

Ugens transport

Fredag 31. januar til torsdag 06. februar 2014 - Nummer 4 - 3. årgang

Skrald kører på gas

Læs mere
på
siderne
25 og 26

Norske
vognmænd
peger på fusk

Læs mere side 8 - 11

Danske lastbiler har det
svært i konkurrencen syd
for grænsen

Side 6 og 7

Transportorganisationer siger farvel til
transportministeren på forskellig måde

Læs mere side 4 og 5

Lastsikring er kommet på
nettet - og i bogform

Læs side 16 og 17

Kenyanisk domstol
dømmer pirater

Læs side 39

Mercedes-Benz trækker trækker til sværgods frem

Side 32 og 33

Risiko for at blive afsløret bør kunne forebygge fusk

I denne uge kom det frem, at det kan være ganske let at fuske med kørekort og førekort.

Et par hundrede euro kan gøre enhver til lastbilchauffør.

Eksemplet er fra Norge. Nogle af vejene til Norge går via Danmark, så der skal ikke så meget til for at forestille sig, at en eller flere chauffører har kørt eller kører i Danmark med falske kort på hånden.

Politikerne har sat penge af til øget kontrol. Spørgsmålet er, om kontrollen er god nok - og at der er så meget af den, at risikoen for at blive afsløret er stor nok til at afholde chauffører og eventuelle bagmænd fra at benytte falske kort og dermed fuske med reglerne om køre- og hviletid - og alle trafikanters trafikssikkerhed.

Eksemplet fra Norge er et eksempel på, hvordan nogle aktører er helt ligeglade med spilleregler på transportområdet - og med andres sikkerhed.

Det sætter alle aktører i et dårligt lys - og gør det sværere for de aktører, der gerne vil konkurrere inden for de rammer, spillereglerne sætter.

Det er ligesom at sidde fire mand og spille whist - og så den ene snyder. Først er der ingen, der lægger mærke til det. Men når det bliver klart for de andre, er spillet og den gode stemning ødelagt.

God læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør.



XL
GODKENDT

Vi har altid denne model på lager

2 akslet

CITY GARDINTRAILER

- Totalvægt 36.000 kg
- 2 x 10 tons SAF-aksel med skivebrems og luftaffjedring
- Er XL-godkendt

**37**
KUBIKMETER

Vi har altid denne model på lager

4 akslet

TIPTRAILER 37 M³

- Totalvægt 36.000 kg
- 2 x 10 tons SAF-aksel med skivebrems og luftaffjedring



4 akslet

**MAX TRAILER
NEDB. MASKINTRAILER**

- Totalvægt 46.000 kg
- 4 x 9 tons SAF-aksel med tromlebrems og luftaffjedring

Vi har altid denne model på lager

**MAX TRAILER**

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 Thinghøj**
Mobil: +45 2787 7001

Transportrammer

ITD: Pia Olsen Dyhr gjorde sig meget populær i chaufførkredse

Transportorganisationen ITD har - ligesom de to vognmandsorganisationer DTL og ITD - en kommentar til SF's farvel til regeringen - og dermed Pia Olsen Dyhrs farvel til posten som transportminister. ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen fremhæver i sin kommentar, at Pia Olsen Dyhr ikke udviste fleksibilitet og lydhørhed i efterårets behandling af et forslag om højere bøder

- Pia Olsen Dyhr har gjort sig meget populær i chaufførkredse og skabt store forventninger om bedre tider og ordnede forhold i et transporterhverv, hvor internationaliseringen giver udfordringer. De forventninger bliver det nu op til andre at indfri, siger ITD's administrerende direktør Jacob Chr. Nielsen.

ITD fremhæver, at Pia Olsen Dyhr i efteråret fik gennemført en række bødestramninger for lastbilvognmænd. Bøderne for brud på cabotagereglerne blev forhøjet mærkbart.

- Forløbet omkring bødeforhøjelserne var uskønt, og Pia Olsen Dyhr udviste ikke just fleksibilitet og lydhørhed over for branchens saglige argumenter. Her afslører hun en tankegang, der lå tættere på Enhedslisten og fagbevægelsen end midten af dansk politik, siger Jacob Chr. Nielsen og fortsætter:

- Ingen tvivl om at Pia Olsen Dyhr er en politiker med et stort potentiale. Hun er meget profileringsbevidst og målrettet. Om hun er velegnet som formand i SF, må vi hellere lade SF'erne afgøre.



ITD karakteriserer Pia Olsen Dyhr som en minister, der i løbet af sine fem måneder på posten som transportminister fik markeret sig synligt og effektivt udadtil.

Transportrammer

Vognmandsorganisationer takker transportministeren for indsatsen

- Jeg må være ærlig og sige, at det set fra DTL's stol er meget ærgerligt, at Pia Olsen Dyhr må stoppe som transportminister som følge af SF's exit fra regeringen. Det siger DTL's administrerende direktør Erik Østergaard i anledningen af, at SF er trådt ud af regeringen. Der yder også rosende toner fra vognmandsorganisationen FDL

De to organisationer har sammenfaldende opfattelser, når det gælder spørgsmålet om cabotagekørsel.

FDL fremhæver, at "Der er al mulig grund til at rette en tak til transportminister Pia Olsen Dyhr, fordi hun for alvor fik sat cabotage-debatten på det rette spor".

FDL peger på, at transporterhvervet mister en dygtig minister i Pia Olsen Dyhr, som efter FDL's opfattelse har været en af de bedste ministre i Transportministeriet.

"Vi skal meget langt tilbage for at finde en transportminister, som i den grad var i stand til at markere sig på en måde, som kun kunne aftvinge stor respekt", lyder det fra FDL.

Erik Østergaard siger i sin kommentar til SF's og dermed Pia Olsen Dyhr's farvel til transportministerposten, at Pia Olsen Dyhr har været en "...fremragende minister for transportområdet og som på kort tid har sat en god kurs og været krystalklar om sine transportpolitiske holdninger."

- Jeg vil ønske Pia Olsen Dyhr alt mulig held og lykke med hendes videre politiske arbejde, siger Erik Østergaard.

Det vides endnu ikke hvem, der kommer til at efterfølge Pia Olsen Dyhr som transportminister.



Transportrammer

Danske lastbiler har det svært i konkurrencen syd for grænsen

Udflagnin af lastbilerne er nøglen til, at danske vognmænd kan konkurrere om eksportkørslerne syd for grænsen. Det fremhæver transportorganisationen ITD, der hvert kvartal tæller lastbiltrafikken over grænserne. ITD peger i samme forbindelse på, at kørslerne med danske lastbiler vokser i Norge og Sverige

Fra 2008 til 2013 er de danske bilers andel af lastbiltrafikken på den sønderjyske grænse faldet fra 23 til 18 procent. Men tabet på grænsen mod syd opvejes på grænserne mod nord. De danske lastbilers samlede andel for alle grænseovergange ligger stabilt på 22 procent - hvilket svarer til niveauet i 2008. Det viser 2013-statistikken for ITD's grænsetællinger.

Danske transportvirksomheder holder fast i godset med udflagede biler

Trods nedgangen i danske nummerplader på den sønderjyske grænse, er en stor del af det sydgående gods fortsat på danske hænder. De danske vognmænd holder en andel på 49 procent af kørslerne på den sønderjyske grænse ved at inddrage udflagede biler fra udenlandske datterselskaber i de internationale kørsler syd for Danmark. På den sønderjyske grænse er det 36 procent af de passerende udenlandske lastbiler, der er ejet af danske vognmandsvirksomheder.

- Den relativt lille gruppe af danske vognmandsvirksomheder, der tidligere blev betegnet som eksportvognmænd, fik liberaliseret deres erhverv på europæisk plan, da EU's grænser åbnede i 1993. For at kunne klare sig i den åbne konkurrence syd for Danmark, har en del af dem flyttet biler til udlandet og/eller outsourcet dele af deres forretning til udenlandske kolleger, fremhæver ITD's erhvervspolitiske chef Poul Bruun.



Især Tyskland, Polen og resten af Østeuropa har været målet for de danske vognmænd, når de har etableret sig udlandet. Det er imidlertid langt fra nogen ny tendens. Antallet af udenlandske lastbiler på danske hænder har ifølge ITD's opgørelser ligget konstant på godt 3.000 gennem de seneste seks år.

Transportrammer

- Udflagningen var et fænomen, der tog fart i årene frem til finanskrisen i 2008. En del af baggrunden var, at det var svært at skaffe chauffører i Danmark. Samtidig blev det naturligt at inddrage chauffører fra udlandet, da nye regler for køre- og hviletid blev en faktor i planlægningen af de lange ture sydpå, siger Poul Bruun.

Mere end chaufførjob er på spil

De danske vognmænd med udenlandske lastbiler er særligt i de senere år blevet udsat for stigende kritik.

- Det er fuldt forståeligt, at det gør ondt på den danske fagbevægelse at se jobbene som eksportchauffør gå til udenlandske chauffører. Men før vi bliver grebet af melankoli over tabte danske chaufførjob, skal vi huske, at udflagningen også har reddet en række danske vognmænd fra helt at blive skubbet ud af det internationale marked af udenlandske konkurrenter, siger Poul Bruun og pointerer:

- Herved er der bevaret og udviklet en række danske arbejdspladser inden for lager, logistik og administration. Givetvis også flere job og til en større skattemæssig værdi end de chaufførjob, der er mistet. Vil vi lave endnu et kæmpe selvmål i den danske branche, så gør vi alt, hvad vi kan i den kommende tid for også at tvinge disse job til udlandet.

Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet? Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål – til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

Vi graver i arkivet for dig, og vi interviewer dem, der oplevede det hele.

Vi kombinerer nutid og nostalgi!



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Transportkriminalitet

Norske vognmænd peger på fusk med førerkort

I Litauen kan man købe et førerkort for 80 euro - cirka 600 kroner - uden nødvendigvis at have kvalifikationer i orden. Den norske vognmandsorganisation, NLF, peger på problemet og fremhæver, at norske vognmænd bliver presset på deres levebrød af de udenlandske chauffører med falske - og flere - førerkort

NLF's regionschef i Sør- og Nord-Trøndelag, Roar Melum, har uden problemer kunnet køre et litauisk og ægte førerkort sammen med fire identiteter, så han dermed kunne omgå køre- og hviletidsbestemmelserne ved at give det udseende af, at der var flere chauffører om at køre lastbiler, selvom der reelt kun var én.

Med førerkortet og de fire identiteter kunne han køre lastbiler uden at hvile i flere døgn. Hvis han blev stoppet af politiet, ville det se ud som om, han kørte fuldt lovligt - selvom han reelt havde kørt fuldt ulovligt.

Ud over en øget indtjening kan man som vognmand, der benytter den slags konstruktioner, også øge risikoen for alvorlige ulykker, da chaufførerne kører med meget få pauser - og dermed kommer til at mangle søvn og hvile.

NLF peger på, at konstruktionerne med førerkort og flere identiteter betyder, at det i praksis er muligt for alle at sætte sig bag rattet i et stort lastvognstog og sætte eget og andres liv på spil.

- Det er den nye hverdag på de norske veje, siger administrerende direktør i NLF Geir A. Mo.

- Hvem som helst kan købe et førerkort til lastbiler og udføre transporter. Det, vores regionschef dokumenteret her, er nedslående informationer for norske borgere. Vi har ikke længere nogen garanti for, at dem, vi møder på vejene, har kompetencer til at føre tunge lastbiler.

Han peger på, at der ikke er nogen grund til at det kun gælder i Norge.

- Det er et europæisk problem, og vore myndigheder må på banen. Man kan altså møde inkompetente personer uden oplæring i at være godschauffører - eller i at køre lastbil - på de norske vinterveje i et 40 ton vogntog med eksplosiver eller farlige kemikalier på ladet.

Han kalder det for en fortvivlet situation, som Norges Lastebileier-Forbund ikke længere vil acceptere.

Transportkriminalitet

- Vi kræver, at myndighederne øjeblikkeligt kommer på banen og tager fat om denne problematik, siger Geir A. Mo.

Han understreger, at trafiksikkerheden på norske veje må styres efter norske regler og ikke efter korrupte EU-landes moral.

- Der må straks sættes tiltag i gang, og det må koste at overtræde loven i Norge. Der til må vi tage et opgør med transportkøberne og deres ansvar. De kan ikke længere blot gå efter pris. Det vil koste liv, siger Geir A. Mo.

Norsk avis:

Politiet vil se på sagen

Den norske avis, adressa.no, skriver, at politiet i Norge har slået alarm og givet oplysninger om falske førerkort til lastbilchauffører videre til Politidirektoratet og Kripas



Den norske vognmandsorganisation, NLF, der har peget på, at det er ganske simpelt at skaffe sig falske førerkort. Også for mennesker, der ikke har nogen form for kvalifikationer til at køre lastbil.

Den norske avis, adressa.no, skriver, at de falske førerkort godt kan passere gennem politiets kontroller uden at blive afsløret.

- Førerkortene ser så ægte ud, at de godt kunne slippe gennem en politikontrol langs landevejen, siger trafik- og miljøkoordinator Marius Rønningen i Sør-Trøndelag politidistrikt ifølge avisen.

Avisen skriver videre, hvordan regionschef i NLF, Roar Melum, i efteråret gav en litauisk chauffør 480 euro og en kopi af sit kørekort. Tre måneder senere - nytårs aften - mødte han chaufføren igen. Her fik han fire kørekort og to id-kort med i en grå papirpose.

Transportkriminalitet

Roar Melum har aldrig haft kørekort til lastbil. Men de litauiske kørekort og id-kort kunne han uden videre sætte sig ind i en lastbil og udføre godstransport og får det til at se ud, som om alt var efter loven.

Roar Melum peger over for adressa.no på, at norske vognmænd og chauffører jævnligt oplever at møde udenlandske chauffører, der kører videre, selvom de har opbrugt deres køretid. -

- Vi ser hele tiden norske chauffører, der taber tid mod udenlandske chauffører. En norsk chauffør, der kører Oslo-Trondheim må stoppe efter 4,5 timer for at overholde køre- og hviletidsreglerne. Udenlandske chauffører, der starter samtidig fra Oslo, ser vi ofte bare køre videre uden det obligatoriske hvil, siger han til avisen.

Chauffører noterer numrene på bilerne. Og når resultaterne samles, vider det sig, at udenlandske biler nogle gange kører fire ture mellem Oslo og Trondheim, hvor norske chauffører kun klare to ture, når de overholder køre- og hviletidsreglerne.

Den norske transportminister vil have flere kontroller

Sagen om udenlandske chauffører, der benytter flere førerkort og identiteter, når de kører i Norge, og dermed kan udføre transporter, der ser ud som lovligt gennemførte, selvom de er kørt på den anden side af køre- og hviletidsreglerne, får den norske transportminister Ketil Solvik-Olsen til at reagere

Transportministeren, der på norsk hedder en samferdselsminister, hedder efter valget til Stortinget i efteråret Ketil Solvik-Olsen og kommer fra Fremskridtspartiet.

Han er ifølge norske NRK bekymret over, at det er så let at skaffe sig falske id-kort, kørekort og førerkort, så der kan fuskes med køre- og hviletidsbestemmelserne.

Hans løsning er flere kontroller og flere ressourcer til politiet og vejmyndighederne.

- Vi må øge risikoen for at man bliver taget, hvis man fusker - og sørge for, at det svider i tegnebogen hos dem, som fusker, siger han og fortsætter:

- Det vil sende et kraftigt signal om, at man skal have alt i orden, når man kommer til Norge. Og man skal ikke fuske med dokumentationen.



Transportkriminalitet

DTL:

Systematisk fusk med udenlandske chauffører må bremses

- Når et eksempel viser at en litauisk chauffør er forsynet med 4 id-kort og 4 falske kørekort og dermed kan køre uden at overholde køre-hviletidsbestemmelserne, så må politikerne vågne op. Det koster liv på vejene - og det undergraver danske vognmænds levebrød. Sådan lyder det fra Erik Østergaard, som onsdag så et indslag på norsk NRK, der viste, hvordan en litauisk chauffør kunne gøre uafbrudt ved hjælp af falske førerkort

- Den her litauiske chauffør har ikke engang et stort kørekort. Alligevel kan han købe sig til fire falske id-kort og fire falske kørekort hos litauiske myndigheder, der gør det muligt for ham at køre lastbil. Det er jo helt vanvittigt af have en chauffør, som ikke er uddannet og som ovenikøbet kører på norske vinterveje, siger Erik Østergaard og fortsætter:

- Men det virkelig alvorlige er, at det ifølge chaufføren er udbredt og helt systemiseret. Og sker med et EU-lands myndigheder som aktiv partner-in-crime.

I indslaget siger den norske transportminister, at han vil drøfte det i EU-regi allerede i denne uge, fordi problemet er grænseoverskridende. Det mener DTL's administrerende direktør Erik Østergaard også er helt uomgængeligt.

- Den danske transportminister må tage dette op sammen med sine EU-kolleger og støtte den norske minister. Vi skal have dæmmet op for det her, siger Erik Østergaard, der netop nu er i Norge sammen med sine svenske og norske søsterorganisationer for blandt andet at drøfte problemer med udenlandske chauffører, ulovlig cabotage og andre spørgsmål, der undergraver vognmandserhvervet og skader trafiksikkerheden.

- Hvis det her sker i Norge, har jeg ingen som helst grund til at tro, at det ikke også sker i Danmark, altså at østeuropæiske chauffører kører på falske papirer og overskrider køre-hviletidsbestemmelserne. Det er helt, helt uacceptabelt, og det må bremses nu. Bliver dette ikke stoppet omgående, må man kræve kørselsforbud for chauffører fra Litauen i de øvrige EU-lande, indtil der er tilfredsstillende garantier for, at denne svindel er effektiv stoppet, siger Erik Østergaard.

