er beregnet til en totalvægt på op til 26 ton.
- Den fås i alle de nordiske lande samt i Storbritannien, Frankrig, Italien, Spanien, Schweiz, Tyskland, Østrig og Benelux-landene.
- Den vil komme ud på flere markeder, efterhånden som Volvos servicemedarbejdere har gennemgået deres uddannelse.

Materiel

DAF har løftet de lettere lastbiler frem i nye udgaver

De nye Euro 6 LF og CF modeller fra hollandske DAF bygger videre på det omdømme, som tidligere modeller har fået - både blandt transportvirksomheder og chauffører. DAF fremhæver LF-serien som løsningen til distributionssegmentet fra 7,5 til 19 ton, mens CF-serien med sin alsidighed passer til vogntogsvægte fra 18 ton til 44 ton og derover



Ved udviklingen af de nye LF og CF modeller har DAF været inspireret af den nye Euro 6 XF, som havde premiere i efteråret 2012.

Det ses blandt andet på det udvendige design. Det fremtrædende og integrerede øvre og nedre gitter skaber en klar familielighed, som forstærkes af det centralt placerede krompanel med DAF's logo.

Kofangeren til både Euro 6 LF og CF er nydesignede. Det særlige design bidrager til maksimal køling af motoren og optimal aerodynamik. Den nye LF og CF har også fået nye forlygter. CF-seriens forlygter har integreret kørellys

Hollandske DAF har fulgt op på efterårets nye XF med nye modeller af CF-serien - og LF-serien. DAF fremhæver, at der i forbindelse med CF-serien har været fokus på optimering - blandt andet på egenvægten, så en CF-trækker kan være et effektivt arbejdsredskab i forbindelse med tanktransporter.

Materiel

som standard for udsyn og synlighed i løbet af dagen. DAF's unikke LED-forlygter kan bestilles som ekstraudstyr. Nyt er også de valgfri kurvelys i kofangeren, der lyser i kørselsretningen ved manøvrering og drejning, hvilket giver øget sikkerhed. Lignende systemer findes hos andre lastbilproducenter i deres nyeste modeller.

Førerhuset på DAF LF og CF er kendt for deres rummelige interiør og komfort. De nye Euro 6 LF og CF modeller giver chaufførerne en behagelig siddestilling, takket være en ny generation af sæder med endnu flere justeringsmuligheder.

DAF betegner polstringen på sæderne som stilfuld. Den leveres i en varm grå nuance som spiller sammen med de nye lyse og mørke interiørfarver beige, grå og sort. Farverne er udvalgt for at skabe en varm atmosfære og sikre, at interiøret også er pænt efter mange års intensivt brug.

Rattet, som de nye LF og CF er udstyret med som XF, er også nyt. Det er fuldt justerbart og integrerer en bred vifte af betjeningsknapper. På venstre side styres infotainment (radio og telefon), og på højre side styres alle hastighedsrelaterede funktioner, såsom fartpilot og "downhill" hastighedskontrol. Det nye fuldt integrerede telefonsystem (DAF TruckPhone), som fås som ekstraudstyr, kan også betjenes fra rattet.

Nyt instrumentbræt med Driver Performance Assistant. Instrumentbrættet i den nye LF-serie er redesignet, og instrumentbrættet i CF-serien har fået et helt nyt layout, der giver let adgang til alle knapper.

Betjeningsanordningerne er grupperet efter funktion. De nye lastbiler i LF- og CF-serien er udstyret med samme elektroniske instrumentpanel som XF-serien.

Midt i instrumentbrættet sidder et 5-tommers klart farvedisplay, der giver oplysninger på 32 sprog om alle



De nye CF- og LF-modeller blev præsenteret for offentlighedens transportinteresserede på transportudstillingen i Birmingham i april sammen med XF-serien.



Et kig ind i førerhuset på den nye DAF CF. DAF fremhæver særligt polstringen og de afstemte farver. Det er også værd at bemærke det nye rat. Rattet har fået nyt indstillingssystem.

Materiel



Sengen - for der er tale om en seng - i DAF's lastbiler er godt polstret - og bred.

vitale køretøjs- og motorfunktioner, og som også hjælper chaufføren med at køre så økonomisk som muligt. De centrale konsoller i de nye LF- og CF-modeller er også udstyret med henholdsvis to og tre DIN slots. Disse slots er til montering af den nye dobbelt DIN Truck Navigation Radio (TNR), som sammen med radio/CD-afspiller også indeholder et navigationssystem og en USB-forbindelse.

Effektive drivlinier i Euro 6

De nye Euro 6 LF- og CF-serier, der omfatter køretøjer til de fleste anvendelser, byder på en bred vifte af drivlinier med de nye Paccar motorer (PX-5, PX-7, MX-11 og MX-13) med ydelser fra 150 hk og op til 510 hk.

De nye Paccar motorer har en helt ny motorblok og er udstyret med moderne common rail-teknologi, en turbo med variabel geometri og en række avancerede styringer

for maksimal effektivitet. For at kunne overholde de kommende Euro 6-emissionskrav og samtidig opnå en høj brændstofeffektivitet, anvender LF- og CF-modellerne EGR-teknologi sammen med SCR-teknologi og et sodfilter, der er designet til maksimal passiv regenerering.

