

”Godstransporten er livsnerven i et moderne samfund”

- forudsætningen for fyldte
køleskabe og tømte skraldespande



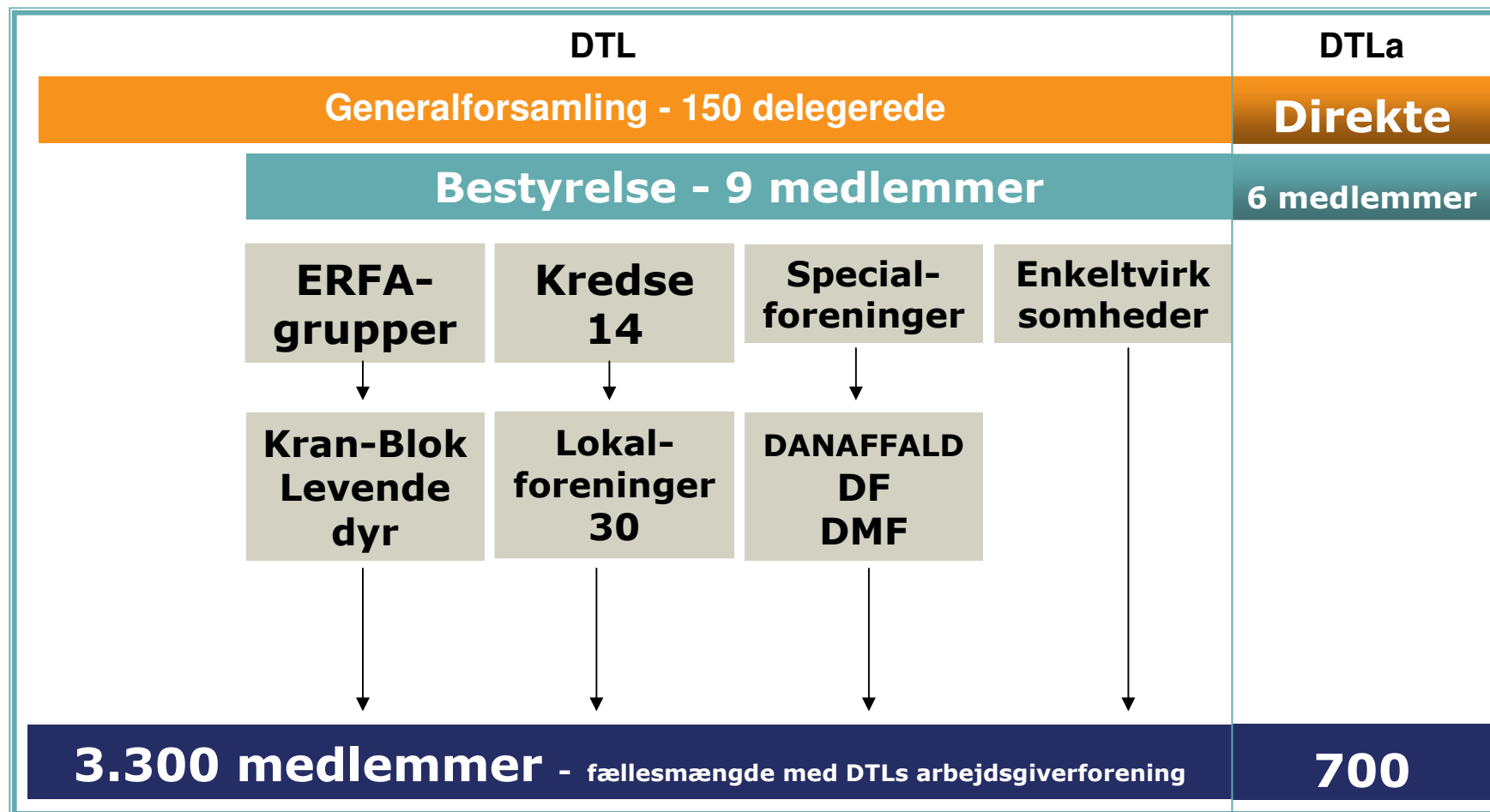
Agenda

1. Præsentation af Dansk Transport og Logistik (DTL)
2. Myterne om godstransporten
3. Drøftelse af Infrastrukturkommissionens rapport, herunder de 6 fokusområder og implementeringen heraf.
4. Situationen i transporterhvervet
5. DTL's arbejde i EU
6. DTL's arbejde med trafiksikkerhed
7. Eventuelt

Dansk Transport og Logistik i tal 2008

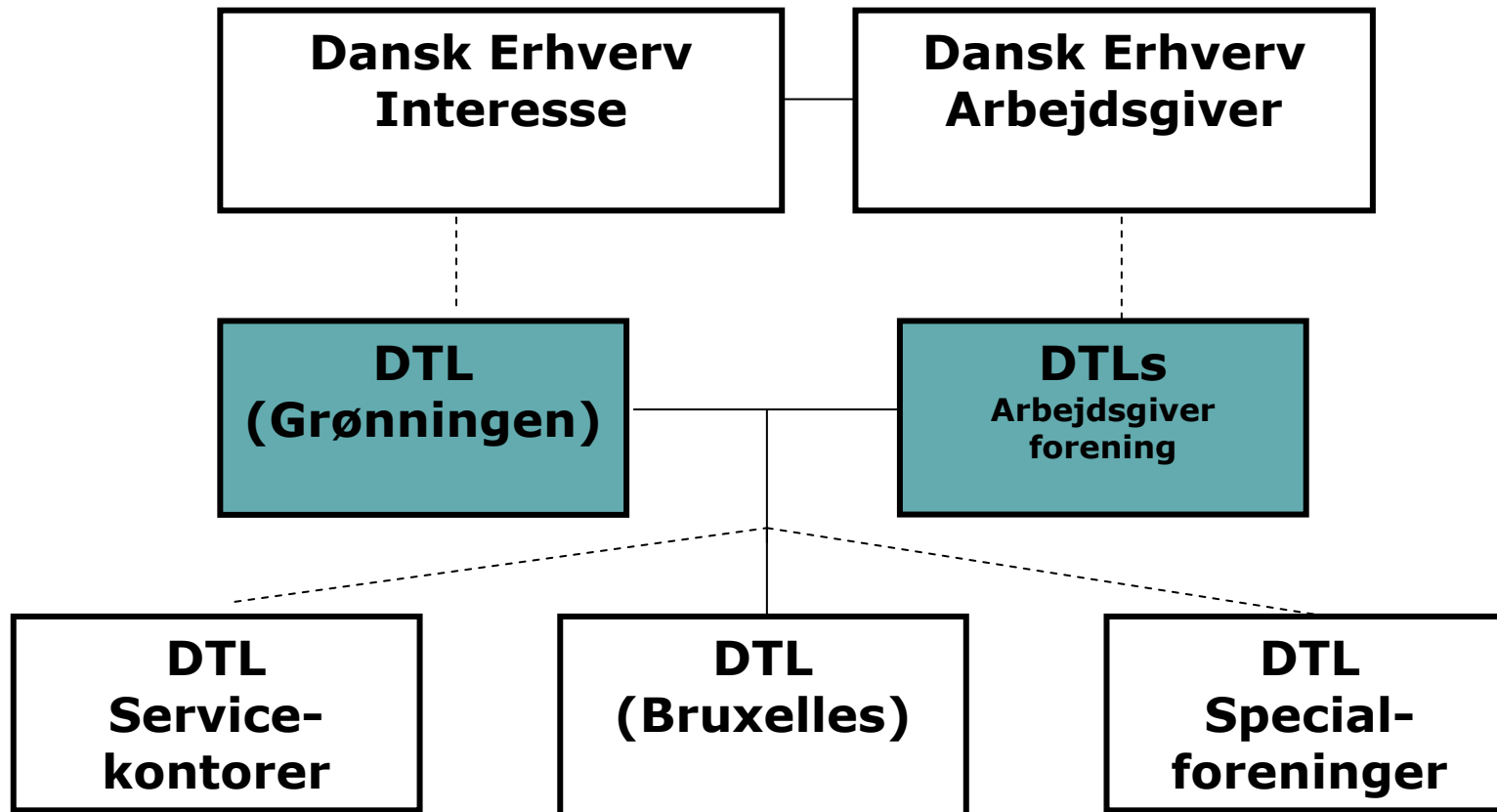
• Medlemmer	3.300
• med arbejdsgiverdækning	700
• Lastbiler	20.300
• Lokomotiver	50
• Ansatte	25.500
• Lønsum	8,3 mia. kr
• DTLs arbejdsgiverforening	1,8 mia. kr.

