

Ugens transport

Torsdag 21. marts til onsdag 27. marts 2013 - Nummer 10 - 2. årgang

Fjord Lines anden nye færge er blevet sat i søen

Læs mere side 16 og 17

Storstrømmen skal løbe under en ny bro.



Læs mere på side 19, 20 og 21.

Scania lancerer en ny Streamline-serie

Læs mere på side 5, 6 og 7

Volvo Trucks sender en opdateret FM på vejen med teknik fra efterårets nyhed - FH-serien.



Læs mere på siderne 8, 9, 10, 11 og 12.

Skræddersyede tankvogne er resultatet af et nordjysk samarbejde.

Læs mere på side bagsiden og side 14 og 15.

CONNECTION
INFORMATION & NYHEDER FRA VBG GROUP SALES A/S • FORÅRET 2013
VBG

Politikerne kan godt blive enige - men vi kræver mere

Tirsdag i denne uge blev politikerne på Christiansborg enige om, hvordan der skal findes penge til at bygge en ny bro over Storstrømmen. Broen skal erstatte den nuværende fra 1937, som slår revner - og som ikke kan bære den øgede togtrafik, som ventes at komme, når Femern-forbindelsen er færdig i 2021.

Tirsdagens melding om enighed var ventet og forventet. For hvad ville politikerne have gjort uden en sikker bro mellem Sjælland og Lolland-Falster.

Aftalen viser, at politikerne på Christiansborg godt kan blive enige - og kan prioritere. Men med den ene enighed vil vi straks have politisk enighed om mere infrastruktur.

Så selvom der er enighed om en jernbanebro i det sydøstlige Danmark, er der med sikkerhed andre steder i Danmark behov for at styrke infrastrukturen. Tænk på, hvor sårbar jernbanenettet er til og fra det nordligste Jylland. Vendelboerne har i et års tid levet uden en jernbanebro.

Der er uden tvivl gode argumenter for de fleste vej- og baneprojekter. Men vi er nødt til at acceptere, at projekterne bliver prioriteret.

Vi kan ikke få det hele i løbet af kort tid - og nogle projekter har en større samfundsmæssig værdi end andre - og nogle koster rigtig mange flere penge, end der umiddelbart er til rådighed i samfundskassen.

Derfor må udviklingen gå sin gang med de forskellige interessegruppers forsøg på at påvirke politikerne til at imødekomme netop deres ønsker.

Det kunne være rart med en fast forbindelse over Kattegat - et projekt, som vil skabe en cirkel, hvor byer som Odense, Frederica, Horsens, Aarhus, Kalundborg, Holbæk, Roskilde, København og Korsør alle vil ligge på cirkelns periferi med ganske hurtig forbindelse enten den ene eller den anden vej. Mon ikke arbejdet med at bane vej for politisk flertal for den forbindelse fortsætter - uanset investeringer i andre infrastrukturprojekter.

Jesper Christensen, chefredaktør



Virksomhedsforum får forslag i gennem

S-R-SF-Regeringen er parat til at gennemfører regelforenklinger for virksomhederne. En række forslag fra regeringens Virksomhedsforum bliver gennemført.

Forenklingerne skal være med til at gøre det mindre bureaukratisk at drive virksomhed i Danmark

S-R-SF-Regeringen vil blandt andet styrke indsatsen for genbrug af data i det offentlige, så virksomhederne ikke skal indberette samme data flere gange. Det gælder blandt andet regnskabsdata.

Der gennemføres også tiltag, som skal gøre det enklere at beskæftige personer fra andre lande. Blandt andet skabes bedre overblik over de regler, der gælder for grænsependlere, så det bliver enklere for virksomheder at ansætte medarbejdere fra for eksempel Sverige. Derudover får en del af de virksomheder, der beskæftiger ansatte fra tredjelande, fremover automatisk besked, hvis de udenlandske ansattes opholds- og arbejdstilladelse er blevet inddraget eller ikke forlænget.

Regeringen vil gennemføre 36 ud af 61 forslag Virksomhedsforum har sendt 61 forenklingsforslag til regeringen, som har besluttet at gennemføre 36 forslag (15 gennemføres helt og 21 gennemføres delvist).

Derudover vil regeringen arbejde videre med 12 forslag, der særligt vedrører enklere administration i forbindelse med udenlandsk arbejdskraft. 13 forslag afvises blandt andet på baggrund af hensyn til fødevarer sikkerhed.

Forslagene fra Virksomhedsforum - og S-R-SF-Regeringens tilbagemelding - kan findes på hjemmesiden www.enklereregler.dk.



STREAMLINE

Reducér dit brændstofforbrug med op til 8 %

Få mere uptime med trådløs diagnose

Udnyt de ekstra kræfter i de nye 2. generations Euro 6-motorer

 **SCANIA**

Lov og ret

Vognmænd fra fire lande: Der er problemer med cabotagekørsel

De hollandske vognmænd mærker lige som de danske konkurrencen fra vognmænd i de østeuropæiske lande, hvor lønniveauet er markant lavere. Det gælder på de internationale transporter, hvor hollandske tidligere var meget dominerende - men også på indenrigstransporter

Det er cabotagereglerne, som åbner for, at udenlandske vognmand kan køre indenrigskørsel i andre lande, der øger konkurrencen på eksempel det nationale transportmarked i Holland

Transportorganisationen TLN i Holland, der favner alt fra verdensomspændende transportvirksomheder til små, nationale vognmænd, taler nu for, at konkurrencebetingelserne på transportmarkedet må udjævnes, før man kan indføre et indre marked for transport.

Den hollandske organisation mødtes i denne uge i Amsterdam med den dansk-svensk-norske transportorganisation, der har kontor i Bruxelles, for at udveksle synspunkter.

Det skete i kølvandet på en rapport, som den hollandske regering lagde frem med for 14 dage siden. En rapport, der ridser ganske alvorlige konsekvenser op i tilfælde af en liberalisering af transportmarkedet.

NLAs formand og administrerende direktør for DTL Erik Østergaard bekræfter, at NLA og TLN er på linje, når det gælder forholdet til de eksisterende cabotageregler.

- Vi er enige om, at der er et påtrængende behov for at udvikle en klar og utvetydig lovgivning og kontrolpraksis på europæisk plan og nationalt. Vognmænd og chauffører har brug for klarhed for at sikre fair konkurrence. Alt andet vil være uansvarligt og vil have ødelæggende effekt for markedet for vejtransport og chauffører, siger Erik Østergaard.

Samtidig er der enighed om, at cabotage skal være en midlertidig mulighed i tilknytning til internationale transporter - og skal altså ikke kunne sættes i system og bruges til at forvride konkurrencebetingelserne.

Erik Østergaard, der mødtes med TLNs præsident Alexander Sackers, er tilfreds med, at NLA og TLN har den samme tilgang til cabotage.

- Vi har nu enighed blandt erhvervsorganisationerne, der strækker sig fra Norden til Tyskland, Frankrig og Holland. Det tilfører yderligere 5.500 virksomheder som vægt bag ved vores budskab om, at cabotageproblemerne er reelle og bør tackles seriøst, siger Erik Østergaard.



Strømlinet teknik

Scania: Streamline-serie kan spare op til 8 brændstof

Scania Streamline er navnet på Scantias nye G-og R-serie langturslastbiler, der er optimeret til ekstra lavt brændstofforbrug i kraft af nyt aerodynamisk design, nye anden generation Euro 6-motorer, nye letløbs-gearkasser samt forfinede elektroniske hjælpesystemer som eksempelvis Scania Active Prediction cruise control og online-kommunikation til og fra lastbilerne med blandt andet en app til smarte telefoner



Udviklingen med at forbedre tunge lastbilers aerodynamiske egenskaber tog for alvor fart med den oprindelige Scania Streamline i 1991. Det var en videreudviklet Scania 3-serie R-model, hvor der blev ofret særlig opmærksomhed på luftstrømmenes indflydelse på brændstoføkonomien, og den oprindelige Scania Streamline, som blev produceret fra 1991 til 1995, opnåede legendarisk status over hele Europa. Siden da har Scania præsenteret flere nye lastbilserier med yderligere fokus på aerodynamisk design.

Strømlinede forbedringer

Den nye Scania Streamline er tro mod arven fra 1990'ernes Streamline og forstærker Scantias position, når det gælder brændstoføkonomi, driftssikkerhed og levetid.

De aerodynamiske førerhuse er blevet endnu mere strømlinede. De forreste hjørnepaneler på G- og R-førerhusene er gjort endnu mere aerodynamiske for at forbedre luftstrømmene langs førerhusets sider. Den nydesignede solskærm med mulighed for integrerede fjernprojektorer bidrager til yderligere forbedringer af aerodynamikken, og resultatet er ikke kun lavere brændstofforbrug, men også en mere strømlinet og moderne fremtoning.

Scania Opticruise har fået ny software

Scania har videreudviklet sit fuldautomatiske Opticruise gearskiftesystem med ny software, der resulterer i lavere

Strømlinet teknik

brændstofforbrug og højere gennemsnitshastighed. Den nye Opticruise er fuldt integreret med Scantias intelligente Active Prediction cruise control med potentiale til reduktion af brændstofforbruget med yderligere 4-5 procent.

