

Ugens transport

Onsdag 5. december til tirsdag 11. december 2012 - Nummer 6 - 1. årgang

Jernbanerne har vist sin betydning - og sårbarhed

Læs side 4 - 11

Per Fischer har været i Spanien og prøvekørt den nyeste DAF XF

Læs mere side 19 og efterfølgende side



Advokatfuldmægtig, Ph.d.,
Kenneth Melancton Nielsen

og advokat, Ph.d., Lissi
Andersen Roost



skriver om køretransporter
i dette nummer af
Ugens transport.

Læs mere på
side 12 og 13.



Velkommen til Ugens transport nummer 6

Tiden løber hurtigt, når det handler om transportnyheder. det vidner om et erhverv, der aldrig sover. Og godt for det.

For hvordan vi verden se ud, hvis landmanden ikke kan sende sine svin til slagteriet, eller mælken til mejeriet. Og hvad med forbrugernes ønsker om friske grøntsager om vinteren.

Samfundet bliver bundet sammen af transport. Udfordringen for transportørerne, som sørger for at nettet holder bedst muligt, er netop at få nettet til at holde ti belastningen.

Torsdag i sidste uge gik det galt. Et godstog på vej fra Sverige og sydover blev afsporet på den enkeltsporede strækning mellem Vamdrup og Vojens. Banestrækningen står for en udbygning til to spor, hvilket tidligere skabte debat blandt politikerne på Christiansborg.

Det afsporede tog satte sine spor - og satte gang i en kæde af reaktioner.. I Sverige blev der indkaldt til krisemøde for at skabe alternative veje for den svenske im- og eksport.

I Danmark arbejdede Banedanmark på højtryk på at få et overblik - og på at udføre en bypass-operation, så godstogene kunne køre uden om den blokerede banestrækning.

I dette nummer af Ugens transport har vi sat fokus på godstransporten med tog.

God læselyst.

Jesper Christensen, chefredaktør



Transportorganisation sætter atter gang i kampagne

Kampagnen ”Holder DK Kørende”, har holdt næsten stille i et stykke tid. Men lastbiltransporterne kører uanset kampagner og trækker jævnligt overskrifter i medierne - negative og positive



Fremover vil ”Holder DK Kørende” igen stikke hovedet frem i mediestrømmen med nyt om og fra det erhverv, der står for langt størstedelen af den daglige varetransport i Danmark. Bag kampagnen står transportorganisationen ITD, som vil trække de positive historier frem - med troværdigheden intakt.

- Vi ser ”Holder DK Kørende” som et fælles frirum, hvor vognmænd, chauffører og speditører kan hjælpe hinanden med at få øje på løsninger og positive perspektiver i vores erhverv. Vi synes ikke kun, vi skal høre om erhvervet i forbindelse med problemer og negative politiske debatter, siger Jacob Chr. Nielsen, der er ITD's administrerende direktør.

Dialog - så konkrete initiativer

Kampagnens nye initiativer er i første omgang henvendt til branchens egne folk. Erkendelsen er, at det er herfra, de positive historier og energier skal strømme. Målet er i de kommende uger at sætte gang i debat og dialog om branchens positive perspektiver. Herudfra vil de konkrete temaer og videre aktiviteter for kampagnen i 2013 blive lagt endeligt fast.

Som noget af det første vil ”Holder DK Kørende” samle en kampagne-gruppe af folk fra erhvervet, som vil være med til at tone erhvervets dagsorden i lysere og gladere kulører.

Jacob Chr. Nielsen peger på, at ”Holder DK Kørende” er født hos erhvervets organisationer.

- Men den er jo først og fremmest til for virksomhederne og deres medarbejdere. Derfor vil vi nu lægge op til at få branchens egne folk mere på banen i forbindelse med kampagnen, siger Jacob Chr. Nielsen.

I de kommende måneder vil ”Holder DK Kørende” invitere vognmænd, chauffører, speditører og andre til at dele deres positive oplevelser og erfaringer fra branchens hverdag med andre - blandt andet på kampagnens Facebook-side.

Endelig vil ”Holder DK Kørende” også lave temperaturmåling af humøret og holdninger blandt chauffører og vognmænd. Målingen foregår via elektroniske spørgeskemaer, som i de kommende uger kan findes på fagmediernes hjemmesider og på itd.dk



Torsdag sidst på eftermiddagen satte et godstog en stopper for jernbanetransporten mellem Vamdrup og Vojens

Vi har sat fokus på godstransporten på de danske skinner og bringer en række artikler, der beskriver udviklingen i dagen efter afsporingen

Svenske Trafikverket følger sporet efter det afsporede godstog ved Farris

Den svenske og norske eksport til det øvrige Europa blev torsdag påvirket af det godstog trukket af Hector Rail, hvor nogle vogne kørte af sporet ved Farris mellem Vamdrup og Vojens

- Trafikverket oplyser med svensk industri som målgruppe, at udviklingen følges tæt og at den nationale svenske kriseledning er i gang for at kunne bistå med arbejdet med at bringe godstransporten på sporet igen.

Trafikverket peger på, at det kan være nødvendigt at oprette landbroer, hvor lastbiler kører trailere og containere uden om den brudte jernbanekæde. Der er også mulighed for at sejle godset via færgerne fra Trelleborg til Tyskland og med andre færgeforbindelser, hvilket allerede sker i et vist omfang.

Trafikverket er i tæt dialog med togoperatører og erhvervslivet i Sverige for samme at finde alternative løsninger for den godstrafik, som normalt passerer gennem Danmark til og fra Sverige.

Godstransporten finder andre spor

Godstog kan køre over grænsen ved Tønder. Det er en af de veje, som godset har fundet siden torsdag sidst på dagen, hvor togvogne i en togstamme trukket af et lokomotiv fra Hector Rail kørte af sporet ved Farris i det nordlige Sønderjylland

Lørdag - to døgn efter et afsporet tog satte en stopper for den nord-syd gående jernbanetransport af gods og passagerer mellem Vamdrup og Vojens - i et større perspektiv stort set alt mellem nord for Sønderjylland og Tyskland - kørte det første godstog over den dansk/tyske grænse ved Tønder. Det oplyser Banedanmark til transportnyhederne.dk.



**Velkommen til transportjob
Sådan kommer du i gang!**



Persontrafikken på Tønderbanen må vige for godstog

Tirsdag kom Banedanmark med et bud på, hvornår togtrafikken kan genoptages på jernbanen mellem Vamdrup og Vojens. Ind til da, må passagertrafikken på Tønderbanen vige for godstog

Allerede lørdag - knap to døgn efter et afsporet tog ved Farris mellem Vamdrup og Vojens i det nordlige Sønderjylland, satte en effektiv stopper for togtrafikken på banestrækningen - kørte det første godstog over Tønder-banen i stedet for.

Dagen efter kørte endnu et godstog via Tønder - og

tirsdag forventede Banedanmark at sende syv tog afsted i hver retning.

Men når godstogene tager vejen over den et-sporede bane over Tønder, betyder det, at passagertogene, som normalt kører på strækningen, er sendt ind på et vigespor.

Derfor er Arrivas trafik indskrænket ind til trafikken mellem Vamdrup og Vojens er oppe at køre igen.

Der kører tog mellem Esbjerg-Bramming-Ribe, mens togene mellem Ribe og Tønder er erstattet af busser.

