

Ugens transport

Fredag 13. december til torsdag 19. december 2013 - Nummer 39 - 2. årgang

*Transportvikaren er
en MAN*

Læs mere side 13

*Sverige ligger foran
Danmark målt på
medarbejderomkostninger*

Læs mere side 10

*Transportkoncern betaler
bøde for medvirken til
lovbrud*

Læs mere side 9

*Havn i Vendsyssel ligger centralt
for tankanlæg*

Læs mere side 27 og 28



**Transportministre
skriver brev om
cabotage til EU-
Kommissionen**

*EU's beskæftigelsesministre
er enige om udenlandske
arbejdere*

Læs mere side 9

Læs mere på siderne 5, 6, 7 og 8

EU-Kommissionen er på vej med en sag mod Danmark - og hvad så?

Et af årets mest debaterede emner er cabotagekørsel, hvor udenlandske transportvirksomheder med egne biler udfører indenrigskørsel i et andet land - eksempelvis Danmark.

Synspunkterne er mange og argumenterne for og i mod ligeså.

S-R-SF-Regeringen har fokus på problemstillingen hvor transportminister Pia Olsen Dyhr har markeret sig og skrevet under på et brev til EU-Kommissionen sammen med transportministre fra seks andre lande - Belgien, Tyskland, Spanien, Finland, Frankrig og Italien. Samlet tæller landene over halvdelen af det samlede antal indbyggere i de 27 EU lande - 276.531.178 ud af 503.000.000 i hele EU talt sammen efter tal fra Wikipedia.

Derfor må brevet veje tungt i de syv transportministres arbejde med at få gjort cabotagereglerne klare og forståelige, så transporterhvervet kan efterleve dem uden at køre ud på den anden side af reglerne og risikere store eller små bøder - og så EU-landenes myndigheder hurtigt og klart kan afgøre, om transportvirksomhederne kører på den rigtige side af reglerne - eller om det skal have en stor eller lille bøde.

Står den danske transportminister Pia Olsen Dyhr fast på, at reglerne er uklare, som hun og de andre seks transportministre peger på, er en sag ved EU-Domstolen en måde at afgøre sagen på. Derfor er EU-Kommissionens åbningskrivelse - EU-Kommissionen har også skrevet til den finske regering - et led i at få afklaret, hvordan cabotagereglerne skal forstås

En anden måde er, at EU-Kommissionen selv tager initiativ til at få formuleret nogle cabotageregler, der er klare og forståelige, så transporterhvervet kan efterleve dem uden at køre ud på den anden side af reglerne og risikere store eller små bøder - kører de på den anden side af reglerne, er det vel ok, at de risikerer at få en stor eller lille bøde?

God læselyst - Jesper Christensen, chefredaktør.



GØR EN RIGTIG **GOD HANDEL** INDEN JUL!



Kel-Berg

4 akslet overførselsanhænger

Kel-Berg

4 akslet tiptrailer 61 m³



Kel-Berg

4 akslet tiptrailer 37m³

**MED OMGÅENDE LEVERING INDEN DEN 31/12-2013 OG FÅ AFSKRIVNING PÅ 15 %
DET ER SIDSTE ÅR MED AFSKRIVNINGER!**

Kel-Berg

4 akslet tiptrailer 37m³

HARDOX



Kel-Berg

4 akslet tiptrailer

ALU SIDER

KEL-BERG®

Kontakt vores salgsteamet:



Anders Larsen

Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen

Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen

Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen

Mobil: +45 6039 1667



Christopher Tinghøj

Mobil: +45 2787 7001

Transportrammer

Vognmand Poul Henrik Schou bliver ny næstformand i ITD

Transportorganisationen ITD har valgt ny næstformand efter formandsskiftet først på ugen. Den nye næstformand er vognmand Poul Henrik Schou fra Odense, mens Christian S. Madsen fra S.C.Sørensen i Skodborg bliver nyt medlem af ITD's bestyrelse



ITD's bestyrelse afholdte ordinært bestyrelsesmøde onsdag, hvor posten som næstformand skulle besættes efter, at Peter Provstgaard udtrådte af bestyrelsen tidligere på ugen, og den hidtidige næstformand Gert Jakobsen overtog formandsposten.

Christian S. Madsen fra Skodborg indtrådte i bestyrelsen i sin egenskab af suppleant i fællesgruppen af store og små vognmænd.

ITD's nye formand, Gert Jakobsen, lægger vægt på at fortsætte fremdriften i bestyrelsens arbejde og vil videreføre den fratrådte Peter Provstgaards tilgang til formandsposten.

- Der bliver ikke tale om nogen stor forskel i måden, formandsposten vil blive varetaget på. Jeg vil ligesom Peter lægge vægt på at fungere som bestyrelsens bindeled til ITD's direktion. Det vil fortsat være ITD's ledelse, der tegner profilen i det daglige. Bestyrelsen står samlet og er fast besluttet på, at ITD skal fortsætte den positive udvikling, vi har set i de senere år, siger Gert Jakobsen.



Bestil dit eget årsabonnement på transportnyhederne.dk

Benyt tilbuddet og få 50 procent i rabat - [klik her!](#)

Transportrammer

Den danske regering rejser sag om ulovlig cabotagekørsel i EU

Transportminister Pia Olsen Dyhr (SF) har sammen med transportministre fra Finland, Belgien, Frankrig, Italien, Spanien og Tyskland sendt et brev til EU's transportkommissær Siim Kallas med en indtrængende opfordring til EU-Kommissionen om at fremsætte forslag til en præcisering af reglerne om cabotagekørsel, der åbner for at udenlandske transportvirksomheder kan udføre indenrigstransporter i andre lande

- De eksisterende regler om cabotagekørsel har vist sig at være uklare og meget vanskelige at administrere i praksis. Det skaber usikkerhed i erhvervet, siger Pia Olsen Dyhr, som fremhæver, at der har været en række eksempler på, at man har forsøgt at omgå reglerne og skabt sig en konkurrencemæssig fordel gennem social dumping.



Transportminister Pia Olsen Dyhr kan andet end at klippe snore. Tirsdag var hun medunderskriver på et brev til EU-Kommissionens transportkommissær, Siim Kallas.

- Det må vi have stoppet nu, fastslår Pia Olsen Dyhr.

Hun peger på, at tiden efter hendes og S-R-SF-Regeringens opfattelse ikke er inde til en yderligere liberalisering af cabotagereglerne.

- Det er helt nødvendigt, at vi får de eksisterende regler til at virke efter hensigten. Det er vigtigt, at ikke mindst EU-Kommissionen indser, at det er behovet i den nuværende situation, siger den danske transportminister.

Pia Olsen Dyhr opfordrer sammen med en række europæiske kolleger EU-Kommissionen til hurtigst muligt at fremsætte forslag til en præcisering af reglerne, der kan sikre en ensartet håndhævelse af reglerne overalt i Europa.