Mange små bidrag til den samlede besparelse

Scantias opdaterede Euro 6-motorer repræsenterer brændstofbesparelser på 2 procent i forhold til deres forgængere. Trykluftkompressoren på Euro 6-motorerne til- og frakobler automatisk under kørslen afhængigt af behovet for trykluft, hvilket yderligere reducerer brændstofforbruget med 1 procent. Endelig har justering af olieniveaue i de opdaterede letløbs-gearkasser reduceret krafttabet, hvilket også reducerer brændstofforbruget.

Flere Euro 6-motorer

I forbindelse med lanceringen af Scania Streamline udvider Scania udvalget af Euro 6-motorer i hele sit lastbilprogram. De modulopbyggede 9-, 13- og 16-liters Euro 6-motorer dækker nu 11 forskellige effektniveauer fra 250 hk i den mindste 5-cylindrede 9-liters rækkemotor til 580 hk i den indtil videre kraftige 16-liters V8'er. Senere lanceres en endnu kraftigere 16-liters Euro 6 V8'er med over 700 hk.

For at forbedre kundernes muligheder for at skræddersy lastbilens brændstofkapacitet og fleksibilitet til kørselsopgaven med både sættevognstrækkere og traditionelle lastbiler tilbyder Scania et endnu bredere udvalg og størrelser af AdBlue-tanke.

Dobbelt batterisystem

Scania har også fokuseret på driftssikkerheden med lancering af et dobbelt batterisystem med fire separate batterier. To af batterierne er udelukkende forbeholdt start af motoren, mens de to andre er forbrugsbatterier. Under



kørslen prioriteres opladning af startbatterierne, så der altid er maksimal startstrøm til rådighed.

Under kørslen og ved parkering i kortere eller længere tid sørger forbrugsbatterierne for at levere strøm til lastbilens mange strømforbrugere. Skulle de to forbrugsbatterier blive afladet - for eksempel ved længere tids forbrug af strøm med slukket motor, vil startbatterierne altid være fuldt opladet og dermed i stand til at starte motoren, så lastbilens generator igen kan oplade alle lastbilens batterier.

Nye serviceydelser

I forbindelse med lanceringen af Scania Streamline introducerer Scania også en række nye serviceydelser, der

Strømlinet teknik

er udviklet til at hjælpe chauffører og transportvirksomheder i deres daglige arbejde, samt ved kontakt til Scantias servicenetværk for at få udført service og reparation.

For at forbedre lastbilernes uptime gør Scania det muligt at udføre trådløs fjerndiagnose på lastbilerne under kørslen. Det sker gennem Scania Communicator kommunikationsenheden, der fremover bliver standard på alle nye Scania på det danske marked.

En ny Serviceplanner-funktion hjælper chaufføren eller vognmanden med at bestille service eller reparation baseret på mere præcise driftsdata end tidligere. Det kan fremover enten gøres fra vognmandens kontor via Scantias Fleet Management portal på internettet eller direkte fra lastbilen ved hjælp af en Scania app til smartphone og tablet. Inden værkstedsbesøget kan lastbilens driftsdata overføres digitalt til Scania, så besøget kan forberedes og planlægges i detaljer.

Massive investeringer

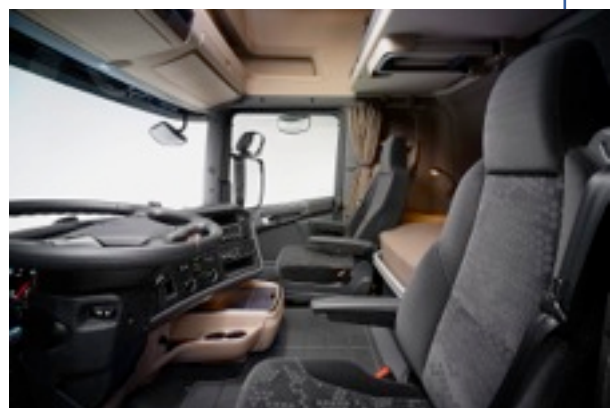
- Vi har investeret massivt i videreudvikling af vores i forvejen banebrydende Euro 6-motorer. Vi er godt tilfredse med resultaterne, for vi kan med stolthed konstatere, at Scantias anden generation Euro 6-motorer bruger endnu mindre brændstof end deres forgængere - herunder også ved sammenligning med de tilsvarende Euro 5-motorer, siger Scantias Executive Vice President Henrik Henriksson, der er ansvarlig for salg og marketing.

- Scantias nye anden generation Euro 6-motorer på henholdsvis 450 og 490 hk er 2-3 procent mere økonomiske end de tilsvarende 1. generation-motorer på henholdsvis 440 og 480 hk. De forbedrede Scania Opticruise og Scania Active Prediction-systemer bidrager



hver med yderligere 2-3 procent reduktion af brændstofforbruget. Desuden har vi forbedret førerhusenes aerodynamik, reduceret krafttabet i vores gearkasser samt indført andre nye teknologier på afgørende områder. Selv om man ikke bare kan lægge tallene sammen, vurderer vi, at den potentielle brændstofbesparelse for en Euro 6-lastbil i europæisk langturskørsel kan nå op på ca. 8 procent.

Et kig ind i den nye Streamline fra Scania.



Design

Volvo Trucks om den nye Volvo FM: Den ideelle og mest fleksible lastvogn i Volvo Trucks' modelserie

Volvo Trucks præsenterede i denne uge den nye Volvo FM og fremhæver modellen for en fleksibilitet og transporteffektivitet, der er helt i top, og som vil kunne dække stort set alle kunders behov

Blandt de nye funktioner i den seneste FM-serie, hvis profil umiskendeligt ligner den hidtidige, er et forbedret førerhus og Volvo Trucks' nyligt lancerede Volvo Dynamisk Styring, som løfter lastvognens køreegenskaber et niveau op

- Den nye Volvo FM er let at tilpasse den enkelt kundes behov. Hvis vi skal sammenligne det med fodbold, er FM

den uvurderlige og fleksible spiller, der altid gør et fremragende arbejde, uanset hvor på banen, siger Claes Nilsson, direktør for Volvo Trucks.

- Volvo Dynamisk Styring er en teknologisk innovation i verdensklasse. Chaufføren oplever fordele under alle driftsforhold, da der er skabt et mere sikkert, komfortabelt og behageligt arbejdsmiljø. På motorvej giver det dynamiske styresystem en enestående retningsstabilitet. Ved lave hastigheder er selv en tungt lastet lastvogn så let at manøvrere, at den kan styres fuldstændig ubesværet, siger han videre.

En forbedret affjedring er endnu en opgradering, der bidrager til lastbilens køreegenskaber ude på vejene.

- Køreoplevelsen i den nye Volvo FM nyder godt af de fleste af vores seneste nyskabelser. Kørslen bliver mere sikker med den forbedrede krængningsstabilitet. For at forbedre brændstofeffektiviteten kan I-See-systemet, som kan reducere brændstofforbruget med op til fem procent, nu også specificeres til FM, siger Claes Nilsson.

Fleksibelt og effektivt

Lavere vægt, nye akselkonfigurationer, et mere fleksibelt chassis og klare brugerflader for opbyggerne bidrager ifølge Volvo Trucks alt sammen til, at kunden kan få skræddersyet en Volvo FM til sine opgaver.

Høj produktkvalitet i kombination med



Design

muligheden for at tilvælge teleløsninger, der udnytter den nyeste it-teknologi til overvågning af komponenter, betyder, at Volvo Trucks kan garantere lastvognsejeren maksimal driftstid.

Ud over at Volvo FM er produktiv og økonomisk for kunden, giver den samtidig chaufføren et nyt arbejdsmiljø.

Chaufføren helt i fokus

Volvo Trucks fremhæver i sin præsentation af den nye Volvo FM, at miljøet i førerhuset er designet med chaufføren i fokus. Resultatet er efter Volvo Trucks vurdering blevet en effektiv, ergonomisk og sikker arbejdsplads med ekstra plads til chaufføren og endnu mere opbevaringsplads.

En anden ny funktion, som Volvo Trucks lancerer i forbindelse med den nye Volvo FM, er muligheden for at downloade en nye mobilapp "My Truck", som gør det muligt for chaufføren at fjernstyre og overvåge nogle af lastvognens funktioner.

Den nye Volvo FM lanceres med et omfattende udvalg af 11- og 13-liters motorer, der opfylder Euro 6-kravene, som træder i kraft i starten af 2014.

Volvo FM bliver vist frem for et større publikum første gang på Commercial Vehicles Show i Birmingham i april. Produktionen til europæiske kunder går i gang i september 2013.

Vægten har vægtet meget under udviklingsarbejdet

Den nye Volvo FM, som Volvo Trucks lancerede tirsdag i denne uge, er blevet lettere i forhold til sin forgænger. Lavere egenvægt skal bidrage til en øget rentabilitet på grund af større lasteevne - især i forbindelse med tank- og bulktransportopgaver

Den nye FM-serie har lige som sin storebror, FH-serien, Volvo Dynamisk Styring, forbedret affjedring både foran og bagi samt nye motorer. Derudover har Volvo Trucks' chassiseksperter også haft fokus på at optimere vægten under udviklingsarbejdet.

- En betydelig vægtreduktion for alle Volvo FM-modeller gør dem mere attraktive for segmenter med fokus på vægten - for eksempel tank- og bulktransportopgaver, hvor kunderne ønsker en let lastvogn med pålidelige og sikre køreegenskaber, siger Claes Nilsson, der er direktør for Volvo Trucks.



