

Ugens transport

Fredag 23. august til torsdag 29 august 2013 - Nummer 24 - 2. årgang

S-R-SF-Regeringen har præsenteret klimaplan - og fået reaktioner

Læs mere på siderne 4, 5, 6 og 7

Vindmøller bliver sendt uden om broen

Læs mere side 8

Fuso'en tager skraldet

Læs mere side 17

Scania åbner for tilmeldinger til en ny omgang Young European Drivers

Læs mere side 20

Prisforskelle på regnskaber

Læs mere side 19

EU reform af vejafgifter er under opsejling

Læs mere side 9



Klimaplan indeholder mange muligheder

Knap var budskabet om, at S-R-SF-Regeringen ville lægge en klimaplan frem, så var kritikerne ude med, hvad de ikke ville være med til.

Budskaber om, at S-R-SF-Regeringen ville indføre nye afgifter, når de lagde planen på bordet, fyldte i presse før, planen var lagt på bordet.

Da planen var til at få fat i, var det som om, piberne fik en anden lyd.

For en hel masse af det, planen på forhånd var dømt til at indeholde, viste sig at være forslag til, hvordan man kunne gøre, hvis man politisk ville.

Embedsmænd i ministerierne havde listet mange forskellige muligheder op.

Men det fremgik af planen, at det var en politisk opgave for regeringen at finde ud af, hvilke af de mange punkter, den vil bruge for at nå målet om en mindre CO₂-belastning - og dermed et mindre forbrug af fossile brændstoffer.

Hvad S-R-Regeringen vil fremføre fra planen - og hvad den kan få politisk flertal for, vil fremtiden vise.

Hvis man ser på, hvordan udviklingen inden for transporterhvervet har været siden den første Euro-norm, viser det sig, at kravene - som gang på gang er blevet betegnet som begrænsende og økonomisk tunge - har skubbet til en udvikling - hjulpet af stigende oliepriser - som i dag har givet mere økonomiske lastbiler og mindre forurening.

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 smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på www.vbg.dk



The strong connection

Transportrammer

S-R-SF-Regeringen har lagt en klimaplan frem

Målet med planen er at gøre det danske samfund mindre afhængigt af fossile brændstoffer og dermed mere miljø- og klimavenligt

Planen bygger på en række muligheder, som embedsmænd i ministerierne har fundet frem. En række af mulighederne udløste straks utilfredshed, mens andre blev modtaget mere venligt.

Interesserede kan se klimaplanen her:

<http://www.kebmin.dk/nyheder/danmark-foere-aktiv-klimapolitik>

DI: En grøn omstilling skal løses uden nye afgifter

S-R-SF-Regeringen præsenterede onsdag eftermiddag en ny klimaplan, som blandt andet indeholder et katalog over virkemidler til at reducere CO₂-udledningen i transportsektoren. Kataloget er udarbejdet af embedsmænd i ministerierne

Af regeringsudspillet udspillet fremgår det, at Danmark lever op til sine EU-reduktionsforpligtelser i 2020. Men der mangler stadigvæk reduktioner for at nå regeringens mål om 40 procent mindre CO₂-udledning i 2020. En del af reduktionen skal ifølge regeringen findes i transportsektoren.

DI fremhæver, at flere af initiativerne i regeringens katalog flugter med DI's udspil fra januar om en grøn omstilling af transportsektoren.

- Den gode nyhed er, at den grønne omstilling er i fuld gang i transportsektoren, hvor vi blandt andet har fået luftfarten med i EU's kvotesystem, grønnere taxaer, mere energieffektive lastbiler og modulvogntog, samt blandet biobrændstof i almindelig benzin og diesel, siger chefkonsulent i DI Transport Rune Noack og fortsætter:

- Transport bidrager derfor fuldt ud til, at Danmark lever op til sine EU-forpligtelser.

Han peger på, at den nye klimaplan viser, at det både er dyrt og tager tid at omstille transportsektoren, herunder ikke mindst at få udskiftet bilparken.

Fortsættes næste side

Transportrammer

Derfor bør man efter DI's opfattelse se på transportsektorens grønne omstilling i et langsigtet perspektiv frem mod 2050.

DI Transport afviser højere afgifter på mobilitet

Blandt de mulige virkemidler, som regeringens embedsmænd har regnet på - men som politikerne endnu ikke har taget stilling til - er en række afgiftsforhøjelser i transportsektoren. Det gælder blandt andet højere benzin- og dieselaftgifter, kørselsafgifter og afskaffelse af befodringsfradraget.

- Det er helt afgørende for erhvervslivet, at vi har en effektiv transportsektor, der kan leverer effektive transportløsninger og en høj mobilitet for både personer og varer. Øgede afgifter trækker i den forkerte retning, og vil gå udover både mobilitet, vækst og virksomhedernes konkurrenceevne. Til gengæld er der andre initiativer, som kan bidrage på den korte bane, som for eksempel øgede leveringer uden for myldretiden, kør-grønt-kurser og mere grønne offentlige transportindkøb, siger Rune Noack.

DI peger på, at det ikke er en samlet handlingsplan, der bliver fremlagt. Der er fremlagt i alt 78 initiativer, men det er langt fra alle, der er nødvendige for at nå regeringens mål om 40 procent CO2-reduktion. Regeringen lægger derfor op til en dialog med blandt andet transportbranchen om, hvor klimahensynet kan tænkes ind i transportpolitikken.

- Vi er helt med på, at transporten står over for en stor grøn omstilling frem mod 2050, og en del af sporene skal lægges nu for, at vi når i mål. Det gælder blandt andet en helt nødvendig omlægning af registreringsafgiften. Så vi ser frem til en fortsat drøftelse af en langsigtet grøn omstilling af transportsektoren, men det er helt afgørende, at vi samtidigt bevarer en høj mobilitet og sikrer konkurrenceevnen, siger Rune Noack.

Transportorganisation: Transportsektoren kan og vil spare CO2

Der er ifølge transportorganisationen ITD betryggende signaler i S-R-SF-regeringens klimaudspil. - Dansk vejtransport kan og vil bidrage til at reducere udslippene af drivhusgasser. Men det skal ske via effektiviseringer, der gør os i stand til at flytte mere gods med den samme liter diesel, siger ITD's administrerende direktør, Jacob Chr. Nielsen

- Afgifter, der bremser lastbiltransporten, fungerer som en direkte bremse for økonomien og væksten og vil koste arbejdspladser, fremhæver han.