Dansk Transport og Logistik foreningsstruktur



Dansk Transport og Logistik

Eksterne organisation



DTLs formål

1. Varetage det danske transporterhvervs politiske og økonomiske interesser
2. Skabe størst mulig kendskab til og forståelse for erhvervets samfundsmæssige betydning
3. Medvirke til at styrke og fremme sammenholdet i branchen

DTLs vision

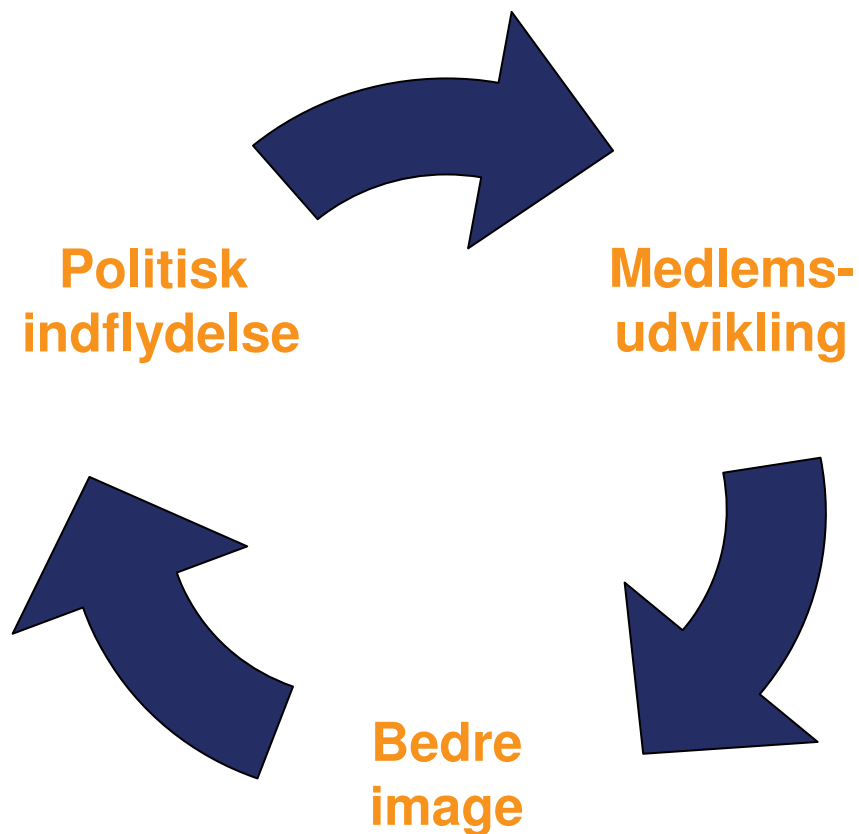
Professionelt serviceerhverv

- lederskab
- virksomhedskultur
- etik
- miljø
- trafiksikkerhed
- lovlighed
- kvalitet

Erhvervet skal virke på grundlag af

- sund økonomi
- indtjening
- ensartede konkurrencevilkår
- konkurrencedygtighed

DTLs indflydelsescirkel



Agenda

1. Præsentation af Dansk Transport og Logistik (DTL)
- 2. Myterne om godstransporten**
3. Drøftelse af Infrastrukturkommissionens rapport, herunder de 6 fokusområder og implementeringen heraf.
4. Situationen i transporterhvervet
5. DTL's arbejde i EU
6. DTL's arbejde med trafiksikkerhed
7. Eventuelt.

Myte 1: Overflytning af gods fra vej til bane og sø, er svaret på udfordringerne i transportsektoren

DTL: Nej det er ikke realistisk i Danmark:

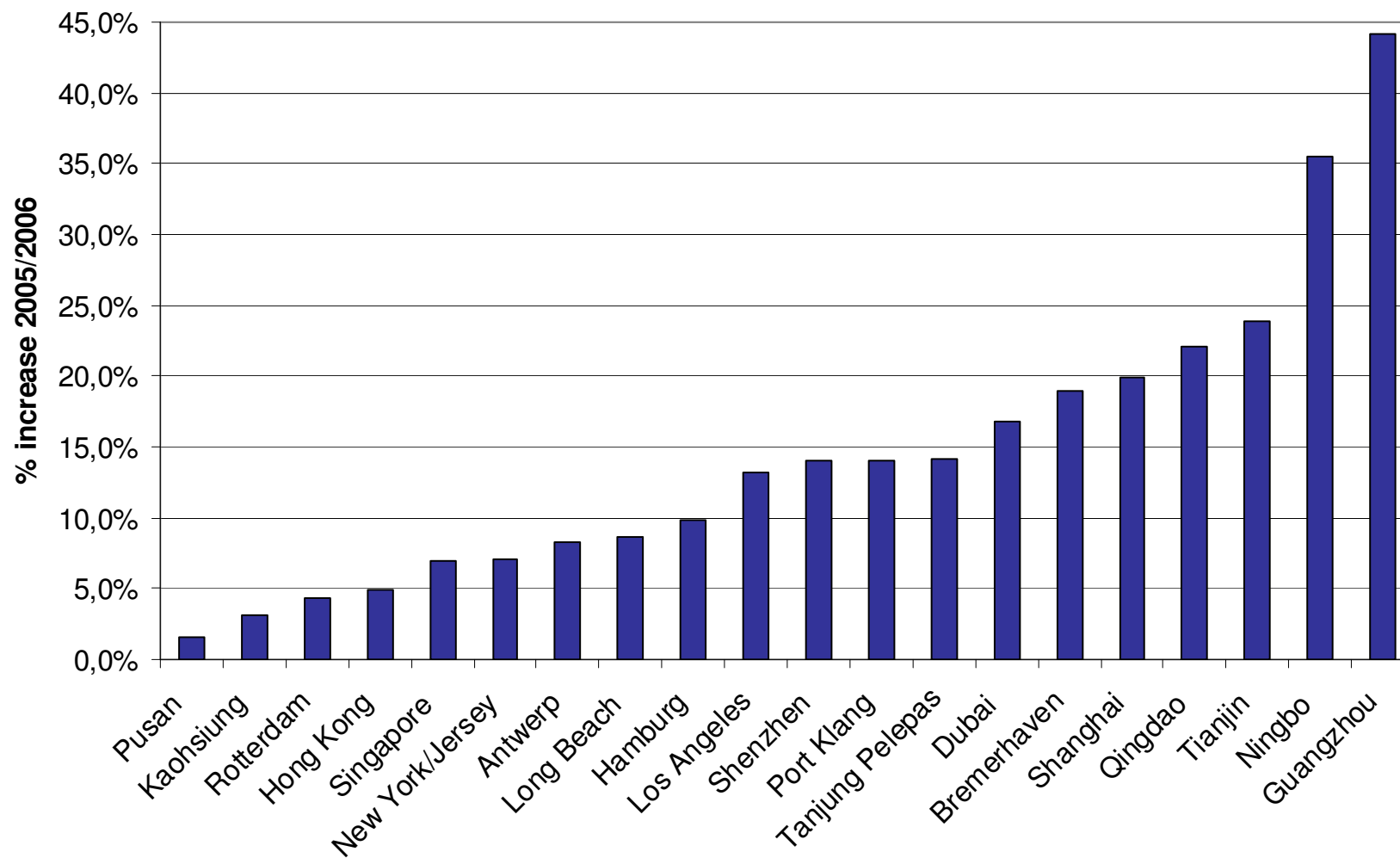
- Danmark er geografisk for lille
- Kapaciteten er opbrugt på bane – og persontrafikken fylder
- Godset skal helt frem til kunden – og kan ikke gå på egne ben som personer
- Nationale transport med bane går ned af bakke

I international trafik er allerede en fornuftig arbejdsdeling mellem vej, bane og sø:

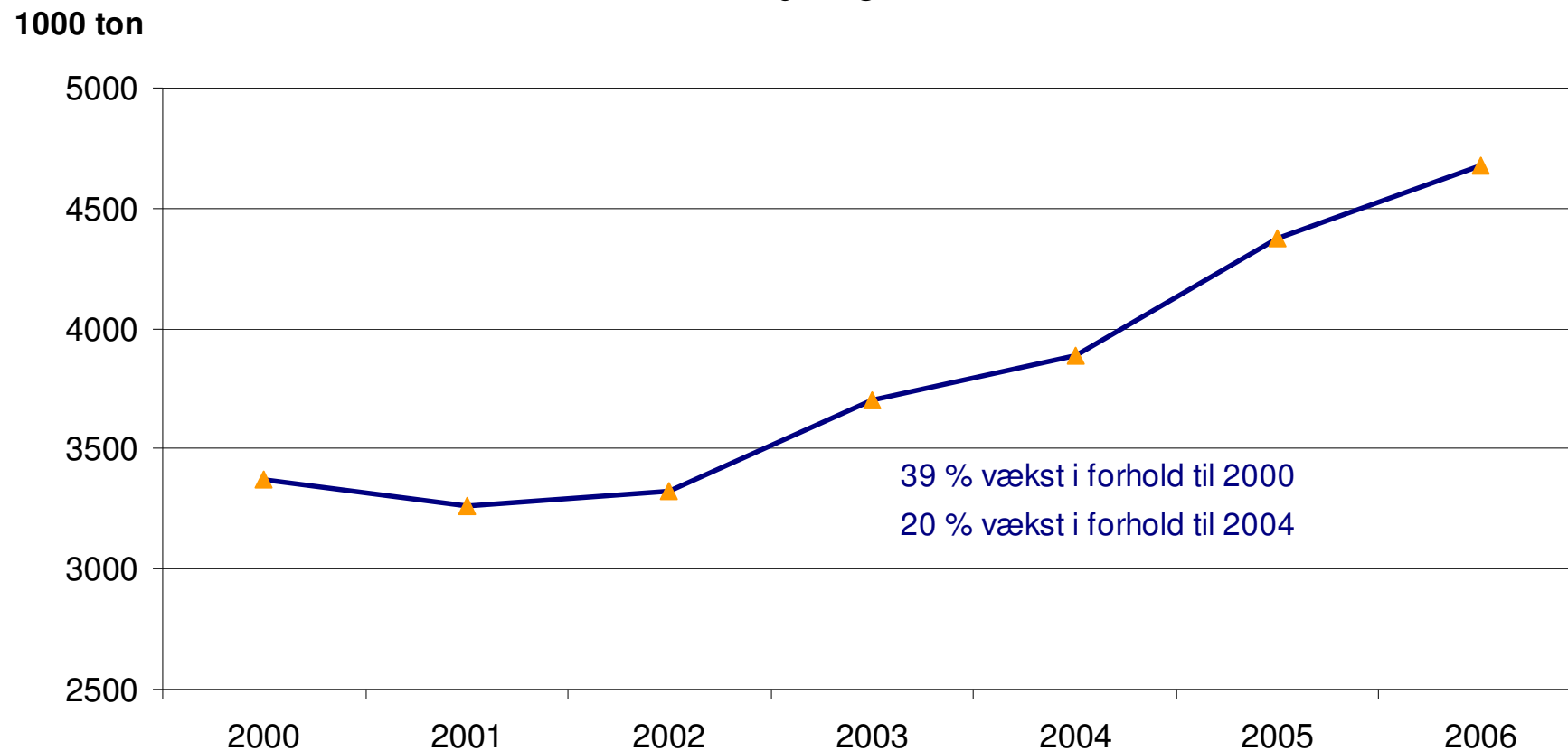
- Transittrafikken på bane gennem Danmark vokser
- 70 pct. af godsmængden i den danske udenrigshandel går med skib
- Der er kraftig vækst i udenlandske og danske havne



Årlig vækst i containergennemløb - 2005/2006



Vækst i transporten af containere gennem de danske havne



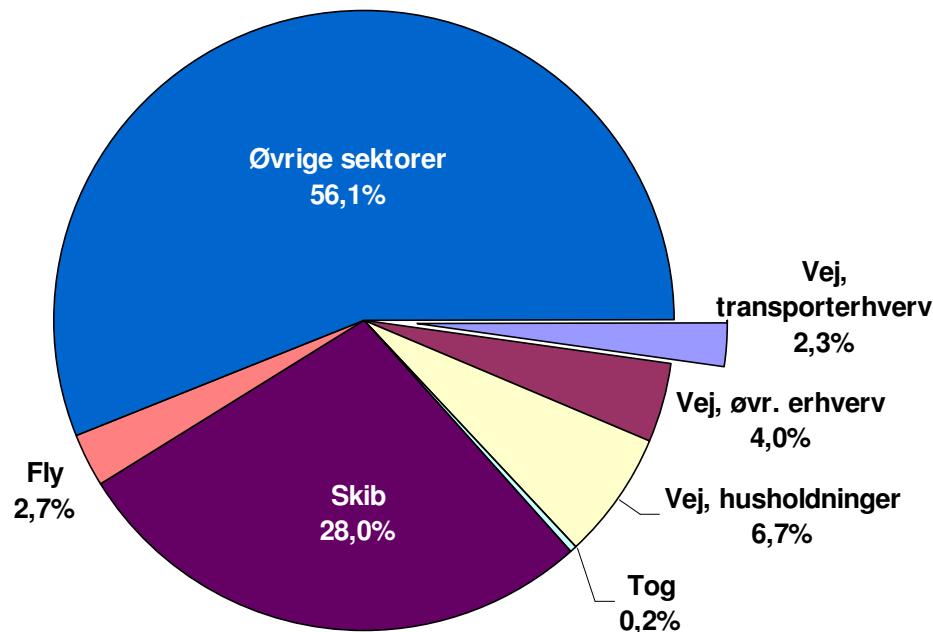
Kilde : Danmarks Statistik SKIB43

Myte 2: Transportsektoren kan – som alle andre sektorer – reducere sit CO₂-udslip

- DTL: Ja
 - Ny teknologi, der nedbringer energiforbruget, modulvogntog
 - Alternative CO₂-neutrale energiformer, biobrændstoffer
- Udfordring: Globaliseringen = transport
 - Ændrede forbrugs- og produktionsmønstre har øget transportaktiviteten = mere CO₂
 - Rulle globaliseringen tilbage?

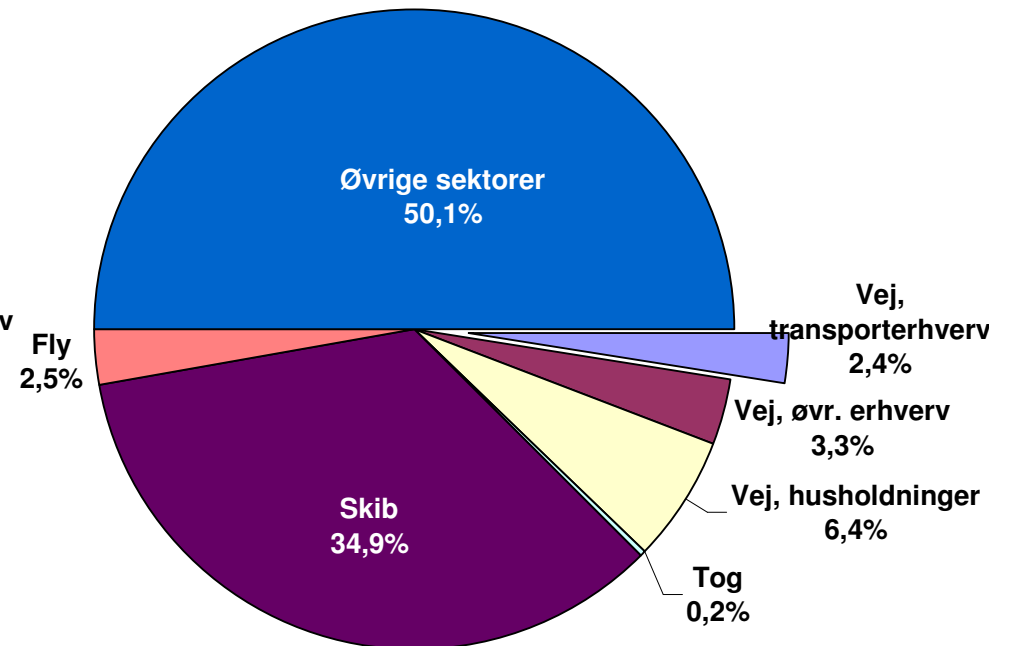
Myte 2: Transportsektoren kan – som alle andre sektorer – reducere sit CO₂-udslip