De nye Paccar motorer ligger ifølge DAF øverst i klassen, når det kommer til ydelse, brændstoføkonomi, driftssikkerhed og holdbarhed. Brændstofforbruget for Euro 6-modellerne ligger på linie med Euro 5-modellerne. Motorernes store oliesump giver lange serviceintervaller - LF-serien op til 60.000 km, CF-serien op til 150.000 km.

Høj ydeevne

De nye Euro 6-motorer har en høj ydeevne selv ved lave omdrejninger, hvor drejningsmomentet ligger højt.

De nye Euro 6 LF og CF leveres med 5, 6, 9 eller 12-trins



Instrumenteringen i LF-serien minder om den, der findes i CF- og XF-serien - og hvorfor ikke.

Materiel



DAF LF er en lastbil i den lette ende med totalvægt fra syv ton og op til 18 ton.

og giver en betydelig vægtbesparelse. Den nye skammelmanteringsplade, den nye monteringsmåde for batteriboksene og det nye styresystem resulterer også i vægtbesparelser.

Med henblik på at opnå øget effektivitet har DAF fokuseret på en bedre indretning af det nye CF-chassis. AdBlue tanken på 65-liter, som er standard, er placeret under sovekabinen, og batterierne kan anbringes i bagenden af chassiset.

Den nye placering af komponenter

gør det muligt at montere brændstoftanke med en kapacitet på op til 1.500 liter. Yderligere forbedringer omfatter nye bagskærme og en redesignet lukket travers i chassiset.

manuel transmission som standard, afhængigt af modellen. Til CF kan en 16-trins manuel gearkasse bestilles som ekstraudstyr, ligesom modellerne kan leveres med AS Tronic automat-gearkassen med 6, 12 og 16 trin.

12 og 16 trins AS Tronic gearkassen har en række særlige funktioner, som er specielle for DAF - eksempelvis EcoRoll (som tillader styret downhill kørsel på en frigjort kobling med maksimal udnyttelse af naturlig fremdrift) og Fast Shift for hurtigere skifte mellem øvre gear for at opnå maksimal effektivitet. Nyudviklet software og nye sensorer betyder, at koblingsfunktionen er meget gradvis og ekstremt blød, hvilket resulterer i forbedrede accelerations- og manøvreegenskaber.

Optimeret vægt giver høj nyttelast

En ny og lettere bagaksel kan leveres til Euro 6 CF for vogntogsvægte på op til 44 ton og motordrejningsmomenter på op til 2.300 Nm. Anvendelsen af en Stabilink-konstruktion er helt ny. Integration af denne krængningsstabilisator-funktion i bagakselauffjedringen skaber optimal stivhed og stabilitet

Chassiset på Euro 6 LF er også nydesignet for øget stivhed og forbedrede køreegenskaber, en lav egenvægt og mere plads til placering af komponenter. Den mest markante nyskabelse på LF-serien er, at chassiset er en enkeltvægs-konstruktion i højkvalitetsstål, der holder egenvægten så lav som muligt. For ekstra nyttelastkapacitet kan 18 og 19 ton modellerne udstyres med en ny 13 ton bagaksel, hvilket er vigtigt i lande, hvor belastninger på over 11,5 tons er tilladt på drivakslen.

DAF starter produktionen af den nye DAF Euro 6 CF med Paccar MX-13 motoren i juni, og derefter følger modeller udstyret med Paccar MX-11 motoren i efteråret. Versionen med Paccar PX-7 motoren vil blive tilføjet CF-programmet i begyndelsen af 2014. Den nye Euro 6 LF går i produktion i fjerde kvartal af 2013.

Materiel



Åbent hus bragte handler i hus

Skifter Lastbil Esbjerg holdt for nylig Åbent Hus med succes, da Volvo Trucks' karavane nåede den vestjyske havneby. Ud over masser aktiviteter blev der leveret tre biler og handlet to

I forbindelse med, at Volvo Trucks' karavane kørte ind i Esbjerg, var der mulighed for at prøve den nye Volvo FH i forskellige udgaver, hvilken mange lod sig friste af. 60 prøvekursler blev det til i løbet af dagen, som også bød på en rodeo-tyr, hoppeborg, grillstegt mad og meget mere.

Skifter Lastbil leverede på tre lastbiler på dagen:

- Vognmand Klaus Wolf fik leveret en FMX 8x4 med en 13 liters 460 hk motor, I-Shift med anlægs pakke og Globetrotter-

førerhus. Bilen er desuden udstyret med tippelad og kærre, der er opbygget hos Skelhøj Vognfabrik.

- Tonny's Kran Service fik leveret en FM 8x4, med en 13 liters 460 hk motor, I-Shift og Globetrotter-førerhus. Bilen er udstyret med 78 tm Palfinger kran leveret af Give Kran Service, samt lad, der udskydes fra førerhuset. Ladet er leveret af Brdr. Platz.