Fortsættes næste side

Transportrammer

S-R-SF-Rregeringen offentliggjorde onsdag et klimaudspil, der skal levere de sidste CO2 reduktioner, som gør, at Danmark kan leve op til det overordnede mål om at nedbringe Danmarks samlede CO2 udslip med 40 procent frem mod 2020.

Hos ITD er der opbakning til de overordnede linjer i regeringens klima-tilgang. Regeringen lægger vægt på, at nye klimatiltag skal tage hensyn til dansk konkurrenceevne og jobskabelse, samtidig med at de mest omkostningseffektive tiltag skal foretrækkes.

- De foreløbige signaler er positive og beroligende i forhold til, hvad man kunne frygte på forhånd. Det er logisk at gå efter de lavt hængende frugter, hvor effektiviseringer og bedre økonomi går hånd i hånd. Der er der masser af på transportområdet, siger Jacob Chr. Nielsen.

Nytænkning giver resultater

Regeringens såkaldte virkemiddelskatalog indeholder blandt andet forslag om en forsøgspulje til energieffektive transportløsninger samt støtte til forsøg med varedistribution uden for myldretiderne.

- Sådanne tiltag vil medvirke til at vride ekstra effektivitet ud af transportkæderne, og det er helt i tråd med tankegangen i erhvervet. Erfaringerne viser, at de positive resultater kommer, når vi giver plads til nytænkningen, siger Jacob Chr. Nielsen.

Han peger på modulvogntog og øgede vægtgrænser for lastbiler som to gode eksempler på, at nytænkende politikere og branchefolk allerede har formået at levere konkrete effektiviseringer, som både hjælper samfundets CO2-regnskab og vognmændenes egen bundlinje.

I ITD ser man ligeledes positivt på planerne om at fremme 2. generations bio-brændstoffer og om at slå et slag for energivenlig køre-teknik på vejene.

ITD bemærker, at godstransport på jernbanerne ikke spiller nogen rolle i regeringens klimaplan. Det er der ifølge transportorganisationen en grund til.

- Udfordringerne i at øge kapaciteten og konkurrenceevnen for jernbanerne kan vi ikke løse frem mod 2020. Det kræver mere langsigtet tænkning. Men at det er et mål, som vejtransporten bakker op om, skal der ikke herske tvivl om. Det er ikke et spørgsmål om enten eller. På sigt skal vi have mere gods over på jernbanerne, alene fordi godsmængderne bliver ved med at stige. Det kan vejene ikke håndtere alene, påpeger Jacob Chr. Nielsen.

Interesserede kan læse om regeringens klimaudspil her:

<http://www.kebmin.dk/nyheder/danmark-foere-aktiv-klimapolitik>

Transportrammer

Vognmandsorganisation: Mere gods på ladet vil spare CO2

Ved at øge lastbilernes totalvægt og øge udbredelsen af modulvogntogene vil transportbranche og samfund stå i en win-win situation. Øget lastekapacitet vil forbedre branchens produktivitet og konkurrenceevne, og miljøet slipper for en masse CO2. Det påpeger vognmandsorganisationen DTL, hvor underdirektør Ove Holm mener, at netop initiativer mangler i den klimaplan, som S-R-SF-Regeringen fremlagde onsdag i sidste uge

DTL savner også initiativer, der gør noget effektivt ved trængslen på vejene. Mindre spildtid for biler og lastbiler vil give bonus på CO2-kontoen med det samme, fremfører Ove Holm.

- Når det er sagt, så har klima, miljø og boligministeren fremlagt et fint bruttokatalog over de muligheder, der er for at nedbringe blandt andet transportens miljøbelastninger, siger Ove Holm.

Regeringen lægger nu op til at sortere i og supplere de mange tiltag i en dialog med erhvervslivet.

Ove Holm peger på, at DTL går ind i dialogen med det overordnede synspunkt, at en stor national satsning på grøn omstilling også skal være en god investering for den enkelte virksomhed.

For transportvirksomhederne drejer det sig især om fokus på lastbilernes lastekapacitet og en mere effektiv infrastruktur.

Godt at droppe afgiftsinstrumentet

Ove Holm peger på, at det efter vognmandsorganisationens opfattelse er positivt, at der listes en række adfærdsmæssige tiltag op, som skal ændre den enkelte virksomheds håndtering af eksempelvis brændstofforbruget.

- Det er også godt, at regeringen selv i planen - ud fra ønsket om øget vækst og beskæftigelse - tager afstand fra at bruge afgiftsinstrumentet til en grøn omstilling, vurderer Ove Holm, som finder det prisværdigt, at der i kataloget er regnet på samfundsøkonomien og de økonomiske konsekvenser for erhvervslivet - og at det er tydeligt, at der på den konto er flere initiativer, som ikke bør gennemføres.

- Men det helt afgørende for at betegne klimaplanen som en national handlingsplan er, at der medtages flere incitamenter, der kobler konkurrenceevne, vækst og beskæftigelse sammen med den grønne adfærd. - Derfor er vi også tilfredse med, at regeringen nævner de igangværende planer i EU om for eksempel at ændre på køretøjsdimensionerne for at tilgodese en mere aerodynamisk udformning af lastbilerne, siger Ove Holm

Vognmandsorganisation er på vej med miljøhåndbog

DTL, der organiserer omkring 2.300 medlemmer, der råder over 12.500 lastbiler, har gennem de seneste år gjort meget for at oplyse om metoder til CO2-reduktioner og de økonomiske fordele ved at investere i og at arbejde grønt – altså at spare på brændstoffet

- I øjeblikket arbejder vi for eksempel på en ”grøn beregner”, der skal hjælpe den enkelte virksomhed til at finde ud af, hvilke grønne initiativer, der bedst kan betale sig for virksomheden. Vi er også i gang med at udforme en miljøhåndbog for vognmænd som et værktøj for den enkelte virksomhed, siger underdirektør i DTL, Ove Holm.