CO2 fra danske aktiviteter 2004



Kilde: Miljøøkonomisk regnskab for Danmark 2004, Danmarks Statistik

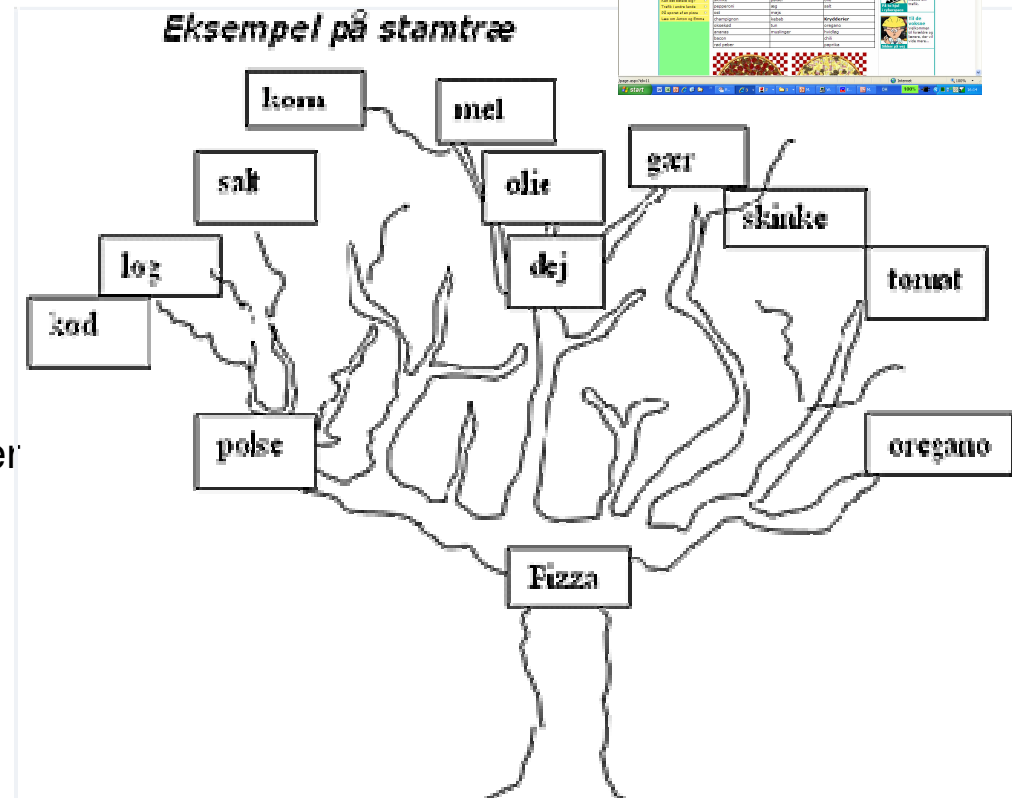
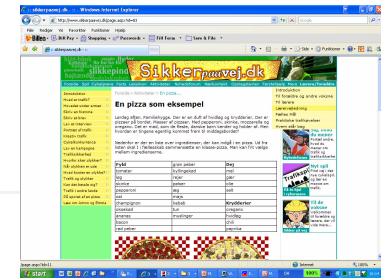
CO2 fra danske aktiviteter 2005



Kilde: Miljøøkonomisk regnskab for Danmark 2005, Danmarks Statistik

Simpel pizza – kompleks transport

- Eksempel på opgaver til skoleelever fra www.sikkerpaavej.dk
 - I kan
 - på et landkort indtegne den rejse pizzaens dele har tilbagelagt – helt fra oprindelsessteder over mellemstationer til bestemmelsessted
 - I kan
 - regne ud, hvor mange kilometer pizzaens dele tilsammen har rejst, før den lander på middagsbordet



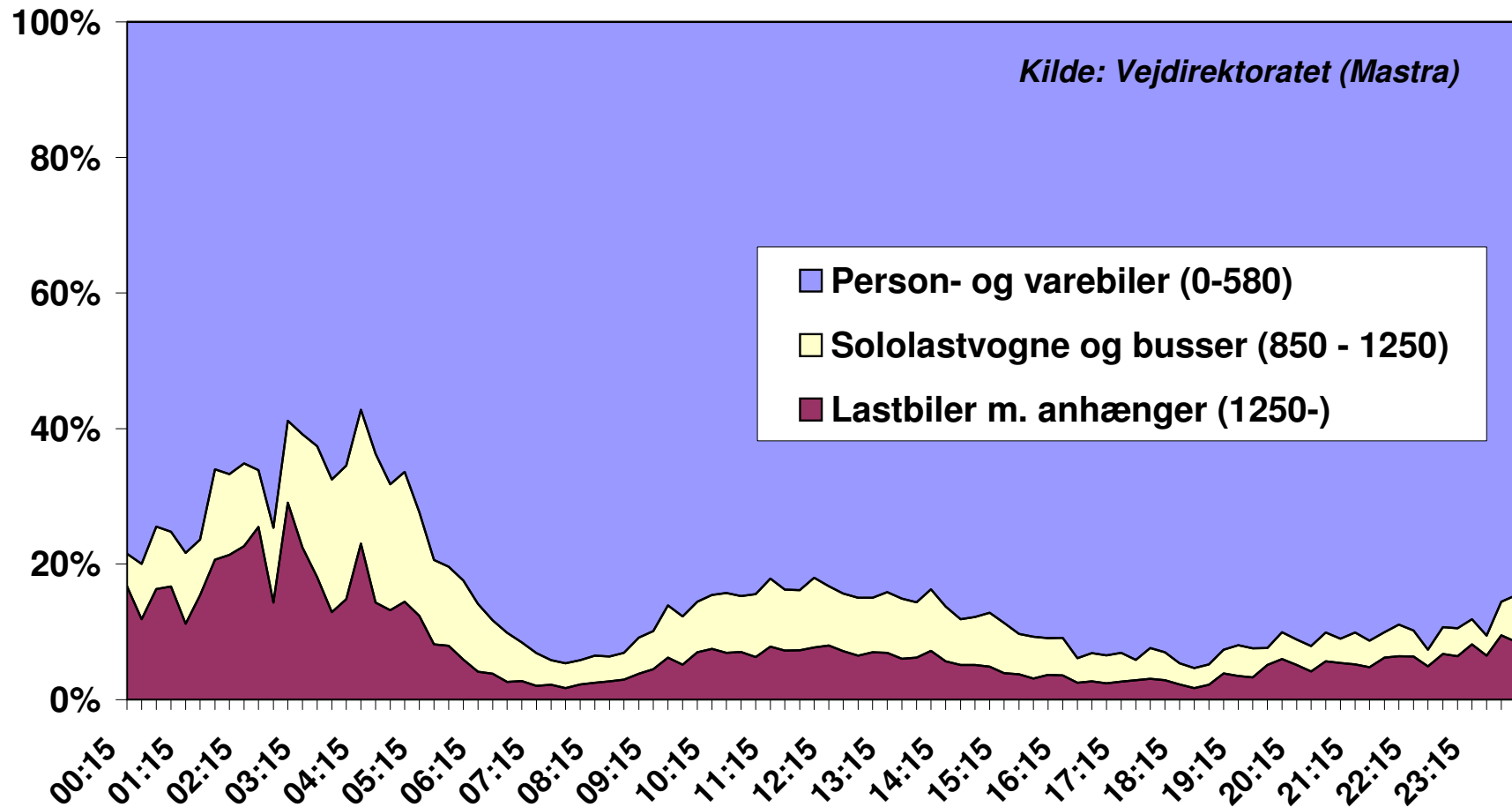
Myte 3: Kørselsafgifter/Road Pricing på lastbiler vil løse problemerne med trængsel og miljø



Myte 3: Kørselsafgifter/Road Pricing på lastbiler vil løse problemerne med trængsel og miljø

- DTL: Nej, desværre
 - Godset skal frem, og der er ingen alternativer
 - Derfor er der blot tale om en skat, som kun marginalt vil påvirke trængsel og miljø
 - Lastbiler og bussers del af trængselsproblemet – især i myldretiden er begrænset
 - I myldretiden udgør de kun 5-7 pct. (kl. 7.00-9.45 og kl. 16.15-17.30)
 - Om natten udgør lastbiler og bussers andel op til 40 pct.
 - En meget dyr måde at opkræve skat på
 - Omkostninger ved opkrævning er 20 pct. for tysk vejskat på lastbiler
 - Omkostninger ved opkrævning er 50 pct. for Congestion Charge i London

Relativ fordeling af biltyper over tid (Hverdagsgennemsnit uge 38 2003 - Retning mod København)



Myte 4: Personbiler og lastbiler er individuel trafik – i modsætning til bus og tog

- DTL: Nej, lastbiler er et udpræget kollektivt transportmiddel
- Lastbiler er en hensigtsmæssig måde, at transportere gods på - en lastbil er en "bus til gods"
- Vognmandserhvervet lever af at transporterer gods fra flere afsendere og/eller til flere modtagere - f.eks. som Danske Fragtmænd gør det.



Agenda

1. Præsentation af Dansk Transport og Logistik (DTL)
2. Myterne om godstransporten
- 3. Drøftelse af Infrastrukturkommissionens rapport, herunder de 6 fokusområder og implementeringen heraf.**
4. Situationen i transporterhvervet
5. DTL's arbejde i EU
6. DTL's arbejde med trafiksikkerhed
7. Eventuelt.

Infrastrukturkommissionen



Infrastrukturkommissionen

Mobilitet i fokus

- 6 fokusområder

- Ringforbindelserne skal slttes i Hovedstadsområdet på bane og vej.
- Samlet plan for udviklingen af infrastrukturen i byregion Østjylland.
- Effektiv opkobling af de enkelte landsdele til Det store H.
- Danmarks porte - en central del af et effektivt transportnetværk.
- Teknologiske løsninger skal effektivisere brugen af infrastrukturen.
- Intensiv miljø- og klimaindsats.