- Sv. Aa. Jensen fik leveret en FM 6x2, med en 13 liter 420 hk motor med I-Shift. Bilen er opbygget med tank til korn og foderstof leveret af VM Tarm

På dagen blev der desuden bestilt to biler til henholdsvis:

- Brdr. Christensen i Tjæreborg ved Esbjerg, som bestilte en ny Volvo FH 500 8x4 med hejs
- LM Transport i Esbjerg, som bestilte en ny Volvo FH 460 6x2 pusher med XL førerhus.

Materiel

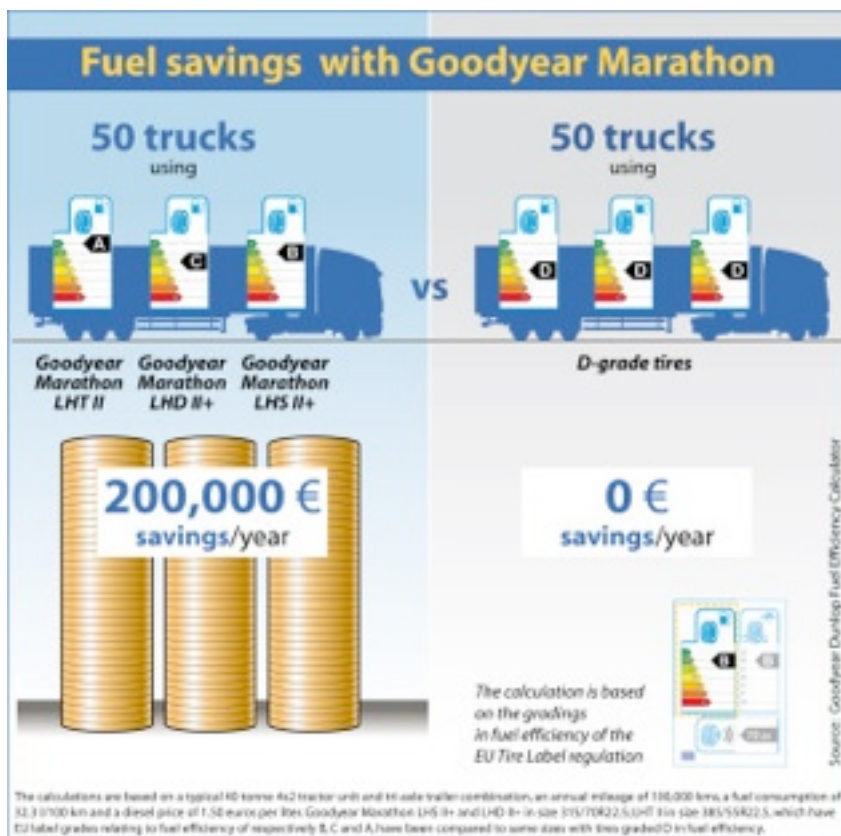
Goodyears drømmehold kan dække besparelser på 30.000 kroner pr. vogntog

Hvis man ganger op til det, som dækproducenten Goodyear betegner som en gennemsnitlig flådeoperatør med 50 vogntog, ligger der en besparelse på op til 1.500.000 kroner og venter ude på vejene i form af mindre brændstofforbrug

Betingelserne for at man kan nå op på en besparelse på det niveau er ifølge Goodyear, at vogntoget er forsynet med Goodyears Marathon-dæk - i et drømmehold af Goodyears fordæk LHS II+, trækdekket LHD II+ og trailerdekket LHT II i stedet for dæk med klassificeringen D i brændstofeffektivitet i henhold til EU's nye dækmærkningsforordning.

Goodyear har regnet ud, at der ud over en besparelse på over 1.500.000 kroner på brændstofkontoen i form af et mindre brændstofforbrug på knap 145.000 liter også vil være blive ledt 380 ton mindre CO2 ud i den luft, som dyr, planter og mennesker lever i.

Beregningerne er foretaget med udgangspunkt i et sættevognstog med en to-akslet trækker og en tre-akslet sættevogn, der kører 100.000 km årligt med et brændstofforbrug på 32,26 liter pr. 100 km - 3,10 liter pr. kilometer. Literprisen på brændstoffet er sat til 11,20 kroner pr. liter, hvilket er mere end listeprisen på



dieselolie i Danmark i øjeblikket. Men besparelsen i liter og dermed CO2-udslip vil være det samme.

En typisk 5-akslet knækstyret lastbil i langtursdrift vil spare 32.375 kroner om året, hvis den kører 100.000 km med et brændstofforbrug på 32,3 l/100 km og en brændstofpris på 11,20 kroner pr. liter². Det svarer til en besparelse på 2.896 liter brændstof og en reduktion af skadeligt CO2-udslip på 7.616 kg.

- I disse prisbevidste tider er det let at gå udelukkende efter den billigste mulighed, men det kan ende med at

Materiel

blive den dyreste, siger Ove Leth, Country Manager Danmark.

- Takket være materialernes kvalitet såvel som design og teknologi er Goodyear Marathon ikke blot en

brændstofeffektiv løsning, de har også et højt kilometertal og muligheden for forlænget levetid via mønsterskæring og regummiering. Vi tror på, at vores dæk tilbyder reelle besparelser for både operatørerne og miljøet i form af økonomiske besparelser, reduceret brændstofforbrug og mindre forurening, siger han videre.