- Jeg er glad for, at mit initiativ til at få klargjort reglerne har fået opbakning fra flere andre lande. Det viser, at vi ikke står alene i vores bekymring. Når vi står samlet med andre lande, er det lettere at få vores synspunkter igennem. Vores brev skal ses sammen med de andre initiativer, regeringen har igangsat på dette område. Vi forhøjer bødeniveauet for overtrædelser af cabotagereglerne og forstærker politiets kontrol og efterforskning. Unfair konkurrence gennem social dumping skal stoppes, siger den danske transportminister.

Transportrammer

DI Transports kommenterer transportministrenes brev til transportkommissæren

- Vi støtter helt generelt ensartede regler i EU, der er nemme at håndtere for branchen. Vi hilser velkommen, at ministeren vil finde en fælles EU-løsning frem for danske særregler, siger Michael Svane, der er direktør i DI Transport, som er en interesseorganisation for virksomheder med transportrelaterede aktiviteter og interesser

Michael Svane peger i den forbindelse på, at det er vigtigt at huske på, at det ikke kun er et spørgsmål om udenlandske lastbiler, der kører i Danmark, men at vi også har mange danske lastbiler, der kører lovlig cabotage i udlandet.

- Vi er enige i, at tidspunktet ikke er inde til yderligere liberaliseringer af adgangen til at køre cabotage, siger han.

Vognmandsorganisation kalder ministerinitiativ et kæmpe fremskridt

EU-kommissions vicepræsident, Siim Kallas, der også er EU's transportkommissær har fået et brev fra syv europæiske transportministre. Ministrene fokuserer i brevet på problemerne med cabotageforordningen og kræver stramninger og klarere regler. - Det er et kæmpe fremskridt, vi er vidner til. Der er tale om en række af de helt store lande i EU, som nu vågner til dåd og følger ministrene fra Danmark og Finland, siger Erik Østergaard, der er administrerende direktør i den danske vognmandsorganisation, DTL

Sammen med ministre fra Belgien, Tyskland, Spanien, Finland, Frankrig og Italien finder man også den danske transportminister, Pia Olsen Dyhr.

I brevet udtrykker transportministrene fra Belgien, Tyskland, Spanien, Finland, Frankrig, Italien og Danmark en "stor bekymring" for den sociale dumping, der følger med reglerne om cabotagekørsel, hvor udenlandske transportvirksomheder med egne biler udfører indenrigstransporter i andre lande - eksempelvis i Danmark.

Transportrammer

I brevet understreger de syv ministre, at overholdelsen af reglerne ikke alene i praksis er svære at kontrollere, men også at de i for høj grad giver mulighed for misbrug.

Ministrene udtrykker også bekymring for et transporterhverv på fair vilkår, og ministrene understreger, at der er et presserende behov for, at reglerne præciseres og ikke efterlades så åbne for fortolkning, sådan som tilfældet er i dag.



Erik Østergaard, der udover at være administrerende direktør i DTL, også er formand for den dansk-svensk-norske interesseorganisation for vognmænd i de tre lande plus Finland, NLA, peger på, at ministrenes brev efter hans og organisationernes opfattelse er et kæmpe fremskridt

- Jeg må virkelig rose den danske transportminister. Ved at være med til at skabe denne koalition af EU-lande i kampen mod social dumping på transportområdet, er vi kommet et væsentligt skridt længere. Pia Olsen Dyhr har gjort det fremragende, siger Erik Østergaard.

- Ministerbrevet gør det efter min mening tydeligt, at man opfatter, at løbende og permanent

cabotagekørsel er imod intentionerne i forordningen, og at cabotage kun skal forekomme i et begrænset omfang. Den opfattelse kan jeg kun erklære mig enig i, siger han videre.

Erik Østergaard fremhæver, at brevet fra de syv transportministre direkte advarer mod yderligere liberaliseringer på transportområdet, indtil EU-Kommissionen har lavet sin bebudede evaluering, og indtil de eksisterende cabotageregler er blevet præciseret, og en reelt kontrol af dem er gjort muligt.

- I DTL og NLA vil vi fortsætte denne her kamp. De her regler må og skal strammes, sådan som ministerbrevet også lægger op til. Og så betyder det utrolig meget, at der fra politisk niveau er en voksende erkendelse af problemets alvor og omfang, og at også lande som Tyskland, Frankrig, Italien og Spanien slutter sig til kritikerne, siger Erik Østergaard.

Han peger på, at DTL og NLA tidligere har foreslået, at de syv dage i de nuværende regler skal være en karenperiode, og at en tur over grænsen ikke uden videre udløser tre nye cabotage-ture.

- Dét ville være i overensstemmelse med de oprindelige intentioner med forordningen, mener Erik Østergaard.

Transportrammer

Transportorganisation bakker op om klarere cabotageregler

Transportministrene i Danmark, Finland, Belgien, Frankrig, Italien, Spanien og Tyskland har sendt et brev til transportkommissær Siim Kallas med en opfordring til EU Kommissionen om at præcisere reglerne om cabotagekørsel, der giver udenlandske lastbilschauffører adgang til at køre indenrigskørsel andre EU-lande - eksempelvis Danmark



- Ønsket er klarere regler, der kan kontrolleres effektivt, og det bakker vi naturligvis til enhver tid op omkring. Det er også positivt, at debatten foregår på tværs af landene. Det giver god mening at bruge krudt på at diskutere de fælles regler, frem for at spilde tid og gode ressourcer på at lave vores egen udgave af reglerne herhjemme. Det sidste taber alle ved i det lange løb, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

EU's regler om cabotagekørsel blev sidst opdateret i 2010, og da var sigtet at gøre reglerne nemmere at kontrollere. Den nuværende begrænsning er sådan defineret, at udenlandske lastbiler må køre tre cabotageure i løbet af syv dage i et fremmed land, under forudsætning af at de har afleveret en international last i landet.

- Reglerne blev klarere i 2010, men det kan givetvis gøres bedre. Vi er åbne over for en fordomsfri diskussion af hvordan reglerne bliver skarpere og bedre for alle, siger Jacob Chr. Nielsen.

Han peger på, at der fortsat er brug for at begrænse cabotagekørsel i Danmark.

- Men vi kan sagtens diskutere, om ikke vi kan sætte andre andre og mere meningsfyldte begrænsninger op for at køre cabotage end tidsrummet og antallet af ture, siger Jacob Chr. Nielsen og peger på et par muligheder:

- Krav om, at bilerne skal leve op til særlige miljønormer
- Krav om, at chaufførerne skal have et særligt uddannelsesbevis

- Herved får man hævet standarden i branchen på fair og ens vilkår, samtidig med at man fastholder en begrænset adgang til cabotagekørsel, siger Jacob Chr. Nielsen, der understreger, at helt fri cabotagekørsel ikke er et ønske, som det danske landtransporterhverv har lige i øjeblikket.