Design

Førerhuset sidder lavt i den nye FM-serie fra Volvo Trucks

Førerhuset i den nye Volvo FM er blevet udviklet med fokus på chaufførens daglige arbejdsforhold. Resultatet er ifølge Volvo Trucks en effektiv, ergonomisk og sikker arbejdsplads, der er karakteriseret af et moderne design og med de nødvendige funktioner inden for rækkevidde

Førerhuset er placeret lavt på chassiset, hvilket giver en let indstigning med to trin og et bedre udsyn for chaufføren.

Ligesom på den nye Volvo FH er Volvos loge - det klassiske jernmærke - blevet flyttet op til en ny position under forruden.

- Førerhuset har et moderne udseende med en stærk Volvo-identitet. Den ser lavere og mere jordbunden ud. De skrånende og afrundede hjørner udstråler en aerodynamisk effektivitet. Den nye FM falder dermed ind i trafikken på en virkelig god måde, siger designchef hos Volvo Trucks, Rikard Orell.

Den øverste del af førerhusets front er udført i et enkelt stykke, der let kan åbnes. Der er integreret et håndtag foran. Den nederste del af kølergrillen kan klappes ud, så den bliver til et bredt trin, der er praktisk, når forruden skal gøres ren.

Nye forlygter har det hele indbygget

De nye forlygter på Volvo FM fremhæver med deres karakteristiske linjer tilhørsforholdet til den nye Volvo FH. De giver bedre lys både for nær- og fjernlys, og det er blevet nemmere at udføre service, fordi alle



forlygtefunktionerne, herunder blinklys og det skrå kørellys (DRL), er bygget ind i samme hus.

Kunden kan desuden forbedre forlygternes effektivitet ved at specificere Bi-Xenon og aktive forlygter, hvilket giver bedre udsyn i mørket, eftersom lysstrålerne retter sig i den retning, som lastvognen drejer.

Komfortabel og brugervenlig arbejdsplads

Chaufføren har fået en mere komfortabel og ergonomisk indrettet arbejdsplads takket være et nyt instrumentpanel og nye funktioner i førerhuset.

- Målet var at skabe et arbejdsklima, der hjælper kunden med at tiltrække de allerbedste chauffører. Vi giver dem et praktisk og logisk arbejdsmiljø, hvor alle knapper, kontakter og funktioner er inden for nem rækkevidde, siger Ulf Andreasson, der er chef for udvikling af førerhuse hos Volvo Trucks. Det nye sæde i FM-serien kan vippes yderligere fire grader fremad, og ryglænet er

Design

10 mm smallere end før. Det giver flere indstillingsmuligheder og en bedre kørestilling, især for høje chauffører.

Det nye sædedesign giver også bedre støtte i lænden og siden, og der er mere benplads, da tændingen er flyttet til instrumentpanelet.

Vinklet instrumentpanel

Det nye instrumentpanel er vinklet mod chaufføren, og alle knapper og kontakter er lette både at overskue og nå. På rattet sidder integrerede knapper til en række funktioner - eksempelvis fartpilot, telefon, Dynafleet og navigation.

Kontrolmodulet kan omfatte mange forskellige knapper og kontakter. Et eksempel er muligheden for at betjene I-Shift-gearkassen med fire knapper i stedet for den konventionelle gearstang ved siden af førerstolen. Instrumentpanelet har også en række smarte opbevaringsrum.

- Den grundlæggende ide er, at der skal være masser af opbevaringsplads for at gøre chaufførens arbejde lettere. Dokumenter, fragtpapirer, kreditkort og personlige ejendele - alt har sin helt egen, specielt designede plads, siger Ulf Andreasson.

En mere sikker kørsel

Den nye Volvo FM kan også udstyres med det radar-/kamerabaserede chaufførassistentsystem Advarselssystem mod frontalkollision (FCW).

- Systemet advarer i første omgang chaufføren, og i de fleste tilfælde er det nok til at undgå en alvorlig ulykke, siger Carl Johan Almqvist, trafik- og produksikkerhedschef hos Volvo Trucks.

Frontunderkøringsværnet på Volvo FM er en letvægtskonstruktion, der er designet til at absorbere størsteparten af slaget i tilfælde af en kollision med et lettere køretøj.

Fjernbetjening til lettere lasthåndtering

Volvo FM kan også specificeres med et system, der gør chaufførens arbejde lettere, også uden for førerhuset.

- Med vores trådløse fjernbetjening kan chaufføren se vægten, og hvordan den er fordelt på ladet. Fjernbetjeningen gør det også muligt at udføre en række andre opgaver, uden at det er nødvendigt konstant at skulle stige ind og ud af førerhuset, siger Samuel Nerdal, produktchef for Electrical and Electronics hos Volvo Trucks.



Fjernbetjening via en ny mobilapp

En anden ny funktion for chaufførerne er mobilappen "My Truck", som gør det muligt at styre og overvåge en række af lastvognens funktioner fra et hvilket som helst sted - eksempelvis fjernbetjent aktivering af eventuel kabinevarmer. App'en har et "instrumentpanel", som giver chaufføren adgang til oplysninger - for eksempel niveauer for diesel, AdBlue, motorolie, kølevæske og sprinklervæske eller status for batteri og lys.

Chaufføren kan også se, om lastvognens døre er låste eller ej - eller benytte en alarmstatus. Hvis alarmen aktiveres, får chaufføren en besked via sin mobiltelefon.



Design

Forskellige muligheder med den nye FM-serie

Brændstofbesparende serviceydelser

Andre brændstofbesparende funktioner og serviceydelser, der er tilgængelige for Volvo-chauffører, er Dynafleet Brændstof & Miljøopfølgning, serviceydelsen Fuel Advice og kurset Effektiv kørsel.

Det handler om kørestil, og hvordan man som chauffør planlægger sin kørsel.

Dynamisk styring

Den nye FM leveres med Volvo Dynamisk Styring, som kombinerer en elektronisk styret elmotor, der er monteret på styrehuset, med hydraulisk servostyring. Det gør det mindre anstrengende for chaufføren at køre i sin lastbil.

Tre styrbare aksler

En anden ny mulighed er tre styrbare aksler, en foran og to bagest på 8x2 tridem, eller to foran og en bagest på 8x2 med to foraksler.

Det giver en mindre vendediameter, uden at lastvognens dæk ødelægger belægningen. Det er en fordel på steder, hvor pladsen er trang, for eksempel på landbrugsejendomme i forbindelse med afhentning af landbrugsprodukter.

A-Ride-affjedringssystem fås enten med skive- eller tromlebremser.

I-See sparer brændstof

Volvo Trucks introducerer både ny teknologi og nye serviceydelser, der er designet til at reducere kundens transportomkostninger. I-See-teknologien - et supplement til I-Shift-gearkassen, fås nu i en opdateret udgave i Volvo FM.

I-See er hovedsageligt udviklet til langtursopgaver og kan give en brændstofbesparelse på op til fem procent. Teknologien registrerer elektronisk oplysninger om topografien (bakkernes stigning) for de veje, som lastvognen kører på. I den udvidede version kan oplysninger fra andre køretøjer også downloades automatisk. Det betyder, at I-See giver det fulde udbytte, den første gang chaufføren bruger en bestemt vej.

Ved hjælp af registrerede eller downloadede vejdata optimeres gearskift, hastighed og nødbremssning med tillægsbremserne automatisk, når lastvognen kører ad en tidligere kørt rute.

Euro 6-motorer

Den nye Volvo FM lanceres med et komplet udvalg af 11- og 13-liters motorer. Alle versioner overholder de kommende Euro 6-krav, der træder i kraft i starten af 2014. D13 fås fra 420 til 500 hk, mens D11-motorer dækker et effektområde fra 330 til 450 hk.

Volvo Trucks har i forbindelse med udviklingen af Euro 6 motorerne forbedret sin SCR-teknologi (Selective Catalytic Reduction).

Maksimal driftstid

Man kan tilvælge teleløsninger til overvågning af slid samt tilstanden af bestemte vigtige komponenter i de nye FM'ere. Volvo Trucks kan tilbyde lastvognsejeren en Guld-kontrakt, herunder en garanti for maksimal driftstid.

Værkstedet kan via computer overvåge den faktiske slidage på en række af lastvognens komponenter. Det betyder, at værkstedet kan kontakte transportvirksomheden i god tid for at planlægge et serviceeftersyn, når det passer bedst.

Transportmateriel

Tankvognstoget er ét ud af en lang række

Vognmand Tom Hansen fra Kalundborg har fornylig fået leveret et nyt vogntog opbygget i et samarbejde mellem HMK Bilcon og Nordjysk Blæser-Service. Samarbejdet mellem HMK Bilcon og Nordjysk Blæser-Service har siden starten resulteret i over 60 leverede tanke, hvilket gør de to virksomheder til en meget erfarne opbyggere af fodertanke

Tanken på forvognen i vogntoget i den aktuelle levering til vognmand Tom Hansen er på 30 kubikmeter i 5 rum, og anhængerer er på 36 kubikmeter i 7 rum. Der er monteret trykskot i både forvogn og anhænger, så vognmanden har mulighed for at køre med både almindelig og medicinholdigt foder på samme læs.

Vognmand Tom Hansen har under hele opbygningsprocessen været i tæt kontakt med de folk der har varetaget opbygningen. Således har han selv været med til at designe stigen på forvognen, der har et specielt svaj der gør opstigningen lettere.

Montering af sidelys og alle andre markeringslys er udført med en ny type diodelygter, der er mindre end de hidtil anvendte typer. Der er således tilsammen 104 små sidelys monteret på hele trækket. Hertil kommer lys i kofangere med mere.

Tankene er produceret hos HMK Bilcon og monteret og opbygget ved Nordjysk Blæser-Service.

Blæserkonsollen er med den nye Kaeser Omega 53 P blæser, og monteret i et lyddæmpet aluminiums-kabinet, der samtidig giver plads til cyklon og sugespids. Lyddæmpere, filtercyklon og andre væsentlige dele, er ligeledes opbygget i aluminium for at reducere egenvægten mest muligt.

Rørsystem og ventiler er for at lette betjeningen samlet med betjening midt på tankene. Opbygningen er inddækket med aluminium-skørter hele vejen rundt så den daglige rengøring er nemmere.

Lakering og stafferinger er udført hos HMK Bilcons malerafdeling, og førerhuset er beklædt og monteret med diverse udstyr hos Buhr Thomsen.



Transportmateriel

Tankopbygningerne holder i kø i ordrebogen

HMK Bilcon og Nordjysk Blæser-Service er stolte af at have leveret det, de betegner som "Danmarks flotteste fodertankvognstræk" til vognmand Tom Hansen, der går under navnet "Kalundborgjyden"

Men selvom de to virksomheder er glade for resultatet, er de allerede videre med nye opgaver. I øjeblikket ideholder ordrebogen ikke mindre end 38 tankvogne fordelt på fordelt på 17 treakslede forvogne og 17 fireakslede påhængsvogne til DLG.

Herudover er der i ordrebogen 2 tanke til Norske kunder og 2 til Svenske kunder.

Et samarbejde med resultater

Samarbejdet mellem HMK Bilcon og Nordjysk Blæser-Service har siden starten resulteret i over 60 leverede tanke, hvilket gør de to virksomheder til en meget erfarne opbyggere af fodertanke.

Samarbejdet betyder også, at der konstruktion og opbygning kan opnås en optimal løsning i samarbejde med kunderne.

Salget af fodertanke varetages af Carsten Petersen fra Nordjysk Blæser-Service og Peter Andersen fra HMK Bilcon.



Årets lastvognssælger hos Iveco kommer fra Odense

Med kåringen af den nye Stralis HI-WAY til Truck of the year 2013 har Iveco markeret sig blandt lastbilproducenterne. Arne Granstrøm fra Iveco Odense er den mand, som sidste år var bedst til at videregive budskabet om den nye Stralis til kunderne

Arne Ganstrøm er derfor blevet kåret til årets lastvognssælger hos Iveco i Danmark.

- De mange lastbils kunder, som jeg har gode og tætte relationer til, kommer fra hele Danmark og kører i både Eurocargo og Stralis. Det er en stor ære igen at være blevet kåret, som årets lastvognssælger hos Iveco. Men vigtigst for mig er - naturligvis - at kunderne får den bedste lastbil at køre i og præcis den, der opfylder deres behov - og det ved kunderne, at vi gennem dialog altid finder en løsning på og det tror jeg, er nøglen til vores fælles succes med Ivecos tunge lastbiler, siger Arne Ganstrøm som med årets kåring som Årets lastvognssælger hos Iveco er blevet hædret med titlen i alt 16 gange.

Transportmateriel

Russisk transportvirksomhed kører for Hyundai med Hyundai-trækkere

Den russiske transportvirksomhed, Ruscon, der er en af Ruslands ledende containertransportører, har taget hul på en leverance af 20 nye trækkere fra den koreanske bilproducent, Hyundai

De nye lastbiler skal fra slutningen af marts sættes i drift i forbindelse med Ruscons transportaftale med Hyundai. Trækkerene skal levere containere med dele til Hyundai Motors produktionsanlæg i St. Petersburg.

De nye lastbiler fra Hyundai vil bringe Ruscon's lastbilflåde i St. Petersburg op på 54 enheder med yderligere 10 indlejede lastbiler.

Leverancerne af de nye Hyundai-trækkere af typen HD500 er en del af et langsigtet investeringsprogram, der skal udvide Ruscons flåde af trækkere og andet transportmateriel i det nordvestlige Rusland.



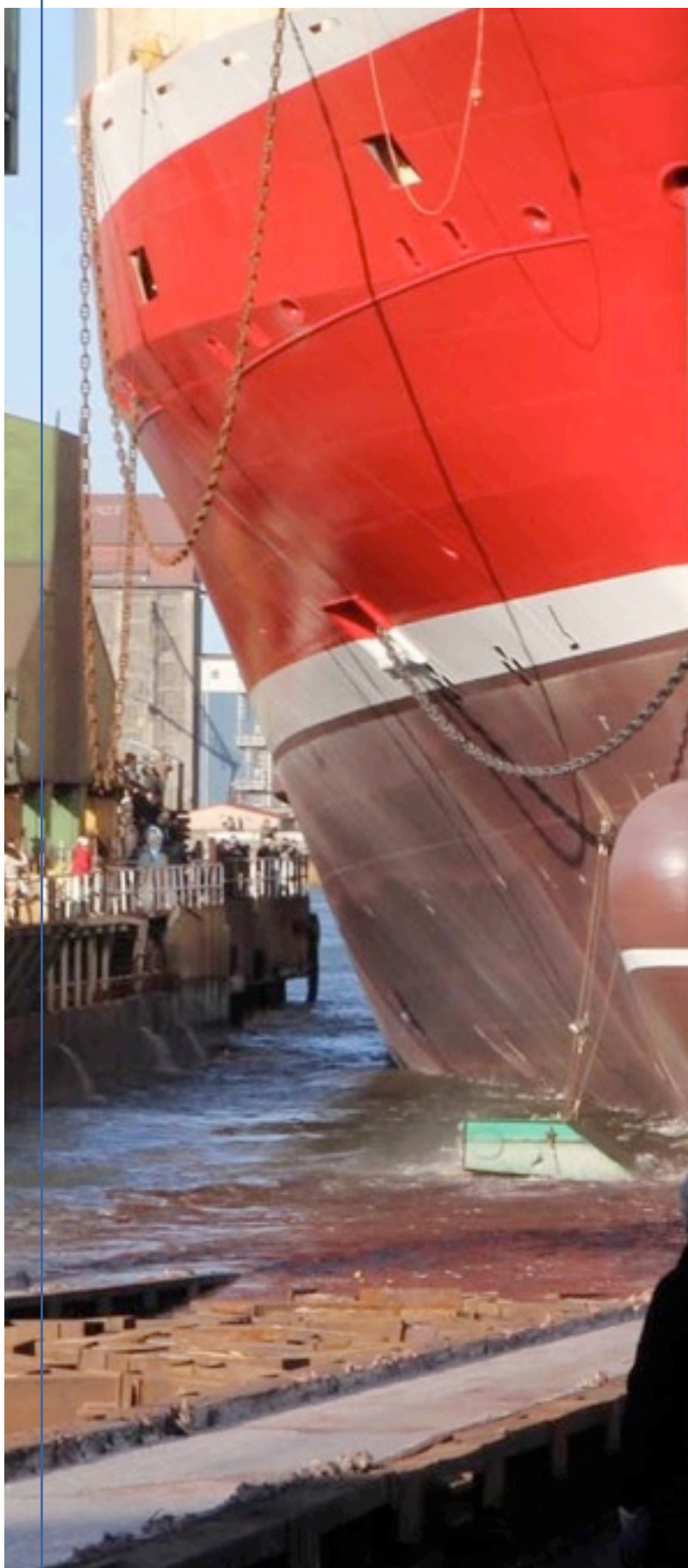
I 2012 investerede Ruscon i 224 togvogne til container transport for at kunne køre flere heltog - inklusive intermodal service far havnen i Novorossiysk ted Sortehavet til forskellige destinationer i den europæiske del af Rusland.

Ruscon kører også heltog fra Ust-Luga Container Terminal (ULCT) ted St. Petersburg til Nizhniy Novgorod, der er Ruslands femte største by. Togene transporterer autodele for General Motors i Korea til et produktionsanlæg brevet af russiske GAZ, som samler Chevrolet Aveo. Togene tager også gods med fra andre kunder.

Ruscon, der er en del af Global Container Service (GCS) Group, håndterer omkring 150.000 teu om året. Selskabet tilbyder også speditiønsydelser, oplagring, terminalkapacitet og trucking.



Søtransport



Fjord Lines anden nye cruise færge er blevet flydende

Fjord Lines anden af to nye cruise færger blev først i marts søsat i Gdansk. Det 170 meter lange skibet, der skal bære navnet »Bergensfjord«, er konstrueret til at sejle i Nordsøens bølger, så passagerne kan nyde en behagelig og stabil sejltur mellem Danmark og Norge

Flere tusind mennesker klappede på kajen den dag i begyndelsen af marts, da Fjord Lines anden nye cruise færge stak stævnen i vandet for første gang. Værftsarbejderne på Stocznia Gdansk-værftet, som har udformet skibets skrog, og byens indbyggere fulgte søsætningen, der markerede, at stålarbejdet og maling af skroget i Fjord Lines rød-hvide farver, var vel overstået.

Søsætningen af MS Bergensfjords næsten 7.000 ton tunge skrog skete på mindre end et minut. Knap 14 dage senere kunne heldige se skibet blive slæbt op gennem Storebælt på vej til værftet Rissa på Fosenhalvøya i Norge.

Søtransport

På værftet i Norge vil en række specialister gå i gang med til at indrette og færdiggøre det moderne skib.

Cruisefærgerne bliver som et flydende hotel med over 300 komfortable kahytter og suiter, restauranter og cafeer.

Færgerne tilbyder også kursus- og konferencefaciliteter om bord. Cruisefærgerne har plads til 1.500 passagerer, og de kan rumme op til 600 personbiler alt afhængig af, hvor mange lastbiler, der er med.

Når MS

Bergensfjord indsættes i driften til september, har søsterskibet MS Stavangerfjord allerede været i gang i nogle måneder. MS Stavangerfjord skal efter planen sejle ud på sin jomfrurejse 29. maj. De nye cruisefærger vil sejle dagligt på ruterne Hirtshals - Stavanger - Bergen og Hirtshals - Langesund.

- Fjord Line søsætter nu en helt ny æra inden for cruisefærger. MS Bergensfjord og søsterskibet MS Stavangerfjord er verdens første og største cruisefærger, der sejler på naturvenlig gas. Når den første cruisefærge til maj stævner ud på sin jomfrutur, åbner Fjord Line den grønne søvej mellem Norge og Danmark. Fremover kan danskerne med grøn samvittighed og en kærlig tanke til miljøet sejle til Norge på cruise eller ferie på vores daglige afgang, siger Fjord Line Danmarks direktør, Gert Balling.

Rederiets to nye miljøvenlige færger får begge motorer, der kører på flydende naturgas (LNG). Det betyder, at udledningen af NOx reduceres med 92 procent i forhold

til emissionen fra skibsmotorer, der kører på traditionel tung olie. Svovludledningen elimineres fuldstændig, mens udsendelsen af partikler reduceres med 98 procent. Teknologien, som Fjord Line benytter, formindsker desuden udledningen af drivhusgasser med 23 procent. Cruisefærgerne bliver derved de mest miljøvenlige af sin slags i verden.



*Den anden af Fjord Lines to nye cruisefærger blev først i marts søsat ved Stoczniz Gdansk. Skibet er efterfølgende blevet slæbt til Bergen Group Fosen i Norge for at blive indrettet og gjort klar.
(Foto: Fjord Line/Ole Sommarset)*

Rederiets første cruisefærge »Stavangerfjord«, der er søsterskib til Bergensfjord«, stævner ud 29. maj. Dermed åbner Fjord Line den grønne søvej til Norge, da færgerne skal sejle på naturgas.

Brug for en hjemmeside?

- så har vi et godt tilbud til dig!

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

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

TRANSPORTPAKKE 1

Du får:

Professionel webside

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

Abonnement på Transportnyhederne

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



TRANSPORTNYHEDERNE.DK

Tlf. +45 2720 2531 - +45 2720 2532

jesper@transportnyhederne.dk

lundblad

KOMMUNIKATION

transportpressen.dk

Tlf. +45 2494 3711

peter@lundbladkommunikation.dk

Jernbanetransport

Radikale om broaftale:

Det er en gevinst for borgere, miljø og erhvervsliv

- Det er vigtigt for dansk erhvervsliv at kunne køre godstog direkte fra Danmark til Europa, siger Andreas Steenberg, der er Radikale Venstres trafikordfører i forbindelse med aftalen, som blev indgået tirsdag efter lange forhandlinger er partierne bag trafikforliget fra januar 2009

. Det er visionen for Femern-forbindelsen, men det kræver, at Storstrømsbroen kan holde til de tunge tog. Det kan den ikke i dag.

Andreas Steenberg peger på, at S-R-SF-Regeringen i oktober sidste år spillede ud med at bygge en ny bro finansieret med penge fra infrastruktur fonden, som havde fået penge retur fra projektet med at etablere et helt nyt signalanlæg langs de danske jernbaner.

- Radikale Venstre ser gerne, at mere gods bliver flyttet over på toget, fordi det forurener mindre. Og så fylder lastbilerne heller ikke op på vejene. Jernbanen fra København til Tyskland og Europa er central for at opnå det. I dag sikrer vi en ny Storstrømsbro, som kan leve op til visionen, siger Andreas Steenberg.

Den nye Storstrømsbro bliver finansieret gennem overskydende penge fra et signalprogram til de danske jernbaner. Partierne bag aftalen er de tre regeringspartier samt Venstre, DF, Liberal Alliance De Konservative og Enhedslisten. Partierne er også blevet enige om at søge lidt over 100 millioner i støtte fra EU. På sigt kan der blive tale om yderligere EU-støtte.

Trafikpolitikkerne blev enige om en ny Storstrømsbro

Den brede trafikforligskreds indgik tirsdag en aftale om projektering og anlæggelse af en ny Storstrømsbro til 4 milliarder kroner

Den nye Storstrømsbro skal erstatte den nuværende og slidte bro, der ikke kan holde til den øgede jernbanegodstrafik, der kommer med åbningen af Femern-tunnelen i 2021

Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen glæder sig over aftalen.

- Det er glædeligt, at vi med denne aftale skyder gang i projekteringen af en ny Storstrømsbro, siger Venstres trafikordfører.

Med tirsdagens enighed kan transportministeren sende en ansøgning om støtte til broprojektet frem til EU-Kommissionen.



Jernbanetransport

En ny bro over Storstrømmen vil kunne stå færdig om 8 år

Tirsdag 19. marts blev Folketingets partier enige om at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro inklusiv cykel- og gangsti over Storstrømmen, der løber mellem Sjælland mod nord og Lolland og Falster mod syd

Broen vil blive 3,9 kilometer lang og få en maksimal gennemsejlingshøjde på 26 meter. Den nuværende bro, der er bygget i 1937 og ved at være udtjent, er 3,2 kilometer lang og har samme gennemsejlingshøjde.

Broen er planlagt til at få to jernbanespor mod ét på den nuværende bro. Hastigheden for togene på den nye

Storstrømsbro bliver 200 km/t mod 100 km/t på den eksisterende bro. Det bliver dermed en fremtidssikret bro, der vil kunne klare den øgede trafikmængde som følge af Femern Bælt-forbindelsen, der forbinder Danmark og Tyskland og dermed ventes at skulle lægge sport til en stor del af den nord-sydgående togtrafik, der i dag kører via Storebælt, Lillebælt og Sønderjylland.

Med to spor og øget hastighed til togene giver broen også mulighed for mere attraktive køreplaner og en reduktion af rejsetiden - op til tre minutter for passagertog og ti minutter for godstog.

Broen får to vejbaner

Bredden på vejbanerne bliver efter dagens standard med en forventet hastighedsbegrænsning på 80 km/t, og dermed reduceres rejsetiden også for bilisterne i forhold til den nuværende bro. Herudover udstyres broen med en



Jernbanetransport



Illustrationerne er leveret af Banedanmark og er computerskabte.

dobbeltrettet cykel- og gangsti, så det stadig være muligt for cyklister og fodgængere at krydse Storstrømmen.

Den indledende projektering - og herunder miljøundersøgelserne - begynder i år, mens anlægsarbejderne vil kunne begynde i 2018. Broen vil kunne stå klar i 2021 ved Femern Bælt-forbindelsens forventede åbning, hvorefter den nuværende Storstrømsbro vil blive revet ned.

Forud for den politiske beslutning har Banedanmark i samarbejde med Vejdirektoratet og Sund & Bælt gennemført en undersøgelse af handlemulighederne vedrørende Storstrømsforbindelsen.

Fakta om den nye dobbeltsporede jernbane- og vejbro over Storstrømmen:

Længde: 3,9 kilometer

Gennemsejlingshøjde: 26 meter.

Forventet tidsplan:

2013-2015: Indledende projektering, herunder miljøundersøgelser

2016-2017: Detailprojektering

2018-2021: Anlægsarbejder

Trafikken indtil da:

Den nuværende Storstrømsbro fra 1937 vil først blive revet ned efter, at den nye bro er indviet, og trafikken vil derfor køre som hidtil, indtil indvielsen af den nye bro.

Trafikanlæg

Ny rundkørsel kører hele vejen rundt om gammel

Der kører dagligt tusindvis af biler gennem rundkørslen ved Kolding Vest, som er et trafikalt knudepunkt for Kolding by samt for både den Sønderjyske Motorvej og Esbjergmotorvejen. Rundkørslen ligger for tiden midt i en stor aktiv byggeplads

Trafikanter i rundkørslen kan ikke undgå at se, at der foregår en masse aktivitet rundt om den eksisterende rundkørsel. Det er Vejdirektoratet, der bygger en ny og væsentligt større rundkørsel, for at fremme trafikafviklingen, så den bliver tidssvarende til nutidige og fremtidige trafikmængder. Den daglige trafik afvikles i den gamle rundkørsel, mens der udgraves til ny vej, flyttes ledninger, sættes kantsten, bygges sand ind, klargøres til asfaltarbejde og meget andet.

Den nye rundkørsel får en midterø med en diameter på 110 meter, hvilket er stort nok til at den gamle rundkørsel er placeret i den fremtidige midterø. Det er større end rundkørslen ved Kolding Ø, som har en midterødiameter på 100 meter.

- Det er en byggemæssig udfordring, at anlægge en stor rundkørsel uden om den eksisterende, og samtidig sikre tilfredsstillende trafikafvikling på et sted, hvor trafikanterne oplever kø i myldretiden. Planlægning af anlægsarbejdet skal sikre, at trafikafviklingen sker uden større gener”, forklarer projektleder i Vejdirektoratet, Annette Jørgensen.

Der har været mindre omlægninger af trafikken, på til- og frakørselsvejene til motorvejen, men overordnet set har trafikafviklingen foregået som hidtil. Dog har cyklister ikke adgang på cykelstien mellem Birkedam og Stålvej i

øjeblikket, da den eksisterende sti er ved at blive ombygget. Den nye sti bliver placeret samme sted som i dag, men lavere i terrænet på dele af stækningen.

Cykelstitunnel af byggeklodser

Der er netop blevet nedsat elementer til den nordlige af de to cykelstitunneller til cykelstien. Tunnellen bliver samlet på stedet som et puslespil af flere byggeklodser sat oven på en bund, som samlet udgør en fire meter bred tunnel med plads til den dobbelttreddede cykelsti. Store uformede betonelementer på hver 22 ton fragtes på sættevogne til byggepladsen, hvor de sættes ned med bunden i vejret og støbes sammen til en samlet tunnel. Den sydlige cykelstitunnel skal etableres efter samme princip. Herefter fjernes den oprindelige cykelstitunnel.

Midterø opbygges

Inden rundkørslen står færdig til sommer, skal den store midterø etableres. Ud over den gennemkørende cykelsti, skal der køres 15.000 kubikmeter jord ind i midterøen, for at etablere en høj, som kommer til at ligge i den vestlige side af rundkørslen. Den anlægges så det ikke er muligt at kigge igennem rundkørslen, hvilket erfaringsmæssigt øger sikkerheden. De mange kubikmeter jord er overskudsjord fra byggeriet. I den sidste del af 2013 vil midterøen blive beplantet.



Transportomkostninger

Den norske regering forslår obligatorisk "betalingsbrik" i alle lastbiler

En ordning med obligatorisk bompengebrik for køretøjer over 3.500 kg betyder en mere effektiv opkrævning, lavere driftsomkostninger og øgede bompengeindtægter for bompengeselskaberne

Økonomien for bompengeselskaberne bliver styrket, noget som alle trafikanter får glæde af, fordi de indkrævede penge kan gå direkte til udbygning og andre tiltag på transportnettet. Ordningen vil ifølge ministeren også gavne en lige konkurrence mellem norske og udenlandske transportvirksomheder.

Ifølge forslaget skal det norske transportministerium - Samferdselsdepartementet - kunne fastsætte forskrifter for at køretøjer - både norske og udenlandske - over 3.500 kg skal være udstyret med en betalingsbrik, der kan bruges til betaling for at køre på det norske vejnet. Forslaget er rettet mod lastbiler og busser, der bliver brugt erhvervsmæssigt.

Begrundelsen for forslaget om at alle køretøjer over 3.500 kg skal være forsynet med en betalingsbrik er blandt andet, at bompengeselskaberne har forholdsvis store omkostninger i forbindelse med opkrævning af bompeng fra køretøjer, som ikke er forsynet med en bompengebrik - eksempelvis en "brobizz" - og et bompengabonnement. Derudover har bompengeselskaberne tab på krav over for lastbiler, der ikke har et bompengabonnement.

Ifølge Samferdselsdepartementet betyder det i enkelte tilfælde, at udenlandske transportører kører i Norge uden at betale bompeng og dermed får lavere omkostninger,

Brobizz fungerer i Norge

DTLs underdirektør Ove Holm ser ikke de store problemer for danske vognmænd ved den obligatoriske ordning med en betalingsbrik i alle tunge køretøjer, der vi køre i Norge, som den norske regering vil have indført

- Jeg vil tro, at langt de fleste, der regelmæssigt kører Norge, i forvejen har tegnet abonnement. Den danske brobizz, der anvendes på Storebælt og Øresund, fungerer også i Norge. Afregningen sker da automatisk mellem Sund og Bælt og det enkelte norske bompengeselskab, siger Ove Holm, der understreger, at det norske system ikke som i Danmark er en vejbenyttelsesafgift for generel brug af infrastrukturen.

Investeringer i udbygning af det offentlige vejnet i Norge er finansieret gennem en kombination af bevillinger fra staten, amtskommunerne og kommunerne samt bompeng, der administreres af kommunale og amtskommunale bompengeselskaber.

Danske Sund og Bælt, der blandt andet står for opkrævningen af bropenge på broerne over Storebælt og Øresund, håndterede omkring en halv million afregninger for lastbiler, der anvendte den danske brobizz på betalingsveje i Norge.

end andre konkurrenter - eksempelvis de norske. Det kan igen føre til en uheldig forvridning af konkurrenceforholdene mellem norske og udenlandske vognmandsvirksomheder.

Transportinvesteringer

Politikerne er blevet enige om mere på transportområdet

Fredag i sidste uge faldt finansieringen af en ny bro over Storstrømmen mellem Sjælland og Lolland og Falster på plads. Torsdag kan politikerne på Christiansborg se flere brikker falde på plads. Det betyder blandt andet penge til motorvejsbyggeri mellem Herning og Holstebro, udvidelse af Køgebugt-motorveje, en ny bro over Roskilde Fjord på plads

Pengene til en ny motorvej mellem Holstebro og Herning er endelig blevet frigivet. Det er en del af den netop indgåede trafikaftale mellem alle folketingets partier undtagen Enhedslisten. I forbindelse med aftalen peger Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen på, at partier længe har kæmpet for, at pengene til motorvejen skulle frigives.

- Derfor hilser vi det velkomment, at finansministeren endelig har taget initiativ til at få pengene i spil. Det er helt afgørende, at vi kommer i gang med projekteringen, hvis vi skal nå målet om, at motorvejen skal stå færdig i 2018, siger Kristian Pihl Lorentzen.

Aftalen inkluderer også en række andre vigtige, trafikale projekter, der vil bidrage til at sikre lokal beskæftigelse. Venstre glæder sig blandt andet over en ny bro over Roskilde Fjord ved Frederikssund, færdiggørelse af Køgebugt-motorvejens udvidelse helt ti Køge, en Havnepakke III og yderligere udvidelse af vejnettet til modulvogntog.

- I de gennemførte forhandlinger har det været en ledetråd for Venstre at få fremmet konkrete projekter, der styrker

danskernes mobilitet og sikrer en mere effektiv transport af gods til og fra virksomhederne. Det gavner nemlig borgerne, erhvervslivet og danske arbejdspladser, siger Kristian Pihl Lorentzen.

Transportaftalens større initiativer

Forligskredsen bag "En grøn transportpolitik" - S-R-SF-Regeringen, V, DF, LA og K - har torsdag indgået en transportaftale, som afslutter de seneste måneders forhandlinger. Dagens aftale omfatter en lang række projekter over hele landet, der skal forstærke indsatsen mod trængslen og forbedre fremkommeligheden på jernbaner og veje

Af større initiativer fremhæver Transportministeriet:

- En ny Storstrømsbro
- Motorvej mellem Holstebro og Herning
- En ny, brugerfinansieret fjordforbindelse ved Frederikssund
- Udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve og Køge
- Nyt tilslutningsanlæg til det kommende sygehus i Odense

- Jeg er glad for, at det nu er lykkedes at indgå en bred politisk aftale, som afslutter de seneste måneders forhandlinger i forligskredsen bag en grøn transportpolitik, siger transportminister Henrik Dam Kristensen (S).

Han fremhæver, at politikerne med aftalen sikrer et markant løft til fremkommeligheden til glæde for ikke mindst pendlerne og erhvervslivet.

Kort nyt

Speditionsfirma i Padborg er gået konkurs

Skifteretten i Sønderborg har taget en speditionsvirksomhed i Padborg under konkursbehandling. Virksomheden blev etableret i juni 2000 og kom ud af det senest afsluttede regnskabsår med et resultat på minus 315.000 kroner efter skat

Ifølge Statstidende drejer det sig om GNE Spedition ApS, CVR-nr. 25439678, der havde adresse på Odinsvej i Padborg. Advokat Jens Jepsen, Compass Advokatfirma I/S, på Kystvej i Aabenraa, er udpeget som kurator. Eventuel anmodning om valg af kurator og kreditorudvalg skal fremsættes skriftligt over for skifteretten senest tre uger efter denne bekendtgørelse.

Enhver, der har fordring eller andet krav mod skyldneren, opfordres til inden fire uger efter denne bekendtgørelse til boets kurator at anmelde sit krav opgjort pr. 8. marts.

Ifølge CVR-registeret blev virksomheden etableret 8. juni 2000. I det senest afsluttede regnskabsår var resultatet et minus på 315.000 kroner efter skat. Året før var resultatet et minus på 646.000 kroner.

Årets havnekonference finder sted i Aarhus

Transportøkonomisk Forening, Transportens Innovationsnetværk og Danske Havne holder tirsdag 2. april Havnekonference i Aarhus under temaet: Blå innovation, vækst og udvikling

Havnekonferencen finder sted i DGI Huset i Aarhus mellem klokken 9 og 16.30. Transportøkonomisk Forening står bag arrangementet.

Interesserede kan se mere på TØF's webside.