Han fremhæver også, at dækkene på drømmeholdet har et godt vejgreb i vådt føre, hvilket betyder kortere bremselængde på våde veje.

Goodyear Marathon-serien omfatter et bredt udvalg af dimensioner inden for alle de almindelige anvendelsesområder. 20 procent af dækkene har EU-mærkningen B i brændstofeffektivitet og B eller derover i vådgreb og 95 procent har C i brændstofeffektivitet og C eller derover i vådgreb.

Operatører kan beregne de forventede besparelser ved hjælp af Goodyears gratis flådekalkulator, som findes på www.fleet-calculator.eu

Her kan man indtaste de nøjagtige data for køretøjerne og sammenligne resultaterne for de forskellige dæk.

Beregningerne, som Goodyear har foretaget og har givet resultatet, er baseret på et 40-ton sættevognstog med en 4x2-trækker med en tre-akslet trailer, 100.000 kørte kilometer om året, et brændstofforbrug på 32,3 l/100 km og en dieselpriis på 1,50 euro/liter.

Goodyears Marathon LHS II+ og LHD II+ i dimensionerne 315/70R22.5 samt LHT II i dimensionerne 385/55R22.5, som henholdsvis har EU-mærkningen B, C og A for brændstofeffektivitet, er blevet sammenlignet med dæk i samme dimensioner med klassificeringen D i brændstofeffektivitet.

The screenshot shows the 'fleet FUEL efficiency' website. The 'Tyre module' is active, allowing users to compare two different tyre configurations. It displays a table with columns for 'Tyre Configuration', 'Brand Tyre (Mileage 75,000 km, 2014-2015)', 'Tyre Price (€)', and 'Per Tyre'. Three configurations are listed, all showing a price of € 100.00 per tyre. To the right, there is a 'Correct Vehicle & Usage Configuration' section with fields for Region, Annual Mileage, Fuel Price, and Tyre Size. At the bottom, there are four icons representing different modules: Vehicle & Usage, Aerodynamic Module, Tyre Module, and Driver Module.

Om Goodyear

- Goodyear Dunlop Europas dæksortiment til erhvervskøretøjer, busser og rutebiler omfatter over 400 forskellige dæk i 55 størrelser.
- Mange af verdens førende bilproducenter monterer Goodyear-dæk som standardudstyr, herunder DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania og Volvo.
- Goodyear leverer også dæk til større trailerproducenter.
- Med Fleet First, som omfatter TruckForce-servicenetværket, ServiceLine 24h vejhjælp, FleetOnlineSolutions Internet managementsystem og Goodyear Retread Technologies, leverer Goodyear et bredt sortiment af specialdesignede tjenester i industrien.
- Goodyear er en af verdens største dækproducenter. Goodyear beskæftiger omkring 69.000 personer og har 52 produktionssteder i 22 lande verden over.

Materiel

Transportvirksomhed i Hedehusene er på overførsel

Lastas A/S i Hedensted har leveret en fire-akslet overførselsanhænger til Logi-Dan A/S i Hedehusene mellem København og Roskilde. Den nye overførselsanhænger har en totalvægt på 32 ton

Anhængerens er monteret med pneumatisk, knækbar træktriangel, har BPW-aksler med tromlebremser og luftaffjedring.

Lastas Kel-Berg A/S har opbygget anhængerens med langvanger opsvejsede til I-profiler/kasseprofiler i finkornsstål 690 og kraftige tiprør/tiprørsforstærkninger.

Anhængerens er monteret med vridningsstabiliserende forstærkningsplader bagerst og ved tipstempel. Ca. 2/3 af



anhængerens længde er fremstillet som 1-vejs tipramme, som kan tippe op til 49 grader.

Anhængerens er fremstillet til containere med indvendige og udvendige ruller i 160 mm. og 220 mm. Anhængerens er justerbar bagerst til containere på mellem 7.000 mm. til 7.500 mm. Tiprammen har monteret pneumatisk låse, som betjenes på den udvendige side af containerrammen.



Materiel

Specialvirksomhed får specialmaskine til den interne transport

ScrapTrans A/S der er specialist, når det gælder transport af restprodukter fra levnedsmiddelindustrien, har også brug for specialmaskiner til den interne transport - eksempelvis af- og pålæsning af lastbiler. Nyeste på det område, er en ny truck, der både kan række op og frem

ScrapTrans A/S' nye truck er særligt velegnet til at løse de opgaver, som virksomhedens specialniche indenfor transport af rest- og spildprodukter fra fødevarerindustrien. Det er en JCB Teletruk, som har den egenskab, at den både kan løfte lodret og række frem. Det gør den særlig velegnet til at læsse en lastbil fra én side og er med til at mindske behovet for efterfølgende flytning af paller og gods.

- ScrapTrans A/S er i sig selv en nichevirksomhed indenfor sit felt, så valget af truck afspejler på en måde, at vi har brug for specialløsninger til at opfylde vores behov, siger direktør Søren Christensen fra ScrapTrans A/S.

Teletruk er JCB's specialtruck. Teletruk'en kom på markedet for en halv snes år siden, og siden er den blevet valgt af virksomheder, som har brug for ikke blot at kunne løfte en palle lodret, men også række den fremad. Den mulighed gør Teletruk meget velegnet til ensidig læsning og losning af lastbiler eller containere, men det giver også flere muligheder i den interne transport i virksomheder, hvor et lager eksempelvis kan udnyttes

bedre, når trucken kan placere en palle i anden position på et pallereolsystem.

JCB Teletruk'en udnytter et konstruktionsprincip, som JCB har været blandt pionererne inden for. Den er skabt over samme læst som en stor teleskoplæsser med truckgaflen placeret for enden af en teleskoparm. Det giver både længere rækkevidde og mulighed for fleksible løft i forhold til en almindelig truck.



Direktør Søren Christensen i den nye JCB TLT30D Teletruk, som er leveret af Nicolaisen & Larsen A/S i Ulfborg med Steen B. Knudsen som sælger. Gaflen er udstyret med en ekstra sikring mod, at kar vælter. Teleskoparmen giver mulighed for at

Materiel

Transportvirksomheden er specialiseret i at tage sig af resten

Virksomheden ScrapTrans A/S i Billund er specialiseret i transport af rest- og spildprodukter fra fødevarerindustrien, som ofte bruges som fodermidler i landbruget. Ved hjælp af forskellige håndteringsløsninger kan ScrapTrans A/S tilbyde sikker transport fra producent til modtager

For at produkterne kan komme sikkert fra afsendere og videre til modtagere, har ScrapTrans A/S brug for interne transportløsninger. I den forbindelse opererer virksomheden med to indsamlingssystemer - containere og plastkar.

Begge systemer er sikret mod forurening under transporten, og restprodukterne køres enten direkte ud til slutbrugeren eller til udpakning og sortering hos ScrapTrans i Billund, hvorfra de så går videre til brugeren. Det nye redskab i den forbindelse er den JCB Teletruk, som Nicolaisen & Larsen A/S i Ulfborg har leveret.

Den kommer i brug, fordi der er brug for at flytte og transportere beholdere og kar på virksomheden. Og for at de ikke skal falde af gaflerne, er truckgaflen udstyret med væltesikring.

Avanceret transportvirksomhed

Det er en ganske kompleks forretning af håndtering levnedsmiddelindustriens restprodukter. ScrapTrans A/S



skal have miljøgodkendelse og godkendelse fra både Plantedirektoratet og Skat for at kunne håndtere produkterne, ligesom virksomheden skal kunne varetage en ganske omfattende dokumentation og indberetning.

- Godkendelserne er vore kunders garanti for en korrekt og optimal behandling af produkterne. Det gælder også, når afgiftspligtigt affald skal gøres uanvendeligt til det oprindelige formål - denatureres, siger direktør Søren Christensen.

Job og karriere

DTL-mand har 25 års jubilæum

Konsulent i DTL Bendt Thorup, Hvalpsund, kan 1. maj fejre 25 års jubilæum i vognmændenes tjeneste. Bendt Thorup er i dag ansat på DTLs servicekontor i Viborg, der betjener DTLs medlemmer i Region Midt/Nord

DTL skiver i forbindelse med jubilæet:

I mange år drev Bendt Thorup sammen med sin hustru Meta kursusejendommen Trelde Sande på Trelde Næs ved Fredericia, hvor den daværende hovedorganisation Danske Vognmænd havde kursusvirksomhed med både vognmandskurser, transportlederkurser og en række specialkurser og arrangementer. Når vognmændene besøgte Bendt og Meta blev der taget hånd om dem både fagligt og forplejningsmæssigt.

Bendt Thorup var også chefkonsulent i den daværende konsulenttjeneste i DTL, der hjalp vognmændene med dagligdagens problemer. Han har brugt rigtig mange timer på landevejen for at komme rundt til "sine" medlemmer og møde dem på deres betingelser. Det er blevet til mange tusinde kopper vognmandskaffe med årene.

Da kursusejendommen efter stiftelsen af DTL blev nedlagt, fik Bendt Thorup i 2004 med beslutningen om at oprette et antal DTL servicekontorer tildelt en særdeles betydningsfuld opgave. Han blev nemlig af regionsbestyrelsen ansat som leder af servicekontoret i region Midt/Nord og fik til opgave at få banket en regional serviceorganisation op fra grunden, der skulle

sikre endnu mere service og tættere kontakt til vognmændene. Kontoret i Viborg åbnede i 2005.

Projektet med Region Midt/Nord lykkedes for Bendt Thorup i en sådan grad, at servicekontoret i Viborg i dag er kendt viden om hos de midt-og nordjyske vognmænd.

Der blev også en lejlighed til at tage fat på at drive kursusvirksomhed igen. Dels for at tjene penge hjem til regionen, og dels fordi Bendt Thorup af erfaring jo vidste præcis, hvordan vognmændene lærer bedst muligt.

Bendt Thorup selv har været upåvirket af succesen. Han har sin helt egen jyske underfundige måde at nærme sig vognmændene på. Og som gammel automekaniker ved han

desuden, hvad der er op og ned på en lastbil, og det giver respekt. Rundet af Himmerland, flyttede han da også efter lukningen af Trelde Sande familien til Hvalpsund - kun kort tids kørsel fra kontoret i Viborg.

For lidt over et år siden valgte Bendt Thorup – efter i øvrigt at være fyldt 60 år i 2010 – at træde et skridt tilbage og overlade chefstolen på servicekontoret til Brian Svendsen. Det skete samtidig med, at driften af servicekontorerne overgik til DTL. Men Bendt Thorup har fortsat med at spille en helt central rolle som blandt andet hovedansvarlig for DTLs kursustilbud, der i dag drives fra Region Midt/Nord.

De 25 års jubilæum overskygges desværre en smule af, at Bendt Thorup stadig døjer med eftervirkningerne af en voldsom bilulykke i 2004 og i øjeblikket må holde sig hjemme med rygproblemer. Af samme årsag er der ikke fastlagt tidspunkt for en reception endnu. Men kampgejsten er i behold, og for en "knejt" fra Himmerland skal der helt sikkert mere til at spolere jubilæumshumøret.



Brug for en hjemmeside?

- så har vi et godt tilbud til dig!

Har du endnu ikke en hjemmeside?
Så har du nu en attraktiv mulighed for at få vist din
vognmandsforretnings ansigt udadtil – sammen med et
abonnement på transportnyhederne.dk

Se demo
af din nye
hjemme-
side [her](#)

TRANSPORTPAKKE 1

Du får:

Professionel webside

- * Fuldt færdig webside med tekst og fotos, m.m.
- * Gratis profil og markedsføring af dit firma på Facebook
- * Søgeords-optimering

Abonnement på Transportnyhederne

- * Års-abonnement på Transportnyhederne.dk
- * 1 adgang til transportnyhederne.dk.
- * Adgang til transportjob
- * Fri adgang til Ugens Transport
- * Fri adgang til at bruge transportkalenderen.dk
- * Gratis annoncering på transportnyhederne.dk



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532

jesper@transportnyhederne.dk

lundblad

KOMMUNIKATION

transportpressen.dk

Tlf. +45 2494 3711

peter@lundbladkommunikation.dk

Jordforbindelser

Avis:

To ud af tre århusianere vil gerne have vejen gravet ned



JP Aarhus har fået Rambøll/Analyse Danmark til at undersøge, hvordan århusianerne stiller sig til planerne om at grave Marselis Boulevard ned i jorden og anlægge en ny vej ovenpå

1.049 århusianere har deltaget i undersøgelsen og ud fra resultatet er 63 procent af byens borgere for planerne om en tunnel under Marselis Boulevard, som skal føre den tunge trafik til og fra Aarhus Havn, der rummer Danmarks største containerhavn. 24 procent af de adspurgte er i mod planerne, mens 13 procent ikke har noget holdning til

anlægsprojektet, der koster omkring 1,5 milliarder kroner.

Tunnelprojektet bliver betalt af Staten med 250 millioner kroner, Aarhus Kommune med 400 millioner kroner og med 350 millioner kroner fra Aarhus Havn der er ejet af Aarhus Kommune. Derudover yder EU støtte på samlet 124 millioner kroner.

Derudover skal Aarhus Kommune bruge knap 700 millioner kroner, som kommer fra erhvervsbeskatning, dækningsafgift og beløb fra såkaldte hjemfaldsklausuler.

Flydende forbindelser

Frederikshavn Havn oplevede fremgang

I forbindelse med Frederikshavn Kommunes byrådsmøde 24. april holdt Frederikshavn Havn A/S generalforsamling. Regnskabet for 2012 blev godkendt med et resultat på 11 millioner kroner - 1,3 millioner kroner bedre end budgetteret

Det var bestyrelsesformand Lars Bonderup Bjørn, som på bestyrelsens vegne aflagde beretning om regnskabsåret 2012.

Som udgangspunkt var der budgetteret med et resultat på 9,7 millioner kroner før afholdte, direkte projektkomkostninger. Det sammenlignelige realiserede resultat for 2012 før disse omkostninger blev på 11 millioner kroner - eller 1,3 millioner over budgettet. Det svarer til en fremgang på 13,4 procent.

Sammenlignes resultatet før direkte projektkomkostninger med det tilsvarende resultat for 2011 er der tale om en fremgang på 2,8 millioner kroner - eller 34,2 procent.

Når de afholdte direkte projektkomkostninger på 5,5 millioner kroner i forbindelse med et havneudvidelsesprojekt er ført på driften, ender resultat for 2012 på 5,5 millioner kroner, hvilket bestyrelsen anser for tilfredsstillende.

Havnens egenkapital ved regnskabsårets afslutning udgør 182 millioner kroner, hvilket svarer til en soliditetsgrad på 64 procent. Bestyrelsen peger i den forbindelse på, at Frederikshavn Havn står godt rustet til at møde kommende års store udfordringer - særligt i forbindelse med det igangværende havneudvidelsesprojekt.



Kilde og grafer: Frederikshavn Havn's årsberetning 2012

Flydende forbindelser

Frederikshavn Havn retter fokus på fremtiden

I sin beretning på generalforsamlingen i Frederikshavn Havn fokuserede bestyrelsesformand Lars Bonderup Bjørn - ud over resultatet for 2012 - også på det fremadrettede perspektiv for havnen. I den forbindelse kan han ind på udvikling og fremdrift i udvidelsesplanerne



Lars Bonderup Bjørn konstaterede, at tidsplanen for projektet følges, og at VVM-undersøgelserne og den øvrige myndighedsbehandling, samt øvrige forundersøgelser- og forprojekteringsaktiviteter skrider frem som forventet.

Bestyrelsesformanden kunne også glæde sig over den store og positive interesse, der bredt set udvises fra offentligheden samt ikke mindst eksisterende og potentielle kunder.

Frederikshavn Havn forventer stadig, at det fysiske byggeri kan indledes i begyndelsen af 3. kvartal næste år - og at første etape af projektet kan være klar til at blive taget i brug i begyndelsen af 3. kvartal 2016.

Lars Bonderup Bjørn omtalte videre det fortsatte arbejde, hvor der er en god og frugtbar dialog med rederier og brugere om at forbedre forholdene på færgenhaven.

Bestræbelserne på at øge de godsmængder, der kommer ind over trafikhavnen har for andet år i træk udmøntet sig

i en kraftig vækst, idet godsmængderne steg med 20 procent sidste år.

Særligt inden for biobrændsel er der sket en markant vækst. Færgegodset har i 2012 udvist en mere beskedent stigning og kom op på 2.180.000 ton, og der passerede således i regnskabsåret totalt set 2.533.000 tons gods over kajerne i Frederikshavn Havn.

Havnens meget stærke maritime servicenetværk klarer sig fortsat godt såvel på de nære markeder som globalt set, og industrien ser frem til at kunne drage nytte af kommende nye og større rammer som grundlag for en fortsat vækst.

Der er med 2012-resultatet som udgangspunkt fortsat god grund til optimisme omkring den fortsatte udvikling af havnen på østkysten af Vendsyssel. For 2013 forventer ledelse og bestyrelse et resultat i størrelsesordenen 10 - 11 millioner kroner før afholdte, direkte projektomkostninger.

Flydende forbindelser

Mols-Linien sejler fremtiden i møde med større kapacitet

Torsdag morgen klokken 7.00 sejlede KatExpress 2 ud på sin første ordinære afgang fra Aarhus til Odden. Hurtigfærgen ankom til Aarhus fredag 26. april efter en sørejse på 13.500 sømil - eller 25.000 kilometer

Efter ankomsten er der blandt andet blevet monteret sæder og borde i salonerne, en elevator i en tilhørende tom elevatorskakt og opvaskemaskiner i "kabyssen".

Mols-Linien oplyser, at rederiet øger kapaciteten betragteligt ved at indsætte den nye hurtigfærge KatExpress 2 på ruterne mellem Jylland og Sjælland.

KatExpress 2 er søsterskib til KatExpress 1, som Mols-Linien indsatte 9. maj sidste år.

Det betød den gang øget kapacitet og bedre økonomi, da den nye færge kan have flere biler med pr. overfart, end de hidtidige SeaJet-færger, som nu er blevet sejlet ud af Mols-Liniens flåde.

Mols-Linien oplyser, at ved at indsætte de større færger, der hver kan rumme 417 biler, har rederiet især kunnet imødekomme efterspørgslen fra erhvervsrejsende på morgenafgangene klokken 7.00.

Med de to store 112 meter lange katamaran-færger, der hver rummer 417 biler, og den lidt mindre 91 meter lange katamaran-færge Max Mols, der kan rumme 220 biler, kan rederiet overføre 8.400 biler i døgnet.

Hurtige forbindelse for ekspresforsendelser

I forbindelse med præsentationen af KatExpress 2 ved Kaj 77 på Aarhus Havn mandag i denne uge oplyste Mols-Linien, at med de to nye katamaranfærger er der

også blevet plads til flere busser på hver overfart - seks stykker med passagerer. Det præcise antal afhænger af, hvor mange passagerer, der er med i de enkelte busser.

Derudover er frihøjden på det nederste bildæk 4,6 meter, hvilket betyder, at der også er plads til lastbiler - 30-32 trailere pr. afgang.

Men det er ikke noget Mols-Linien hidtil har gjort så meget ud af at gøre opmærksom på, da godstrafikken for et par år siden blev lagt til kaj - og senere overtaget af det tysk-ejede rederi, Kattegat-ruten, der sejler mellem Aarhus og Kalundborg med en af Mols-Liniens tidligere kombi-færger.

Mulighederne for at komme hurtigt over Kattegat bliver også brugt erhvervsmæssigt af eksempelvis håndværkere i varebiler og kassevogne, som Mols-Linien med den øgede kapacitet har fået bedre plads til.

Det gælder dermed også fragtvirksomheder, som med kurerbiler og mindre distributionsbiler jævnligt er at finde om bord på færgerne.



Flydende forbindelser

Rederiet med hurtige færger har oplevet vækst

I 2012 overførte Mols-Linien 12 procent flere biler end året før. Da trafikken mellem Vest- og Østdanmark ligger nogenlunde stabilt i øjeblikket, betyder fremgangen for rederiet, at der er vundet markedsandele i forhold til Storebæltsforbindelsen

Til transportnyhederne.dk siger Mols-Liniens direktør, Søren Jespersen, at markedet for Mols-Linen er et område, der går et sted omkring Horsens og nordpå.

Søren Jespersen vurderer, at det set i lyset af de trafikale forhold ved Vejle og over Fyn kan være attraktivt at vende sig mod Mols-Liniens afgang, da både køretid og den samlede transporttid vil være kortere med færgerne over Kattegat.

Udover, at det kan være hurtigere at løse billet til færgen frem for broen over Storebælt, vil det også være billigere i det fleste tilfælde med billetpriser på 220 kroner for de billigste.

En anden forklaring på Mols-Liniens fremgang kan være, at med større kapacitet - den senest tilkomne færgе øger rederiets kapacitet med 65 procent - er der plads til flere erhversrejsende, som vælger færgen, fordi de her har mulighed for at arbejde, mens de kommer frem.

Søren Jespersen siger, at det mere er de bærbare computeres klik-lyd, når de bliver åbnet, end det er kaffekoppernes klirren, der præger morgenafgangene.

20 af de 24 daglige afgangе vil være mellem Aarhus og Odden, hvor sejltiden er cirka 70 minutter, mens de resterende 4 vil være mellem Ebeltoft og Odden, hvor sejltiden er cirka 55 minutter.



I løbet af det seneste år har Mols-Linien øget antallet af biler pr. afgang med op til 63 procent.

I 2012 blev der overført 751.635 personbiler med hurtigfærgerne, hvilket var 8,2 procent flere end i 2011. Antal personbiler pr. afgang steg med 63,0 procent fra 73 personbiler i 2011 til 119 personbiler i 2012.

Antal passagerer steg med 7,1 procent i forhold til samme periode 2011.

Omsætningen pr. hurtigfærgafgang var 74.000 kroner mod 53.000 kroner i 2011 eller en stigning på 40 procent. I andet halvår 2012 var omsætningen pr. afgang på 83.000 kroner.

Øget effektivisering har været med til at vende udviklingen hos Mols-Linien, som i en årrække har haft røde tal på bundlinien.

I alle afdelinger af rederiet har der været stort fokus på effektivitet, hvilket har medført besparelser på 41,4 millioner kroner - heraf 20,7 millioner kroner på personaleomkostninger.

Herudover kommer besparelser på indkøb af brændstof til færgerne på 42,2 millioner kroner.

Chaufførmødested har fået en app

Volvo Trucks har lanceret en app til online mødestedet Worldtrucker. App'en til iPhone og Android-telefoner giver lastvognschauffører mulighed for at knytte kontakt og dele oplevelserne fra livet på landevejen

Blandt de første til at teste app'en var lastvognschaufføren Lisa Kelly, der er medlem på Worldtrucker og kendt rundt omkring i verden for sin deltagelse i den amerikanske TV-serie Ice Road Truckers og spin-off-serien IRT: Deadliest Roads.

- App'en vil være til stor hjælp ude på vejene. Man kan få tips om, hvor det er godt at spise, sove eller stoppe langs ruten, siger Lisa Kelly, som har gjort opmærksom på sig selv på sociale medier og har en lang række venner, som følger hende på Facebook, Twitter og Worldtrucker.

- Jeg kan godt lide at være i kontakt med andre truckere. Der er mange ting, vi kan være fælles om, og Worldtrucker-konceptet er rigtig godt, siger hun og fortsætter:

- Det er bare at komme i gang med at trykke på knapperne. Det er en rigtig god måde at knytte kontakter på."

Lettere at skabe kontakt

Worldtrucker app'en gør det lettere for de godt 20.000 medlemmer på Worldtrucker-mødestedet at udveksle

erfaringer og viden med andre lastvognschauffører - både lokalt og rundt omkring i verden.

App'en indeholder blandt andet en GPS-baseret funktion, som gør det muligt for lastvognschaufførerne at registrere deres ruter og vise dem til andre på et kort. Ved hjælp af TIP (Trucker Interest Points) kan de checke ind, kommentere, anmelde og lægge billeder op fra et specifikt sted og derefter dele informationen med andre chauffører. Der findes også en chatfunktion, som hjælper chaufførerne til at finde og kontakte andre chauffører i nærheden.

- Lastvognschaufførerne er eksperterne inden for livet ude på vejene, så derfor er app'en udviklet både af og til dem, siger Paula Kühnel, Online Communication Manager hos Volvo Trucks.

App'en er gratis og kan hentes på App Store og Google Play.

Ugens citat:

- - Overordnet er det en god dom, som vi kan bruge fremadrettet.

Chefkonsulent Lars Nielsen, ITD, i en kommentar til en dom i Vestre Landsret, hvor tre chauffører slap med mindre bøder og med deres kørekort ubetinget i behold.

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

Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen

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