Intelligente Trafik Systemer (ITS)

- "Pluk de lavt hængende frugter"



- Bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur, øget trafiksikkerhed og forbedret miljø.
- Smidig trafikafvikling.
- Ruteplanlægning.
- Systemerne findes allerede – nu skal der handles.

DTL: "Tidshorisont kortere end ved vejudvidelser og evt. nye vejprojekter."

"Kræver ikke VVM-analyser og ekspropriationer ."

ITS-systemer der knytter sig til infrastrukturen:

- Digitalt vejkort
- Aktuel trafikinformation
- Trafikinformation og information i forbindelse med vejarbejder
- Varslingssystemer
- Variabel hastighedsregulering
- Rampedosering
- Information om alternative ruter
- Inddragelse af nødspor på motorveje
- Styling af lyssignaler i byområder

ITS: Digitalt vejkort

- Grundlaget for at en intensiveret trafikledelse er etableringen af et digitalt vejkort:
 - Dynamisk rutevejledning, hvor det digitale vejnet knyttes sammen med digitale, dynamiske trafikinformationer
 - Kan effektivisere brugen af GPS, f.eks. om alternativ rute
 - Der kan knyttes en lang række data til det digitale vejkort, f.eks. frihøjder, brovægte, tvangsruter og hastighedsbegrænsninger
 - Effektivisere administrationen af særtransporter

Kilde: Infrastrukturkommissionen

ITS: Trafikledelse på motorveje

- Styringsystemer på motorveje, som styrer trafikken og varsler trafikanterne, er udbredt i Europa
 - Styring ved hjælp af variable tavler på portaler, som kan advare om kødannelser, ændrede hastighedsgrænser, overhalingsforbud og ændring af kørespor.
- Erfaringer fra Tyskland viser, at styringsystemerne:
 - Kan reducere antallet af uheld med op til 30%.
 - Giver smidigere afvikling af trafikken og dermed mindre trængsel.

Kilde: Infrastrukturkommissionen

ITS: Rampedosering

- Trafiksystem, der styrer antallet af køretøjer, der kører ned at motorvejsrampen i forhold til trafikmængden på selve motorvejen..
 - Smidigere afvikling af motorvejstrafikken.
 - Reduktion af antallet af uheld med op til 10%.
 - Reduktion af rejsetiden med ca. 5%.
 - Systemet kendes fra bl.a. Holland

Kilde: Infrastrukturkommissionen

ITS: Vendbare vognbaner

- I udlandet er der gode erfaringer:
 - Visse steder er der særlige vognbaner til den tunge trafik (bus og lastbil)
 - Betydeligt potentiale for at øge fremkommeligheden og trafiksikkerheden samt at gavne miljøet
 - DTL skal pege på at særligt 2+1-veje, giver mulighed for vendbare vejbaner

Kilde: Infrastrukturkommissionen

ITS: Inddragelse af nødspor på motorveje

- En mulighed for at udvide kapaciteten på motorvejen. Erfaringer fra Holland viser:
 - Kapaciteten forøges med 30-40% på en 4-sporet motorvej.
 - Den gennemsnitlige rejsehastighed reduceres med 10-15% i myldretiden.
 - Hastighedsspredningen, dvs. forskellen mellem den højeste og laveste hastighed, reduceres med ca. 30%, hvilken betyder reduktion i antallet af ulykker.

Kilde: Infrastrukturkommissionen

ITS: Tilpasning af lyskryds

- Spoler i vejen registrerer trafikken frem mod et signalanlæg.
- Erfaringer fra Norge viser:
 - Betydelige reduktion i rejsetid i myldretiden på 30-50% for den kollektive trafik og 15-30% for den øvrige trafik.
 - Reduktion i luftforureningen, herunder udledningen af CO₂.

Kilde: Infrastrukturkommissionen

ITS: Hændelseshåndtering

- Hurtig assistance ved trafikuheld, nedbrud og køretøjer og fjernelse af tabte genstande på vejen for at undgå forstyrrelser på trafikafviklingen.
 - Anvendes på det overordnede veje omkring Stockholm og Göteborg og er et samarbejde mellem politiet, byerne, Vägverket og de berørte kommuner.
 - Kendes også i et vist omfang i forbindelse med udvidelsen af Motorringvej 3.
- Ordningen indebærer:
 - Giver færre kødannelser og forstyrrelser i trafikken
 - Reduktion i følgeuheld

Kilde: Infrastrukturkommissionen

Intensiv miljø- og klimaindsats

- En bred vifte af forslag

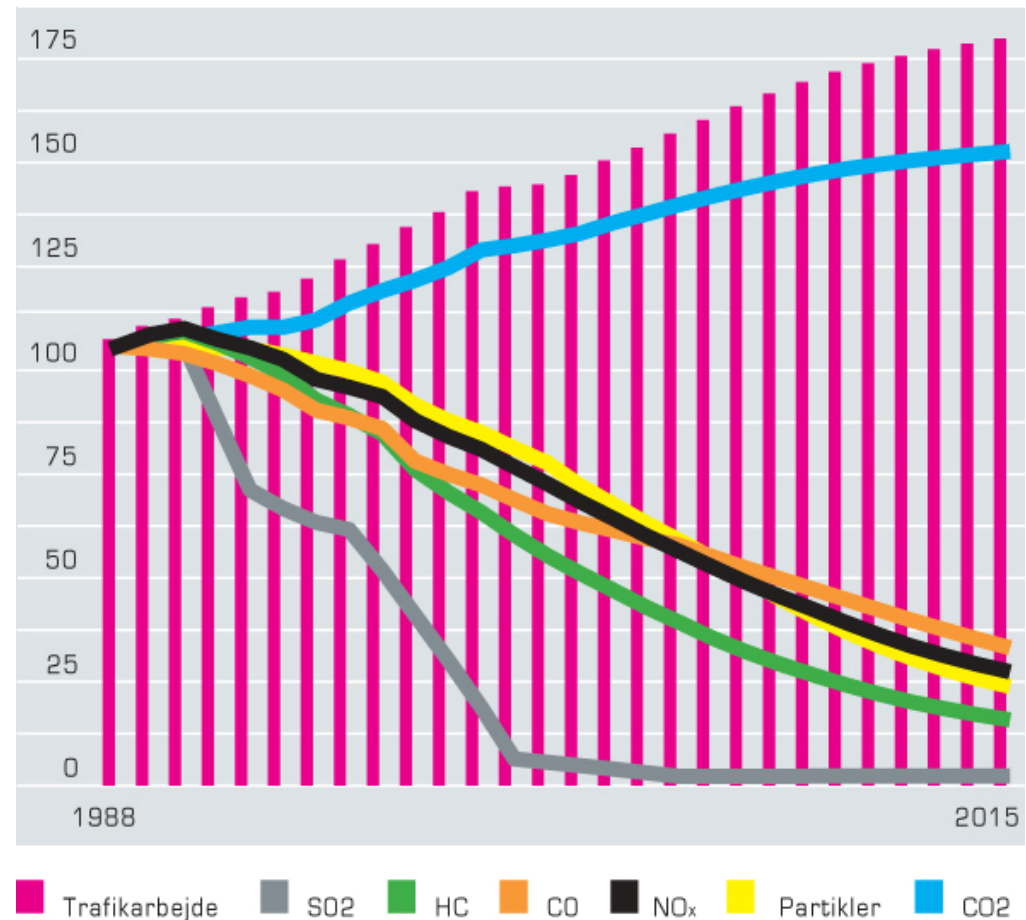
- Ikke alt kan vi klare alene

- Styrkelse af den kollektive trafik og bedre rammer for "Parker & Rejs"
- Smidiggørelse af trafikafviklingen (ITS)
- Fysisk planlægning for at fremme den kollektive trafik og effektivisering af godstransporten
- Forbedring af indsatsen for at begrænse støjgener
- Forøgelse af transportens energieffektivitet
- Brug af miljøvenlige drivmidler og alternative brændstoffer
- Bedre information om miljø- og CO2-effekter
- Incitamentsskabende foranstaltninger

Infrastrukturkommissionen anbefaler, at der
udarbejdes
en samlet plan for klima og transport.

Trafikkens miljøudfordring

- Trods øget trafik er de fleste udledninger reduceret
- CO₂ er den største udfordring



DTLs og erhvervets miljø- og klimaindsats

- Den tekniske udvikling – Euro-normerne – ny Euro 6 på trapperne
 - Tilskudsordning som i Tyskland, Holland og Italien
- Modulvogntog
- Biobrændstoffer
- Miljøzoner
- DTLs CO2-beregner
- Chaufføruddannelse – miljørigtig kørsel
- Nedbringelse af trængsel er meget effektiv
 - En lastbil, der kører ujævnt med en gennemsnitshastighed på 40 km/t, bruger 34 pct. mere diesel end med en jævn gennemsnitshastighed på 80 km/t

Ringene skal sluttes om Hovedstaden

- Fingerplanen suppleres med et trafikalt netværk

DTL: *"Det står klart, at trængselsproblemerne er størst og mest akutte i Hovedstadsområdet."*



"En østlig ringforbindelse (havnetunnel) vil særligt bidrage til at løse udfordringerne for den tunge trafik – og der må et statsligt engagement til."