3F skaffede over 2.000.000.000 kroner hjem til sine medlemmer

I 2012 kunne medlemmer af 3F glæde sig over at have fået hjælp af fagforeningen i sager om arbejdsskader og faglige sager. Det er ny rekord

Ifølge 3F's Fagbladet kom der i 2012 147.000.000 kroner mere hjem i ovennævnte sager, end det var tilfældet i 2011, hvor der kom 1.900.000.000 kroner hjem til de berørte medlemmer.

- Mange mennesker ville blive snydt, så vandet driver, hvis ikke 3F var der til at hjælpe, siger næstformand i 3F, Jane Korczak.

Hun peger på, at selvom det er glædeligt, at medlemmer af 3F eksempelvis får erstatning for arbejdsskader, er der stadig mange udfordringer at tage fat i.

- Tallet viser, at vi stadig ikke har knækket kurven i forhold til arbejdsskader og -ulykker, siger hun og fremhæver eksempelvis problemer med daglig slitage af medarbejderne på landets arbejdspladser.

- Det er åbentlyst, at vi stadig slås med hårdt fysisk arbejde blandt andet inden for rengøring, siger hun med henvisning til et samarbejde mellem 3F og Det Nationale forskningscenter For Arbejdsmiljø, NFA.

Den største del af de godt to milliarder kroner kommer fra arbejdsskadesager.

Kalundborgjyden har fået et nyt tankvognstog

Vognmand Tom Hansen fra Kalundborg har fornylig fået leveret et nyt vogntog opbygget i et samarbejde mellem HMK Bilcon og Nordjysk Blæser-Service. Opbygningen er monteret på en Scania R 560 6x22, der er leveret fra Stiholt Aalborg af Peter Munkholm

Vognmand Tom Hansen har under hele opbygningsprocessen været i tæt kontakt med de folk, der har varetaget opbygningen. Således har han selv været med til at designe stigen på forvognen, der har et specielt svaj der gør opstigningen lettere.

Tom Hansen kører daglige ture mellem Jylland og Sjælland for DLG.

Læs mere på side 14 og 15.

Ugens citat:

- Vi er meget tilfredse med, at der med trafikaftalen bliver taget hensyn til banegodstransporten. Sammen med udvidelsen i Padborg og forbindelsen til Esbjerg bliver det nu mere attraktivt at køre med jernbanegodstransport.

Chefkonsulent Rune Noack, DI Transport i forbindelse med transportaftalen torsdag 21. marts 2013.

*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*

VBG forsker for fremtiden



Forsøg med 32-meter 80-tons vogntog, peger på væsentligt reducerede emissioner takket være dobbelt lastvolumen i forhold til en standard europæisk Trailer. På side 6 kan du læse mere om alle forskningsprojekter som VBG deltager i.

God stemning på messer i 2012

Trods mørke konjunkturskyer har stemningen været god på sidste årets transportmesser, hvor der har været gode besøgstal og stor publikumsinteresse. Se side 4-5!

MFC i hverdagen



Vi har mødt tre chauffører, som fortæller om deres erfaringer med MFC efter længere tids brug. Læs om MFC ude på vejene på side 6!

Årets smarteste nyhed

Årets smarteste nyhed – det pris burde gå til VBG Mech-Matic, som rengør og smører din kobling helt automatisk. Det eneste du skal, er at isætte en ny dåse mek-olie efter hver 3000 driftstime. Læs mere på næste side – og deltag i konkurrencen på sidste side!



**Mød os i hal M
den 4. – 7. april
i Herning!**

SÆT EN DÅSE MEKANIKOLIE I – SÅ SMØRER KOBLINGEN SIG SELV I ET ÅR:

Bedre arbejdsmiljø og mindre slitage – helt automatisk

Trykluftstødene og den indsprøjtede olietåge trænger ind i alle kroge, som kan være svære at komme til, når man forsøger at blæse rent og smøre manuelt.

***"Utroligt skønt
at slippe for
at smøre
i tide og
utide."***

Den robuste MechMatic-enhed er kompakt og let at montere hvor som helst, hvor der er lidt plads tilovers – og den passer til alle VBG-koblinger, nye som gamle, uden dyre specialløsninger. Til olietilførslen skal der bruges en helt almindelig dåse mekanikolie, som rækker til 3.000 driftstimer!

DRIFTSSIKKERHEDEN HAR ALTID været en af VBG's store kæpheste, eftersom vi ved, hvor meget den betyder for den samlede økonomi. Det var en af drivkræfterne bag udviklingsarbejdet, da vi besluttede at udvikle en automatisk koblingssmører – og nu er den her under navnet MechMatic.

Det nye system – som kan eftermonteres på alle VBG-koblinger til en meget rimelig omkostning – sørger for automatisk rengøring og smøring af koblingen under kørsel.

Fordelene for chaufføren er selvfølgelig indlysende, ikke mindst om vinteren, når det kan være et meget beskidt arbejde at smøre koblingsmekanismen. Men grundtanken var som sagt at øge driftssikkerheden:

- Med MechMatic tilkoblet bliver smøringen af koblingen altid optimal, hvilket vil give mekanismen en længere levetid i det lange løb
- og dermed mindskes selvfølgelig også risikoen for ikke-planlagte driftsstop. Den regelmæssige rengøring gør også, at koblingen fungerer bedre, mener Anders Thoren på VBG.

Avanceret teknik – enkel funktion

Teknikken bag MechMatic er avanceret, men funktionen er den enkleste tænkelige. Hver 6. driftstime leverer MechMatic et trykluftstød, som rengør koblingsmekanismen grundigt, og hver 24. time sprøjtes også en tynd olietåge ind i mekanismen. Og det bedste af det hele er, at olien kommer fra en helt almindelig dåse VBG Mekanikolie, som rækker til hele 3.000 driftstimer og udskiftes med et enkelt greb. Skal man i stedet rengøre og smøre manuelt, kan det være svært at komme ordentligt til. Det gælder ikke mindst låsestiften.

Lille investering – ubetydelig driftsomkostning

– Når olien begynder at slippe op, lyser en rød indikatorlampe. Derfor er der ingen risiko for pludselig at stå uden den automatiske smøring. De 3.000 driftstimer indebærer desuden, at de allerfleste vil kunne klare sig med at udskifte oliedåsen en gang om året. Derfor bliver driftsomkostningerne ubetydelige, mener Anders.

Robust teknik, som passer sig selv

MechMatic har fået en meget robust opbygning for at give en problemfri funktion år efter år, hvilket også bekræftes af de felttests, der er foretaget.

– Vi regner med, at MechMatic vil betale sig på mange måder – i form af bedre arbejdsmiljø, billigere vedligeholdelse og længere levetid for koblingen. VBG MechMatic vil hurtigt blive en selvfølgelighed på næsten alle lastbiler ude på vejene, udtaler Anders Thoren.

BLANDT DE FØRSTE til at prøve MechMatic var Foldingbro Vognmandsforretning i Sønderjylland:

– Vi har en MechMatic på en helt nyindkøbt bil, men har også eftermonteret dem på et par ældre køretøjer. De gør helt sikkert tilværelsen lettere, og vi regner med, at de vil give et positivt udslag på vedligeholdelsesomkostningerne på sigt, fortæller vognmand Per Sørensen.

Foldingbro Vognmandsforretning beskæftiger sig udelukkende med dyretransporter, hvilket indebærer, at køretøjerne skal vaskes flere gange om dagen. Den konstante fugttilførsel samt hyppige til- og frakoblinger sætter vedligeholdelsen på en svær prøve, samtidig med at koblingerne kan sidde dybt inde i bilernes chassiser og være svære at nå. Da MechMatic dukkede op på markedet, var der derfor ingen større tvivl. Dette var lige det, man havde ventet på!



At komme til at smøre var ikke let på Per Sørensens bil: – Hvis vi sparer en eneste beskadiget mekanisme, er hele systemet betalt med det samme. Velsmurte koblinger gør jo desuden tilkoblingen lettere, ikke mindst om vinteren!

MFC – uvurderlig

MATTIAS JOHANSSON KØRER i Värmlands-skovene for vognmandsforretningen Larssons Åkeri og er glad for at slippe for at skulle kravle ind under lastbilen og slås med fedtede slanger.

– MFC giver også en uovertruffen kørekøkomfort, for-



Mattias værdsætter det bedre arbejdsmiljø med MFC – og så slipper han jo for at blive beskidt!

di der overhovedet ikke er noget slør i trækkilen. Nu mærkes det straks, hvis et hjul på påhængsvognen er ubalanceret, så vi kan korrigere det, inden der opstår unødigt dækslitage.

– Vi er overbeviste om, at vi får investeringen igen, bare på den reduerede vedligeholdelse. Jeg ser MFC som selvskreven på vores skovbiler fremover, siger vognmand Dan Larsson.

EMIL HEDBERG KØRER bulktransporter for Älmestads Kvarn & Transport i Ulricehamn i Sverige og har tilbagelagt over 1.000.000 km med MFC på nuværende tidspunkt – og ville ikke være foruden.

– For at komme ind på gårde skal jeg stille påhængsvognen flere gange om dagen, ofte på trange parkeringsbåse langs stærkt trafikerede veje. Så er det rart at slippe for at skulle stige ud af førerhuset, siger Emil.

Vognmand Ronny Bengtsson er enig:

– MFC er det bedste, der er sket i branchen i lang tid, og vi vil snart have dem på alle vores køretøjer. For det er ikke bare et spørgsmål om sikkerhed og komfort – MFC sparer også både tid og brændstof.