Transportrammer

Lufthavn får sin første TAPA-virksomhed

DB Schenker Logistics er den første TAPA-certificerede virksomhed i Charles de Gaulle-lufthavnen ved Paris. En TAPA-certificeret virksomhed lever op til en række krav om sikring af transporter mod eksempelvis tyveri

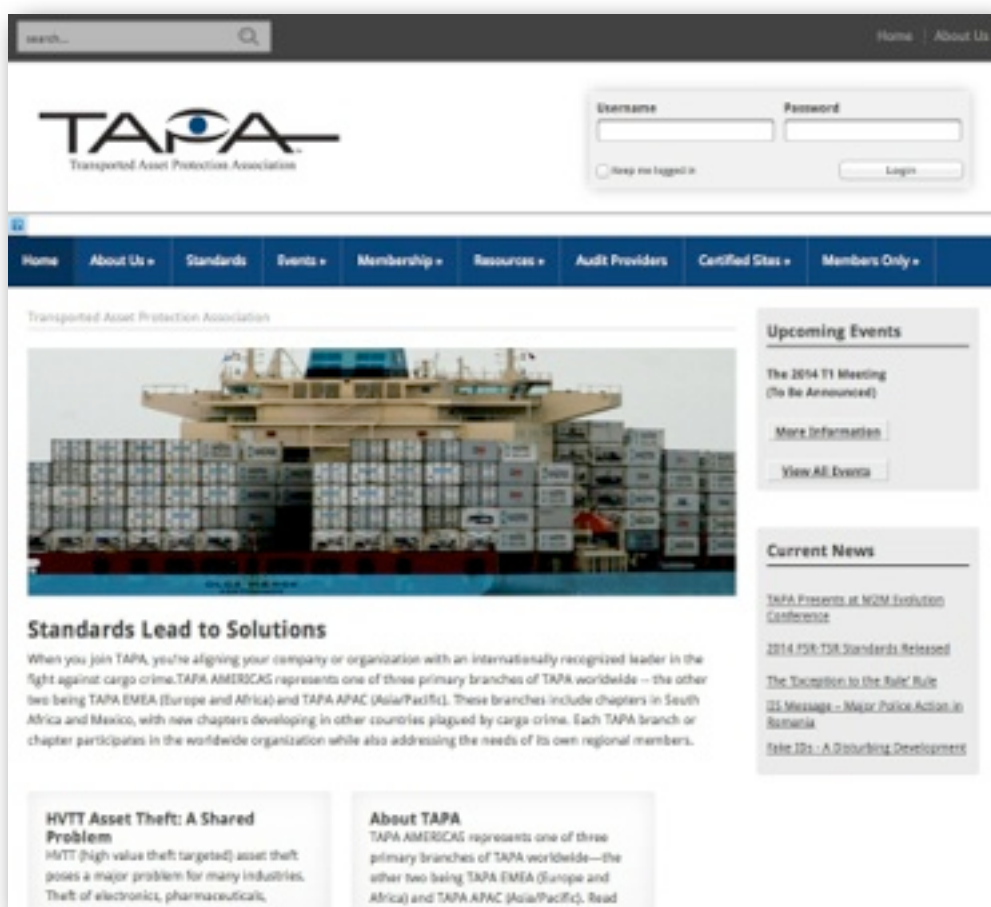
Det er DB Schenker-selskabet Airport Terminal Handling SA i Charles de Gaulle-lufthavnen ved Paris, der som det første i lufthavnen har fået et TAPA-certifikat. TAPA er en forkortelse af Transported Asset Protection Association, der arbejder med at sikre transporter mod tyveri og overfald.

Airport Terminal Handling SA er blevet TAPA-certificeret for håndteringen af gods på jorden i DB Schenkers hub.

TAPA-certifikatet er anerkendt verden over som et af de mest krævende og uafhængige sikkerhedscertifikater på transport- og logistik-området.

TAPA Freight Security-reglerne omfatter bygninger, udstyr og arbejdsgange med henblik på at sikre godset, mens det er i logistik-udbydernes varetægt.

I det aktuelle tilfælde er certificeringen foretaget af Bureau Veritas Certification ud fra den indsats DB Schenker gør for at øge sikkerheden for det håndterede gods.



Statistik

ITD konkluderer:

Grænsetælling bekræfter cabotage-statistik

Hvert kvartal tæller transportorganisationen ITD lastbiltrafikken over grænsen. Ud fra tællingerne konkluderer ITD, at udenlandske lastbiler på de danske veje vil have svært ved at kunne udføre fem procent af indenrigskørslerne

Ud fra grænsetællingerne har ITD beregnet, at 13 procent af samtlige lastbiler, der kører kommerciel godstrafik på danske veje, er udenlandske.

Chefkonsulent i ITD, Anders Jessen, som gennem flere årtier har fulgt udviklingen i dansk og international lastbiltrafik tæt, fremhæver, at de fleste udenlandske lastbiler, der kører i Danmark, enten afleverer og opsamler import-eksport-gods eller bruger Danmark som gennemkørselsland.

- Ser vi det reelle antal af udenlandske lastbiler i Danmark i forhold til antallet af lastbiler hos danske vognmænd, er det ganske enkelt umuligt, at udlændingene kan sidde på mere end ti procent af indenrigskørslerne. Det er endda også ekstremt usandsynligt, at andelen kan nå op på fem procent, siger Anders Jessen.

Et realistisk bud kunne ifølge Anders Jessens vurdering være, at omkring hver tiende udenlandske lastbil i Danmark kører cabotage. I så fald udgør disse biler 1,3 procent af lastbilerne i landet.

Anders Jessen vurderer, at de udenlandske bilers egentlige markedsandel af indenrigskørslerne til at



Statistik

være lidt højere end de nævnte 1,3 procent, da det næppe er alle registrerede danske biler, der er i drift på vejene på samme tid.

Ifølge EU's statistikkontor Eurostat udgjorde udenlandske lastbilers cabotagekørsel i Danmark 2,6 procent af indenrigsmarkedet i 2012, som er det seneste opgjorte år.

ITD peger på, at der ud fra grænsetællingerne og andre statistikker, ikke er noget, der tyder på, at den officielle statistik skyder langt ved siden af.

Anders Jessen fremhæver de tyske statistikker over indbetalt vejsskat - den såkaldte Maut - som det mest pålidelige statistiske materiale, der findes omkring international lastbiltrafik. ITD holder løbende sine egne grænsetællinger op imod Maut-statistikkerne og har også analyseret Eurostats statistikker i forhold til Maut-tallene.

- Vores analyser viser generelt god overensstemmelse mellem vores grænsetællinger, Eurostats tal og Maut-tallene, siger Anders Jessen, som afviser, at ITD's ærinde er at bagatellisere de problemer, der kan være forbundet med cabotagekørsel.

Serviceerhvervene ser samlet positivt på fremtiden

Danmarks Statistik offentliggør løbende en række konjunkturbarometer for forskellige erhvervsgrupper. Transporterhvervet er en del af serviceerhvervene og indgår derfor i det seneste konjunkturbarometer for serviceerhverv. Transport er et af de områder, der ser mindst optimistisk på de kommende måneder

Den sammensatte konjunkturindikator for serviceerhvervene ligger på 9 i januar, hvilket er uændret i forhold til december sidste år. Indikatoren er dermed positiv, og der ses en stigende tendens over de seneste ni måneder. Tallet er korrigeret for normale sæsonudsving.

Der er samlet set en positiv tro på større omsætning, mens det står knapt så positivt til, når det gælder beskæftigelse og salgspriser.

På alle tre områder - beskæftigelse, omsætning og salgspriser - markerer transport sig med en mere negativ tro på de kommende måneder.

Statistik

Frugt- og fritidstrafikken sikrede bron et godt resultat

Frugt- og fritidstrafikken steg i 2013. Det gav Øresundsbro Konsortiet højere indtægter, som sammen med lave renter gav et resultat på 597 millioner kroner før værdiregulering

Regnskabet for 2013 er især påvirket af de højere vejindtægter fra både fritidstrafikken og frugttrafikken, som fortsatte med at stige, og af faldende renteudgifter, først og fremmest som følge af den lave inflation i Sverige og Danmark.

Vejtrafikindtægterne blev 1.143 millioner danske kroner, hvilket er en stigning på 49 millioner danske kroner i forhold til 2012. Renteudgifterne blev 502 millioner danske kroner, hvilket svarer til et fald på 173 millioner danske kroner i forhold til året før. Resultatet blev et overskud på 597 millioner danske kroner før værdiregulering, hvilket er en forbedring med 226 millioner danske kroner sammenlignet med 2012. Med resultatet får Øresundsbro Konsortiet opfyldt sine økonomiske mål for 2013.

Satsning gav resultat

Øresundsbro Konsortiets målrettede satsning på fritidskunderne med BroPas resulterede i en stigning i BroPas-trafikken på 6,0 procent. I oktober, 15 måneder før forventet, nåede Øresundsbron op på 300.000 BroPas-kunder.

- Integrationen over Øresund er lige nu mest noget, der sker i fritiden. Vi glæder os naturligvis over, at fritidstrafikken stiger. Det bekræfter, at har satset rigtigt, siger Caroline Ullman-Hammer, administrerende direktør for Øresundsbron.

Lastbiltrafikken over Øresundsbron steg med 6,5 procent i 2013, og Øresundsbrons andel af lastbiltrafikken over Øresund steg til 53 procent.

Hvis man ser bort fra pendlingen, steg trafikken på Øresundsbron med 1,5 procent. Omregnet til kroner og øre opvejer denne stigning godt og vel faldet i pendlingstrafikken.

Inden for pendlingstrafikken ses samme mønster som de senere år, altså en fortsat nedgang. Bilpendlingen faldt med 7,1 procent og bidrog kraftigt til et samlet fald i trafikken på 1,2 procent.

- Bilpendlingen er faldet gennem flere år. Vi håber, at udviklingen vender, når økonomien forbedres, og regionen får flere attraktive jobmuligheder. Bilpendlingen afhænger på kort sigt af konjunkturerne i begge lande, siger Caroline Ullman-Hammer.

Trafiksikkerhed

Web-side åbner for lastsikring

Transportorganisationen iTD åbner en web-side, hvor organisationens medlemmer kan få mere at vide om lastsikring. ITD fremhæver, at god lastsikring er lig med øget trafiksikkerhed og færre omkostninger på grund af færre transportskader

Gods for mange millioner kroner bliver hver dag transporteret rundt i Danmark af lastbiler. Målet er, at det skal nå frem til modtageren i god stand. Derfor - og af hensyn til sikkerheden - skal godset holdes sikkert på plads på ladet. I mange tilfælde er lastsikring med surringer, reb og kæder inde i billedet.