- Men det er vigtigt, at vi har en fortsat debat om, hvad der skal til, for at vi kan konkurrere med udlændingene på sigt, siger Jacob Chr. Nielsen.

Transportrammer

Transportkoncern har betalt bøde for medvirken ulovlig cabotagekørsel

Ifølge 3F's Fagbladet har transportkoncernen DSV betalt en bøde på 25.000 kroner i en sag, hvor transportkoncernen medvirkede til brud på reglerne for cabotagekørsel. En bulgarsk vognmand fik en bøde på 41.000 kroner, mens en chauffør fik en bøde på 8.000 kroner i samme sag

Den bulgarske chauffør og vognmand kørte for DSV og udførte transporter, der kørte ud over reglerne for kørsel i Danmark.

DSV har ikke ønsket af kommentere sagen over for Fagbladet, men 3F's Jan Villadsen, der er formand for forbundets transportgruppe, siger ifølge Fagbladet, at han glæder sig over, at politiet har efterforsket en sag om piratkørsel til bunds, og at der er givet en bøde for at medvirke til ulovligheder.

Jan Villadsen forventer flere lignende sager i fremtiden, hvis Folketinget vedtager S-R-SF-Regeringens forslag om højere bøder for brud på eksempelvis reglerne for cabotagekørsel.

- Der bliver mulighed for tredobling af bøderne i alvorlige sager. Samtidig er der lagt op til skærpet brug af straffelovens paragraf om medvirkeransvar. Det ser vi naturligvis frem til. For de store danske transportfirmaer og speditører ved alt om, hvad der foregår, når de bruger udenlandske vognmænd og chauffører, siger Jan Villadsen ifølge Fagbladet.

EU's beskæftigelsesministre er enige om udenlandske ansatte

De europæiske beskæftigelsesministre - deriblandt danske Mette Frederiksen (S) - er blevet enige om deres formulering af et nyt direktiv for udstationerede arbejdere i EU. Ministrenes enighed freder ifølge den danske organisation, FTF, det danske RUT-register

Det nye direktiv fastsætter eksempelvis regler for polske håndværkere, der bliver udstationeret på job i Danmark. EU-Kommissionen skal nu forhandle med EU-Parlamentet om direktivets endelige udformning.

Direktivet indfører i den form, der har fået efter mødet mellem EU's beskæftigelsesministre, en form for kædeansvar i første led under hovedentreprenøren, og i første omgang kun inden for byggebranchen.

Statistik

Sverige ligger foran Danmark på medarbejderomkostninger

En ny statistik fra DA - Dansk Arbejdsgiverforening - viser, at Danmark ligger højt på en liste over de samlede medarbejderudgifter i Danmark og i Danmarks vigtigste samhandelspartnere. I toppen af listen ligger lande som Belgien, Sverige og Frankrig

Statistikken fra Dansk Arbejdsgiverforening ser på de samlede medarbejderomkostninger på tre områder: Fremstillingsvirksomhed, Bygge- og anlægsvirksomhed og Handelsvirksomhed.

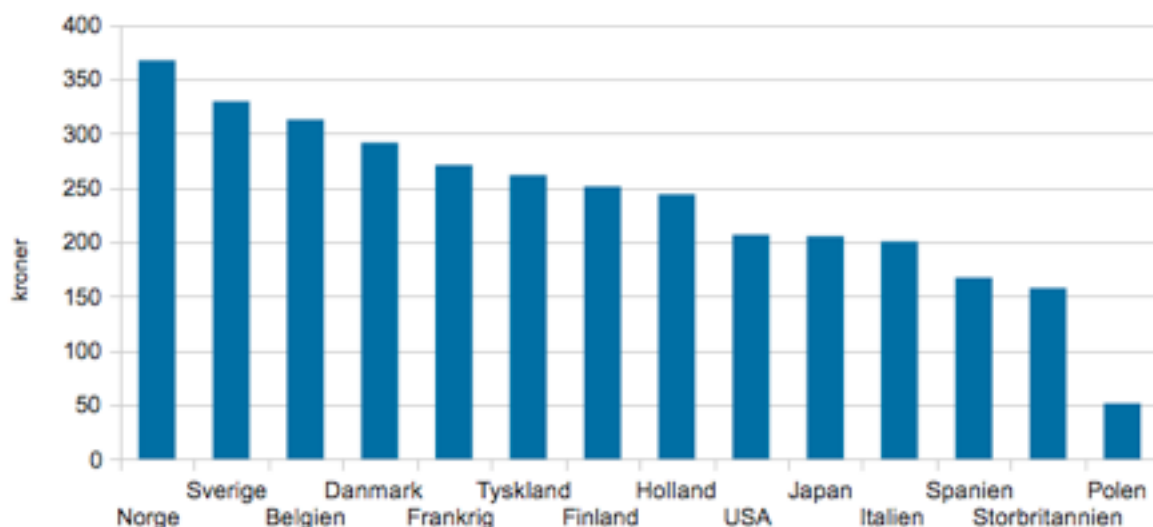
Udover Danmark omfatter statistikken Tyskland, Sverige, USA, Storbritannien, Frankrig, Holland, Italien, Belgien, Japan, Norge, Polen, Spanien og Finland.

Statistikken viser, at når det gælder de seneste sammenlignelige niveautal for samlede medarbejderomkostninger inden for fremstillingsvirksomhed havde Norge de højeste medarbejderomkostninger pr. præsteret time på 367,22 kroner, efterfulgt af Sverige med 329,37 kroner, Belgien med 312,74 kroner og Danmark med 291,37 kroner.

Lige efter Danmark lå Frankrig med 270,75 kroner efterfulgt af Tyskland med 261,45 kroner, Finland med 250,93 kroner, Holland med 243,85 kroner, Japan med 205,32 og USA med 206,78.

Medarbejderomkostninger hos fremstillingsvirksomheder

I danske kroner



Statistik

Stigning i antal konkurser er især i Hovedstaden

612 virksomheder måtte lukke og slukke i november. Sammenholdt med 2012 svarer det til en stigning på 4,6 procent. Det er især Hovedstaden, der er ramt, viser den seneste konkursanalyse fra data- og analysevirksomheden Experian

Det er primært Hovedstaden og Sjælland, der bidrager til den samlede stigning, men også Bornholm og Østjylland oplever i øjeblikket en svagt stigende tendens.

I alle øvrige områder er antallet af konkurser faldet i november. Det er Færøerne, Lolland-Falster og Fyn, der oplever det største relative fald, og ser man på hele året, har der i årets første 11 måneder været 4.832 konkurser mod 5.004 i de første 11 måneder af 2012. Det svarer til en nedgang på 3,4 procent.