Samarbejde langs sporet fra nord til syd fik togtrafikken på andre baner

I løbet af få dage fik medarbejdere hos Banedanmark bragt godstrafikken på andre baner efter et afsporet godstog torsdag sidst på dagen satte en stopper for jernbanetransporten mellem Vamdrup og Vojens

Peter Svendsen, trafikchef hos Banedanmark, siger til transportnyhederne.dk, at de forskellige parter, der er involveret i godstransport på banen fra nord i Sverige og sydover ned gennem Tyskland til Italien har et godt samarbejde. Det er det samarbejde, der fik åbnet for godstransporten ad andre baner.

- Vi har et godt samarbejde på tværs af grænserne, fremhæver han og forklarer, at det i den aktuelle sag

har været relationerne til den tyske baneansvarlige, DB Netz, der har åbnet for den alternative rute via Tønder.

Da banestrækningen vestover ikke er elektrificeret, har det været nødvendigt at skaffe diesellokomotiver. De er skaffet ved at operatørerne har kigget rundt i deres europæiske net for at finde ledig kapacitet.

Peter Svendsen oplyser, at det først og fremmest er DB Schenker Rail Scandinavia, der har skaffet trækraften til godstogene.

Banedanmark forventer flere godstog via Tønder



Der gik knap to døgn efter afsporingen af et godstog ved Farris i det nordlige Sønderjylland, får godstogene fik mulighed for at køre via Tønder. Det første kørte lørdag, det næste søndag og tirsdag forventer Banedanmark at have ledt syv godstog hver vej via Tønder

Trafikchef i Banedanmark, Peter Svendsen, siger til transportnyhederne.dk, at antallet af godstog kan blive højere, end de ti i hver retning, der er åbnet for gennem et

Det afsporede godstog foreviget ved Farris fredag 1. december. (Foto Alex Tran)

samarbejde med DB Netz, som står for togtrafikken i Tyskland.

- I øjeblikket kan vi køre ti godstog i hver retning via Tønder og Niebüll, siger han.

Peter Svendsen forventer, at der op til eller i løbet af weekenden vil blive åbnet for kørsel om natten, så antallet af godstog kan komme højere op.

Banedanmark forventer jernbanen mellem Farris og Sommersted klar 19. december

Der arbejdes på højtryk for at få jernbanen mellem Farris og Sommersted klar til drift efter de massive skader som et godstog forårsagede, da tre vogne i togstammen kørte af sporet

Umiddelbart efter afsporingen gik forberedelsen af udbedringen af skaderne i gang. Fredag middag mødtes Banedanmark med entreprenøren Balfour Beatty, der hen over weekenden detailplanlagde arbejdet, samtidig med at Banedanmark og Balfour Beatty søndag kunne få det fulde overblik over skaderne, efter at det afsporede godstog blev fjernet lørdag.

Samtidig var arbejdet i gang med at skaffe de nødvendige materialer og få arbejdskøretøjerne frem, så udbedringen af skaderne kunne starte hurtigst muligt. Mandag eftermiddag gik de første hold i gang med at udskifte sveller.

Ombygningen af den knap syv kilometer lange beskadigede jernbanestrækning er i fuld gang. Arbejdet foregår i døgndrift, og flere hold er i gang samtidig på strækningen med at udskifte de omkring 11.000 ødelagte sveller samt foretage de øvrige udbedringer af skaderne på strækningen.

- Alle sveller på den knap syv kilometer lange strækning er kappet over, og sporet er i så dårlig stand, at vi ikke kan rykke ud med et sporombygningstog, men må skifte svellerne manuelt. Vi har flere hold i gang samtidig, og der bliver

der arbejdet i døgndrift, siger sporchef i Banedanmark, Steen Kristensen og fortsætter:

- Vinteren er sat ind, og vejret kan i værste fald forsinke arbejdet betydeligt, idet vi kan stå i den situation, at vi ikke kan svejse skinnerne sammen eller ballasten er frossen, så sporerne ikke kan justeres og dermed åbnes for togtrafik. Normalt foretager vi derfor heller ikke sporombygninger på denne årstid. Med det forbehold, så forventer vi at åbne sporet igen onsdag 19. december - i tid til juletrafikken for passagerer, og så banen igen hurtigst muligt kan bruges til at få gods til og fra Danmark.



(Foto: Alex Tran)

Sårbarheden som banesår

Kommentar af Michael Svane, DI.

Torsdag den 29. november 2012 blev dagen, hvor sårbarheden i infrastrukturen blev til virkelighed. En større strækning af jernbanesporet i Sønderjylland blev ødelagt som følge af en afsporing af et svensk godstog.

Ulykken skete på en strækning, der er vital for banetrafikken mellem Skandinavien og Europa. Det gælder ikke mindst for den internationale godstransport.

Ulykker kommer altid ubelejligh. Det er også tilfældet i denne sag. Men ulykken kommer også på et tidspunkt, hvor danske politikere fortsat diskuterer, hvordan en ny Storstrømsbro skal finansieres.

Der er i skrivende stund håb om, at ansvarlige politikere kan nå til enighed om en aftale om i hvert fald finansiering af en VVM m.v. på en ny Storstrømsbro. Der er også håb om, at det vil være muligt at genetablere dele af kapaciteten på jernbanegodsområdet inden for de kommende dage.

Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at den manglende vedligeholdelse af Storstrømsbroen og ulykken på jernbanen i Sønderjylland rammer de internationale transportforbindelser gennem Danmark.

I DI har vi gennem flere år peget på behovet for, at der etableres et flerstrengt transportsystem netop for at sikre en robust tilgængelighed i og til og fra Danmark.



I DI har vi en vision om Danmark i centrum af den nordeuropæiske vækstregion. Den vision bygger på, at vi i Danmark har høj mobilitet lokalt og regionalt. Men samtidig skal vi sikre, at den danske infrastruktur bliver en naturlig del af den overordnede infrastruktur i Europa.

Det vil være fatalt om ikke denne vision blev til virkelighed. Vi skal passe på, at sårbarheden i vores infrastruktur ikke bliver vækstens banesår.

(Foto: Alex Tran)

Godskorridor mellem Stockholm og Palermo skal være klar om tre år

Syv virksomheder langs jernbanesporet fra nord til syd gennem Europa har dannet et fælles forvaltningsråd for godskorridoren fra Stockholm i nord til Palermo i syd. Målet er at styrke den grænseoverskridende trafik med tog

De syv er Jernbaneverket (Norge), Trafikverket (Sverige), Banedanmark (danmark), DB Netz AG (Tyskland), ÖBB Infrastruktur AG (Østrig), Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (Italien) og Øresundsbro Konsortiet (Sverige og Danmark).

Sammen har de etableret en forvaltningsråd på højeste niveau, hvis fornemmeste opgave er, at få den tredje skinnegodskorridor på sporet om knap tre år - til den 10. november 2015.

Den pågældende korridor nummer tre "Stockholm-Palermo" er en af i alt ni godskorridorer, som EU satte på skinner med en forordning fra 22. september 2010.

Korridor nummer tre skal forbinde havne og terminaler i Skandinavien med terminaler i Tyskland, Østrig og Italien.

Norge er også med i forvaltningsrådet, da korridoren skal udvides i nord med en forbindelse til Oslo.

Deutsche Bahn AG betegner etableringen af forvaltningsrådet mellem de syv infrastrukturforvaltere langs jernbanekorridoren som en milepæl i arbejdet mod at leve op til EU's direktiv om et europæisk jernbanenet for konkurrencedygtig godstransport med tog.

Med deres underskrift forpligter de syv infrastrukturforvaltere - deriblandt Banedanmark - sig til at arbejde for at deres aktiviteter bliver planlagt med henblik på at tage højde for de udfordringer, der er i den grænseoverskridende godstransport med tog - herunder forbedret interoperabilitet og internationalt samarbejde inden for investeringsplanlægning, tildeling af kapacitet og trafikledelse.

Svenske Trafikverket får formandsposten i forvaltningsrådet med støtte af Rete Ferroviaria Italiana. Tyske DB Netz AG styrer arbejdet i en koordinationsgruppe. I de næste tre år vil forvaltningsrådet eksempelvis skabe én fælles One-Stop-Shop for godskunder inden for den grænseoverskridende trafik med tog.

Den tredje godskorridor mellem Stockholm og Palermo er på cirka 3.500 kilometer. Øresundsbron, Femern Bælt-forbindelsen og Brenner Basistunnel indgår i forbindelsen.



Afsporet godstog udløste flere tankeperspektiver hos Enhedslistens trafiksekretær, Arne Lund

Først forundring: Hvordan kan det gå til, at et godstog kan køre syv km med en afsporet godsvogn, uden at lokoføreren bemærker noget?

Dernæst: Mere skal der altså ikke til, førend togtrafikken afbrydes på én af landets vigtigste strækninger, der tillige indgår i Godskorridor B (Stockholm-Napoli), og hændelse vil have mærkbare følger i flere lande indtil trafikken er normaliseret igen.

Afsporingen viser, hvor sårbar togtrafikken er, og peger på nødvendigheden af, at der i hvert fald for den togtrafik, der kører på hovedbanenettet, findes alternative strækninger.

Her er det så heldigt, at togene kan sendes via Bramming-Tønder, men sådan går det ikke hver gang. Sidste år var det galt med Storstrømsbroen, der blev lukket for togtrafik efter at Banedanmark havde fundet revner i en bropille. Tænk om det havde været ved Storebælt - så var øst-vest-trafikken gået i sort, for her er der ikke andet beredskab, end færgerne over Kattegat og Langelandsbæltet.

Det manglende beredskab er blot ét af banegodsets dilemmaer. Lige så alvorlig er den nedgradering, der har fundet sted siden 90'erne, hvor EU forlangte at banegodset skulle drives som en profitabel forretning - ellers måtte det lukkes eller sælges. Politikere med nære forbindelser til vognmandsbranchen fik afviklet DSB Gods, og at et antal terminaler landet over blev nedlagt. Kun Høje Tåstrup og Taulov overlevede, indenlandsk gods var stort set snart en saga blot, og tilbage var transitgodset til/fra Sverige.

I dag sendes 1 pct. af det nationale gods med tog. Når det har så svært ved at klare sig, skyldes det blandt andet:

Over 60 procent af godset transporteres over korte afstande, hyppigt indenfor samme region.

Der er for langt mellem terminaler og godskunder, og for mange er det lettere, hurtigere og billigere at benytte lastbiler; ofte er der heller ikke andre muligheder.

Godstogene klemmes af høje, støt stigende infrastrukturafgifter,



af planlægnings- og organisatoriske problemer.

Eksempel: Et stramt anlægsbudgettet tillader ikke, at der på den nye Ringstedbane etableres niveaufrie skæringer ved Ny Ellebjerg og øst for Ringsted. Derved vil det stigende antal tog, og især de stedse længere godstog være i vejen for hinanden, og forsinkelserne vil brede sig til resten af systemet.

Frem til 2022 opsættes nye signaler. Kun passagertogtrafikken kompenseres for de udgifter de har dertil. Godsoperatørerne må selv betale for ombordudstyret, der, pr. lokomotiv, nemt løber op i et par millioner kroner. Bedre bliver det ikke af, at der er tale om et system, der ikke kan "snakke" med de tyske og



svenske systemer, men kræver særlige oversættelsesmoduler. Også den udgift hænger godsoperatørerne på.

Om skiftende danske regeringer er ene om at behandle jernbanegodset så stedmoderligt, er uvist, men man skal ikke langt uden for landets grænser, for at finde eksempler på det stik modsatte.

Svensk Coop for eksempel bruger Helsingborg som den centrale omladeterminale for gods fra skib til bane, og har indsat heltog til Stockholm og Nordsverige. Derved spares 120 daglige lastbiltransporter.

Længst fremme er Schweiz, hvor 40 procent af godset transporteres med tog. Dette understøttes dels af et fintmasket net af lokalbaner og terminaler, samt en restriktiv politik overfor lastbilerne: vægtgrænser, kørselsforbud om natten og i weekender.

Skal der ske en vækst i banegodset, så skal lastbiltransport være dyrere, og her er afgiftsinstrumentet

nyttigt. Lande, der i de senere år har indført lastbilafgifter, melder om stigende brug af bane- og skibs-transport. Afgifterne kan enten indføres for at dække udgifterne til anlæg og vedligeholdelse af vejene, som var det primære mål i Tyskland. Eller de kan - og bør - lægges på et så højt niveau blandt andet af hensyn til miljø og ressourcer (som i Schweiz), at de motiverer til omladning af gods fra vej til bane/ skib.

Trængselsproblemerne på vejene spidser til, der er snart ikke plads til nye motorveje, så det presser på med at finde holdbare alternative - og det er ikke modullastbiler, thi de er blot en stakket frist. Denne erkendelse er da også ved at dæmre i EU-Kommissionen, der i hvidbogen "Europa transport mod 2050", anbefaler at 30 procent af vejgodset på strækninger over 300 km skal sendes med jernbane- eller søtransport inden 2030, og over 50 procent inden 2050.

Alt dette kræver en markant holdningsændring hos danske beslutningstagere. Tiden vil vise om de er parate dertil, eller om vanetænkning og favorisering af vejtransporten fortsat vil være gældende.

Firmanavn eller logo skal på gulpladebiler

Som en del af kampen mod omfattende organiseret sort arbejde skal biler på gule plader fra 1. januar næste år have synligt firmanavn eller logo

Oplysningerne skal fremgå af både højre og venstre side af bilen. Oplysningerne skal være synlige, letlæselige og i en farve, der klart afviger fra bilens farve. Det vil også sige, at virksomhedens navn og virksomhedens CVR-nummer skal stå på en måde, så der ikke sker en sammenblanding eller forvirring af de to oplysninger.

Reglerne gælder for biler på ikke over 4 ton (totalvægt), som er på gule plader.

Bilerne skal være forsynet med virksomhedens navn eller logo samt CVR-nummer.

Udenlandske varebiler skal synligt i bilens forrude have dokumentation for deres registrering i RUT-registeret.

Reglerne træder i kraft 1. januar 2013.

Arbejdsmarkedsordførere med chaufførbaggrund blev opdateret hos uddannelsescenter

Socialdemokraternes arbejdsmarkedsordfører, Leif Lahn Jensen, var mandag på besøg på virksomheden AMU-Center Midtjylland, der uddanner og efteruddanner chauffører inden for bus og lastbil. Virksomheden opererer under TUC DK, der er Danmarks største uddannelsesinstitution inden for transportbranchen. Årligt er 40.000 ledige og beskæftigede chauffører gennem TUC DK-systemet.

Leif Lahn Jensen - der selv har en chauffør-fortid - fik under besøget en opdatering på de krav og udfordringer, der møder nutidens chauffører. Han fik lejlighed til at udveksle erfaringer med både faglærere og kursister. Og ikke mindst kunne filialchef i TUC DK i Midtjylland, Hugo Friis Lund, give Socialdemokraternes arbejdsmarkedsordfører en orientering om den jobgaranti, som virksomheden for nylig har introduceret i det jyske.

Den betyder, at ledige chaufførkursister, der er henvist gennem jobcentrene, bliver udstyret med en personlig garanti for job, når kurset inden for lastbil-, bus eller taxichauffør er gennemført og bestået.

TUC DK er den eneste udbyder i Danmark, der yder jobgaranti. Foreløbig har ca. 2.000 kursister kommet i arbejde



Socialdemokraternes arbejdsmarkedsordfører, Leif Lahn Jensen (i midten), hilser på kursist Jesper Odgaard og Hugo Friis Lund, filialchef, TUC DK i Midtjylland.

gennem TUC DK's jobgaranti. Tilbuddet foldes nu ud - blandt andet fra TUC's filial i Brabrand i Aarhus' vestlige industriområde.



**Skriv dit arrangement
i transportkalenderen
- så andre kan se det!**



Transportnyhederne præsenterer de to Transportjurister i redaktionen

Transportjuristerne, advokat Lissi Andersen Roost og advokatfuldmægtig Kenneth Melancton Nielsen, skriver om transportretlige emner her på transportnyhederne. For nye læsere af Ugens transport præsenterer vi endnu en gang de to jurister, som er dybt engageret i transportret, som er deres speciale

Advokat, Ph.d., Lissi Andersen Roost

Lissi Andersen Roost er opvokset i Padborg og har fra barnsben derfor haft godstransport og spedition tæt inde på livet. Siden jurastudiet har hun gennem sit arbejde i advokatbranchen specialiseret sig i transportret, og hun har sidenhen opnået en juridisk ph.d.-grad fra Syddansk Universitet inden for netop dette felt.



Reguleringen af godstransporter ad landevej og jernbane, samt multimodale transportaftaler og speditionsret er Lissi Andersen Roost's primære arbejdsområder. Hun bistår således i sit daglige arbejde sine klienter ved løsning af godsskadesager,

udarbejdelse af logistikkontrakter og generelle transportbetingelser. Endvidere rådgiver Lissi Andersen Roost om de erstatnings- og forsikringsretlige forhold i relation til international godstransport både på varesiden og transportørsiden.

Lissi Andersen Roost er forfatter til flere publikationer om transportretlige emner og har senest udgivet bogen "Multimodale Transporter - juridiske rammebetingelser".

Advokatfuldmægtig, Ph.d., Kenneth Melancton Nielsen

Kenneth Melancton Nielsen kommer fra Nordjylland, og hans store passion for luftfart blev vakt gennem hans familiemæssige tilknytning til Flyvestation Aalborg. Interessen for fly og luftfart har varet ved gennem jurastudiet og har siden hen ledt til en ph.d.-grad i transportret fra Syddansk Universitet.

Rejseret, passagerrettigheder, turisme og reguleringen af luftfart, herunder luftfragt, er Kenneth Melancton Nielsens primære arbejdsområder. Han har endvidere et indgående kendskab til søret og international handelsret, og har derfor forståelse for handelskæden som helhed.



Udover at yde juridisk rådgivning giver Kenneth Melancton Nielsen jævnligt foredrag om transport- og handelsret, ligesom han underviser ansatte i erhvervsvirksomheder og offentlige myndigheder i samme emner.

Kenneth Melancton Nielsen er forfatter til flere publikationer om transportretlige emner, blandt andet bogen "Passageransvaret ved international luftbefordring".

Alle informationer og besvarelser, som transportjuristerne giver her på transportnyhederne.dk er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk eller Lett Advokatfirma påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.

[Brevkassen modtager indlæg på email - send dit spørgsmål her:](#)



Landevejstransport af letfordærlige fødevarer – når det bliver lige lovligt hedt...

Sø- og Handelsretten, der domstolsbehandler størstedelen af de transportretlige tvister herhjemme, har i år i mindst tre sager skullet tage stilling til transportørens ansvar for godset ved international landevejstransport af letfordærlige fødevarer. Dette tema er derfor ikke kun ”hot” blandt transportører og vareejere, men så afgjort også blandt landets transportjurister

Af advokat, ph.d. Lissi Andersen Roost (lar@lett.dk) og advokatfuldmægtig, ph.d. Kenneth Melancton Nielsen (kmn@lett.dk), Lett Advokatfirma, Kolding

Ved international landevejstransport af letfordærlige fødevarer suppleres CMR-loven, der regulerer transportørens ansvar for skader på godset, af fødevarerlovgivningen, herunder bestemmelserne i medfør af den såkaldte ATP-konvention (Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage).

ATP-konventionen, der i sin oprindelige form trådte i kraft i 1976, har til formål at forbedre betingelserne for at bevare kvaliteten af letfordærlige fødevarer, såsom kød- og mejeriprodukter, under transport, især i forbindelse med international handel. Konventionen indeholder, ud over særlige krav til blandt andet transportmateriellet, derfor også bestemmelser om, hvilke temperaturer forskellige kategorier af letfordærlige fødevarer skal transporteres ved. En transportskade på letfordærlige fødevarer kan således ikke nødvendigvis ses med det blotte øje, men kan foreligge allerede, fordi der under transporten er sket et brud på den såkaldte kølekæde.

Ved kølekæden forstås den temperaturkontrollerede håndtering af enhver køle- eller frysevarer fra producenten til slutforbrugeren. Det vil sige sikringen af en given temperatur under hele forløbet. Brud på kølekæden kan være forbundet med forringet eller ødelagt fødevarer-kvalitet, men er per definition forbundet med forringet fødevarer-sikkerhed på grund af mulighed for vækst af sygdomsfremkaldende bakterier.

På den baggrund er temperaturen det primære kontrolparameter, som bruges til at styre den uønskede bakterievækst. Et brud på kølekæden kan i yderste konsekvens medføre, at godset ikke længere er anvendeligt som menneskeføde. På grund af fødevarerlovgivningens krav om en ubrudt kølekæde er det derfor vigtigt for transportøren at kunne bevise, at et konstateret brud på kølekæden ikke kan henføres til transporten.

Hvordan gør man så det?

Ifølge CMR-loven påhviler det transportøren - og dermed i praksis chaufføren - blandt andet at undersøge godsets synlige tilstand ved overtagelse af godset til befordring. I forhold til transport af letfordærlige fødevarer ligger der heri principielt en pligt for chaufføren til at måle godsets kernetemperatur.

I mange tilfælde er dette dog ikke praktisk muligt, for eksempel fordi chaufføren af veterinærmæssige årsager ikke har adgang til godset i forbindelse med læsningen eller kun har mulighed for at tage ganske få stikprøvevis målinger mellem godsets emballage.

Medmindre transportøren i sådanne tilfælde tager et begrundet forbehold, herunder angiver hvorfor temperaturmålinger ikke har været mulige eller kun har været mulige i begrænset omfang, vil det blive lagt bevismæssigt til grund, at godset blev overtaget med den foreskrevne transporttemperatur.

(Fortsættes næste side)

Transport- juristerne



skriver

Har godset ved aflevering hos modtageren derfor en afvigende temperatur, der bevirker, at godset er helt eller delvist beskadiget (og kan vareinteressen bevise skaden og dens økonomiske omfang), vil det som udgangspunkt blive lagt bevismæssigt til grund, at den skadeforvoldende temperaturafvigelse er opstået under transporten. Dermed er transportøren som udgangspunkt ansvarlig for skaden.

I sådanne situationer kræver det i praksis hårdt benarbejde fra transportørens side at blive ansvarsfri. Transportøren skal således blandt andet kunne bevise, at kølemaskinen fungerede korrekt, og at den var indstillet til den rette temperatur under hele transporten. I praksis kræver det oftest, at transportøren kan fremlægge en udspecificeret udskrift fra kølemaskinen og en ren testrapport vedrørende kølemaskinens funktion fra en uvildig ekspert.

For at have nogen bevisværdi skal disse informationer selvsagt gerne sikres umiddelbart efter, at godset er blevet losset. Samtidig kan det på baggrund af SØ- og Handelsrettens seneste afgørelser på området blive tillagt vægt, om transportøren forud

for læsningen har nedkølet traileren til den korrekte transporttemperatur, og om kølemaskinen under transporten har været indstillet til at køre start/stop eller til "continues run".

Med andre ord skal transportøren bevise, at han har truffet alle de forholdsregler i forhold til valg, vedligeholdelse og brugen af køletraileren og kølemaskinen, som det i lyset af den konkrete transport påhvilede ham at træffe. Hvis det lykkes, vil det - på trods af chaufførens manglende forbehold ved overtagelsen af godset - bevismæssigt kunne blive lagt til grund, at temperaturafvigelsen skyldes, at afsenderen af godset for eksempel ikke havde nedkølet godset tilstrækkeligt forud for transporten. I givet fald kan det medføre, at transportøren i medfør af CMR-loven bliver fri for ansvar.

Alle informationer er kun til generel oplysning og kan ikke erstatte juridisk rådgivning. Hverken transportnyhederne.dk eller Lett Advokatfirma påtager sig ansvar for tab som følge af fejlagtige informationer i artiklerne eller brevkassen eller andre forhold i forbindelse hermed.

Opmærksom chauffør opdagede to stjålne kølevogne

Samarbejdet mellem transporterhvervet og politiet gav frugt i weekenden. En årvågen dansk chauffør og en effektiv indsats fra politiets Udlændingekontrolafdeling betød, at to stjålne kølebiler for to millioner kroner er kommet tilbage til deres ejermænd

- Det er et godt eksempel på, at samarbejde betaler sig til gavn for alle - undtagen de kriminelle. Stor ros til chaufføren og politiet, siger chefkonsulent Jesper Højte Stenbæk, Dansk Erhverv.

Chaufføren opdagede kølebilerne på motorvejen i Tyskland og kontaktede det danske politi på det aftalte telefonnummer 5642 9010, hvilket gav pote.

- Branchen har et godt løbende samarbejde med politiet for at mindske lovovertrædelser. Det er meget tilfredsstillende at se det virke i praksis, siger Jesper Højte Stenbæk.



MAN har testet førerassistentsystemer: Brændstofforbruget falder og sikkerheden øges

Et europæisk feltforsøg - euroFOT - viser, at MANs førerassistentsystemer ud over at forbedre sikkerheden i den daglige trafik, også har en positiv virkning på brændstofforbruget

Ved brug af afstandstempomaten Adaptive Cruise Control (ACC) forbrugte lastbilerne, der deltog i forsøget, i gennemsnit 2 procent mindre brændstof i forsøgsperioden.

Formålet var at undersøge de elektroniske førerassistentsystemers funktion i virkelig trafik med hensyn til sikkerhed, miljø, udnyttelse og chaufføraccept.

Feltforsøget var opdelt i tre faser: efter specifikationsfasen og en pilotperiode startede feltforsøget, der løb over 16 måneder. Her undersøgte man først køremønstret uden assistentsystemer, og derefter med brug af afstandstempomaten ACC og vognbaneassistenten LGS. Desuden indsamlede man chaufførernes subjektive erfaringer, der giver informationer om de enkelte systemers indflydelse og nytteværdi i dagligdagen. Feltforsøget blev afsluttet med en analyse af den samlede virkning.

For at opsamle data under kørslen blev lastbilerne udstyret med dataloggere, der sendte data til bearbejdning i en central projekts server. Dataene blev analyseret i samarbejde med projektets partnere og eksperter fra MAN. Både resultaterne fra feltforsøget og chaufførernes vurderinger viste en klar positiv effekt af førerassistentsystemerne i virkelig trafik.

MAN deltog i det fireårige forsøgsprojekt med i alt 57 lastbiler fra 21 transportvirksomheder. Lastbilerne kørte fjerntrafik i Europa og var udstyret med MAN-førerassistentsystemerne Adaptive Cruise Control samt Lane Guard System (LGS), og de tilbagelagde over 7,5 millioner kilometer i løbet af forsøgsperioden, der sluttede i juni i år.

euroFOT (First European large-scale Field Operational Test on Driver Assistance Systems) er et omfattende, Europa-dækkende feltforsøg med aktive, intelligente køretøjssystemer. I løbet af projektet, der startede i maj 2008, er over 1.000 person- og lastbiler blevet udstyret med en række intelligente teknologier, der gør vejtrafikken mere effektiv, sikrere og mere komfortabel. I alt har 28 firmaer og institutioner fra ti forskellige lande deltaget i forskningsprojektet, hvor der er afprøvet forskellige assistentsystemer, der hjælper føreren til at opdage risici tidligt og dermed forbedre sikkerheden.





Resultater fra feltforsøg indgår i arbejdet med optimering og videreudvikling

MAN har deltaget i et fireårige forsøgsprojekt - euroFOT - med i alt 57 lastbiler fra 21 transportvirksomheder. Lastbilerne kørte fjerntrafik i Europa og var udstyret med MAN-førerassistentsystemerne Adaptive Cruise Control samt Lane Guard System (LGS), og de tilbagelagde over 7,5 millioner kilometer i løbet af forsøgsperioden, der sluttede i juni i år

Resultaterne indgår i arbejdet med optimering og videreudvikling af systemer - og benyttes allerede nu ved kravspecifikation for yderligere projekter.

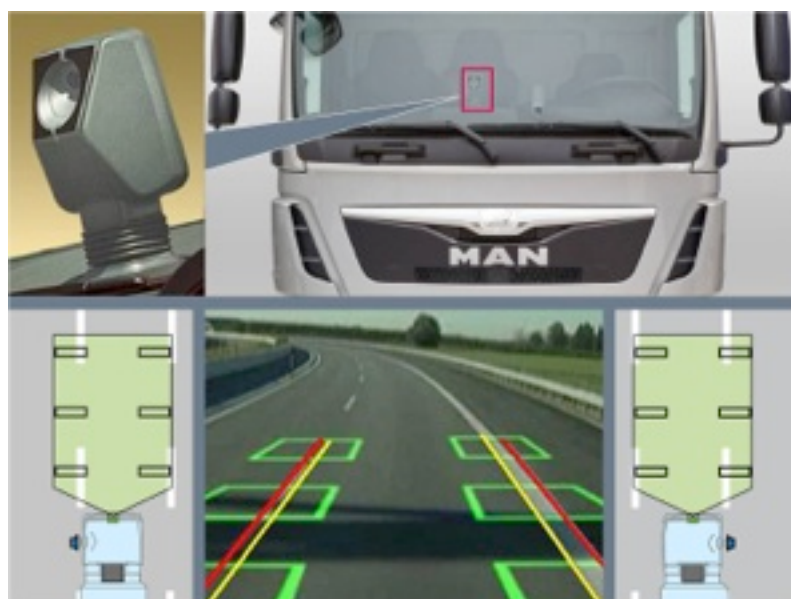
Testen af ACC-systemerne viste:

- at i kraft af brugen af Adaptive Cruise Control blev kritiske hændelser så som kraftige opbremsninger og pludselige undvigemanøvrer reduceret med mere end 35 procent
- at antallet af tilfælde af kritisk lille afstand til den forankørende bil blev reduceret med gennemsnitligt 50 procent
- at når der ikke blev benyttet Adaptive Cruise Control, forekom der i gennemsnit seks kritiske hændelser i løbet af en tur på 600 km, hvad der svarer til en gennemsnitlig daglig kørestrækning i fjerntrafik
- at der med brug af ACC blev antallet af kritiske hændelser reduceret til blot ét tilfælde
- at ACC også bidrager til miljøvenlig kørsel, hvilket ses af, at brændstofforbruget for de deltagende køretøjer blev reduceret med 2 procent i forsøgsperioden, og samtidig steg gennemsnitsfarten med godt 1 procent
- at brugen af Lane Guard System havde en positiv effekt ved, at bilerne holdt deres bane bedre og krævede færre styrekorrektioner. LGS forøgede også chaufførernes vilje til at bruge blinklyset ved vognbaneskit.

Afstandstempomaten ACC og vognbane-assistenten LGS leveres i de tunge lastbilmodeller og efterhånden også i MAN- og NEOPLAN-turistbusser. LGS leveres også i de nye mellemtonge og lette TG-modeller.

Resultater fra chaufførundersøgelsen viste:

- at chaufførernes erfaringer underbygger de positive resultater, der blev indsamlet ved feltforsøget
- 94 procent af chaufførerne fandt, at Adaptive Cruise Control klart forøgede sikkerheden, og 77 procent af dem mente, at ACC gav højere komfort under kørslen
- at langt de fleste af chaufførerne benyttede ACC som ofte som muligt, især ved kørsel på hovedveje og motorveje
- at chaufførerne også syntes, at ACC var nyttigt på strækninger, hvor overhaling var forbudt samt ved kørsel om natten og under dårlige vejrforhold
- at ved kørsel om natten og under dårlige vejrforhold var LGS særdeles nyttigt
- at ved anskaffelse af en ny lastbil står ACC øverst på chaufførernes ønskeseddel
- at chaufførerne i undersøgelsen mener, at afstandstempomaten er et af de vigtigste assistent-systemer i lastbilen.



Dania Trucking har fået nye ejere

Aktierne i Dania Trucking A/S skiftede tirsdag ejere. Den hidtidige ejer - A.P. Møller - Mærsk Gruppen - har solgt aktierne til den nuværende ledelse i firmaet - administrerende direktør Anders Bahn Christiansen og general manager Frank Kruse-Jensen, som indtræder i direktionen

Ejerskiftet understreger vækstambitionerne i Dania Trucking, hvor de nye ejere understreger, at selskabet også fremover skal være kundernes foretrukne partner inden for containertransport.

De nye ejere ser købet som en enestående mulighed for at fastholde og udbygge den platform, som selskabet har opbygget gennem over 35 år. Med udgangspunkt i en stærk virksomhedskultur og værdier ønsker de nye ejere at udvikle virksomheden yderligere med henblik på vedvarende at skabe konkurrencemæssige fordele for kunder og samarbejdspartnere.

- Dania Trucking står i en meget gunstig markedsposition, og vi glæder os meget til at videreudvikle virksomheden i fremtiden sammen med vores mange kompetente medarbejdere. Vores kunder skal fortsat være i centrum fremover, og vi skal arbejde på at fastholde virksomhedens serviceydelser i topklasse, siger Anders Bahn Christiansen.

Med Frank Kruse-Jensens indtræden i direktion sammen med Anders Bahn Christiansen står selskabet godt rustet til at imødegå de vækstmuligheder, som transportmarkedet byder på i de kommende år.

- Vi supplerer hinanden godt og har begge lang erfaring med denne branche, hvilket vil komme os til nytte i udfordringerne med at drive Dania Trucking fremad i årene fremover. Dette ejerskifte er et spændende skridt



for os, men efter vores bedste overbevisning også den rette vej for virksomheden, siger Frank Kruse-Jensen.

Hos A.P. Møller - Mærsk har selskabet indgået som en selvstændig forretningsenhed under APM Terminals - Inland Services. Salget af Dania Trucking skyldes gruppens strategi om løbende tilpasning af porteføljen.

Om Dania Trucking A/S

Dania Trucking A/S er en af markedslederne inden for containertransport.

Virksomheden opererer primært i Danmark med gode forbindelser til blandt andet Hamburg, Bremerhaven og Rotterdam og råder over en større flåde af egne trækere og trailere.

Dania beskæftiger 50 medarbejdere samt en lang række fast tilknyttede selvstændige vognmænd


 Per Fischer tester

Per Fischer efter test af den nye DAF XF: Bedre sent end aldrig

Efter en lang periode med tilbageholdenhed på nyhedssiden er DAF nu tilbage på scenen.

Denne gang med en ny version af flagskibet XF105, som blandt indeholder Euro-6 motorer, nyt chassis, nye affjedringssystemer, nye aksler, opdateret AsTronic gearkasse og omfattende førerhus opdateringer. Den skarpe læser kan ikke undgå at lægge mærke til, at DAF har bibeholdt sit stærkeste kort i branchens stenhårde konkurrence - forkælelse af chauffører og vognmænd

Af Per Fischer

Med korte prøvekørsel i det sydlige Spanien, nærmere betegnet i det bjergrige område nord for Malaga, afslørede DAF nyheden, som bliver markedsført under det noget besynderlige navn Euro 6 XF, der går i produktionen i foråret 2013 og kan leveres kort tid efter.

Med det nye flagskib vil DAF føre sig frem med kriterier, som blandt andet er at levere maksimal transport-effektivitet, hvilket resulterer i branchens førende lave driftsomkostninger og optimeret ydeevne.

Med udgangspunkt i det fremragende ry for pålidelighed og effektivitet er PACCAR MX 12.9L motoren allerede godt kendt i Europa og Nordamerika. Derfor har DAF brugt netop denne motor som basis for videreudvikling til den helt nye MX-13, Euro-6 motor.

Motorens indeholder higt-tech state-of-the-art teknologi og gennemprøvede tekniske innovationer. Brugen af common rail brændstofindsprøjtningsteknologi, variabel



turbo-geometri og effektiv recirkulation af udstødningsgassen (EGR) sikrer ifølge DAF fremragende brændstoføkonomi og ophøjet pålidelighed.

Den avancerede efterbehandling af udstødningsgassen indeholder en DeNOx-katalysator og aktiv sodfilter (Diesel Particulate Filter) og er udviklet for at opnå maksimal effektivitet. Anvendelse af passiv regenerering er optimeret i løbet af motorens driftscyklus for yderligere at forbedre brændstoføkonomien.

Den nye PACCAR MX-13 Euro 6 motor bliver tilgængelig med tre effektrin; 410 hk, 460 hk og 510. Fælles er højt drejningsmoment fra 2.000 til 2.500 Nm, som er tilgængelige på tværs af et bredt omdrejningsområde på mellem 1.000 - 1425 motoromdrejninger. Et centralt princip ved udviklingen af den nye gearsystem var at holde brændstofforbruget på

Per Fischer tester

samme lave niveau som de nuværende Euro 5 ATE motorer holder. Derudover lover DAF, at den nye Euro 6 motor leverer fremragende holdbarhed med en levetid på 1,6 millioner kilometer og serviceintervaller op til 150.000 km.

Nyt chassis

En ny, lettere bagaksel er tilgængelig for vogntogsvægte på op til 44 ton og motordrejningsmomenter på op til 2.300 Nm. Og en ny chassisaffjedring reducerer egenvægten og giver en høj grad af stabilitet og håndtering. Desuden medvirker en ny drejeskammelplade og smarte batterikasser til yderligere vægtbesparelse.

Med andre ord er DAF på vej med en målrettet effektivitet med fokus på at levere den bedste tænkelige chassis, som også indeholder en standard 90 liters AdBlue-tank, som er monteret under førerhusets venstre side og mulighed for at montere batterikassen på chassisrammes bageste del mellem de to

længdevanger.

Endelig er der ved at kombinere DeNOx-systemet og sodfilteret i en enkelt enhed blevet mulighed for at montere en 1.500 liter stor brændstoftank.

Højt komfortniveau

De opdaterede førerhuse, som bliver tilgængelige i de to kendte modeller - Space Cab og Super Space Cab - er pseudonym for højt komfortniveau. I samme øjeblik man har klaret opstigningen af



tre skridsikre trin og træder indenfor, afsløres det at opdateringen - selvom førerhuset er hævet med 3,5 centimeter for at skaffe plads til motorens omfangsrige kølesystem - stort set ikke har medført ændring af kabinens gulv. Det er stort set det samme, som tidligere. Samtidig gør det lave gulv Super Space Cab-førerhuset til markedets mest rummelige.

Apropos arbejdsmiljø, har DAF naturligvis ikke glemt at opdatere chaufførernes sovekomfort. Den er forbedret med nye køjer som til forveksling minder om den hjemlige seng.

Førerhuset/førerhusenes interiør er tilført mange væsentlige forbedringer. Herunder nye multijusterbare og luftaffjedrede fører- og passagerstole, ligesom placeringen af pedalerne er ændret til ophængning. Desuden er indretningen domineret af et nydesignet rat med den tidligere kendte ratindstilling. Sammen med et nyt informationsdisplay i instrumentbordet - der



Per Fischer tester

indeholder nye funktioner og en ny let læselig farveskærm - har instrumentbordet fået et generelt nyt design.

Derudover kan nævnes nye smarte vippekontakter, som er blevet grupperet efter funktion, så de er nemme at betjene. De nye tilføjelser omfatter de to kopholdere monteret i den centrale del af instrumentpanelet og en affaldsspand ved siden af føreren. Dørpanelerne er også blevet redesignet. Disse kan udstyres med valgfri aluminium-indlæg, som også anvendes på passagersiden af instrumentbrættet. Og så har DAF forbedret sovekabinens nederste køje med en ny madras, som giver chaufføren en utrolig god nattesøvn.



Det kan jeg stå inde for, eftersom jeg under den spanske himmel tilbragte en hel nats søvn i den nye køje, som er 160 centimeter bred og 2,20 meter lang.

Sikkerheden i top

Med hensyn til sikkerhed lader det nye flagskib intet stå tilbage for konkurrenterne. Således byder

flagskibet på udvidet synsfelt til den øvrige trafik, større sidespejle, EPS, et avanceret nødbremsesystem og energiabsorberet førerhus.



Per Fischer kom hjem fra testkørsel af DAF XF 105 med kufferten fyldt med positive indtryk



Stærk som en bjørn, mild som en pige i maj, komfortabel som en personbil og tyst som graven. Det var de første ord som blev gemt på min hjernes harddisk ved afslutningen af de ifølge min mening alt for korte testkørsler. I skrivende stund, to dage senere, står jeg fast ved de rosende ord. Men da de få ord ikke skal stå alene, føler jeg trang til at komme med en nærmere uddybning

Udover en chauffør og en testkører, der denne gang kom fra DAF, er en prøvekørsel altid suppleret med et køretøj. I dette tilfælde var det dels 4x2 trækker med 510 hk motor og Space Cab-førerhus. Dels et eksemplar af den vurderingsmæssigt kommende mest solgte model - 4x2 trækker med Super Space førerhus og 460 hk motor. I begge tilfælde var der tale om AS-Tronic gearskiftesystem, som efter behag og temperament, kan betjenes automatisk eller manuelt.

De 3-akslede sættevogne, som var med på slæb, var læsset til 40 ton vogntogsvægt.

Fart over feltet

Eftersom jeg bedømmer flagskibet med 460 hk motoren som en mere hensigtsmæssig trækker, end storebror med 510 hk motor, tillader jeg mig at springe behændigt over sidstnævnte.

At 460 hk versionen af den 13 liters store Paccar motor er utrolig stærk blev med al tydelighed bevist på de kuperede veje i Sydspanien, hvor hastighedsbegrænseren var indstillet til maksimalt 85 km/t.

Komfort i særklasse

Den snart tidligere DAF XF105 har manifesteret på det europæiske marked med stor succes. Og jeg vurderer nyheden til en værdighed, som utvivlsomt vil følge successen op.

Selv ved kraftige accelerationer er motorstøjen i førerhuset så lavt, at samtaler går godt igennem, uden at belaste stemmebånd.

Hvis man tilsætter ordene blid, hurtig og velfungerende, kan formuleringen lavt støjniveau også bruges til beskrivelse af det opdaterede 12-trins automatiserede AS-Tronic gearskiftesystem.

AS-Tronic, ”hardwaren”, (selve gearkassen) der i øvrigt kommer fra ZF, har for længst manifesteret sig som en stabil og moderne transmission. For at gøre et godt produkt endnu bedre har DAF udviklet sit egen ”software” (elektroniske styreprogram), og DAF har placeret betjeningen på henholdsvis en drejeknap i instrumentbordet og en betjeningsstilk på ratstammen, og dermed skabt optimal mulig passage til sovekabinen og den resterende del af førerhuset.

Per Fischer tester

AS-Tronic systemet er indrettet med såvel semiautomatisk, som fuldautomatisk skiftefunktion. Altså kan chaufføren vælge den funktion, der passer ham eller hende bedst.

Uanset hvilken funktion, der vælges, kommer der ikke liv i motoren, før drejeknappen er placeret i neutral stilling. Når der er kommet liv i den trækstærke motor, står funktioner som køre, bak og langsom rangering i begge retninger til rådighed, når drejeknappen bliver flyttet til de respektive symboler.

Funktioner som semiautomatisk eller fuldautomatisk gearskifte bliver, sammen med motorbremsen, dirigeret fra den før nævnte betjeningsstilk på ratstammens højre side.

Skift mellem semiautomatik og fuldautomatik sker ved

påvirkning af en trykknop, som er placeret på ende af stilk. Semiautomatisk skiftefunktion er betinget af lodrette påvirkninger af samme stilk.

Eftersom jeg ikke fandt nogen holdbar grund til nedsætte kørekomfortens høje niveau, blev kendskabet til den semiautomatiske skiftefunktion begrænset til et sparsomt indtryk.

Fuld automatik

Hvis man er virkelig behagelig anlagt kan der sætte så megen automatisk ind, at chaufførerne stort set kun skal koncentrere sig om at styre bilen og holde øje med trafikken. Eksempelvis behøver chauffører ikke at tænke på hverken op- eller nedgearinger. Det sørger automatikken for, når motoren snurrer mellem 1000 og 1600 omdr/min. For at opnå den luksus skal den automatiske skiftefunktion kobles sammen med

cruisekontrollen, som betjenes fra knapper, der er integreret i rattet.

Hvis en forudindstillet hastighed bliver overskredet mere end fire km/t. træder motorbremsen til i første omgang. Hvis dens modstand, der har en tilfredsstillende bremsekraft ikke er nok, bliver der automatisk iværksat en eller to nedgearinger. For en ordens skyld skal nævnes at automatikken virker modsat når elektronikken føler det er tid til at sætte farten op igen. Hvis den påkrævede nedgearinger medfører at motorens kommer faretruende

nær 2200 omdrejninger vil den, eller de gearskift blive afvist af motorens elektroniske styring. Altså er den kraftige fodbremse, i den situation, det eneste alternativ til fastholdelse eller nedsættelse af hastigheden.

De nævnte vilkår er ens, uanset om man benytter alle de automatiske eller kører bilen på mere

manuelle betingelser.

Stærk som bare f-----

De fine karakterer som eksempletvis er tildelt trækkerens generelt høje komfortniveau og fine kørbarehed kan dog ikke skjule min personlige begejstring for Paccar euro-6 motorens imponerende trækraft.

Den 13 liter store og usædvanlig lydløse 6-cylindrede række motor i 460 hk version, er et typisk eksempel på højteknologisk udviklede dieselmotorer hvor effekt bliver totalt overskygget af de virkelige kræfter, drejningsmomentet.

Skønt motorens moment på 2300 Nm er maksimalt ved 1000-1500 omdr/min, kan den fra en hastighed på 70 km/t i 12. og øverste geartrin sagtens trække 40 ton med blot 900 motoromdrejninger.





En læser har spurgt om vintertjeneste - og får svar fra DTL

Vinterens første sne fik en af vore læsere til at stille et spørgsmål om køre- og hviletidsreglerne og snerydning. Vi sendte spørgsmålet videre til DTL's chefkonsulent Frank Davidsen, der har en fortid hos Rigspolitiets Tungvognssektion

Vor læser spørger:

“Da jeg kører vintertjeneste med salt og snerydning, er mit spørgsmål, hvor mange timer, må jeg plov-køre, inden jeg skal afløses?”

DTL's Frank Davidsen svarer:

“Det kan godt gå hen og blive firkantet, så derfor skal jeg forsøge at holde mig "på sporet". Det skyldes, at der er behov for at sondre imellem køre- og hviletidsreglerne og arbejdstidsreglerne. Udgangspunktet er, at ved undtaget kørsel "udgår køre- og hviletidsreglerne", hvorimod arbejdstidsreglerne fortsat vil gælde.

Snedrydning, herunder kørsel med sneplov og saltspreder, er undtaget af køre- og hviletidsbestemmelserne i henhold til justitsministeriets bekendtgørelse nr. 328 af 28. marts 2007 § 2, litra h.

Af Rigspolitiets vejledning om undtagelser fra køre- og hviletidsforordningen under overskriften "Vedligeholdelse og kontrol af veje" er det anført følgende:

Denne undtagelsesbestemmelse omfatter en række forskellige områder, hvor de køretøjer, der anvendes i de nævnte situationer, kan være undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne. Der er særligt tale om kørsel inden for områder, hvor samfundssyn er af afgørende betydning. Der er ikke et generelt krav om særlig indretning af de køretøjer, der anvendes, men der kan være tale om, at køretøjet, der benyttes, er særligt indrettet med udstyr f.eks. til højtryksspuling



eller pejling af radio- eller tv-sendere/modtagere. Det forhold, at man kører med et specialindrettet køretøj, f.eks. en højtryksspuler, indebærer heller ikke i sig selv, at kørslen er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne, men særlige arbejdsopgaver, der udføres med køretøjet, kan være undtaget. Vedligeholdelse og kontrol af veje vil f.eks. være arbejde med udbedring/reparation af etablerede veje med grus, sten eller asfalt, etablering af vejafmærkning og vinterførebehandling.

(Fortsættes næste side)

Når kørslen er undtaget fra køre- og hviletidsbestemmelserne betyder det bl.a. andet, at man ikke skal iagttage højeste køretid, hviletid eller pauser i forhold til køre- og hviletidsforordningen. Dette medfører, at man kan have mere end 10 timers daglig køretid eller kører længere end 4½ time imellem pauserne.

Man skal dog stadig iagttage arbejdstidsreglerne. Dette medfører, at arbejdstid, afholdelse af pauser, natarbejde og hviletid skal iagttages i henhold til direktivet for mobile arbejdstagere. Her gælder, at den daglige hviletid skal være mindst 9 eller 11 timer lang, afhængig af hvilket hvil man skal/ kan afholde den pågældende dag.

Enkelte chauffører er alene omfattet af det almindelige arbejdstidsdirektiv, hvor 11 timers hvilereglene gælder. Det er

særligt chauffører, som aldrig er omfattet af køre- og hviletidsreglerne.

Arbejdstiden skal registreres, og det er arbejdsgiveren, som har pligt til at sørge for, at det sker og herunder opbevare registreringen i 2 år.

Bemærk venligst, at der i svaret ikke er taget hensyn til en chauffør, som kører ind og ud af køre- og hviletidsreglerne samme dag”.

Der henvises til Rigspolitiets vejledning om brugsforskrifter for kontrolapparater, som findes på politiets hjemmeside - klik [her](#):

Nyhedsbureau: Entreprenør kommer til at betale for forsinket bro

Banedanmark er ifølge Ritzau klar til at sende entreprenør-koncernen MT Højgaard en regning for de forsinkelser og omkostninger, der er kommet til, fordi den nye jernbanebro over Limfjorden er forsinket til en gang ind i det nye år

Den nye del til jernbanebroen skulle ifølge kontrakten mellem Banedanmark og MT Højgaard have været færdig 3. november - for en måned siden - så togdriften kunne genoptages 5. november.

MT Højgaard bliver nu stillet over for et krav om dagbøder, og når regnskabet er gjort op, når den nye bro er klar, vil der ifølge Ritzau komme yderligere til.

Ifølge Ritzu kan MT Højgaard sende regningen på forsinkelsen videre til det polske firma, der har bygget de nye dele.

Vognmand får en X'er

Karl Thygesen & Søn ApS i Herlev har netop fået leveret en ny Volvo FMX 500 8x4 med tridem-bogie

Lastvognen er udstyret med I-Shift gearkasse, New York førerhuspakke, regnsensor og el-opvarmet forrude. Den er opbygget med en Effer 44 tm kran og Hyvalift kroghejs.

Karl Thygesen og Søn råder over alle typer af kranbiler fra 44-175 tm med det nyeste og mest moderne udstyr og er specialister i alt inden for transport, kranarbejde og omlæsning samt opbevaring, køreplader, affaldshåndtering og containere.



Overhalingsforbud for lastbiler bliver permanent

Transportminister Henrik Dam Kristensen (S) har besluttet at tiltræde Vejdirektoratets indstilling om at gøre forsøg med overhalingsforbud for lastbiler på udvalgte motorvejsstrækninger permanent

Beslutningen betyder, at der fra 1. december vil være et varigt forbud for lastbiler mod at overhale på følgende strækninger, hvor det hidtil har fungeret som forsøg:

- Østjyske Motorvej fra Vejle til syd for Skanderborg, cirka 46 kilometer
- Fynske Motorvej mellem Tietgenbyen og Lillebælt, cirka 49 kilometer
- Sønderjyske Motorvej mellem grænsen og Kolding, cirka 88 kilometer
- Nordjyske Motorvej syd for Aalborg, cirka 31 kilometer
- Vestmotorvejen mellem Ringsted og Køge, cirka 22 kilometer

Overhalingsforbuddet gælder udelukkende for lastbiler og kun i myldretiden på hverdage mellem kl. 06.00 og 09.00 og igen fra kl. 15.00 til kl. 18.00.

Derudover skal chauffører og andre bilister være opmærksom på, at forbuddet på Vestmotorvejen er retningsbestemt, så det gælder i retning mod Køge om morgenen og i retning mod Ringsted om aftenen.

Ugens citat:

- Den trafikale overbelastning udgør sammen med forureningen - disse to fænomener hænger nøje sammen - en af årsagerne til "det dårlige liv" i byerne. Den voldsomme udvikling i privatbilismen er en af de vigtigste medvirkende faktorer.

EU Kommissionens hvidbog om europæisk transportpolitik frem til 2010 - med undertitlen "De svære valg".

Ugens transport er udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C

Telefon: +45 2720 2531
email: ugenstransport@transportnyhederne.dk

Ansvarshavende chefredaktør er:
Jesper Christensen

Forsidefoto: Alex Tran

Ugens transport udkommer hver onsdag
- op til 46 gange årligt afhængigt af,
hvordan julen falder.