- Der er generelt stigende fokus på lastsikring hos myndigheder, politi og blandt vognmænd. Som branche vil vi være med til at holde fokus på sikker og effektiv surring af det gods, vi transporterer, siger teknisk konsulent Steffen Johannsen fra ITD.

Den danske færdselslov siger alene, at gods ikke må slæbe eller falde af. Steffen Johannsen mener, at ambitionerne i branchen bør være højere.

- Det er i vognmandens interesse, at lasten ikke forskubber sig under kørsel. I andre lande er det et lovkrav, og det bliver det måske også før eller siden herhjemme. I mellemtiden kan vi selv gøre en indsats for at forbedre lastsikringen, siger Steffen Johannsen og pointerer:

- Når godset bliver, hvor det skal, går det ikke i stykker. Ødelagt eller skadet gods koster penge. Samtidig er der en gevinst for trafiksikkerheden og chaufførens arbejdsmiljø, når godset er sikkert surret fast, siger Steffen Johannsen

Vognmænd har efter ITD's opfattelse hidtil manglet et reelt tilbud om rådgivning inden for lastsikring. Det vil organisationen forsøge at råde bod på over for sine medlemmer, som nu får adgang til en lastsikringsportal på itd.dk, hvor de kan hente mere viden om lastsikring.

I centrum for portalen står en lastsikringsberegner, som udregner det krævede antal surringsbånd for en given last. Det gør det muligt at sikre lasten så effektivt og let som muligt. Samtidig er der en guide til at læsse godset, vejledning til det gode udstyr samt forklaringer om love og paragraffer i forskellige lande.

ITD tilbyder derudover telefonisk rådgivning om lastsikring, virksomhedstilpasset undervisning og hjælp til medlemmerne med at lave læsseanvisninger.

Steffen Johannsen understreger, at ITD altid er klar til at hjælpe med beregninger af lastsikring ved særtransporter.

Trafiksikkerhed

Vejtransportorganisation udgiver retningslinier for lastsikring

Den internationale vejtransportorganisation, IRU, har udsendt en vejledning om lastsikring. Baggrunden er, at der er forskellige regler i en række lande - og at forkert eller manglende sikring af lasten kan være til fare for andre trafikanter og skade godset

IRU fremhæver især de skiftende regelsæt om lastsikring i de forskellige lande, som en transport eventuelt skal i gennem.

Det kan gøre det vanskeligt for transportørerne at kende til minimumskravene for de internationale transporter. Derudover kan last, der ikke er sikret ordentligt falde af, påvirke stabiliteten i køretøjet - og sommetider på det til at vælte og dermed forårsager ulykker, der involverer andre trafikanter

Målet med vejledningen far IRU er at gøre get muligt for interesserede på området uanset hvor i verden, de skal udføre transporter, at sikre correct lastsikring og god praksis far begyndelses. Det vil ifølge IRU støtte hold bare fremskridt inden for international vejtransport af gods og forbedre trafiksikkerheden.

The screenshot shows the IRU Bookshop website. The header includes the IRU logo and navigation links: About the IRU, Policies, Services, News and Events, Press, Resources, TIR System, IRU Academy, and Members. A search bar is also present. The main content area features a section titled 'IRU Bookshop - Safe Loading & Cargo Securing Checklist'. It includes an image of a hand truck with boxes and a list of product details: Published on: 2010-11-04, Author: IRU, Type: Electronic PDF Brochure, Size: 2 pages / minutes. There are also links for 'Free download', 'Print This Page', and 'Total 0 items'. The footer contains the copyright notice: 'COPYRIGHT © 2014 IRU. ALL RIGHTS RESERVED. LEGAL NOTICE' and the slogan 'Working together for a better future'.

IRU's retningslinier for lastsikring kan hentes vis IRU's bogshop - klik [her](#):

Materiel

Jilko leverer tip-opbygninger til DLG

Den nordjyske opbyggervirksomhed, Jilko, har leveret otte komplette vogntogsopbygninger med tip til DLG. Det sidste træk blev trukket frem og leveret til DLG inden jul

- For at efterkomme DLG's ønsker til funktionaliteten, måtte vi udvikle og producere i en stor fælles proces, hvilket virkelig var en udfordring for både teknisk afdeling og produktionen, fortæller Jilko's tekniske chef, Finn Lund Petersen om udgangspunktet for DLG's valg af Jilko som opbygger af de otte komplette tippelads-vogntog bestående af forvogne plus påhængsvogne.



Mads Peter Madsen, DLG, var meget klar, da kravene til anvendeligheden af de otte træk blev formuleret.

- Vi kører med alle tænkelige former for foder i bulk-form, så "kasserne" skal være helt tætte, både udefra og ind - og indefra og ud. I venstre side i kørselsretningen skal der være mulighed for at læsse bigbags og pallegods ind, og der skal både kunne bagtippes og sidetippes til venstre. Ydermere skal tippeladene forsynes med en Eco-Top automatpresenning, siger han.

For at side-fjælene i venstre side skal kunne lægges ned, kan de ikke være højere end 1.200 mm, hvilket



Materiel

gør at man så her må bruge de såkaldte "oversider" - for at nå op i den ønskede sidehøjde på henholdsvis 1.600 og 1.700 mm.

DLG's krav til disse oversider - foruden det, at de skulle være helt tætte - var, at de skal kunne svinge både indad i ladet og fastgøres i den position, samt kunne svinge ud ad (væk fra ladet), for at kunne opnå den fulde pallebredde. Det gav anledning til et spændende udviklingsarbejde med flere både interne og eksterne kræfter involveret.

Tippeladet på de tre-akslede Scania-forgvogne er 6100 mm langt, har 1.600 mm høje sider og er i fuld indvendig pallebredde. Jilko's egenproducerede fire-akslede tippelads-påhængsvogn, er 8.400 mm lang med 1.700 mm højde sider og fuld indvendig pallebredde.

- Med disse fleksible funktioner og tippeladenes lave vægt, har vi leveret et særdeles konkurrencedygtigt produkt, siger



Materiel

TNT Express køber vinge-trailere

Transportkoncernen TNT investerer i en opgradering af trailerparken i Benelux med i alt 61 nye trailere. Opgraderingen indbefatter eksempelvis fem trailere med sidevinger, som reducerer brændstofforbruget

Det er TNT Express' datterselskab i Benelux, der står for investeringen i de 61 nye trailere, der bliver foretaget som led i en generel udskiftning af selskabets trailerflåde. De nye trailere leveres af producenten Krone, og udvalgte trailere udnytter på ny teknologi og viden, der blandt andet bidrager til bedre brændstoføkonomi i virksomheden.

Eksempelvis er fem af de nye trailere udstyret med sidevinger, som er designet af firmaet Wabco. Vingerne er monteret langs trailernes bund og optimerer vogntogets aerodynamik, som dermed letter luftgennemstrømningen under lastbil og trailer. I tests har vinge-teknologien vist sig at give brændstofbesparelser på op til fem procent.

De bedste resultater opnås ved længere transporter og ved maksimalt tilladte hastighed på motorvej. Her bidrager de aerodynamiske forbedringer med brændstofbesparelser på op til 1,5 liter per 100 kilometer.

Som en sidegevinst reducerer vingerne også mængden af vand, som ved regnvejr sprøjter op fra lastbiler og forringer udsynet for andre bilister.

TNT Express Benelux indsætter de fem vinge-trailere på sine longhaul-ruter - eksempelvis mellem Rotterdam og Liege. I de kommende måneder evaluerer TNT trailernes potentiale i drift med henblik på mulig bredere anvendelse.



Materiel

"Nye" lastbildæk sænker brændstofforbruget

Dækkæden Euromaster lancerer to nye dæktyper fra Pneu Laurent, der sænker brændstofforbruget og har længere levetid. Pneu Laurant er et selskab i Michelin-koncernen, der fremstiller dæk ud fra brugte og kontrollerede karkasser

Euromasters over 40 værksteder rundt om i Danmark har fået to nye lastbildæk på hylderne, og ifølge Lars Skov-Andersen, der er salgschef hos Euromaster, er der perspektiver for landtransporterhvervet i de nye dæk, der kommer fra Pneu Laurent og hedder PLDY 4 og PLDEMW 3D.

De kommer ifølge salgschefen til at forbedre driftsøkonomien for den enkelte lastbil.

- Med PLDY 4 får vores kunder et trækdæk, der ved den samme belastning har flere kilometer i sig end forgængeren, mens det nye dækmønster mindsker risikoen for rivskader. Dækket henvender sig stadig til lastbiler, der eksempelvis skal køre til byggepladser, køre med foder eller hente mælk hos landmænd, siger Lars Skov-Andersen.

Han forklarer videre, at dækket PLDEMW 3D er et nyudviklet dæk, der med de dobbeltbølgede lameller og den særlige gummiblanding passer til det danske vintervejr. Ifølge Lars Skov-Andersen kan man sagtens bruge dette dæk hele året rundt, og rullemodstanden er mindre end på andre dæk.

- Dermed sparer man penge på ens brændstofforbrug, siger han.

PLDEMW 3D-dækket er et helårsdæk med gode vinterregenskaber og vil klare de fleste udfordringer, uanset om man bliver i Danmark, om man skal en længere tur sydpå, eller man skal til Norge eller Sverige.

Alternativer til helt nye dæk

Pneu Laurent er specialist i at regummiere brugte dæk. De to nye mønstre hører også til i denne kategori.