Ser man på 12-månedersgennemsnittet er det steget til 455 - til sammenligning var niveauet på 558 for 3 år siden, mens det for 5 år siden var på 289.

- Hovedstaden demonstrerer i øjeblikket en lidt kedelig retning i udviklingen af konkurser. Næsten 12 ud af 1.000 virksomheder i Hovedstaden er gået konkurs de sidste 12 måneder. Omvendt er det også i Hovedstadsområdet, der bliver etableret flest nye virksomheder, og jobbuddet er størst, så betydningen for arbejdsløsheden er minimal", siger Frank Papsø, direktør for analyse og forretningsudvikling i Experian.

- Det bliver spændende at se tallene for december, og konkludere på året samlet set. Forhåbentligt vil vi se en cementering af en overordnet positiv udvikling, selvom der har været små svingninger fra måned til måned i løbet af året, siger han.

Område	November	November	Udvikling	Dec./Nov.	Dec./Nov.	Udvikling
	2012	2013	%	11/12	12/13	%
Hovedstaden	301	369	22,8	2332	2653	13,8
Syddjylland	46	29	-37,0	427	410	-4,0
Nordjylland	43	32	-25,6	339	317	-6,5
Sjælland	41	54	31,7	603	555	-8,0
Fyn	37	17	-54,1	351	317	-9,7
Østjylland	66	70	6,1	848	741	-12,6
Midt- og Vestjylland	32	30	-6,3	413	352	-14,8
Bornholm	0	2	200,0=	22	18	-18,2
Lolland - Falster	9	4	-55,6	76	53	-30,3
Grønland	1	1	0,0	20	11	-45,0
Færøerne	9	4	-55,6	72	35	-51,4
I alt	585	612	4,6	5503	5462	-0,7

(Kilde: Statstidende - tabel: Experian)

Transportvirksomheder

Leif Johansen-selskab har mistet sin egenkapital

Selskabet Dantrans A/S, som blev etableret 15. november 2011 under navnet Facility Management A/S med en aktiekapital på 500.000 kroner. I maj sidste år blev aktiekapitalen forhøjet til 5.000.000 kroner ved en kontant indbetaling. Senere i september ændrede selskabet navn til Spedition Kolding A/S. I juni i år indtrådte speditør Leif Johansen som direktør for selskabet

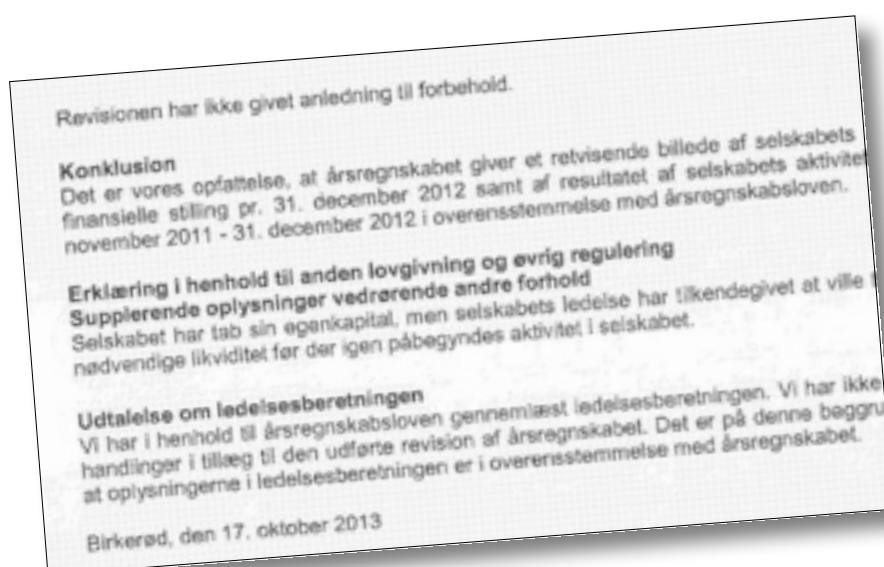
Af selskabets årsrapport fremgår det, at selskabet har tabt sin egenkapital på grund af eksterne omkostninger på 5.012.500 kroner, som bringer egenkapitalen ned på minus 12.500 kroner. Ledelsen skriver også i årsrapporten, at selskabet ikke har haft nogen aktivitet i regnskabsåret 2012, der gik fra 15. november 2011 til 31. december 2012.

Selskabets ledelse har over for selskabets revisor tilkendegivet, at den vil tilføre selskabet den nødvendige likvide kapital, inden der igen vil være aktivitet i selskabet.

Ifølge årsrapporten for Dantrans A/S, CVR 34051291, er Leif Johansen, der har adresse på Vibevej i Kolding, ejer af selskabet.

Leif Johansen er gået konkurs med en række selskaber gennemårene. Senest med KSK Kolding Speditionskontor ApS og før det, TLG Danmark ApS.

Interesserede kan læse mere om Leif Johansen ved at søge i artikelarkiv på transportnyhederne.dk under Leif Johansen.



Materiel

Tankvognsproducent:

Ny type gylletrailer giver nye muligheder

Tankvognsproducenten VM Tarm A/S har fornylig leveret en 38.000 liter ADR-godkendt gylletrailer, som er den første ADR-godkendte gylletrailer i Danmark

Gylletrailereren er leveret og udviklet i samarbejde med ISS Kloak- & Industriservice A/S.

Den ADR-godkendte gylletrailer giver ISS Kloak- & Industriservice A/S nye muligheder for at anvende gylletrailereren udenfor gyllesæsonen. Gylletrailereren kan sammenlignes med en slamsuger og er derfor også udstyret med spulepumpe, spuleslange og tank til ren vand.



Gylletrailereren har en netto nyttelast på 31.220 kg.

Transportvikaren er en MAN

Transportvikaren Aps har hentet endnu en fabriksny tre-akslet MAN TGX 28.480 6x2-2 Bogie-trækker, der er udstyret med tvillingmonteret bogie, Euro 5-motor, Tipmatik-gearskiftesystem og MAN's navigationssystem med bluetooth

Trækkeren er leveret i firmaets farver. På billedet ses den første MAN TGX-trækker, som Transportvikaren fik leveret tidligere i år. Den nye bil er leveret af salgskonsulent Martin Sehested fra MAN Odense A/S.

Transportvikaren tilbyder hjælp til løsning af alle former for problemer og opgaver indenfor transportbranchen.



Materiel

Fynsk vognmandsforretning har hentet ny fireakslet i Hedensted

Søndersø Entreprenør- og Vognmandsforretning A/S har taget en fire-akslet Kel-Berg tiptrailer i brug. Traileren blev fornyligt afhentet hos Lastas i Hedensted

Traileren er opbygget på et grå-lakeret chassis af finkornstål 690 med kraftige forstærkninger, som gør chassiset meget stabilt. Traileren har fire ni-ton SAF-aksler med skivebremser og luftaffjedring.

Første aksel er løftbar, mens fjerde aksel er selvstyrende og løftbar. På chassiset er der monteret arbejdsplatform af galvaniseret stål med sikkerhedsgelænder.

Lastas har opbygget tipkassen i 40 mm indvendigt forstærkede alu-planker med 4 mm gods på indersiden og 2 mm gods på ydesiden.

Forvæggen er af 4,5 mm alu-plade med kraftige alu-formækforstærkninger. Bunden er fremstillet af 7 mm gennemgående aluminiumplade i speciel slidstærk kvalitet.

Bagklappen, der er tophængt med pneumatisk åbne- og lukkesystem, er fremstillet af 50 mm alu-profiler med kraftig alu-kantrammer. På kassen ligger en kraftig rullepresenning med rør, som er understøttet af et aftageligt travers i midten.



Materiel

Scania i Sorø leverer den første Euro 6-lastbil

TJO A/S Sorø har netop fået leveret den første af fire nye Scania Euro 6-lastbiler fra Scania i Sorø. Der er tale om en Scania P 360 6X2*4 med en ni-liters fem-cylindret dieselmotor på 360 hk, der overholder den kommende Euro 6-norm med SCR-teknologi på udstødningssystemet

Bilen er leveret med fuldautomatisk Opticruise-gearskiftesystem, CP16 mellemførerhus samt styrbar bogieaksel. Bilen er opbygget hos HMF i Roskilde med HMF TF320-hejs og HMF 172-k3-kran, og lakeringen er udført af TR Autolakering.

I samråd med Scantias servicesælger, Ernst Larsen, har TJO A/S valgt at udstyre den nye Scania P 360 med Scania Communicator C200 kommunikationsenhed med abonnement på eksempelvis trådløs overførsel af fartsrivedata, brændstofanalyse samt GPS-kort.

Der er samtidig tegnet fuld reparationsaftale på bilen, der er solgt af salgschef Keld Nielsen hos Scania i Sorø.



Den nye Scania P 360 er leveret med hejs og kran fra HMF's afdeling i Roskilde.

Materiel

TÜV SÜD har testet brændstofeffektive dæk

Den franske dæk-koncern, Michelin, bad tyske TÜV SÜD Automotive om at teste lastvognsdæk fra fem producenter af kvalitetsdæk under virkelige forhold. Testens resultat var, at Michelin's XLINE Energy placerede sig i toppen, når det gælder brændstofeffektiviteten på dæk til fjerntransport

Testen er den anden inden for kort tid, hvor Michelin placerer sig som vinder.

Ifølge testen, som blev gennemført i juni, havde Michelin's XLINE Energy-dæk 1,84 liter lavere brændstofforbrug pr. 100 km sammenlignet med den mindst brændstofeffektive dækløsning og 1,2 liter lavere end gennemsnittet. Det svarer til en besparelse på op til ca. 15.000 kroner pr. år for en lastvogn, som kører 130.000 km pr. år.

- Vi arbejder konstant på at udvikle vores dæk og stræber altid efter at være på forkant, når det gælder TCO (Total Cost of Ownership) og miljøpåvirkning. Med Michelin's XLINE Energy-dæk bringer vi brændstofeffektiviteten ved fjerntransporter op på helt nye niveauer, siger Anders Lindgren, teknisk ekspert for lastvognsdæk hos Michelin i Norden.

Michelin har siden 1992 være pioner inden for udviklingen af dæk med lavt brændstofforbrug, og Michelin's XLINE Energy-dæk tilhører den femte generation af brændstofeffektive dæk.

Dæk-serien blev lanceret på markedet i februar - fire måneder efter introduktionen som originalmontering på lastvogne fremstillet af Renault Trucks og Volvo Trucks.



Materiel

Med Michelin's XLINE Energy-dæk bringer vi brændstofeffektiviteten ved fjerntransporter op på helt nye niveauer, siger Anders Lindgren, teknisk ekspert for lastvognsdæk hos Michelin i Norden.

Michelin investerer hvert år over 5,4 millioner kroner og har over 6.600 ansatte, som arbejder med forskning og udvikling på tre kontinenter. Eksempelvis kører man levetids- og udholdenhedstest på veje svarende til 1,8 milliarder kilometer pr. år, hvilket svarer til en helt gang rundt om jorden hvert tolvte minut.

Om testen hos TÜV SÜD Automotive

TÜV SÜD Automotives test blev gennemført i juni med en Mercedes Benz Actros 1842 udstyret med nye dæk. Lastvognene fik en last på 40 ton og blev testet på en strækning 238 km nordøst for München på et bjerg mellem 320 og 480 meter over havets overflade. Lastvognen blev udstyret med

dimensionen 315/70 R22.5 og anhængerens med 385/55 R 22.5. Luftryk: 8,4 bar (styrende aksel), 7,7 bar (trækkende aksel) og 9,0 bar (anhængeraksel). Hver dækopsætning blev testet to gange.



Materiel



Goodyear har flere forskellige vinterdæk til lastbiler og busser

I Goodyears dæksortiment er der også andre dæk, end de specialdesignede vinterdæk i UltraGrip-serien til lastbiler og busser, der egner sig til vinterforhold. Trækdækkene Goodyear Municipal 17,5" og 19,5", regionaltransportdækkene og det nyligt lancerede Goodyear KMAX D og Goodyear FUELMAX D, som fås fra og med januar 2014 på de fleste europæiske markeder, kan også bruges som vinterdæk

Dækkene er mærket med M+S-symbolet og lever op til de krav om ydeevne på sne, som kvalificerer til mærkningen 'det tretandede bjerg med snefnug' (3PMSF), som betyder, at de kan bruges hele året og, at de opfylder de strengere krav til vinterdæk.

I øjeblikket er der ingen fælles lovgivning i EU vedrørende vinterdæk. Den obligatorisk brug af vinterdæk bestemmes og reguleres i øjeblikket af nationale love. Der findes dog en officiel EU-definition af 'vinterdæk', som definerer et snedæk (eller

Fortsættes næste side

Materiel

'vinterdæk') som et "dæk, hvis slidbanemønster, slidbanemateriale eller opbygning er designet til at give en bedre ydeevne på sne end normale dæk for så vidt angår dets evne til at igangsætte eller opretholde et køretøjets bevægelse".

Markedet for vinterdæk

Den mærkning, der aktuelt anvendes på dæksiderne til at skelne vinterdæk fra standarddæk, er M+S) (og M.S eller M&S), som EU-forordningen kræver. Den 1. november 2012 offentliggjorde UNECE-regulativet en ny EU-mærkning - 'Alpe'-symbolet eller 'det tretandede bjerg med snefnug' (3PMSF).

Til forskel fra M+S-mærket kan 3PMSF kun bruges i henhold til loven, hvis dækket overholder nogle minimumskrav til ydeevne på sne; det såkaldte 'snow grip index'.

Det er stadig tilladt at bruge M+S-mærkningen, men den er ikke juridisk knyttet til en garanteret minimumperformance under vinterforhold.

M+S-dæk har bedre trækevne end almindelige dæk på sne, men de overholder ikke nødvendigvis de krav til vejgreb på sne, der kræves for at kvalificere dem til det nye tretandede bjerg med snefnug.

Vinterdækkene har fordele

Brugen af vinterdæk sikrer at dækkene yder optimalt i vintersæsonen, og i særdeleshed når vejene er helt eller delvist dækket af sne og is. Dæk reagerer forskelligt på temperatur, og derfor kræver sådanne forhold en særlig materialesammensætning. Godt vejgreb er naturligvis vigtigt for styre- og bremseegenskaberne såvel som for trækegenskaberne. Et mere aggressivt dækmønster kombineret med et dækmateriale, der har de rigtige egenskaber, er nødvendigt, ikke blot af hensyn til et godt vejgreb på sne, men også på is, og for effektivt at bortlede vand på vejoverfladen.

Fordelene ved vinterdæk til lastbiler og busser betyder meget for mobiliteten under udfordrende vinterforhold. Der er en betydelig økonomisk fordel ved at undgå stop undervejs, der eksempelvis kan forsinke eller ødelægge leveringer.

Brug af vinterdæk på trækakslerne er blevet obligatorisk i mange lande i Europa.

Dækproducent anbefaler specialdesignede vinterdæk

I henhold til loven er trækdæk, som er mærket med M+S og/eller 3PMSF, tilladte i alle lande i Europa under ekstremt hårde vinterforhold.

Men når man regelmæssigt kører på vinterveje, som man gør i Norden, Rusland og de bjergrige områder, anbefaler Goodyear transportvirksomheder med egne køretøjer at bruge specialdesignede vinterdæk. De specialdesignede vinterdæk har bedre vinteregenskaber end andre dæk, da de er designet og tilpasset specielt til brug under vinterforhold.

Materiel

Australsk hold vandt Scania-konkurrence

Det blev det australske 'Team Southern Stars', der kunne tage hjem som vinder af Scanias Top Team-konkurrence for serviceteknikere. Finalen blev afviklet på Scania-fabrikken i Södertälje, hvor det australske hold vandt foran Scania-hold fra New Zealand og Finland

De tre hold havde forinden besejret de bedste Scania-mekanikere og -reservedelsmedarbejdere fra Argentina, Italien, Peru, Schweiz, Slovakiet, Tyskland og Østrig.

De ti finalehold var fundet blandt mere end 8.000 Scania-medarbejdere fra knap 70 lande gennem en række udskilningskonkurrencer. Det danske vinderhold 'Erritsø-drengene' fra Scania-anlægget i Fredericia missede finalen ved kun at blive nummer tre i den europæiske semifinale - kun slået af de senere VM bronze-vindere Finland og Italien.

Scania Top Team er et uddannelsesprogram i konkurrenceform, der har til formål at inspirere og motivere Scania's servicepersonale til at dygtiggøre sig.



Infrastruktur

Sikkerhed er tænkt ind fra begyndelsen

Som bygherre stiller Femern A/S præcise krav til, hvordan der skal holdes styr på sikkerhed og arbejdsmiljø. Det gælder de store konsortier, når de går i gang med tunnel og portal. Men det gælder også for de entreprenører, der nu er i gang i forbindelse med de fremrykkede aktiviteter blandt andet anlægge nye veje i området

Sikkerhed og arbejdsmiljø skal være i orden. Det mener Femern A/S, der som bygherre stiller strenge og præcise krav til, hvordan alle entreprenører på projektet skal have styr på sikkerheden.

- Vi lægger stor vægt på, at vores entreprenører drager omsorg for arbejdsmiljøet og

sikkerheden. Så bemanning af opgaven og måden at udføre opgaven på vægter højt, når vi skal vælge, siger Steen Lykke, teknisk direktør i Femern A/S.

De entreprenører, som Femern A/S vælger til opgaverne, har ansvaret for sikkerhed og arbejdsmiljø på byggepladsen, mens Femern A/S har ansvaret for at overvåge og følge op. Derfor er Lars Jensen, som er arbejdsmiljøkoordinator i Rambøll for Femern A/S grundig, når han hver 14. dag laver en sikkerhedsrundring på Færgevej, hvor MSE A/S er i fuld gang med vejudvidelsen.

- Vi har især fokus på, at adgangsvejene til byggepladsen er i orden. Og at der er en sikker adskillelse mellem kørende og



Infrastruktur

gående, når så store maskiner er i spil. Ligeledes tjekker vi også sikkerheden i forbindelse med udgravningerne, så vi værner os mod sammenskridning, siger han.

Lisbeth Madsen, som er sikkerhedsansvarlig i MSE A/S tager en sikkerhedsgennemgang hver uge for at sikre, at de lever op til kravene fra Femern A/S. Og hun ser efter de samme ting som Lars Jensen.

- De personlige værnemidler er også vigtige. Så alle har det rette sikkerhedsudstyr på hele tiden. Og så har vi gjort meget ud af skiltningen omkring byggepladsen for at sikre, at uvedkommende ikke kan komme ind og komme til skade, påpeger hun.



Når arbejdet med portal og tunnel går i gang i 2015, efter at anlægsloven er vedtaget, skal en lang række krav som er indført i kontrakterne med de store internationale konsortier overholdes. Store byggeprojekter som Femern tunnelen er ekstra krævende, når et godt og sikkert arbejdsmiljø skal sikres. Byggepladserne er meget store, og mange faggrupper skal arbejde sammen om komplekse opgaver. Da en stor del af arbejderne i forbindelse med Femern tunnelen foregår på vandet, stiller det ekstra høje krav til sikkerheden.

At Femern A/S og alle entreprenørerne skal leve op til kravene i arbejdsmiljølovgivningen er en selvfølge, men Femern A/S ønsker, at et sikkert arbejdsmiljø tænkes ind i hvert eneste skridt, så man på alle rimelige måder forebygger arbejdsulykker og dødsfald.

- Et godt arbejdsmiljø begynder med god planlægning og valg af metoder, hvor sikkerheden er høj. Holdningen helt fra toppen og ud til yngste lærling skal være, at sikkerhed og sundhed er prioriteret højt i ord såvel som i gerning, siger Steen Lykke og fortsætter:

- Vi vil ikke acceptere Tarzan-syndromet, hvor medarbejderne tager risici og siger "går den, så går den". Sikkerhed skal gennemsyre det daglige arbejde, og det skal nå ud i alle kroge. Det vil vi vurdere entreprenøren på, og det vil vi som ansvarlig bygherre følge nøje op på hver dag, når arbejdet går i gang, siger han.

Fortsættes næste side

Infrastruktur

Fakta om sikkerheden på arbejdspladserne

- Femern A/S lægger vægt på entreprenørers evne til at arbejde med sikkerhed og arbejdsmiljø i alle udbudsrunder og skriver krav til sikkerhed og arbejdsmiljø ind i alle kontrakter. Både på de fremrykkede aktiviteter og på de store kontrakter på tunnel og portal.
- Entreprenørerne har ansvaret for sikkerhed og sundhed på egne arbejdspladser og skal dokumentere både deres planlægning og deres resultater, mens Femern A/S har det overordnede koordineringsansvar samt ansvaret for at overvåge og følge op.



I de store kontrakter vil blandt andet indgå:

- Krav til, at tunnelen designes og arbejdsmetoderne udformes på den sikrest mulige måde.
- Krav til at der vælges gode og ikke sundhedsfarlige materialer.
- Krav om ledelses-og uddannelsessystemer.
- Krav om at alle medarbejdere - også underleverandørerne – kun får lov til at arbejde på pladsen efter, at de har bestået en specialuddannelse i arbejdsmiljø og sikkerhed.
- Krav om at entreprenøren skal sørge for såkaldte toolboks-møder, hvor hver enkelt medarbejder bliver informeret og instrueret i korrekt brug af værktøj samt i metodebeskrivelser - og entreprenøren skal sikre, at det foregår på alle de relevante sprog.
- Alkoholforbud og nultolerance i forhold til euforiserende stoffer på byggepladsen.

Fakta om Femern A/S

- Femern A/S er et statsejet selskab, der står for at bygge den cirka 18 kilometer lange Femern tunnel mellem Rødbyhavn og Puttgarden, der står færdig i 2021.
- Byggeriet af tunnelen er planlagt til at gå i gang i 2015, men en del af de fremrykkede aktiviteter, som Femern A/S også står for, er allerede sat i gang.
- Aktiviteterne går ud på at forberede området omkring Rødbyhavn til anlægsarbejdet med etableringen af tunnelen og portalen. Derfor etableres der nu nye og forbedrede veje og cykelstier, forsyning af el, vand og kloakering opgraderes, en ny pumpestation til afvanding af lavtliggende områder ved Rødbyhavn skal bygges, et gammelt fiskeopdræt er ved at blive revet ned, og etablering af erstatningsnatur er igangsat.



**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!**

Beliggenhed Beliggenhed Beliggenhed

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

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

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

Læs mere på www.htc-erhverv.dk



TONNI SØRENSEN
Centerdirektør
HTC - Hirtshals Transport Center
Dalsagervej 3
9850 Hirtshals
+45 20 11 39 55
ts@htc.dk



Flydende forbindelser

Combi Lift skal transportere 13,7 kilometer søkabel

Rederiet Combi List har fået opgaven med at transportere 13.7 kilometer søkabel for Westermost Rough Offshore Wind Farm project. Transporten går fra Donghae til Rotterdam

Westermost Rough Offshore Wind Farm project ligger omkring 4,5 sømil øst for den britiske nordsødkyst lige nord for floden Humber.

Projektet omfatter 35 vindturbiner, der hver har en kapacitet på 6MW. Samlet kan vindmøllerne forsyne op til 200.000 boliger med elektricitet.

Det 13,7 kilometer lange kabel vil blive spolet på en karussel

på skibet »EIT Palmina« på kundens anlæg i Donghae ved hjælp af et gooseneck-tårn og transporteret til Rotterdam, hvor det vil blive lastet direkte over til projektets kabelskib.

Opgaven med at transportere kablet vil blive afsluttet i slutningen af januar samtidigt med, at Combi Lift's skib vil afslutte en opgave for offshore vindindustrien. Siden januar 2013 har »EIT Palmin« fuldført 22 transporter fra Aalborg til Belfast med dele til vindmølleprojektet West of Duddon Sands Wind Farm project.

Ser man bort fra en enkelt rejse fra Europa til fjernøsten har »EIT Palmina« været beskæftiget med transportopgaver for vindmølleindustrien i 10 ud af årets 12 måneder.



Flydende forbindelser

Svenske Sjöfartsverket har sendt den første isbryder ud

Ved midnat natten til tirsdag indledte isbryderen Ale årets isbrydningssæson ud for den finske kyst, hvor isen pakker på grund af sydvestlig vind. Ale skal sørge for isbrydning og assistance til og fra de finske havne Tornio, Kemi, Uleåborg og Brahestad

Grunden til, at en svensk isbryder skal bryde is og assisterer i finsk farvand, er, at Sverige og Finland samarbejder om isbrydningen i Bottenhavet, Bottenviken og i Ålands hav.

Samarbejdet betyder, at svenske isbryder nogle gange assisterer i finsk farvand og omvendt. Det er den samlede bedømmelse af søfartens behov for assistance, der afgør, hvor isbryderressourcerne sættes ind. Dermed udnyttes isbryderne optimalt.

Svenske Sjöfartsverket har selv fem isbrydere - Ale, Atle, Frej, Oden og Ymer. Derudover kan Sjöfartsverket to arbejdsfartøj - Baltica og Scandica - også bryde is.

Hvis behovet opstår, har Sjöfartsverket aftaler med eksterne rederier om isbryderassistance med eksempelvis bugserbåde.

Ifølge Sjöfartsverket er premieren på issæsonen 2013-2014 hverken tidlig eller sen. Det er også for tidligt at vurdere, om der ligger en lang sæson forude.

- Vinteren 1986.87 havde vi et ekstremt omfattende isdække i Bottenviken, Kvarken, Bottenhavet, hele Østersøen, Øresund, Kattegatt og dele af Skagerak. Det år startede isbrydersæsonen sent, siger Johny Lindvall fra Sjöfartsverket isbrydningsledelse, der har til huse i Norrköping og arbejder i døgndrift under issæsonen.

Om den svenske isbryder Ale:

Ale er en af de fem svenske statsisbrydere og ejes Sjöfartsverket. Ale er specialbygget til at sejle op ad Göta Älv og gå gennem Trollhätte kanal til Vänern. Ale er bygget i 1973 på OY Wärtsilä AB i Helsingfors. Isbryderen er moderniseret og opgraderet både med hensyn til teknik og materiel de seneste år. Ale er 48,7 meter lang, 13,0 meter bred og har en dybgang på 5,4 meter. Ale kan bryde 0,6 meter jævn is i tre knops fart.



Flydende forbindelser

Søfarten får noget at tanke fra

Frederikshavn Havn A/S og oliefirmaet Nordic Marine Oil A/S har onsdag indgået en aftale om etablering af et tankanlæg på havnen i Frederikshavn med en kapacitet på mindst 20.000 kubikmeter med mulighed for yderligere udvidelse

Tankanlægget skal anvendes som lager af brændstof til skibe i Frederikshavn Havn, og skibe som passerer forbi i Kattegat, og skal stå klar i løbet af andet halvår næste år

- Vi er naturligvis glade og stolte af, at et firma som Nordic Marine Oil A/S vælger Frederikshavn som centrallager for deres fremtidige aktiviteter i Danmark. Miljø er et væsentligt fokusområde for Frederikshavn Havn, og det er helt i tråd med vores strategi om at få en af de væsentligste udbydere af marine diesel til at placere sig i Frederikshavn, da markedet for marine diesel forventes at stige kraftigt i forbindelse med de nye og strammere regler for svovludledning, der træder i kraft fra 1. januar 2015, siger administrerende direktør for Frederikshavn Havn Mikkel Seedorff Sørensen.

Han peger på, at Nordic Marine Oil A/S med aftalen er med til at understrege den øgede interesse for Frederikshavn Havn, som står overfor en stor udvidelse af de nuværende faciliteter og adgangsforhold. Samtidig skaber de vækst og arbejdspladser for Frederikshavn.

- Det er meget glædeligt, at vi formår at tiltrække selskaber som Nordic Marine Oil A/S i og med, at dette bekræfter de strategiske tiltag, som bestyrelsen vedtog i 2011, siger Mikkel Seedorff Sørensen.

Nordic Marine Oil A/S, som er et helejet datterselskab af det internationale bunkerselskab Malik Supply A/S, leverer serviceydelser indenfor bunkring, smøremidler og oliehandel i Danmark. Nordic Marine Oil A/S leverer brændstof fra egne lagre i Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Thyborøn, Hvide Sande, Esbjerg og Gedser og servicerer den maritime industri herfra.



Flydende forbindelser

Oliedirektør: Frederikshavn Havn er særdeles godt placeret

Olifirmaet Nordic Marine Oil A/S har onsdag indgået en aftale med Frederikshavn Havn om etablering af et tankanlæg på havnen i Frederikshavn med en kapacitet på mindst 20.000 kubikmeter med mulighed for yderligere udvidelse

- Nordic Marine Oil har et mål om at etablere sig yderligere i bunkersmarkedet omkring indsejlingen til Østersø-området.

Frederikshavn Havn er særdeles godt geografisk placeret og vil blive omdrejningspunktet for leverancer af olieprodukter til skibe i og udenfor havnen. Samtidigt er Frederikshavns beliggenhed optimal som transitlager for vores lagerfaciliteter langs den danske vestkyst, siger Steen Møller, der er administrerende direktør i Nordic Marine Oil A/S.

- Aftalen betyder, at Nordic Marine Oil A/S sammen med de øvrige servicevirksomheder på havnen skaber et full-service koncept overfor shippingindustrien, der gør Frederikshavn Havn til en af de mest attraktive havne for fremmede skibe, siger Steen Møller videre.

Steen Møller vurderer også, at tidspunktet for aftalens indgåelse er optimal, idet skibsfarten er ved at rejse sig ovenpå et deprimeret marked siden 2008. Herudover påpeger han, at der ligger flere muligheder for udvidelse af samarbejdet på havnen til gunst for havnens aktører.



Nordic Marine Oil A/S, som er et helejet datterselskab af det internationale bunkerselskab Malik Supply A/S, leverer serviceydelser indenfor bunkring, smøremidler og oliehandel i Danmark. Nordic Marine Oil A/S leverer brændstof fra egne lagre i Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Thyborøn, Hvide Sande, Esbjerg og Gedser og servicerer den maritime industri herfra.

Flydende forbindelser

Transportarbejderforbundet i Norge indleder sympatisstrejke i to havne

I godt en måned har Norsk Transportarbejderforbund boykottet Risavika Terminal ved Stavanger for at få en tariffaftale på plads. Transportarbejderforbundet vil have en aftale i hus for at forhindre, at lavtlønnede søfolk fra andre lande udfører terminalarbejde. Nu har Transportarbejderforbundet udtaget havnene i Tromsø og Mossjøen, som dermed bliver ramt af sympatistrejke til støtte for boykotten af Risavika Terminal

Norsk Transportarbejderforbund peger på, at den eneste reaktion forbundet har fået fra arbejdsgiverne, der er organiseret i NHO - Næringslivets Hovedorganisasjon, er sabelraslen.

- Risavika Terminal og NHO siger, at de ikke kan indgå en tariffaftale, fordi dagens ordning giver dem en konkurrencefordel, siger Roger Hansen, der er forbundsleder i Norsk Transportarbejderforbund.

Han forklarer, at konkurrencefordelen består i, at Risavika Terminal kan benytte lavtlønnet udenlandsk arbejdskraft fra skibene, som gratis arbejdskraft i terminalen.

- Og det benytter de til at konkurrere med havne, der har en tariffaftale for havnearbejderne, siger Roger Hansen.

Han mener, at arbejdsgiverne på havnene i hele Norge burde støtte Norsk Transportarbejderforbund i kampen mod at Risavika kan udkonkurrere andre havne gennem social dumping.

- I Norge har vi tariffaftaler og følger de internationale aftaler, vi er forpligtede til. Det vil NHO gøre op med. Men vi kommer ikke til at give os, siger Roger Hansen.

Administrerende direktør i NHO Logistikk og Transport, Tom Rune Nilsen, mener, at havnearbejderne ikke har nogen ret til at aktionere, da der efter hans og NHO's opfattelse er tale om en ulovlig konflikt.

Den nye DAF har 510 heste

Torben Jørgensen eff. ApS har taget en ny DAF XF i brug leveret af Lastas Trucks Danmark A/S. Den nye DAF har en 12,9 liters Euro 5-motor, der yder 510 hk mellem 1.500 og 1.900 omdr. pr. minut. Motorens maksimale drejningsmoment, der er til rådighed mellem 1.000 og 1.410 omdrejninger pr. minut, ligger på 2.500 Nm

DAF'en er leveret med en 12-trins gearkasse, MX-motorbremse, ventilerede skivebremser for og bag, førerhus med luftaffjedret Super Space Cab med stålkofanger, farvet glas, el-ruder, elektrisk opvarmede hovedspejle og vidvinkelspejle.

Lastas Trucks Danmark A/S har monteret anhængertravers på standardanvendt chassis, en stålbrændstoftank på 390 liter og en AdBlue-tank på 50 liter.

Indvendigt har kabinen træfinish på de aktive zoner af instrumentbrættet, Super Air førersæde med høj ryg og sædevarme, lufttæt bokse på 60-150 liter med udvendig lem og åben boks på 25 liter med flaskeholder foran og skuffe på 65 liter med flytbar rundeler ved siden af køleskabet. Afstandsstykker under madrassen giver ekstra udluftning og fjerner fugt fra køleskabet, der er på 42 liter med luksushåndtag. Kabinevarmeren er af vand-til-luft-typen.

*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*