Emil føler sig trygkere med MFC.



Lars får let investeringen i MFC igen.

ENBILSVOGNMANDEN LARS Lindblom i Tomelilla i Sverige har du før stiftet bekendtskab med her i Connection. Han var tidligt ude med MFC og har nu kørt med hydraulik i et år.

– Allerede inden jeg skiftede til hydraulikversionen, var MFC en lønsom investering, og nu er den endnu bedre. MFC giver mig vigtige tidsmarginer og gør arbejdet en hel del lettere. Jeg kan parkere tættere på end før og får mulighed for at koble til, selvom jeg bliver "låst inde" af andre trafikanter, fordi trækken kan vinkles. Og så får jeg et meget bedre arbejdsmiljø. Jeg skal ikke huske at skifte tilbage!

MESSE-BILLEDER 2012



Lastbil 2012, Jönköping
22.-25. august, 434 udstillere,
39000 besøgende

Elmia
Lastbil
Jönköping
22-25 augusti
2012
UNDER TRANSPORTVECKAN



Demonstrationerne af Onspot vakte stor interesse



Standen er færdig, klar til at lukke besøgende ind!



MFC lokkede mange nysgerrige til

POWER TRUCK
Powerpark Härmä

Power Truck 2012, Härmä, 10
august, 80 udstillere, 30000 b



575V-2 blev demonst

ude på vejene



Når den øvrige trafik suser forbi nogle få decimeter fra førerens dør med en hastighed på over 100 km/t, er det trygt at have MFC og slippe for at stige ud af førerhuset.

IAA 2012
Hannover, 20.-27. september
1 904 udstillere, 262 300
besøgende



2.-11.
besøgende

MechMatic vakte stor interesse



Perfekt vejr til en messe for professionelle



VBG's og Ringfeders elegante stand på IAA



erret udendørs



Vestfyn Trækker 2012, Ejby
1.-3. juni, 130 udstillere,
8000 besøgende



**Folketingets trafik-
ordfører Kristian
Pihl Lorentzen holdt
åbningstalen**



Udstillingsområdet i Ejby set fra oven

Roadtrain coupling dimensions

6.3.2.2 100 Combination 3: tractor + 5 semi + 2 fully + 2 tank

Figure 6 - 100 combination 3

Only one unit = R₁, Only double length = S₁, 14.1 C₁, W₁ = 4000 kg

Step 1: Evaluate parameters A and B

Coupling	A	B
Driver Coupling	$1 + R_1$	$C_1 + R_1$
1 st wheel axle	$1 + R_1 + W_1$	$C_1 + R_1$
2 nd wheel axle	1	$C_1 + R_1 + W_1$

Step 2: Call

For VBG er det en selvfølge at spille en aktiv og drivende rolle i al aktuell forskning på transportområdet, mener Bolennarh Svensson som er Ph. D ingeniør og ansvarlig for alle HCT projekter hos VBG.



Ved målinger af næsten tusinde overhalinger blev der ikke påvist nogen forhøjet risiko med 30-meters vogntog – og de interviewede førere af overhalende personbiler mærker ingen forskel!

iden

35%

Så meget kan CO₂-udledningen reduceres med HCT-køretøjer sammenlignet med almindelige Europa-semitrailers!



Meget af kritikken mod HCT-køretøjskombinationer handler om trængsel – men de er selvfølgelig ikke beregnet til bytrafik. Motorvejene er deres rette element, hvor effektiviteten virkelig mærkes. Kallebäck's Transport testkører DUO2-vogntog mellem DB Schenkers terminaler i Malmö og Göteborg – en strækning, hvor godstogstrafikken ikke har tilstrækkelig kapacitet – og resultaterne er lovende.

Koblingerne klarer opgaven!

De nordlandske ETT-bedømmelser ("En Trave Till" = en stabel til) er nu suppleret med en mellemstor form, som kaldes ST ("Större Travar" = større stabler). Inden for en samlet længde på 25,25 meter lastes her maksimalt 74 tons – en tilpasning til trafikforholdene ved mere kuperet terræn, hvor kravene til bakkekørsel er højere.

– Også her ser der ud til at blive store besparelser. Vi gennemfører målinger på koblingsudstyret og kan konstatere, at VBG's belastningsværdier er så godt og vel nok til at modstå de belastninger, der opstår, selv ved kørsel på snoede og ujævne skovveje, der udsætter udrustningen for helt andre kræfter end de lige og jævne europaveje. Her har vi naturligvis stor gavn af vores lange erfaring med australske road trains, som kan veje op mod 150 tons

og bestå af 6–7 køretøjsenheder, fortæller Bolennarth Svensson.

Nye forsøg – flere besparelser?

Ved malmfelterne i Norrland i Sverige har VBG's viden bidraget til udviklingen af trafiksikre transporter med 90-tons vogntog fra den nyåbnede mine i Kaunisvaara, hvor der mangler jernbane. Og på vestkysten har VBG i noget tid deltaget i forsøg med kombinationer på 32 meter i projektet DUO2 mellem Schenkers terminaler i Malmö og Göteborg. Disse vogntog må højst køre 80 km/t og laste op til 80 tons. Et DUO2-køretøj laster dobbelt så meget som en almindelig europatrailer set i forhold til volumen og næsten dobbelt så meget set i forhold til vægt. Derved stort set halveres antallet af køretøjer, der behøves til at udføre transportarbejdet. Blandt forsøgene er der eksempler på op mod 35 % lavere udledning og brændstofforbrug.

Påvirkelse af potentialet

– Modstanden mod lange og tunge køretøjskombinationer er stadig stor mange steder i EU. Men det kan mærkes, at de mulige miljømæssige gevinster lokker mere og mere. Det europæiske vejnet er mange steder stærkt overbelastet, og det bliver ikke let at finansiere udbygningen af ny infrastruktur i eurokrisens spor. Men vinden blæser absolut i den rigtige retning, mener Bolennarth, som har god indsigt:

– Ikke mindst for vognmændenes skyld må vi håbe, at man så småt kan blive enige om en form for fælles europæisk standard. Det ville maksimere miljøgevinsterne og gøre, at konkurrencen kan ske på så lige vilkår som muligt, men der er mange forhindringer, som skal overvindes, inden vi når dertil. For svenskerne vedkommende kan vi måske regne med, at forsøgene vil føre til nye regler om fire-fem år, men inden da vil vi sikkert se flere udvidede dispensationer til forsøgsordninger. Og hos VBG vil vi selvfølgelig fortsætte med at drive udviklingen i den rigtige retning og udvikle produkter, som gør det muligt! ■

I Kaunisvaara testes malmtransport-køretøjer med 90 tons lasteevne – med VBG-udstyr.



BILD: RUTGER ANDERSSON/TRAILER

Ny sælger i Sverige

Magnus Jacobsson er vores nye Key Account Manager med fokus på de svenske lastbilforhandlere. Han har sin base i Vänersborg og har tidligere arbejdet med udlejning til bygge- og anlægsindustrien.





ÅRS- BILLE- DET

AASE LIND ER KUNSTNEREN bag VBG's årsbillede for 2012. Hun er fra Aalborg og har flere succesfulde udstillinger i hele Europa bag sig. Aase Lind er en drivende kraft i det jyske kulturliv og fængsles af det nordiske lys' interaktion med farverne. Hun henter inspiration fra sine rejser og skifter frit mellem alt fra det naturalistiske til det halv-abstrakte, men maler dog altid med akryl- eller oliemaling. Hendes temaer berører ofte det moderne menneskes livsvilkår, men når det gælder Aases årsbillede, har det barske hav stået model.

Som sædvanlig **kan du få dit eget eksemplar** af årsbilledet på kunstryk-papir til at hænge op på væggen derhjemme – hvis du skynder dig! Henvend dig med navn og adresse til sales@vbg.dk – så sender vi gratis, så længe lageret rækker.



Hello, Dolly!

VBG LANÇERER NU EN NY KOBLING til de markeder, som arbejder med 50 mm-udstyr. VBG 575V-2 er udviklet specielt til dollyer, men passer også til kærre og påhængsvogne. 50 mm-konceptet har uanset fabrikat hidtil krævet en bevægelig fangmund for at fungere godt, hvilket har givet anledning til problemer. 575V-2 løser dette med en ny teknik og nye materialer, hvor den faste fangmund med fjedrende kompressionselement er stiv nok til at styre trækøjet effektivt ind, samtidig med at den er så elastisk, at den klarer et vinkeludslag på 90°. Dette gør, at koblingen kan åbnes og lukkes uanset vinkel.

– Vi regner med, at 575V-2 skal opfylde behov på mange markeder og også blive efterspurgt af skandinaviske opbyggere, som arbejder med eksport, fortæller Per Mikkelsen fra VBG. Felttests i Finland har givet topkarakterer til driftssikkerheden, og den nye teknik fås også i en endnu kraftigere model til rigtig tunge kærre og ekstra barske forhold: 590VR-2.



Vind en MechMatic!

Kan du se, hvilket produkt der vises på billedet her til venstre? Send dit svar til sales@vbg.dk med overskriften Konkurrence. Så har du mulighed for at blive den lykkelige vinder af en MechMatic. Vi udlodder tre styk – en i Danmark, en i Sverige og en i Norge! Glem ikke at skrive dit navn og din fulde adresse. Held og lykke!