Transportrammer



Tyske broproblemer giver vindmølletravlhed på havnen

Der er travlt som aldrig før på havnen i Aabenraa. Udover en masse godstransporter af både sand og grus til og fra havnen så har vindmøllerne absolut gjort deres indtog på havneområdet

Foto og tekst: Erik Egvad Petersen, Nordisk Naturfoto/mitropa.dk

Det skyldes broproblemer på den tyske motorvej – her må lastbilerne ikke længere køre over og det betyder at specialtransporter er stoppet med øjeblikkelig virkning. Både fra Tyskland til Danmark og fra Danmark til Tyskland.

Derfor har rigtig manges speditører valgt skibstransporten og her ligger Aabenraa Havn særdeles centralt.

Alt, der bare minder om vindmøller køres nu ned til havnen i Aabenraa eller sejles til havnen i Aabenraa og herfra videre til modtagerne.



Transportrammer

Nordisk vognmandsorganisation melder: EU reform af vejafgifter er under opsejling

Det sker, mens den S-R-SF-regeringen herhjemme ved lanceringen af klimaplanen i denne uge har taget afstand fra at indføre road pricing på person- og varebiler, ligesom regeringen først på året droppede sine fremskredne planer om en kilometer-baseret kørselsafgift på lastbiler

EU's revision af direktivet om vejafgifter og eurovignet skal knytte vejafgifterne til det direkte forbrug af infrastrukturen. EU-Kommissionens plan er ifølge den dansk-norsk-svenske Interesseorganisationen NLA i Bruxelles, at afskaffe den kendte eurovignet for lastbiler.

EU-Kommissionen forventes i slutningen af september eller starten af oktober at fremlægge et forslag til revision af direktivet om vejafgifter og eurovignetten. NLA vurderer, at ambitionen om en samlet plan for infrastruktur-afgifter og fælles principper for alle transportformer synes at være lagt på hylden.

Kilometer frem for tid

Til gengæld vil EU-Kommissionen gå efter en mere fundamental reform af systemet for vejafgifter. Ifølge NLA vil EU-Kommissionen have fokus på at afskaffe Eurovignetten, hvor man for en fast pris kan køre så meget, man vil, inden for en fastsat periode.

- EU-Kommissionen har længe ment, at af hensyn til miljø, finansiering og effektivitet skal afgifter være knyttet til det direkte forbrug. Derfor vil den have vejafgifterne for lastbiler knyttet til de kørte kilometer og ikke til tiden, der er brugt på kørslen, siger NLA's direktør Søren H. Larsen.

Han oplyser, at EU-Kommissionen samtidig ønsker, at indtægten fra vejafgifter reelt går til investeringer i infrastruktur, herunder til veje. EU-Kommissionen vil også gerne slå et slag for at forbedre samarbejdet mellem de forskellige elektroniske systemer, der findes for vejafgifter.

Søren H. Larsen vurderer, at forslaget næppe vil nå langt i EU's institutioner inden valget til EU-Parlamentet næste år. Men det betyder modsat, at forslaget kan blive et tema i valgkampen.

Hos vognmandsorganisationen DTL, der er den danske del af det dansk-norsk-svenske samarbejde i NLA, modtages meldingerne fra EU med sindsro.

- Det er fint, at EU ser på mulighederne for, at vejbenyttelsesafgifterne - i det omfang de opkræves i medlemslandene -

Fortsættes næste side

RENAULT
TRUCKS
DELIVER

LANGDISTANCE
SERIE T



EN LASTBIL SKAL
GENERERE OVERSKUD



renault-trucks.dk



Transportrammer

kan sættes ind i en ny ramme. Men indtil der er hundrede procent styr på teknikken og hensigterne bag ved en ændring af eurovignetsystemet, så bør vignetsystemet bestå. Men kontrollen og håndhævelsen i det enkelte land er uhyre vigtig, siger DTLs underdirektør Ove Holm.

Derudover forlyder det, at EU-Kommissionen vil gøre et nyt forsøg på at få en afgift for trængsel, som også omfatter personbiler.

DI Transport kritiserer cabotageindsats

Om 10 dage træder en ny bekendtgørelse om cabotagekørsel og en ny cabotagevejledning i kraft. Interesseorganisationen DI Transport har stillet Trafikstyrelsen 37 spørgsmål til de nye regler, men har endnu ikke fået svar. DI Transport peger på, at de nye danske regler er særregler i forhold til EU-reglerne. Der er derfor ingen erfaring fra andre lande, som landtransporterhvervet kan trække på

- Det er dybt utilfredsstillende, at vi ikke kan få helt basale svar på, hvordan reglerne skal forstås. Transportvirksomhederne har en hverdag, der skal fungere og kontrakter med kunderne, der skal overholdes, siger branchedirektør Michael Svane fra DI Transport.

- I øjeblikket kan de ikke planlægge transporterne efter 1. september, fordi ingen kan svare på, hvordan de danske særregler skal anvendes i dagligdagen, fremhæver han videre.

DI Transport understreger, at EU-Kommissionen i et brev til landtransporterhvervet har oplyst, at de nye danske cabotage-regler er i strid med EU-reglerne.

Af brevet fremgår det at:

”den internationale transport af tomme containere, paller eller returemballage kan, hvis den udføres som resultat af et handelstransaktion, anses for en international transport, der giver adgang til at udføre cabotage efter varerens levering”.

Dermed er de danske regler i strid med EU-reglerne. Endvidere har man ifølge DI Transport ikke rettet den fejl, der hele tiden har været i cabotagevejledning, idet det fremgår, at en cabotagetur består af enten flere læsse eller flere lossesteder. EU-Kommissionen præciserede i 2010 over for medlemsstaterne, at en tur kan bestå af både flere læsse og lossesteder.

Trafikstyrelsen har i høringsnotatet i forbindelse med udarbejdelsen af de nye regler tilkendegivet, at man ikke vil rette sig efter EU-Kommissionen, men i stedet afvente en eventuel EU-dom. Det vækker forundring i DI Transport.

Fortsættes næste side

Transportrammer

- Det er noget, at et skred i dansk EU-politik, at vi bevidst vælger at overtræde EU-reglerne. Dermed underminerer vi det indre marked i EU og samtidigt legitimerer vi jo, at andre lande også indføre særregler, der diskriminerer over for danske lastbiler, siger Michael Svane.