- Når vi regummierer dæk, tager vi brugte, men fuldt funktionsdygtige karkasser, der raspes ned og genopbygges med nye slidbaner. På den måde skåner vi miljøet, og transportfirmaerne får mulighed for at købe nogle dæk, der kvalitetsmæssigt ligner helt nye dæk. Men med den store forskel, at de koster betydeligt mindre. Vi benytter Michelins



Materiel

teknologier ved produktionen af de nye dæk, forklarer Palle Pedersen, der er ansvarlig for Pneu Laurents danske forretning.

Pneu Laurent producerer dæk til de fleste typer af lastbiler og busser, og regummierede dæk står for en stor del af det samlede marked for lastbildæk. Op mod hvert andet lastbildæk er regummieret. Næsten alle Pneu Laurents dæk er lavet med "varm" regummiering, og det giver en større holdbarhed end "kold" regummiering.

Pneu Laurent er kun hos Euromaster

Euromaster er Pneu Laurents salgskanal i Danmark.

- Laurents produkter er meget troværdige og holdbare. De bruger kun de bedste karkasser, når de regummierer dækkene, og det giver en sikkerhed for kunden i form af et kvalitetsprodukt, der giver bedre økonomi og mere sikkerhed for pengene, siger salgschef Lars Skov-Andersen fra Euromaster.

Pneu Laurent producerer dækkene på en fabrik i Berlin og er et datterselskab i Michelin-koncernen.



Svenske nummerplader skifter udseende

Fra årsskiftet har nummerpladerne på nyregistrerede biler skiftet udseende. Ældre

nummerplader vil fortsat være gyldige og kan dermed blive siddende på bilerne



De nye svenske nummerplader har fået EU-symbolet i venstre side, ligesom vi har det i Danmark og de fleste andre EU-lande. Med EU-symbolet er pladsen mellem de tre bogstaver og tre tal blevet mindre.

Det hidtige kontrolmærke er forsvundet, og skrifttypen er ændret en smule, så det eksempelvis bliver lettere at se forskel på bogstavet O og tallet 0. Det skal eksempelvis mindske antallet af fejl ved aflæsning af hastighedskameraer og trængselsskattekameraer. De nye nummerplader bliver mærket med køretøjets chassisnummer og fabrikskode - eksempelvis VO for Volvo eller SA for Saab.

I løbet af året kommer der en ny nummerplade - en orange, der skal benyttes af eksempelvis rally-biler, som kun må køre på de offentligt tilgængelige veje i begrænset omfang.

Materiel

Spanske transportfolk kårer Renault Trucks' T-serie som årets lastbil

Renault Trucks T-serie, der blev lanceret i sommeren sidste år, er blevet kåret til årets lastbil i Spanien. Prisen blev uddelt af det spanske magasin "Transporte 3", og en jury bestående af 50 frontfigurer fra de største langdistancetransportfirmaer i Spanien pegede på Renault Trucks som årets lastbil 2014

Den spanske pris "Årets lastbil 2014" bliver givet af de 50 fagfolk udvalgt mellem Spaniens største langdistancetransportfirmaer, hvor flertallet havde haft mulighed for at testkøre T-serien i efteråret 2013.

- Udnævnelsen er meget bemærkelsesværdig, da juryen bestod af fagfolk", siger Bruno Blin, direktør for Renault Trucks og fortsætter:

- Det er helt i tråd men den fremragende feedback, vi har fået fra vores kunder som allerede har prøvet T-serien eller som allerede har købt til deres flåde. Prisen anderkender kvaliteterne i T-serien, og jeg er sikker på, at det vil få flere kunder til at få tillid til Renault Trucks.



Materiel

Scania føjer to biodieselmotorer til sit program

Den svenske lastbilproducent, der var blandt de første på markedet med Euro 6-motorer til lastbiler, supplerer nu motorprogrammet med to 13-liters motorer, der kan køre på ren biodiesel og leve op til Euro 6-normen

De to nye motorer kan køre på alle former for dieselblanding helt op til ren biodiesel efter normen EN 14214. De to motorer fra Scania, der lever op til Euro 6-normen med biodiesel som brændstof, er to seks-cylindrede motorer på 450 og 490 hk.

Scania vil fortsat arbejde på at få certificeret hele sit Euro 6-motorprogram til biodiesel.

I oktober sidste år introducerede Scania to 9-liters fem-cylindrede dieselmotorer i biodiesel-versioner på 320 hk og 360 hk.

De to 13-liters Euro 6-motorer, der nu er certificerede til at kunne køre på ren biodiesel benytter SCR- og EGR-systemer til efterbehandling af udstødningen.

Motoren på 450 hk har et maksimalt drejningsmoment på 2.350 Nm fra 1.000 til 1.300 omdr./min, mens motoren på 490 hk har et maksimalt drejningsmoment på 2.550 Nm fra 1.000 til 1.300 omdr./min.

Scania peger på, at effekten kun aftaler med 8 procent ved ren biodiesel. Biodiesel indeholder mindre energi end traditionel dieselolie fremstillet af råolie fra olieboringer.

Det lavere energiindhold i biodiesel er også årsag til et lidt større brændstofforbrug. Scania oplyser, at både brændstofforbrug og forbrug af AdBlue til SCR-katalysatoren kan stige med 10 procent når motoren, der kører på ren biodiesel i forhold til en situation, hvor den kører på almindelig dieselolie.

Biodieseldrift betyder også, at der vil være en større forekomst af aske i lastbiens udstødning, hvilket betyder lidt kortere serviceintervaller og et øget brændstofforbrug afhængig af, hvor stor en andel biodiesel, der er i brændstoffet.

Set ud fra et miljømæssigt synspunkt med fokus på CO₂-udledningen vinder biodiesel. Afhængig af, hvad bio-dieselen er produceret ud fra, kan biodiesel være med til at reducere CO₂-udslippet med 80 procent eller mere.

Alle Scania's 17 forskellige Euro 6-motorer er i dag certificeret til at køre på dieselolie, der er iblandet 10 procent biodiesel.

Det er en nødvendighed, da EU-stiller krav om iblanding af biodiesel i brændstoffet.

Materiel

Scania skal levere 220 lastbiler med biodieselmotorer

I Østrig støtter myndighederne brugen af biodiesel gennem en lavere afgift, så købsprisen på tankstationerne ligger under prisen på almindelig dieselolie. Den østrigske vognmandsvirksomhed, Nothegger Transport, har investeret i 220 lastbiler, der kan køre på biodiesel hos svenske Scania. Transportvirksomheden regner med lavere brændstofomkostninger, selvom biodiesel indeholder lidt mindre energi

De 220 lastbiler, som Nothegger Transport har bestilt hos Scania, er lever op til Euro 6-normen - også med 100 procent biodiesel i tankene.

- Det er både en spændende og også en prestigefyldt ordre, siger Christopher Podgorski, Senior Vice President Trucks hos Scania.

Han peger på, at Scania har investeret et anseeligt beløb for at kunne tilbyde et bredt Euro 6-program opgjort i forhold til motoreffekt, men også et dybt program med hensyn til forskellige typer brændstof.



Nothegger Transport har bestilt to-akslede trækere til transport over lange afstande og tre-akslede forvogne til anden form for transport. Transportvirksomheden har også tegnet service- og reparationsaftale med Scania om alle 220 lastbiler.

Den østrigske transportvirksomhed vurderer, at den kan nedbringe sine årlige driftsomkostninger med omkring 4.000 euro (cirka 30.000 kroner) pr. lastbiler ved at køre på biodiesel, da den er billigere i indkøb, end traditionel diesel på grund af lavere afgift.

Nothegger Transport opererer fra 13 steder. Ud over Østrig har virksomheden afdelinger i eksempelvis Italien og Slovakiet. Virksomheden tilbyder regelmæssig transport og distribution af frugt og grønt.

Nothegger Transport, der blev etableret i 1992, opererer omkring 750 lastbiler og har en miljøprofil med mål om at nedbringe sit CO2-udslip.

Materiel

Entreprenør udvider flåden med 12 nye biler

SCT Transport har på grund af travlhed udvidet vognparken med 12 nye tre-akslede sættevognstrækkere fra Volvo. Virksomheden, der kører med sten, grus og jord ved de fleste større anlægsarbejder i Storkøbenhavn og på Sjælland, beskæftiger nu mere end 200 lastbiler ved bygge og anlægsopgaver



Et udpluk af SCT Transports nye Volvo lastbiler i Carlsberg Byen. Fra venstre ses chauffør Allan Hansen, Lars Nielsen, Thomas Nielsen, Anders Petersen og Peter Hermansen.

De 12 nye lastbiler er af typen Volvo FH 500 6x4 trækkere, hvoraf de to er beregnet til blokvognstransporter. Kombinationen med tre aksler på den trækkende enhed og fire aksler på sættevogn eller kærre giver virksomheden mulighed for at komme op på totalvægt på 54 ton, hvilket øger kapaciteten pr. transport

Investeringen i de nye Volvo lastbiler er også en investering i større trafiksikkerhed og bedre arbejdsmiljø for chaufføren. Alle de nye Volvo lastbiler er udstyret med Volvos fuldautomatiske I-Shift gearkasse. Gearskiftesystemet er elektronisk styret og integreret med motor- og bremseelektronikken. Elektronikken er afstemt efter den bedste brændstoføkonomi og den mest driftsikre kørsel. Chaufføren kan med Volvos I-Shift gearkasse koncentrere sig 100 procent om trafikken samtidig med, at chaufførens arm, skulder og knæ skånes fra hundredvis af belastende og monotone bevægelser i det daglige. De harmoniske og glidende gearskift giver også et bedre arbejdsmiljø for chaufføren, som opholder sig i førerhuset en hel arbejdsdag.