"Ring 5 bliver nødvendig, når Femern Bælt åbner, så transittrafikken ledes uden om København."

- Et pålideligt og frekvent kollektivt transport system, hvor der er mange mennesker.
- Unødvendig trafik skal føres uden om det centrale København.
- Attraktiv cykel- og bilparkering ved stationer.
- Stationsnærhed.



Effektiv transportkæde til og fra havnene kræver god baglandsinfrastruktur.

En samlet plan for byregion Østjylland

- Rettidig omhu kan fremme væksten i Jylland

DTL: *"Det store H er rygraden i erhvervstrafikken, og kapacitetsproblemer må hindres – eller fjernes. Aktuelt er Trekantområdet inkl. Vejlefjord og Lillebælt særligt ramt."*



- Hovedkorridoren – Det store H – tiltrækker lokal, regional, national og international trafik.
- Potentiale i kollektiv transport skal udnyttes.
- Er en jysk "Fingerplan" løsningen?

DTL: *"Rute 13 fra motorvejen ved Støvring over Viborg til Vejle er en vigtig parallel aflastningsvej til motorvejen for lastbiltrafikken – fremkommeligheden må prioriteres – og husk rasteplasserne."*

Forbindelserne til Det store H

- Kompetenceklynger og erhvervscentre skal sikres smidige adgangsforhold

DTL: *"Godset skal helt frem til døren, og på sigt bør modulvogntog kunne køre på hele det overordnede vejnet, dvs. statsvejene og dele af det kommunale vejnet."*

"Den tunge trafik skal helst uden om byerne – eller smidigt igennem. (eks. Rute 26)"

"Rastepladser er en naturlig og nødvendig del af det overordnede vejnet – f.eks. for hver 25 km – også uden for motorvejsnettet."

- Flaskehalse skal fjernes.
- Sikre veje for tunge transportere. Modulvogntog kan fremme effektiviteten.
- Mindre investeringer med stor effekt - "hængsler", ombygninger og trafiksaneringer.
- Trafikken skal ledes uden om byerne.

Portene til Danmark

- En central del af et effektivt transportnetværk



- Prioritering af adgange til de vigtigste intermodale godsknudepunkter, havne og lufthavne
- Gods på sø og bane skal styrkes for at aflaste vejene
- Porte er pladskrævende.
- Danmark skal udvikle sin position som port til Østersøen og brohoved til Norden.

Danmark har en central position

- Vi er porten til Østersøen
- Vi er bindeled fra Norden til resten af Europa

DTL: *"Danmark er et transitland – men vi skal være et omladningsland og ikke blot et gennemkørselsland – så skaber vi fortsat økonomisk vækst i Danmark."*

"Vi skal blive et handelsmæssigt knudepunkt for gods transporteret med fly, skibe, tog og lastbiler i et fornuftigt samspil. Der er gods nok til både vej, bane og sø i fremtiden."



Danmarks og Singapores infrastruktur

World Economic Forum's Global Competitiveness Index - 2006

Jernbane	Havne	Luftfart	Veje
1. Schweiz	1. Singapore	1. Singapore	1. Singapore
2. Japan	2. Holland	2. Tyskland	2. Frankrig
3. Frankrig	3. Hong Kong	3. Hong Kong	3. Schweiz
4. Tyskland	4. Tyskland	4. Holland	4. Tyskland
5. Hong Kong	5. Belgien	5. Frankrig	5. Danmark
6. Holland	6. Danmark	6. UK	6. Hong Kong
7. Belgien	7. Finland	7. F. Arab. Em.	7. USA
8. Danmark	8. Japan	8. Japan	8. Japan
9. Singapore	9. F. Arab. Em.	9. Danmark	9. Østrig
10. Finland	10. Frankrig	10. Finland	10. Belgien

Institute for Management and Development - 2006

Distributionsevne	Luftfart	Havne og kanaler
1. Hong Kong	1. Singapore	1. Hong Kong
2. Danmark	2. Bayern	2. Danmark
3. Østrig	3. Hong Kong	3. Singapore
4. Singapore	4. Tyskland	4. Tyskland
5. Tyskland	5. Danmark	5. Holland
6. Schweiz	6. Finland	6. Finland
7. Bayern	7. Australien	7. Island
8. Island	8. Østrig	8. Sverige
9. USA	9. Island	9. Norge
10. Finland	10. Holland	10. Estland

Tværgående indsatser

- Prioriteringskriterier

Rentabilitet har prioritet

- Grundlaget for helhedsorienterede beslutninger styrkes gennem øget forskning og udvikling af modeller på transportområdet.
- **Der bør tages hensyn til:**
 - Hvor er behovet størst?
 - Hvad er omkostningerne?
 - Hvor kan udfordringerne afhjælpes mest effektivt?
 - Hvilke projekter hænger bedst sammen med den overordnede planlægning?
 - Hvor vil der først opstå nye behov eller nye muligheder?
 - Hvilke projekter fremmer mindre miljøbelastende transportmønstre?
 - Hvilke muligheder er der for alternativ organisering?

DTL: *"Med store behov og begrænsede midler, er det ekstraordinært vigtigt med et solidt fagligt fundament for de politiske valg."*

Tværgående indsatser

- Helhedstænkning

Intermodalitet

- Godstransport og persontransport – flere flow med mange skift.

Langsigtet fysisk planlægning

- By-, erhvervs- og infrastrukturudviklingen skal ses i sammenhæng.
- Rettidig omhu – arealer bør reserveres i god tid.

Omkostningseffektiv organisering og styring

- Anlæg – drift – vedligehold skal ses under ét.
- OPP bør anvendes, regelsættet skal afklares.

DTL: "Kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup er nødlidende og en ny organisering skal gennemføres."

"En ny fremsikres kombiterminal bør samtænkes med Femern Bælt."

"Ring 5 omkring Hovedstaden bliver aktuel inden 2030."

"OPP skal anvendes – men er ikke ensbetydende med brugerbetaling."

Tværgående indsatser

- Selvfølgeligheder

Vi skal passe på hinanden

- Trafiksikkerheden skal være i top – forsæt med Færdselssikkerhedskommissionen
- Mindst på niveau med sammenlignelige lande.

Vi skal passe på vore værdier

- Pas på den infrastruktur, vi har – bedre vedligeholdelse.

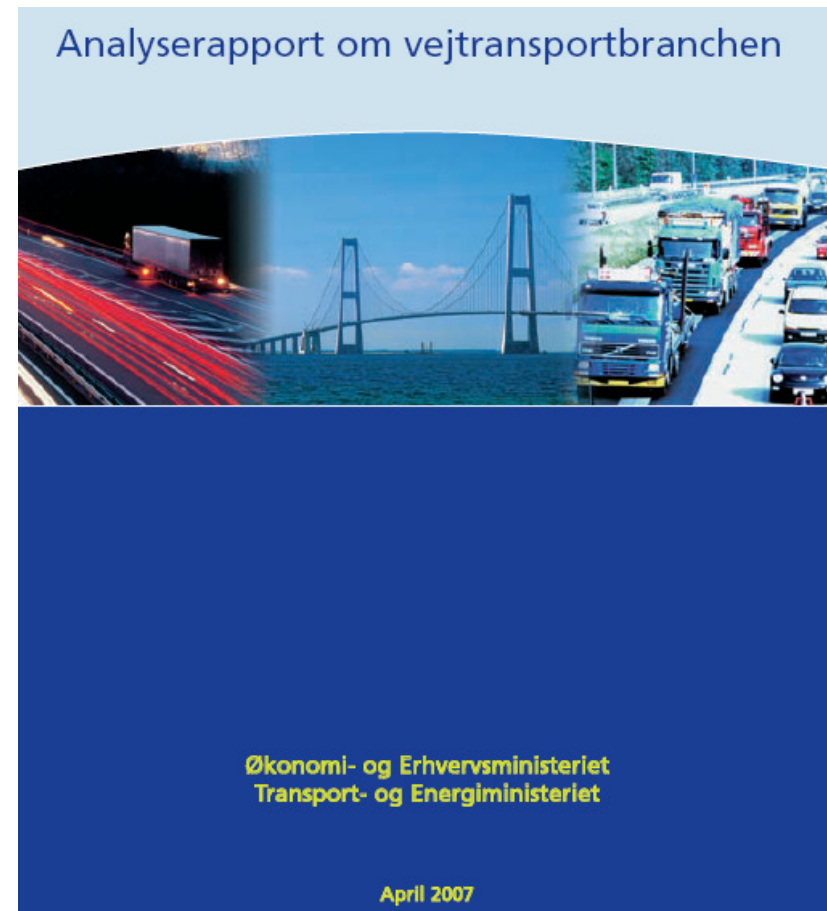
DTL: *”Sortplet-arbejdet bør fortsættes. Fysiske ændringer af kryds vil ofte kunne nedbringe ulykkesrisici, herunder ved at adskille bløde og hårde trafikanter, f.eks. cykler og lastbiler.”*

Agenda

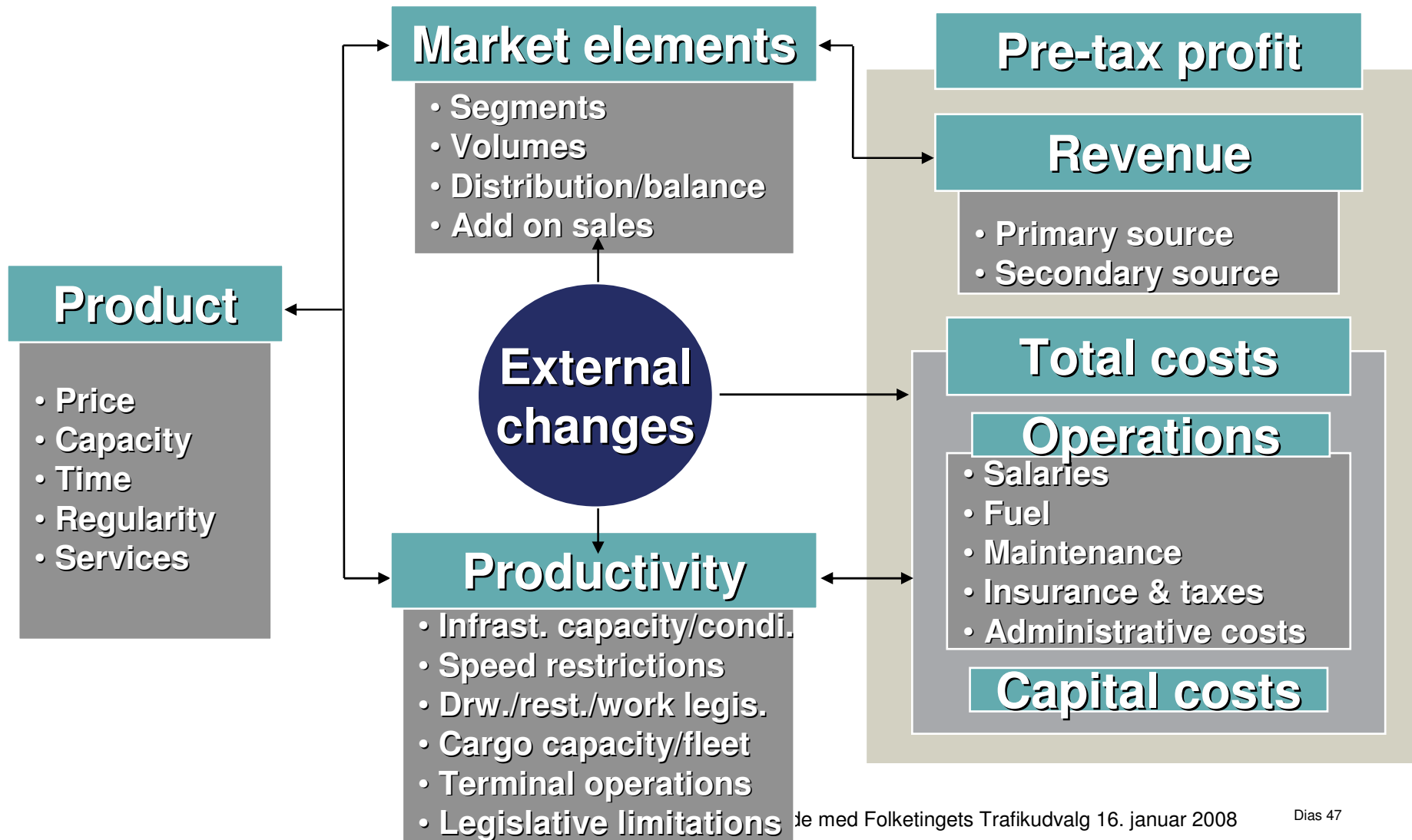
1. Præsentation af Dansk Transport og Logistik (DTL)
2. Myterne om godstransporten
3. Drøftelse af Infrastrukturkommissionens rapport, herunder de 6 fokusområder og implementeringen heraf.
- 4. Situationen i transporterhvervet**
5. DTL's arbejde i EU
6. DTL's arbejde med trafiksikkerhed
7. Eventuelt.

Udfordringerne og løsningerne for transporterhvervet

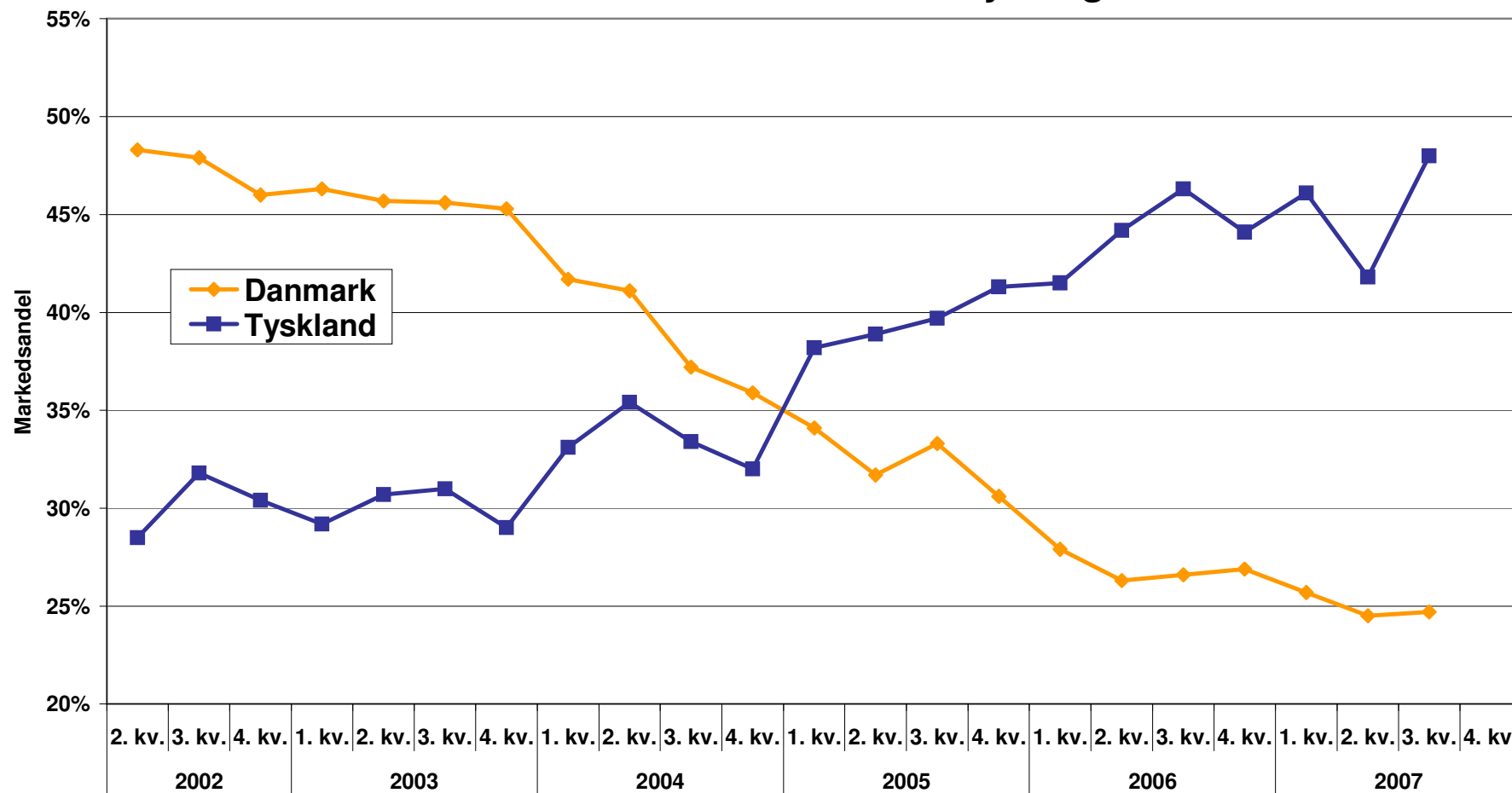
- Analyserapport om vejtransportbranchen – april 2007
- Vejgodsstrategi – vinter 2008
- Samlet godsstrategi – forår/sommer 2008(?)



Revenue/cost structures and international competitiveness



Udviklingen i de enkelte landes markedsandel af lastbiltrafikken over den dansk-tyske grænse



Kilde: International Transport Danmark

Agenda

1. Præsentation af Dansk Transport og Logistik (DTL)
2. Myterne om godstransporten
3. Drøftelse af Infrastrukturkommissionens rapport, herunder de 6 fokusområder og implementeringen heraf.
4. Situationen i transporterhvervet
- 5. DTL's arbejde i EU**
6. DTL's arbejde med trafiksikkerhed
7. Eventuelt.

EU

- **Hovedopgaver for DTL i EU:**
 - vedtagelse af ny lovgivning
 - forberedelse af kommende lovgivning
 - implementering af eksisterende lovgivning
 - Ikke-lovgivnings initiativer

EU

- **Vedtagelse af ny lovgivning**
 - Nye regler for cabotage
 - Nye regler for adgang til erhvervet
 - Skærpede krav til medlemsstaterne om kontrol og overvågning

EU

- **Forberedelse af kommende lovgivning**
 - Infrastruktur afgifter – eksterne omkostninger
 - Energi/miljø
 - Terrorsikring/kriminalitet
 - Modulvogntog
 - Social lovgivning/arbejdsmarked

EU

- **Sikre ens og reel implementering af eksisterende lovgivning**
 - Dårlige eksempler: køre- og hviletid, arbejdstid, cabotage
 - Prioriterings problem i EU – at lovgive er spændende, at overvåge er kedeligt
 - Brancheorganisationer i EU har en stor opgave

EU

- **Ikke-lovgivnings initiativer**
 - Flaskehalse
 - Bedre logistik i EU
 - Færdselssikkerheds arbejde
 - Mobilitet i byer

Agenda

1. Præsentation af Dansk Transport og Logistik (DTL)
2. Myterne om godstransporten
3. Drøftelse af Infrastrukturkommissionens rapport, herunder de 6 fokusområder og implementeringen heraf.
4. Situationen i transporterhvervet
5. DTL's arbejde i EU
- 6. DTL's arbejde med trafiksikkerhed**
7. Eventuelt.

Trafiksikkerhed

- Trafiksikkerhed i øjenhøjde
- Trafiksikkerhed i virksomheden
 - TIV Prisen
- Sikker på vej
- Diverse kampagneaktiviteter
- Årets Transportvirksomhed

DTL samarbejder med en række forskellige organisationer i form af partnerskaber, sponsorer, know how og strategiske alliancer.



Trafiksikkerhed i øjenhøjde

- Målgruppe forældre og børn fra 2. – 4. klasse
- 35.000 gennem vores lastbiler på 5 år
- Skolebesøg med lastbil
- Trafiksikkerhedsdage
- "Gør det selv" til DTLs medlemmer



Partnere

TRAFIKSIKKERHED I ØJENHØJDE 2007



Trafiksikkerhed i virksomheden

- DTLs trafiksikkerhedscertificeringssystem
- Alle virksomheder kan certificeres
- Krav – Trafiksikkerhedspolitik, målsætning for trafiksikkerhedsarbejdet og handlingsplan
- Recertificering efter 12 måneder
- Selvkørende vognmænd

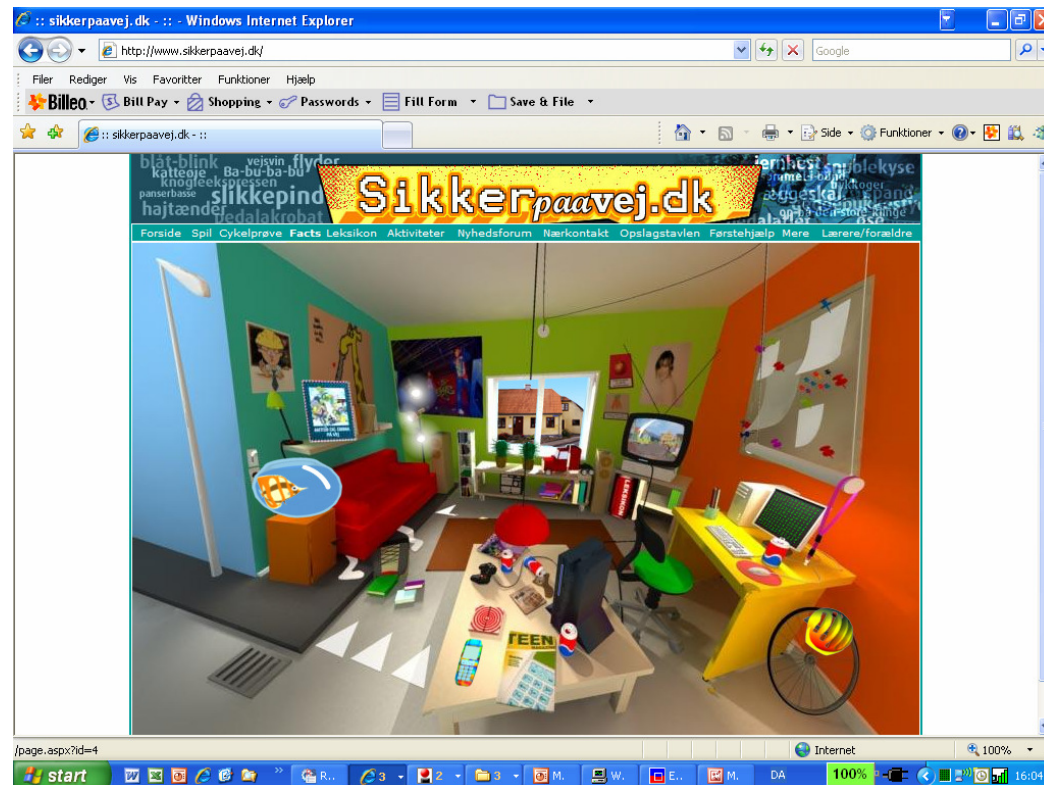


TIV Prisen



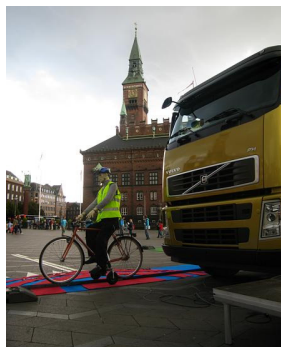
Sikker på vej

- DTLs tilbud til eleverne i 5.-6. klasse



Kampagneaktiviteter – i øvrigt

- Højresvingsulykker
- Sikre rasteplasser
- Byens Trafik
- Skoleevents



Tjek dit udsyn - undgå ulykker og bøder
Tjek og fjern genstande, som påvirker dit udsyn.

Det er især ved forurensning nederste højre hjørne og ved sidespejlets nederste venstre hjørne du har størst risiko for at blive påvirket af forurensning.

Fjern lyfter, printere, GPS'er, kaffemaskiner, gardiner, flag, skilte, vimpler mv. Genstande, som tapper udsyn, er ulovlige - og kræves fjernet ved syn.

Bøder
Elevanter indstillende sætles: 500,- kr. se sætles.
Genstande der påvirker udsyn: min. 500,- kr.

Læs mere på SRELISTEVOKK
Med mere tilføjelse og god tur

ATV, POLITI af Trafikstyrelsen, Trafikstyrelsen, Trafikstyrelsen



Tjek dine spejle - undgå ulykker og bøder
Indstil dine spejle med en næv og sikker metode

- 1. Indstil de 3 spejle:**
Siden af lastbilens må højst fyldes ca. 1 cm i bakspejlet.
- 2. Hvis du har cyklistspejle:**
Ca. 2 meter ud fra højre forlader stiller du en kollega, en cykel eller anden genstand med en højde på mindst 1 meter. Kan du se din kollega, cykel eller genstand i cyklistspejlets nederste højre hjørne, står spejlet korrekt.
- 3. Hvis du har frontspejl:**
Indstil spejlet, så fronten af lastbilens fylder ca. 1 cm overst til venstre i frontspejlet.

Tjek dine spejle dagligt - glem aldrig først købs- i søgningen.
Læs mere på SRELISTEVOKK

ATV, POLITI af Trafikstyrelsen, Trafikstyrelsen, Trafikstyrelsen

Årets Transportvirksomhed

- Fokus på den veldrevne transportvirksomhed
- Trafiksikkerhed har en central plads i ÅTV
- Mange gode kandidater
- Præsenterer den gode historie
- Tilfører stolthed til branchen og den enkelte virksomhed
- Giver energi til fortsat udvikling
- Kåres 24. maj 2008 på DTLs generalforsamling i Århus