DI Transport: Cabotagekørsel er ikke social dumping

DI Transport går skarpt i rette med dem, der blander cabotagekørsel og social dumping sammen. I S-R-SF-regeringens rapport om social dumping fra sidste efterår fremgår det da også, at cabotagekørsel er en 100 procent lovlig aktivitet

Det fremgår også, at ”Som et generelt overordnet princip ved international kørsel, er chaufføren undergivet de løn- og arbejdsvilkår, der gælder i det land, hvor lastbilen er registreret”.

- Vi vil gerne være med til at stoppe den ulovlige cabotage med mere og bedre politikontroller, men vi vil ikke være med til at mistænkeliggøre enhver brug af udenlandske underleverandører, siger Michael Svane.

Han peger på, at cabotagekørsel har været lovligt i snart 20 år. Det er en EU-bestemt ret, som udenlandske lastbiler har til at køre i Danmark, og som følger af de regler, Danmark selv har været med til at vedtage.

- Det er derfor helt uacceptabelt, at danske transportvirksomheder skal mødes med anklager om social dumping, når man udfører eller køber en helt igennem lovligt transportydelse. Er det så også social dumping, når danske lastbiler kører med danske overenskomster i Sverige og Norge, siger Michael Svane.

DI Transport går i rette med jagten på såkaldte postkasseselskaber

- Det minder mest af alt om heksejagt efter danske virksomheder, der har lovlige datterselskaber i Tyskland, som er godkendte og kontrolleret af de tyske myndigheder, siger branchedirektør i DI Transport, Michael Svane

- Samtidigt skriger det til himlen, at vi på den ene side overtræder fælles EU-regler i Danmark, mens vi på den anden side anklager Tyskland for ikke at efterleve dem, siger Michael Svane videre.

Statistik

Trafiktallet kørte tilbage på broen

I første halvår af 2013 passerede i gennemsnit 17.515 biler over Øresundsbron mellem Sverige og Danmark. Det er en tilbagegang på 2 procent

Det er først og fremmest personbiltrafikken, der er gået tilbage. Pendler-trafikken er faldet med 8,5 procent, mens kategorien Andre (erhverv kontant) er gået 2,4 procent tilbage. Bilister med BroPas er kørt frem med 6,6 procent, men da de udgør knap under en tredjedel af den samlede trafik med personbiler, kan denne gruppe ikke skabe balance. I totale tal faldt personbiltrafikken fra 16.741 biler i døgnet i gennemsnit i første halvår sidste år til 16.337 biler i døgnet i samme periode i år.

Lastbiltrafikken er kørt frem fra 1.029 i døgnet i første halvår sidste år til 1.070 lastbiler i døgnet i samme periode i år - en fremgang på 4,0 procent.



Antallet af busser er også kørt frem fra 106 busser i døgnet i første halvår sidste år til 107 i døgnet i samme periode i år. Det er en fremgang på 1,0 procent.

Broen har vundet markedsandele fra færgerne

Ifølge tal fra Øresunds Konsortiet har den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige vundet markedsandele fra den flydende forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, der betjenes af Scandlines Øresund, der drives i fællesskab af Scandlines og Stena Line.

Totalt set er broen gået frem fra 81,7 procent af trafikken i første halvår af 2012 til 82,3 procent i første halvdel af i år. Broen har både vundet markedsandele, når det gælder personbiltrafikken og lastbiltrafikken, men tabt markedsandele, når det gælder busser.

Det sidste skyldes formodentligt, at man i modsætning til færgerne ikke kan købe øl på turen over Øresund. Prisen på øl er på grund af en dansk afgiftsænkning blevet billigere. Scandlines tog forskud på afgiftsænkningen ved at sænke priserne på øl før sænkningen trådte i kraft.

Materiel

Scania oplever øget efterspørgsel efter it-værktøjer til lastbiler

Skærpet myndighedsfokus i transportbranchen stiller stigende krav til vognmænd om at have orden i den lovpligtige download og opbevaring af fartskriverdata fra deres lastbiler. Samtidig lægger den stigende konkurrence i transportbranchen konstant pres på vognmændene om at udnytte det dyre brændstof endnu bedre. Det resulterer blandt andet i øget efterspørgsel hos Scania efter FMS-abonnementer på fartskriveroverførsel og brændstofanalyse. Scania har leveret Communicator-enhed nummer 1.000 i Danmark

Scania Communicator er en slags sort boks, der opsamler og overfører alle lastbilens driftsdata til vognmandens computer på kontoret.

- Scania Communicator er hjertet i Scantias Fleet Management-system, der giver mulighed for at analysere alle de driftsdata, der opsamles i lastbilen for dermed at optimere driften, siger produktioningeniør Lars Jessen fra Scania Danmark.

Trådløs kommunikation mellem bil og kontor
Communicator-enheden er forsynet med et SIM-kort, så den kan kommunikere trådløst med vognmandens computer via mobilnetværket.

- Scania leverer en række forskellige elektroniske serviceydelser i sit Fleet Management-system, så vores kunder via en dedikeret webportal kan udnytte de mange driftsdata til at optimere deres forretning, siger produktioningeniør Lars Jessen.

Blandt de mest populære ydelser i Scantias FMS-pakke er automatisk overførsel af fartskriverdata fra chaufførens førerkort i lastbilen. Data overføres trådløst under kørslen ved et enkelt tryk på en knap i førerhuset og lagres på sikrede Scania-servere i henhold til lovgivningen.

Kontorpersonalet får besked om overtrædelser

- Både vognmænd og chauffører efterspørger enkle og driftssikre løsninger til overførsel og opbevaring af fartskriverdata. Med i Scantias løsning hører automatiske advarsler på webportalen, hvis systemet registrerer, at en chauffør har overtrådt køre-/hviletidsreglerne, siger Lars Jessen.



Materiel

En anden populær ydelse i Scania FMS-abonnement er Oversigtsrapport, hvor vognmanden hver uge, måned og år får tilsendt en driftsrapport for hver enkelt lastbil.

- Med Oversigtsrapport kan vognmanden holde øje med blandt andet kørestrækning, brændstofforbrug, tomgang med videre på hvert enkelt køretøj. Hvis lastbilen er udrustet med Scania Driver Support-systemet, fremgår nøgletallene også af rapporten, forklarer Lars Jessen.

Reducerer brændstofforbrug

Vælger kunden at supplere sit FMS-abonnement med funktionen Brændstofanalyse, giver det adgang til yderligere et effektivt værktøj til at reducere de enkelte køretøjers brændstofforbrug.

Analysen giver et godt grundlag for en snak med chaufføren, hvis der er noget, der skal ændres. Takket være løbende opdatering af kørestrækningen, giver det desuden gode muligheder for at planlægge serviceeftersyn og vedligeholdelse af køretøjerne.

Vælger kunden den fulde Scania FMS-pakke, som Communicator-enheden er skræddersyet til, indgår også funktionen GPS-kort. Her vises lastbilens aktuelle position på et dynamisk kort på vognmandens computer med angivelse af kørselsretning, hastighed, brændstofforbrug med videre.

Den tilbagelagte rute fremgår også af kortet, så det er let og effektivt at spore køretøjet i tilfælde af tyveri eller afvigelser fra den planlagte rute. Det er en funktion, som flere danske vognmænd har haft stor glæde af, idet deres stjålne Scania'er er blevet sporet og returneret til deres rette ejermænd ved hjælp af GPS-funktionen i den installerede Communicator-enheden.

- De nyere versioner af Scania Communicator opsamler desuden data fra fartskrивeren, så kørselslederen kan se chaufførens køre-/hviletidsstatus og dermed disponere flåde endnu mere effektivt, siger Lars Jessen og fortsætter:

- Med levering af de første 1.000 Scania Communicator-enheder i Danmark viser Scanias danske kunder, at de er med helt fremme, når det gælder om at optimere driften. Scania forbedrer og udvikler løbende nye funktioner og serviceydelser i FMS-pakken, så Communicator vil med garanti blive en endnu mere effektiv og uundværlig del af fremtidens Scania-lastbiler.



Materiel



På billedet ses fra venstre Peter Hansen, Ole Trier samt Johnny Hansen med hans to sønner Skipper og Mikkel.

Iveco leverer syv nye lastbiler til transportfirma i Ishøj

JH Transport, der har hovedsæde i Ishøj og afdelinger i Odense og Aarhus, har for nyligt udvidet sin flåde med seks nye Iveco Eurocargo 120 samt en Iveco Daily 35C, så vognparken nu består af over 25 biler

Eurocargo modellerne er 120E25EEV'er med sovekabine, højt tag og opbygget med sandwichkasser med bagdøre til flyttegods.

JH Transport kører med kunst og antikviteter og hjælper hver uge både private og firmaer med at få kørt varer rundt i Danmark og i resten af verden. JH Transport er meget tilfredse med Iveco-bilernes driftsikkerhed samt den gode service på værkstedet. Derfor er der flere køjetøjer på vej fra Ringsted Erhvervs Auto til levering i oktober.

Bilerne er solgt af transportkonsulent Ole Trier fra Ringsted Erhvervs Auto.

Om Iveco Danmark

Iveco Danmark A/S markedsfører og sælger Iveco varevogne, lastbiler og relaterede serviceydelser i Danmark via 27 certificerede Iveco-forhandlere og 34 autoriserede serviceværksteder fordelt over hele landet. 6 af disse er egne filialer.

I forlængelse af salg og markedsføring af vare- og lastbiler tilbyder Iveco en række serviceydelser i form af service- og reparationsaftaler, salg af brugte vare- og lastbiler samt bilfinansiering.

Materiel

Fuso Canter tager skraldet

Fuso Canters fleksible og vægtminimerede chassisprogram er udviklet til montering af stort set alle opbygninger. Uanset hvilken opbygning, der vælges, kan Fuso-chassisser let klare alle former for transportopgaver i segmentet op til 7,5 ton totalvægt

Blandt de mere specielle opgaver nyder Fuso Canter forholdsvis stor popularitet hos nogle af Danmarks ledende affaldstransportører, som får chassiserne suppleret med komprimator-opbygning.

Eftersom nyttelasten i de tilfælde er så attraktiv, som godt og vel 2080 kg. (afhængig af opbygningsfirma), kan de små skraldebiler med fordel bruges til afhentning, komprimering og transport af dagrenovation og lignende affaldstyper.



Det kan man tale med om hos Transportfirmaet City Container CPH, som varetager borgernes affaldsopgaver i blandt andet Kongens Enghave, København City, Indre By og dele af Østerbro.

Firmaet, der beskæftiger 74 medarbejdere, tager sig af københavnernes skrald med 23 store skraldebiler og ni 7,5 ton Fuso Canter. Fælles for de to vognkategorier er, at de er topmoderne, miljøvenlige og bygget op med komprimatoranlæg.

- Microbilerne (Fuso Canter) bliver primært brugt til opgaver, hvor der ikke er tilstrækkelig plads til de store biler. For eksempel i kældre, lave porte og smalle gårde, siger Rene Larsen, som er områdechef for City Container CPH.

Materiel

Fuso Canter bilerne, der her bliver kaldt Microbiler, løser en vigtig del af firmaets affaldsopgaver, fremhæver Rene Larsen, som er områdechef for City Container CPH.

- Microbilerne (Fuso Canter) bliver primært brugt til opgaver, hvor der ikke er tilstrækkelig plads til de store biler. For eksempel i kældre, lave porte og smalle gårde. Netop der løser Fuso Center bilerne deres opgaver bedst. Desuden giver de et vigtigt bidrag til omsætningen, siger han og fortsætter:

- Da vi ikke har oplevet nævneværdige problemer med bilerne, og personalet er glade for dem, bliver Fuso Canter også det foretrukne mærke efterhånden, som de nuværende ni eksemplarer skal skiftes ud efter fem års tjeneste.

Chassiserne er leveret af den autoriserede Fuso Canter forhandler, Phoenix Danmark i Brøndby.

Selvom Fuso Canter chassisets største fordele er det lave førerhus, er der også plads nok i højden til en stor dansker, som Ole Elkjær Jensen, der er kørselsleder hos City Container CPH.



Fuso Center med 7,5 ton totalvægt og 150 hk motorkraft er en populær lille lastbil til blandt andet kørsel med husholdningsaffald.

Konkurrence

Prisforskellen på regnskaber kan være 170 procent

Hvis man er interesseret i at se et regnskab fra en virksomhed, der har pligt til at indsende regnskaber til Erhvervsstyrelsen, kan man gå direkte til CVR-registeret og hente det ønskede regnskab for 37 kroner kort tid efter, Erhvervsstyrelsen har modtaget det. Men hvis man vil betale mere, kan man eksempelvis hente regnskaberne for 100 kroner plus moms hos Lastbil Magasinet

Af Jesper Christensen

Det er en prisforskel på 170 procent - og så skal man hos Lastbil Magasinet derudover betale moms. Lastbil Magasinet oplyser på sin web-side, at man senest fire timer efter bestillingen vil få det ønskede regnskab tilsendt på mail, hvis man bestiller inden klokken 12.00. Bestiller man senere, kommer det først næste dag.

Hos CVR.dk går der få minutter fra bestillingen er sendt, til man modtager en mail med et link til det ønskede regnskab. Hos CVR.dk kan man betale med dankort.

Begge steder kan man mod en merpris få det ønskede regnskab tilsendt med post i en papirudgave.

Hos CVR.dk koster det 100 kroner at få tilsendt et regnskab med posten, mens det hos Lastbil Magasinet koster 125 kroner plus moms.

Bjarne Routhe, der er ejer og salgschef hos Lastbil Magasinet, oplyser til transportnyhederne.dk, at prisen på regnskaberne hos Lastbil Magasinet er:

"...fastlagt ud fra en samlet vurdering af, hvad omkostninger der er for at sende et regnskab til en interessere abonnent, og hvilken værdi de giver kunden".

Lastbil Magasinet's database med regnskaber omfatter ikke alle offentliggjorte regnskaber, som CVR.dk gør. Men de kan bestilles.

Ud over de to nævnte steder kan man eksempelvis også købe regnskaber og andre oplysninger på NN Markedsdata's webside. Den er abonnementsbaseret.



Konkurrence

Opvarmning: Scania udfordrer endnu en gang Europas bedste lastbilchauffører

Den svenske lastbilproducent Scania anser chaufføren som den vigtigste person, når det gælder trafiksikkerhed, miljø og driftsøkonomi ved landevejstransport. Derfor har Scania gennem de seneste ti år arrangeret chaufførkonkurrencer for Europas bedste lastbilchauffører for derved at forbedre trafiksikkerheden gennem chaufføruddannelse

Scanias europæiske chaufførkonkurrencer har været afholdt cirka hvert andet år siden 2003, og nu er det snart tid til næste Scania Young European Truck Driver chaufførkonkurrence. Scania har netop åbnet forhåndstilmelding til næste års udfordring, hvor målet er mindst 25.000 europæiske deltagere, heraf 500 alene i Danmark.

Siden lanceringen af den første Scania Young European Truck Driver-konkurrence har over 75.000 europæiske chauffører taget udfordringen op og dystet i eksempelvis manøvrekursel, økonomikørsel, lastbilteori, førstehjælp og lastsikring.

Den danske Scania-organisation har været med fra starten, og hidtil har knap 1.500 danske lastbilchauffører deltaget i Young European Truck Driver.

Teori og praksis

Når den danske del af konkurrencen indledes til foråret, skal alle deltagere gennem en teoriprøve for at kvalificere sig til de regionale runder.

De afvikles rundt omkring i Danmark hos de danske Scania-forhandlere med en række praktiske øvelser. Her vil deltagerens evner blandt andet blive bedømt på en udfordrende manøvrebane samt ved økonomikørsel i normal trafik. Alle praktiske øvelser foregår i moderne Scania R 420 sættevognstrækkere med sættevogn på i alt 40 ton totalvægt.

De bedste chauffører fra de regionale konkurrencer kvalificerer sig til den danske finale, som afvikles midt i 2014. Vinderen af den danske finale kvalificerer sig automatisk til den europæiske finale på Scania-fabrikken i efteråret 2014, hvor der er noget at køre for. 1. præmien til den europæiske vinder er nemlig en fabriksny Scania R-serie lastbil til en værdi af 750.000 kroner. Det er ifølge Scania den største præmie, der nogensinde er uddelt ved en chaufførkonkurrence.

Sølv- og bronze-vinderne bliver også belønnet af de sponsorer, som bakker Scanias chaufførkonkurrence op. Også EU-Kommissionen støtter Scanias trafiksikkerhedsinitiativ. Scania arrangerer desuden lignende chaufførkonkurrencer i Sydamerika, det sydlige Afrika, Sydøstasien og Oceanien.

Fakta:

Scania Young European Truck Driver 2014 er nu åben for forhåndstilmelding på scania.dk
Deltagerne skal være født i 1979 eller senere samt være statsborger i det land, de deltager i
Deltagerne skal være ansat eller uddannelse som chauffør eller køre som vognmand
Deltagerne skal have kørekort til lastbil med påhængsvogn (C + E) samt gyldigt førerkort
Medarbejdere i Scania-organisationen kan ikke deltage i konkurrencen

Materiel

HMK Bilcon leverer 39 fodertankbiler til DLG

HMK Bilcon, der er en førende leverandør af vægtoptimerede tankbiler opbygget i aluminium, har leveret det første 54 ton vogntog af i alt 15 til DLG i 2013. Den høje totalvægt er god for driftsøkonomien, da der skal bruges mindre brændstof per transporteret ton foder, fremhæver virksomheden

HMK Bilcon leverede i 2012 24 forvogne til DLG og følger i 2013 op med yderligere 15 vogntog med i alt 7 aksler og en totalvægt på 54 ton. Fodertankbilernes tre-akslede forvogne læser i alt 26,2 kubikmeter i fire rum, mens de fire-akslede anhængere klarer 42 kubikmeter fordelt i seks rum.

Kapaciteten er dermed 68,2 kubikmeter for hele vogntoget. Fodertankbilerne leveres i samarbejde med Nordjysk Blæserservice.

- Vi har tidligere købt fodertankbiler hos HMK Bilcon, og der har altid været en god sammenhæng mellem pris, service og kvalitet. Den første fodertankbil fra HMK Bilcon blev leveret i 2006 og de har altid levet op til forventningerne, siger vognparksansvarlig Mads Peter Madsen fra DLG.

Kvalitet uden sprækker

Hos DLG er fokus på basis-funktionaliteten. En driftsikker mekanisk konstruktion og solid opbygning.

- Det skal selvfølgelig også være en god arbejdsplads for chaufføren, men vi foretrækker en fodertankbil uden overflødigt udstyr, der bare kan gå i stykker. En af fordelene ved HMK Bilcons konstruktion er tankens montering på forvognens



Materiel

chassis. Ofte ser man mange revner i sadlen, der forbinder tank og chassis, men HMK Bilcon har skabt en perfekt løsning på dette problem, siger Mads Peter Madsen.

Større last giver bedre transportøkonomi

Muligheden for at øge totalvægten fra 48 til 54 ton på de syv-akslede vogntog har sat skub i større udskiftning af vognparken hos DLG.

- Det var ikke planen, at vi skulle udskifte så mange biler nu, men muligheden for at laste ca. 5 ton eller omkring 15 procent mere, betyder at vi får bedre driftsøkonomi med lavere diesel- og lønomkostninger. Den mulighed vil vi gerne udnytte, siger Mads Peter Madsen.



Om HMK Bilcon

- HMK Bilcon er en førende leverandør af specifikke transportløsninger inden for produktområderne: Fuel Tank, Defense, Healthcare and Mobile solutions.
- Virksomheden er grundlagt i 1895 og har siden 1955 fokuseret på de nuværende forretningsområder.
- Virksomheden har ca. 100 medarbejdere.

Om DLG

- DLG er en international landsbrugs- og fødevarekoncern, som stiler efter at være landmandens fortrukne leverandør af varer og ydelser knyttet til landbrugsdrift - lige fra salg af foder, såsæd, gødning og landbrugsmaskiner til energi, service og tele.
- DLG er en stor aftager af landbrugets vegetabiliske produkter, som i større eller mindre grad forarbejdes, inden de sælges videre til industri, detailhandlen og forbrugerne.
- DLG er ejet af ca. 30.000 landmænd og har knap 8.000 ansatte.
- Koncernen er repræsenteret i over 20 lande og omsætter for ca. 50 milliarder kroner, hvilket gør den til Danmarks 10. største virksomhed.

Materiel

Leverandør oplever et boom i salget af automatsnekæder

Hårdere vintre og nyt svensk lovkrav har ført til rekordvækst i salget af automatiske snekæder herhjemme. Sådan lyder meldingen fra VBG Group Sales, der forhandler det automatiske snekædesystem Onspot i Danmark

De seneste hårde vintre har givet sig udslag i flere trafikale problemer i vintersæsonen - både i form af ulykker og fastkørsler. I Sverige er det blevet lovpligtigt at køre med vinterdæk eller snekæder fra 1. december til 31. marts, så snart vejene er dækket af den mindste smule sne, is, sjap eller frost.

Siden årsskiftet har kravet også omfattet køretøjer over 3,5 ton, hvilket berører de tusinder af danske lastbiler, som færdes på den anden side af Øresund. Ifølge salgskonsulent Lars Andersen fra VBG Group Sales i Ejby har det hårdere vintervejr og de nye svenske regler udløst et boom i salget af firmaets produkt Onspot, der er verdens første og mest solgte automatiske snekædesystem.

- I løbet af de to seneste sæsoner er salget steget markant. Det er vores klare forventning, at tendensen vil fortsætte. Rigtig mange utilsigtede hændelser i vintertrafikken kunne undgås med korrekt udrustning, og det er både et sikkerhedsmæssigt og samfundsøkonomisk problem, at så mange ikke træffer de rette forholdsregler, siger han.

Kan tjene sig hjem på en uge

Onspot fås både til lastvogne og til lettere køretøjer fra 3500 kg. Systemet aktiveres ved tryk på en knap i førerhuset og forbedrer omgående vejgrebet i vinterføret. Dermed får chaufføren mulighed for at forebygge ulykker, så snart de dårlige



Materiel

vejforhold konstateres. – Systemet kan til- og frakobles ved hastigheder på op til 50 km/t. Ved aktivering svinger Onspots arme ud, og kæderne slynges ind under de trækkende hjul. Derved opnås øjeblikkeligt vejgreb, der reducerer risikoen for glatføreulykker og fastkørsler. Onspot forbedrer bremselængde, acceleration og trækraft med op til 30 %, forklarer Lars Andersen.

Ifølge VBG betragtes Onspot i stigende grad som en driftsøkonomisk investering. – Tilbagemeldinger fra brugere viser, at man mere end halverer behovet for vejhjælp i vintervejret, og en af dem har beregnet, at investeringen i et fuldt monteret Onspot-system tilbagebetales blot ved at undgå fem fastkørsler, der ikke kan afhjælpes af chaufføren selv. Tilbagebetalingstiden i hårdt vintervejr kan for hans virksomhed være helt ned til en uge, siger Lars Andersen.

Onspot automatiske snekæder sikrer øget fremkommelighed i sne og is for varevogne, lastbiler og busser. Systemet installeres i forbindelse med drivakslen på hver side af køretøjet og kommer med tilpassede bilfæster, som sikrer stabil montering på det enkelte køretøj. De selvjusterende arme muliggør hurtig installation, og Onspot er fuldstændig vedligeholdelsesfrit.

Onspot er et brand under VBG, som er grundlagt i 1951 og også er markedsleder inden for bl.a. koblinger, trækanordninger og tilbehør. Koncernen er repræsenteret i Danmark ved VBG Group Sales A/S i Ejby.



Materiel

Fejemaskinen kører i middelfart, når den fejer

Middelfart Kommune
Entreprenør afdeling har fået leveret en ny fejesugemaskine bygget op på en Scania med 280 heste. Fejesugelanlægget er leveret af Beam A/S, der er eneforhandler af produkter fra Johnston Sweepers

Det nye køretøj er sat ind som afløser for den gamle fejebil, som efter 14 år på gader og veje, er sendt på pension.

Den nye bil - en Scania med 280 hk med en Euro 5 motor, som er en mere miljøvenlig motor, end den, der sad i gamle fejebil - skal fremover holde vejene i Middelfart og omegn rene.

Førerhuset på den nye fejebil er et dagkabiner-førerhus med god plads til chaufføren samt nem og bekvem ind og udstigning.

Gearkassen er fuldautomatisk, så chaufføren har fået bedre arbejdsvilkår, når han slipper for de mange gearskift, der ellers vil være gennem en hel dag.

Fejemaskinen er af typen Johnston Beam VT800 med kapacitet på 8,0 kubikmeter, hvilket er en forøgelse på 1,5 kubikmeter i forhold til den gamle maskine.

Maskinen er udstyret med recirkulation af vandspraysystemet, så den ikke støver ved fejning.

Bilen er leveret i samarbejde mellem Beam A/S i Them og Scania Danmark A/S i Fredericia.



Materiel



Chauffør Ole Sterndorff i færd med at håndtere og flytte en melsilo med en af Vamdrup Specialtransports nye Volvo lastbiler.

Vamdrup Specialtransport ruller sig ud med nye lastvogne fra Sverige

To nye fire-akslede Volvo FM lastbiler med motorer på 500 hk har afløst et par ældre lastbiler i vognparken hos Vamdrup Specialtransport i Vamdrup sydvest for Kolding. Virksomheden har gennem mange år har opbygget stor ekspertise på særligt krævende transporter

Opgaverne opfatter blandt andet transport og håndtering af vindmøller med vinger op til 75 meter, kedler i meget store størrelser, større og mindre lystbåde og ikke mindst store produktionsmaskiner og flytning af hele maskinanlæg - alle godstyper, der er svære at håndtere på grund af store dimensioner eller tung vægt.

Vamdrup Specialtransport råder over det nødvendige grej i form af kraner, sættevogne, påhængsvogne og blokvogne. Til at trække det hele har virksomheden 20 lastbiler i vognparken - hovedparten Volvo lastbiler. Det er der ifølge administrerende direktør Jørgen Egeskov, som tillige ejer vognmandsvirksomheden, en god grund til.

- Volvos driftsikkerhed og kvalitet er, som vi ønsker. Vi har stor tillid til produktet og de medarbejdere, som står bag produktet hos Autohuset Vestergaard med afdelinger i Jylland og på Fyn. Og Volvo-chassiset er ideelt at bygge lastbilkraner op på. Chassisforstærkningen for kranen er specielt lavbygget og ført helt frem til frontstøttebenene

Materiel

og giver dermed 100 procent løftekapacitet 360 grader rundt og en 2 / 3½" skammelkoblingshøjde på 1,25 meter, siger Jørgen Egeskov.

I samarbejde med KL Kranservice i Jernvedlund ved Ribe står Jørgen Egeskov selv for opbygningen af sine lastbiler. Hans interesse for teknik og hans baggrund som smed giver ham gode forudsætninger for at optimere lastbilerne til opgaverne, de skal løse. Hellere opbygge et køretøj til et specifikt formål frem for at brede sig for meget og gå på kompromis og lade lastbilen opfylde for mange funktioner på en gang.

- Det bliver aldrig helt godt, siger Jørgen Egeskov, der sætter en ære i at udnytte hver en millimeter af pladsen i sine opbygninger, så lastbilerne fremstår kompakte og færdigbyggede.

Jørgen Egeskov er tillige en engageret formand for Dansk Transport & Logistik, hvilket tager en del af hans tid. Det politiske organisationsarbejde er krævende, men medarbejderne hos Vamdrup Specialtransport er erfarne og i stand til selv at tage hånd om opgaverne, når vognmanden er bortrejst nogle dage til møder eller konferencer.

Vamdrup Specialtransport, der blev etableret i 1982 af Jørgen Egeskov, beskæftiger 23 medarbejdere.

Kunderne hos Vamdrup Specialtransport tæller vindmølleindustrien, entreprenørselskaber, industrien, bygge- og anlægsbranchen med flere. Opgaverne udføres i hele Danmark, og der foretages også transporter til udlandet.



Adm. direktør Jørgen Egeskov (tv) fra Vamdrup Specialtransport og koordinerende salgschef Thomas Klüver fra Volvo forhandler Autohuset Vestergaard ved overrækkelsen af de nye Volvo lastbiler.

SAWO er klar med en SAWO App

Oplysninger

Vurderinger og anmeldelser

Relateret

Som noget nyt blandt leverandører af materiel til landtransport har SAWO lanceret en SAWO App til brug for de kunder, der under vejs får brug for akut hjælp. App'en er enkel i sin opbygning, hvilket er helt bevidst fra SAWO's side, da app'er er noget relativt nyt på landtransportområdet

- Vi er overbeviste om, at en meget stor gruppe af vores kunder/chauffører i dag har smartphones og bruger dem i stor stil. Hvorfor så ikke gøre det nemt for dem, når de har brug for at komme i kontakt med os, siger direktør Michael Lassen Schmidt.

- Vi vil vore kunder, og vi vil dem det godt. Så når tidsplanen krakelerer, fordi en hydraulikslange springer eller et andet akut problem opstår ude i marken, vil vi gerne hjælpe kunden videre så hurtigt som muligt. Kunden skal blot finde app'en på telefonen og trykke på telefonrøret, så sørger telefonens GPS for at registrere, hvilken SAWO afdeling, der ligger nærmest og ringer op, uden man selv skal bruge tid på at finde ud af hvilken afdeling man er tæt på og afdelingens telefonnummer.

- Nærmere kan det ikke blive, siger Michael Lassen Schmidt.

Sådan ser app'en ud som kan downloades fra Appstore, Google Play og Itunes. Den kan bruges på både IOS og Android.

- SAWO har mulighed for at hjælpe kunden videre ved hurtig kontakt, så vi lynhurtigt kan sende den nærmeste servicevogn ud for at afhjælpe problemet. Derved minimeres tiden for nedbrud og tabt fortjeneste, siger Michael Lassen Schmidt og fortsætter:

- Alle ved, at tid er penge i denne branche. Vi er som de eneste i kranbranchen repræsenteret med afdelinger fordelt mange steder rundt i hele landet, så denne fordel skal vi selvfølgelig benytte os af. SAWO vil gerne gå forrest indenfor udviklingen, helt i tråd med den innovative udvikling af vores produkter.

På sigt skal app'en udvikles med flere funktioner, såsom adgang til kundeside med login, hvor man kan følge med i diverse serviceoplysninger om ens materiel og andre kundevenlige løsninger.

Beskrivelse

Har du brug for akut hjælp til dit lasthåndteringsmateriel? Har du nedbrud og brug for at komme i kontakt

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