De nye lastvogne er også udstyret med ESP, et elektronisk stabilitetsprogram, der sikrer lastbilen mod at vælte, og ACC (Adaptive Cruise Control), et intelligent fartpilotsystem som advarer og forebygger mod kollision med forankørende.

De nye Volvo lastbiler er leveret af Volvo Truck Center Hillerød. SCT beskæftiger ca. 250 medarbejdere og har afdelinger i Gilleleje, Hillerød, Roskilde og København. I 2012 blev SCT kåret til Årets Transportvirksomhed og i 2013 vandt de den nordsjællandske Årets Erhvervspris.

Materiel

Foderfirma tager containerne på krogen



SAWO har leveret et nyt HIAB Multilift Kroghejs XR 26Z til Sole Minkfoder ved Hedensted. Det nye kroghejs er udstyret med en hydraulisk udskydelig og vipbar krogarm, som betyder lav operationsradius under lastnings -og læsningsprocessen

Sole Gruppen er en række af familieejede selskaber, som blev grundlagt 1. november 1950 af Aage Pedersen. Dagligt producerer og leverer Sole Gruppens selskaber pelsdyrfoder til ca. 250 pelsdyrfarme i Danmark og Nordtyskland.

På årsbasis er produktionen på ca. 120.000 ton pelsdyrfoder. Totalt beskæftiger Sole Gruppen ca. 90 personer.

Materiel

Scania leverer gasdrevne renovationslastbiler til København

Scania er med helt fremme, når det gælder løsninger til landevejstransport, som nedbringer CO₂-udslippet. For nylig leverede Scania de første renovationslastbiler med gasmotorer til tre transportvirksomheder i København, og om kort tid følger verdens første gasrenovationslastbil, der opfylder Euro 6-normen

Det er første gang, at gas erstatter diesel som brændstof i de københavnske renovationslastbiler, og det vil bidrage til markante miljøforbedringer i byen.

Med leveringen af de tre gasdrevne renovationslastbiler til transportvirksomhederne Cityrenovation A/S, M. Larsen A/S samt City Container CPH A/S understreger Scania sin rolle i udvikling af bæredygtige løsninger til landevejstransport.

Om kort tid leverer Scania desuden verdens første renovationslastbil med Euro 6-gasmotor, der har endnu bedre miljøegenskaber, og senere på foråret følger en håndfuld Scania Euro 6-gaslastbiler til Fredericia.

Lige før sommerferien følger yderligere 12 gasdrevne Scania bybusser til Holstebro med samme Euro 6-gasmotorteknologi som i de københavnske gasrenovationsbiler.

- Hos Scania står bæredygtig transport højt på dagsordenen. Vi vil være med helt



Materiel



fremme, og det er leveringerne af de gasdrevne renovationslastbiler et godt eksempel på, siger markedschef Anton Freiesleben, Scania Danmark A/S.

Kommunalt gasprojekt

Indsættelse af de miljøvenlige gaslastbiler til afhentning af borgernes affald er blevet muligt i forbindelse med et pilotprojekt omkring gas som brændstof til tung transport. Bag projektet står Københavns Kommune, Økologisk Råd, gasleverandøren EON samt Scania.

Allerede i starten af december kunne EON sammen med energiselskabet OK åbne den første gasfyldestation i Hovedstadsområdet. Det er denne gasfyldestation, der skal levere naturgas til de nye renovationslastbiler, ligesom den kan levere brændstof til alle andre gasdrevne person- og varebiler.

- Scantias nyeste generation gaslastbiler og -busser er kendetegnet ved ekstrem gode miljøegenskaber. De har markant lavere udslip af partikler og NOx, og udleder desuden mindre CO2. De nye gaskøretøjer er desuden mere støjsvage end tilsvarende dieselskøretøjer, siger Anton Freiesleben.

Materiel

De nye københavnske gaslastbiler er alle af typen Scania P 310 DB 6x2*4 LowEntry, der er udrustet med 9-liters 5-cylindrede. gasmotor på 310 hk samt 6-trins automatgear. Af hensyn til chaufførernes arbejds miljø er de udrustet med frembygget førerhus, der er placeret ekstra lavt på chassiset. Det giver både lettere ind- og udstigning samt forbedrer trafikssikkerheden især ved højresving i kraft af bedre udsyn fra førerpladsen.

Renovationslastbilerne er desuden udrustet med hydraulisk styrbar bagaksel, hvilket både forbedrer manøvre evnen under snævre forhold samt reducerer slitage på dæk og vejbelægning. Bilerne er forsynet med finsk-byggede NTM-renovationsaggregater, der er leveret af Scania-forhandler Im. Stiholt A/S.



- Hos Scania ser vi et stort potentiale med gas som brændstof også til de tunge lastbiler og busser. Scanias gasmotorer er beregnet til at køre på både naturgas og biogas eller en variabel blanding af begge dele. Når biogassen bliver lettere tilgængelig til transportsektoren, kan vi opnå CO2-reduktion på op imod 90 procent ved tung transport i forhold til konventionel dieseldrift, fastslår Anton Freiesleben.

Anton Freiesleben, markedschef hos Scania Danmark A/S.

Omkring 1.000 var med til fødselsdag

Da Lastas i Hedensted i sidste weekend fejrede fødselsdag for Anders Larsen, var der på forhånd lagt op til fest med musik og sjov - og lastbiler

Omkring 1.000 gæster benyttede lejligheden til at kigge forbi Lastas, hilse på og gøre dagen til noget helt specielt.

- Vi siger af hjertet tak for den stærke opbakning fra både kunder, chauffører og deres familier som havde lyst til at gøre denne dag uforglemmelig for os alle ved Lastas, siger Anders Larsen.



Materiel



Fyns Kran Udstyr i Esbjerg har fået vokseværk

Fyns Kran Udstyr i Esbjerg har fået vokseværk. Det betyder, at virksomheden i starten af marts flytter i nye og større lokaler på Esbjerg Havn. Det er en fortsat vækst i Esbjerg, der har fået virksomheden til at vokse så meget, at de eksisterende lokaler på Fiskebrogade er blevet for små

Der til kommer, at en række større kontrakter med lokale og internationale offshore virksomheder kræver, at der investeres i nye lokaler.

- Vi er glade for at have fundet et spændende nyt domicil på havnen med gode værksteds-, lager- og kontorfaciliteter samt masser af udenomsplads. Det betyder at vi har plads til at tage imod alle typer kunder, både marine- og offshore, men også alt fra industri, byggeri og transport, siger Carsten Møller Sørensen, CEO Fyns Kran Udstyr.

- Det har ydermere været vigtigt for os, at rammerne på Esbjerg Havn har udvidelsesmuligheder på længere sigt, så vi dermed kan sikre en markant lokal tilstedeværelse i Esbjerg, siger han videre.

Med de nye rammer er Fyns Kran Udstyr bedre gearet til at kunne tilbyde store og små løsninger inden for løft og håndtering til kunder i Esbjerg.

- Det er således i fin tråd med vores målsætning om at være erhvervslivets lokale partner i Esbjerg, hvor alle kan få hjælp, siger Carsten Møller Sørensen.

Udover de fysiske rammer udvides medarbejderstaben også på havnen i Esbjerg. Indenfor de seneste måneder er der ansat tre nye medarbejdere og det forventes at der skal ansættes yderligere medarbejdere fremadrettet.

Materiel

Mercedes-Benz trækker Euro 6-trækkere ud til 250 ton totalvægt

Tirsdag formiddag præsenterede Mercedes-Benz endnu en Actros og en Arocs-model. Denne gang i den tungeste ende målt på tilladt totalvægt. Den nye Actros SLT og Arocs SLT er bygget til sværgodstransport med totalvægte på op til 250 ton, og salget til det europæiske marked er sat i gang

Med trækkeren har Mercedes-Benz udvidet og fuldendt sit nye lastbilprogram med Euro 6 motorer. Actros SLT har luftaffjedring, mens Arocs-modellen har stålfjedre og kan fås med træk på alle hjul.

De to modeller er sat sammen af det bedste fra Mercedes-Benz nye lastbilprogram med en ekstra robust chassis-, affjedrings- og rammekonstruktion til en ny kronjuvel hos den tyske lastbilkoncern.



Kunder til de nye sværgodstrækkere får en række forskellige varianter at vælge mellem - der er for eksempel syv forskellige akselkonfigurationer at vælge mellem.

Mercedes-Benz oplyser, at de nye SLT-modeller i dag er de eneste på sværtransportområdet, der lever op til Euro 6-normen.

De to modeller leveres som standard med en turboretarder-kobling og Mercedes Powershift 3-transmission i en særlig sværtransportudgave, der tillader, at en sværgodstrækker af denne type kan klare en totalvægt på op til 250 ton.

Materiel

Turbo-retarder-koblingen er en slidfri turbo-retarder-kobling, der er konstrueret til ekstreme belastninger og nøje afstemt til gearskifteautomatikken PowerShift 3 og den elektroniske motorstyring. Turbo-retarder-koblingen samler funktionerne fra en hydrodynamisk igangsætningskobling og en primær retarder i én komponent og muliggør ekstra dynamisk, slidfri igangsætning og tidsmæssigt ubegrænset manøvrering ved lave omdrejningstal, hvor det fulde drejningsmoment er til rådighed.

Den stærkeste motor leverer 625 hk og et drejningsmoment på 3.000 Nm ved 1.100 omdrejning pr. minut.

Actros SLT med luftaffjedring fås med GigaSpace eller BigSpace-kabine, mens Arocs SLT leveres med BigSpace-kabine (2,5 meter bred) eller StreamSpace-kabine (2,3 meter bred).

Salget af de nye sværgodstrækkere i Euro 6-udgaver er gået i gang.

Den nedbyggede har plads til 34 paller

ITS Danmark A/S har fået leveret en ny tre-akslet Kel-Berg nedbygget gardintrailer med plads til 34 europaller fra Lastas i Hedensted

Den nye gardintrailer har Flexi gardintop med Edscha-skydetag. Indvendigt er bunden af 28 mm hårdtræs planker nedlagt i galvaniserede omega profiler, som er fastgjort med galvaniserede skruer. Traileren har fire forskydelige sidestolper med bræddeholdere i hver side.

Traileren har en tilladt totalvægt på 40.000 kg og et tilladt boggietryk på 24.000 kg.



Transportvirksomheder

Uno Transport indtager Moskva

Man skal være tæt på sine kunder. Det er vores filosofi. Og det er baggrunden for, at vi nu udvider vores tilstedeværelse i Rusland med eget kontor og direktør i Moskva, siger administrerende direktør Kim Uno Mogensen fra Uno Transport om baggrunden for, at virksomheden fortsætter sin ekspansion i Østeuropa med en lokal repræsentation i den russiske hovedstad

Med åbningen af eget kontor i Moskva understreger Uno Transport sin position som en vigtig transportør på Østeuropa. Fra hovedkontoret i Viby ved Århus har virksomheden nu udover det nye kontor i Rusland også egne kontorer i Letland, Litauen og Ukraine. Det hele styres af 70 ansatte, der sørger for, at over 500 trailere er i konstant bevægelse med gods mellem de vest- og østeuropæiske markeder.

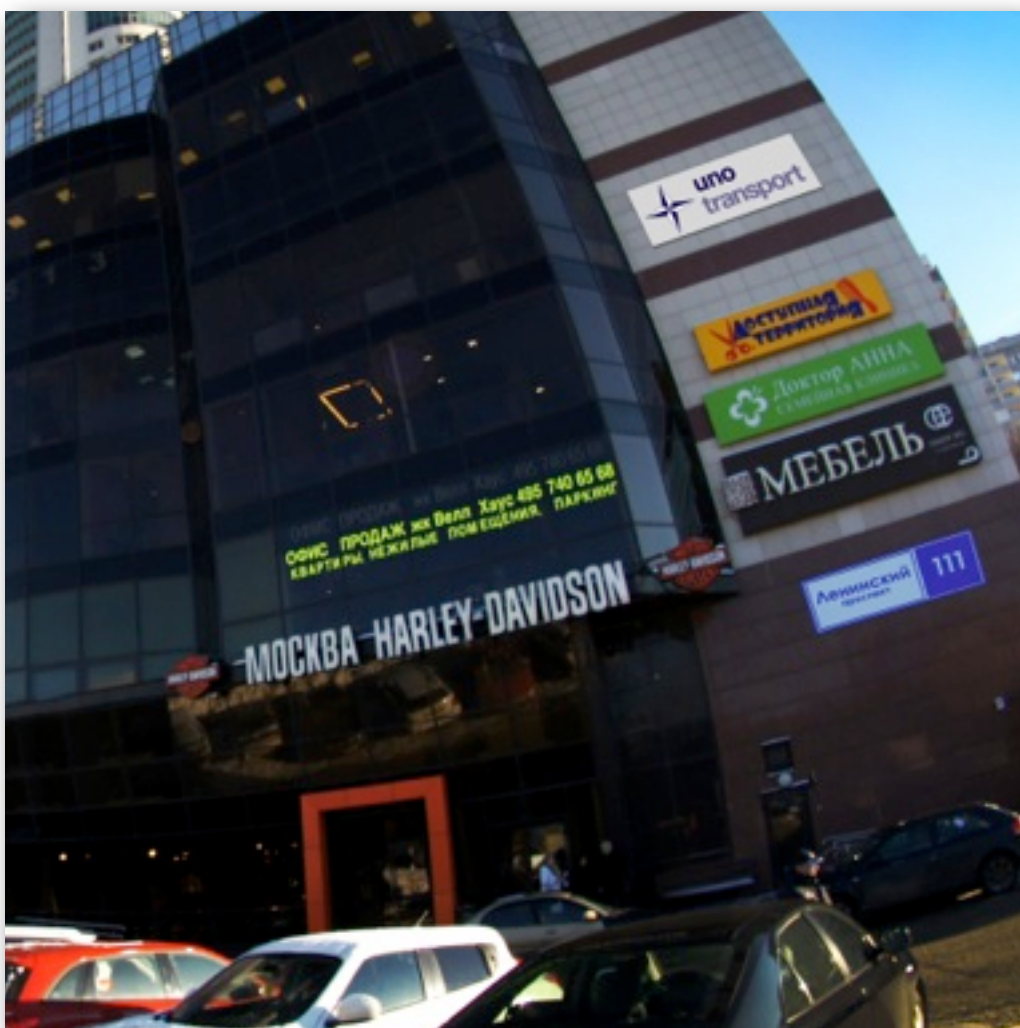
Det er en udvikling, som Kim Uno Mogensen har det godt med.

- Det beviser, at vi så rigtigt, da vi for 15 år siden valgte at fokusere på Østeuropa. I dag

betyder vores tilstedeværelse og forståelse for kulturen i de østeuropæiske lande, at vi får tingene til at glide ubesværet igennem, og det ligger vores kunder stor vægt på, siger Kim Uno Mogensen, der tidligt så de forretningsmæssige muligheder i at specialisere sig i østeuropæiske forhold.

Man skal blive ved med at turde

Uno Transport har historisk set været en succes. Fire år i træk er virksomheden blevet udnævnt til Gazellevirksomhed, et resultat, der ifølge Kim Uno Mogensen skyldes godt købmandsskab, et vedholdende fokus på kunderne, dedikerede



Transportvirksomheder

medarbejdere og ikke mindst modet til at turde opstille nye vækst mål. Han peger på, at det er det vedholdende fokus på kunderne og modet til at turde, der er den egentlige baggrund for åbningen af kontoret i Moskva.

- Grundlæggende skal vi blive ved med at turde, turde investere i nye tiltag, ligesom vi gjorde fra starten for 15 år siden. Og så skal vores forretning følge kundernes, så når de flytter eller udvider deres forretning til nye destinationer, så skal vi i videst muligt omfang følge med. Det skaber gode og vedvarende relationer, og det er til fordel for alle parter, siger han.

Den rigtige mand til opgaven er på plads og i gang

I forbindelse med åbningen af det nye kontor har det været vigtigt at finde en direktør med en den rigtige profil. Det har Uno Transport fundet i Vladislav Nedzveckij, der har en stor erfaring inden for branchen:

- Med Vladislav Nedzveckij har vi fået en god mand, der kender forholdene i landet til bunds og som matcher vores værdier og tilgang til transportopgaven. Det har været vigtigt for os. Hvor vi åbner kontor næste gang er endnu uvist, men mon ikke det bliver et sted mod øst, siger Kim Uno Mogensen.

Tysk transportkoncern sætter spaden i jorden i Schweiz

Transport- og logistikkoncernen Dachser udvider i Schweiz, når den åbner nye faciliteter på 12.200 kvadratmeter med behov for omkring 40 nye medarbejdere i Bern regionen. Den internationale virksomhed styrker dermed sine verdensomspændende operationer med etableringen af afdelingen, der er den niende afdeling i Schweiz

Det første formelle spadestik blev taget på byggepladsen i Lyss Industripark med deltagelse af bestyrelsesformand for Dachser Switzerland, Marcel Meier, landechef Urs Häner og Andreas Hegg, borgmester i Lyss. Driften af den nye afdeling forventes i gang i løbet af december.



Transportvirksomheder

Udover de allerede eksisterende afdelinger i Zürich, Basel, St. Gallen og Waadt vil Dachser fra næste år også være til stede i Bern.

- De nye faciliteter gør det muligt for os, at udvikle vores operationer i Bern regionen og samtidig lette presset på Brisfelden, siger Urs Häner, landechef for Dachser Switzerland.

Desuden vil nærheden til det vestlige Schweiz forkorte køretiderne helt op til en dag.

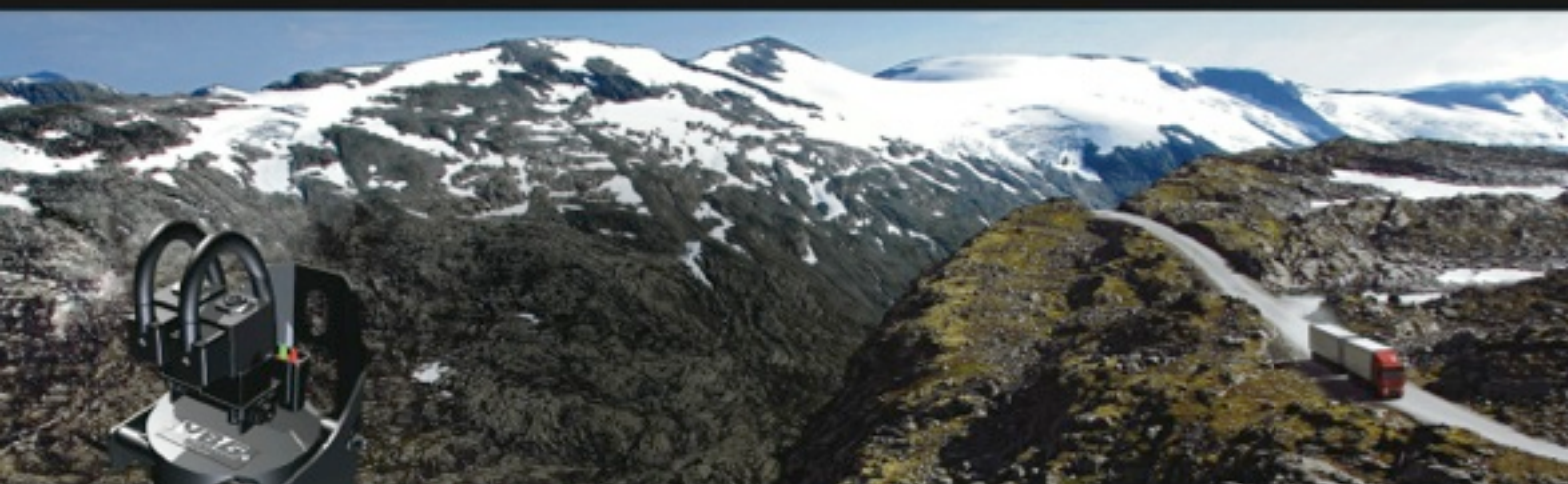
- Med ni afdelinger vil Dachser være til stede i de vigtigste økonomiske centre i Schweiz, siger Urs Häner.

Der bliver oprettet 40 nye job inden for administration, lager og transport i de nye faciliteter i Lyss.

Den første konstruktionsfase omfatter en lagerbygning på 2.260 kvadratmeter til industrigods, hvor 18 lastvogne kan læsses og losses. Kontorbygningen i to etager er på 680 kvadratmeter i grundareal. Dertil kommer et areal på 4.000 kvadratmeter, der er reserveret til en mulig senere udvidelse. Denne fase planlægges at finde sted i 2019.

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



The strong connection

Flydende forbindelser

Havn i Vendsyssel sejlede fremad endnu en gang

Hirtshals Havn har fremvist vækst i transportaktiviteterne hvert år siden 2007. På flere forretningsområder har havnen sat rekorder i årene 2011 og 2012, og tendensen fortsatte i 2013

Lastbiltrafikken over havnen satte i 2013 rekord med 141.000 enheder og den samlede godsmængde over havnen udgjorde lige under 1,5 millioner ton.

Med den fortsatte vækst har Hirtshals Havn endnu en gang styrket sin position i skandinavisk infrastruktur. Dermed bliver Jyllandskorridorens betydning for transport mellem Norge og EU stadig tydeligere. Med de seneste års fremgang i transportaktiviteterne tegner de fremtidige perspektiver for havnens udvikling inden for godstransport fortsat positivt.

Også passagertrafikken på de syv destinationer i Norge, på Færøerne og i Island, hvortil der er færgeforbindelse fra Hirtshals Havn kunne fremvise rekordtal sidste år med 2,2 millioner passagerer og 691.000 personbiler over havnen.

- Det er naturligvis tilfredsstillende, at vi igen i 2013 har kunnet fremvise vækst, og på nogle forretningsområder endda rekordomsætning for sjette - syvende år i træk, siger Anker Laden-Andersen, der er bestyrelsesformand for Hirtshals Havn.

Hirtshals Havns største enkelte forretningsområde er i dag godstransporten, hvor ro/ro-trafikken med færgerne udgør hovedindtjeningen. Havnen vil fremover afsætte ressourcer til udvikling af dette forretningsområde, da havnens potentiale som omdrejningspunkt for ro/ro-trafik skal realiseres over de nærmeste år. Forretningsområdet er et af de centrale elementer i Hirtshals Havns Vision 2020, der fra 2014 bliver grundlaget for udviklingen af havnens aktiviteter.

I 2013 har havnen yderligere registreret, at antallet af skibe, der har anløbet havnen for reparation og vedligehold, er steget, hvilket både tilskrives etableringen af Hirtshals Yard og at flere servicevirksomheder på havnen har intensiveret de udadrettede aktiviteter. Den fremadrettede indsats inden for maritim service vil blive yderligere forstærket, og dette vil i høj grad ske gennem netværket Repair4Norway.



Flydende forbindelser

Færgerederi forventer et positivt resultat i 2014

Mols-Linien, der har vist negative økonomiske resultater, men positive resultater målt på antal passagerer og biler, forventer at kunne sejle i havn ved årets udgang med et positivt resultat

Mols-Linien fremhæver, at den nye rute 21 fra Holbækmotorvejen til nord for Vig har forbedret tilkørslen markant til Mols-Liniens færger. Ifølge Mols-Linien har rederiets kunder taget særdeles godt imod de forbedrede til- og frakørselsforhold til færgerne i Odden Færgehavn.

Det er en af en række forhold, der får rederiets ledelse til at tro på, at 2014-ender med et positivt resultat.

Ud over de forbedrede tilkørselsforhold til og fra færgehavnen i Odden, som Vejdirektoratet har stået for, har rederiet selv gennemført en omlægning af sin tonnage, så rederiet har to topmoderne superfærger med stor kapacitet og komfort, der kan transportere biler, busser og lastbiler mellem øst og vest. Mols-Linien peger på, at der i både i 2012 og 2013 har været store omstillinger for at få disse nye og mere effektive og driftsøkonomiske færger i drift.

I fjerde kvartal begyndte Mols-Linien at sejle med lastbiler mellem Jylland og Sjælland om natten.

De forbedrede vejforhold og de nye færger og nye afgangse har i 2013 bidraget til, at antallet af biler på Mols-Linien's færger steg med ca. 25 procent.

Mols-Linien peger på, at de omstillinger, rederiet har været igennem, den forbedrede infrastruktur på Sjælland og de markante stigninger i antallet af biler underbygger, at rederiet vil nå sit mål om et positivt resultat i 2014. Det er dog et år senere, end oprindeligt planlagt.

Mols-Linien anfører også, at rederiets bankforbindelse har stillet de nødvendige kreditfaciliteter til rådighed, således at kapitalberedskabet for den fortsatte drift er tilstrækkeligt.



Flydende forbindelser

Kenyansk domstol dømmer 24 personer for pirateri

En kenyansk domstol afsagde 23. januar dom i en sag mod 24 pirater, der stod tiltalt for pirateri og kaping af fartøjet F/V Ariya 12. maj 2011. Piraterne overgav sig efter en skudveksling til besætningen på det danske krigsskib »Esbern Snare«, som 19 juni 2011 overdrog dem til myndighederne i Kenya

»Esbern Snare« var i området som en del af flådestyrken i NATO's anti-piraterioperation Ocean Shield.

Hændelsen, der ledte til domsfældelse fandt sted torsdag 12. maj 2011, hvor »Esbern Snare« under patrulje langs Somalias kyst fulgte det kaprede fartøj F/V Ariya, der blev anvendt som piratmoderskib. Da »Esbern Snare« forsøgte at standse fartøjet, åbnede piraterne ild mod det danske krigsskib, som umiddelbart besvarede ilden.

Efter skudvekslingen overgav piraterne sig, og »Esbern Snare« tog efterfølgende kontrol over F/V Ariya. Om bord på skibet var 16 iranske gidsler og 24 formodede pirater. Desuden blev der fundet flere våben og andet pirat-relateret udstyr.

- Domsfældelsen er af stor betydning for pirateribekæmpelsen som helhed og for retsfølelsen i særdeleshed - ikke mindst for de søfolk, som er i fare for at blive piraternes gidsler, når de besejler piratfyldt farvand, siger forsvarsminister Nicolai Wammen (S), der fremhæver besætningen på »Esbern Snare« for deres grundige forarbejde, herunder indsamling af beviser, der har ledt til, at den kenyanske domstol har kunnet fælde dom over piraterne.



Foto: Lars Magne Hovtun, Norwegian Armed Forces.

MAN sætter pris på medarbejderne

- og uddeler priser til de bedste

På MANs årlige kick off møde, som blev afholdt i Nyborg, har MAN uddelt priser til sine bedste - Årets sælger bus, Årets sælger truck og Årets løve samt Eftermarkedsprisen 2013

Eftermarkedsprisen 2013

Med vægten lagt på udvikling i markedspotentialet, uddannelse af personalet samt kundetilfredsheden, blev det et meget tæt opløb, hvor MAN forhandlerne Diesel Dok ApS (Herning) og H.E. Jørgensen A/S (Dalby og Ringsted) endte lige og derfor begge kunne modtage hæderen som bedste MAN eftermarked i 2013.

Ved en samlet vurdering af salgsindsatsen i 2013, blev følgende priser uddelt:

- Årets sælger - Truck: Søren Nybroe, fra MANs afdeling i Århus
- Årets sælger - Bus: Steffen Feddersen, fra MANs afdeling i Greve

Endelig blev special prisen "Årets løve" givet til Jørgen Andersen fra MAN Esbjerg for sit engagement og sin professionelle håndtering af MANs store Key Account kunder.

På baggrundsbilledet ses repræsentanter fra hhv. Diesel Dok (Herning) og H.E. Jørgensen (Dalby og Ringsted), der modtager MAN Eftermarkedsprisen 2013, som her overrækkes af Eftermarkedschef Johannes Boje (tv) og Country Manager Christian Barsøe (th).

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

Ansvarshavende chefredaktør: Jesper Christensen
Redaktionen kan også kontaktes på
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk