

Ugens transport

Fredag 28. februar til torsdag 6. marts 2014 - Nummer 7 - 3. årgang

Læs mere på siderne
32 og 33

Teknisk udvikling og nytænkning kan forebygge arbejdsskader

*Norske vejmyndigheder har gennemført
mange vejkontroller - og fundet lastbiler
uden dækning*

Side 21 og 22

*Svinepest udløser krav om
lastbilvask på godkendte pladser*

Side 10

*Dele af transportområdet
har fået ny overenskomst*

Side 4 og 5

*Modulvogntog får
mere p-plads*

Side 5 og 6

*Støj sætter grænser
for distribution i
ydertimerne*

Side 9

**Vognmænd får aben leveret i en
container - uden regning**

Side 15

Vi vil gerne have varer på hylderne

Men vil vi også betale omkostningerne?

Det er en centralt spørgsmål, som sjældent bliver stillet direkte - og endnu sjældnere bliver besvaret.

Men det gør ikke spørgsmålet mindre aktuelt. for få dage siden kom der to rapporter om distribution uden for myldretiden - i ydertimerne.

Der er nogle umiddelbare nogle fordele ved at bringe varer ud til for eksempel supermarkeder i byerne, så lastbilerne kan overlade myldretrafikken til andre trafikanter.

Der er både tidsmæssige, miljømæssige og fremkommelighedsmæssige gevinster at hente.

Men det kommer til at koste noget, at tage gevinsterne hjem.

Det kan gå ud over morgen eller aftenfreden hos de borgere, der bor i de områder, hvor lastbilchaufførerne skal levere varen lidt tidligere.

Spørgsmålet er, om de enkelte borgere er indstillet på at acceptere et højere støjniveau til gavn for en mere effektiv varedistribution.

Det kræver mod hos de politikere, der skal træffe beslutning om, at ændre på de nuværende støjgrænser - og tidspunkter for støj.

Det kræver også en indsats fra transporterhvervet og leverandører af materiel, der kan dæmpe støjen, så chaufførerne kan levere varen uden at forstyrre.

Og så kræver det nok også, at vi forbrugere i sidste ende tænker på sammenhængen og accepterer, at distributionen måske bliver lidt dyrere, hvis gevinsten i form af mere effektiv transport ikke kan dække eventuelle investeringer i støjsvag distribution.

God læselyst - Jesper Christensen, chefredaktør



KEL-BERG®



KEL-BERG
3 aks. Overføringsanhænger

2014



KEL-BERG
4 aks. 3-vejs sten anhænger

2014



KEL-BERG RUNDBUET
4 aks. Tipanhænger

2014

XL
godkendt



KEL-BERG
2 aks. City-gardentrailer

2014

XL
godkendt



KEL-BERG
3 aks. MAXIflex gardentrailer

2014



KEL-BERG
4 aks. Gardentrailer

2014



KEL-BERG
3 aks. Rundbuet tipkærre

2014



KEL-BERG
3 aks. 3-vejs tipkærre

2014



KEL-BERG
3 aks. 3-vejs hejseladsskærre

2014



KEL-BERG
3 aks. Tiptrailer

2014



KEL-BERG
4 aks. Tiptrailer

2014



KEL-BERG
4 aks. Hardox tiptrailer

2014

Kontakt vores salgsteamet:

* Plus moms og betingelse af finansierings godkendelse.



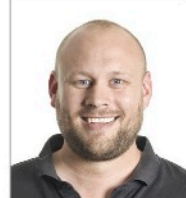
Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1667



Christopher Thinghøj
Mobil: +45 2787 7001

Transportrammer

Arbejdsgivere om transportoverenskomst:

Aftalen er ansvarlig

3F's Transportgruppe og DI indgik onsdag en aftale om en treårig overenskomst på handels- og transportområdet. Den nye overenskomst gælder frem til 1. marts 2017.

Parterne er blevet enige om en fornyelse af Lager- og Transportoverenskomsten - i daglig tale kaldet Fællesoverenskomsten. Med afsæt i dette forlig fortsætter forhandlingerne mellem 3F Transport og DI om de øvrige overenskomster på transportområdet, som samlet omfatter ca. 30.000 medarbejdere på DI's medlemsvirksomheder.

- Vi er blevet enige om en ansvarlig treårig overenskomst, som vil hjælpe danske virksomheder til en bedre konkurrenceevne, så vi i de kommende år kan få stærkere virksomheder og flere job i Danmark, siger administrerende direktør i DI, Karsten Dybvad.

Han fremhæver, at aftalen rummer flere nye og forbedrede muligheder for uddannelse til medarbejderne.

Fokus på videreuddannelse

- Vi har indgået en overenskomst med et stærkt fokus på at videreuddanne medarbejderne. Når det er så dyrt at drive virksomhed i Danmark, er det helt afgørende, at vi hele tiden bliver dygtigere. Eksempelvis ved at skabe muligheder for, at ufaglærte medarbejdere kan uddanne sig videre til faglærte, siger Karsten Dybvad.

Parterne er også blevet enige om at sikre forældre af samme køn lige adgang til forældreorlov som forældre af forskelligt køn.

- Jeg er glad for, at arbejdsgivere og lønmodtagere er enige om at forny overenskomsterne, så de afspejler vores samfund og den mangfoldighed af medarbejdere, vi har ude på virksomhederne. Det viser, at vi med rette kan være stolte af den danske model, siger Karsten Dybvad.

Interesserede kan se hovedpunkterne i aftalen mellem 3F og DI på transportnyhederne.dk [her](#):



Transportrammer

Overenskomstparter tager ansvar for transporterhvervet

Ud over aftaler om løn, løndumping og uddannelse har 3F's Transportgruppe og DI aftalt en udviklings- og samarbejdsaftale, der skal styrke landtransporterhvervet

Aftalen betyder, at der bliver sat 31 millioner kroner af til uddannelse, udvikling af transportfagene, styrkelse af det organiserede arbejdsmarked - og til fælles analyser og udspil - for eksempel om infrastruktur.

Udviklings- og samarbejdsaftalen binder de øvrige delaftaler sammen. 3F fremhæver, at aftalen understreger, at DI og 3F's Transportgruppe er enige om, at begge parter har et fælles ansvar for at styrke landtransporterhvervet - ikke mindst når det gælder flere overenskomster og flere organiserede virksomheder og ansatte.

Fremadrettet tilføres samarbejdsaftalen 13 millioner kroner om året fra 2017.

Modulvogntog får mere plads - rasteplads

I dag er der 19 rastepladser langs de veje, hvor modulvogntog på 25,25 meter og med en totalvægt på op til 60 ton, må køre. Der er ifølge Vejdirektoratet plads til flere, så chaufførerne i de lange vogntog kan køre ind og holde vil eller træde af på naturens vegne uden at risikere bøder i tusindkroners-klassen

Vejdirektoratet har på opfordring fra transportministeren undersøgt, om flere rastepladser vil kunne lægge plads til modulvogntogene.

Vejdirektoratet vurderer, at det er muligt at åbne yderligere omkring 15 rastepladser for modulvogntog.

Der er hovedsageligt tale om rastepladser med "ligeudparkering" for busser og lastbiler, hvor der ikke er afmærkede begrænsninger i køretøjernes længde. Vejdirektoratet vil i de kommende uger inspicere rastepladser med henblik på endelig godkendelse til optagelse i bekendtgørelsen.

- Jeg er meget begejstret for modulvogntogsordningen, og jeg ser gerne, at så mange vognmænd som muligt gør brug af modulvogntog, som er en meget energi- og omkostningseffektiv transportform, der fremmer produktiviteten, siger transportminister Magnus Heunicke (S), der er den tredje transportminister siden valget i september 2011.

Læs mere om emnet på næste side

Transportrammer

Han peger på, at politikerne skal sikre ordentlige forhold for modulvognschaufførerne på rastepladserne. Chaufførerne skal have mulighed for hvil og toiletbesøg på rastepladser fordelt over hele landet.

- Dit behov som chauffør for at gå på toilettet bliver jo ikke mindre af, at du sidder i et modulvogntog og ikke en almindelig lastbil, siger Magnus Heunicke og fortsætter:

De nye rastepladser, som vil kunne tillade modulvogntog, vil hurtigst muligt blive optaget i den bekendtgørelse, som regulerer kørsel med modulvogntog.

Kørsel med modulvogntog i Danmark er tilladt som forsøgsordning frem til udgangen af 2016. Forsøget blev startet i 2008, og siden er det vejnet, hvor kørsel med modulvogntog er tilladt, løbende blevet udvidet. Modulvogntog har i dag adgang til 19 rastepladser på landsplan.

DI Transport om ministerudspil om rastepladser: Det er Positivt

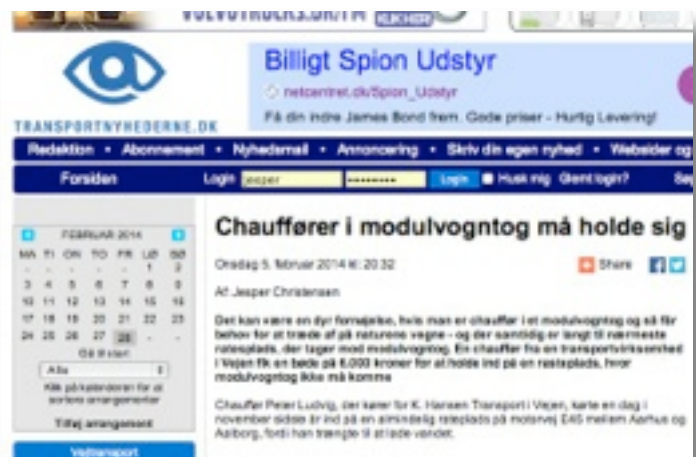
- Det er overordentlig positivt, at transportministeren sætter fokus på at få flere rastepladser til modulvogntog. Det er nødvendigt i takt med, at kørsel med modulvogntog er blevet mere udbredt, siger Rune Noack, chefkonsulent i DI Transport

Han peger på, at der i øjeblikket er strækninger, hvor der er alt for langt mellem de rastepladser, der er godkendt til modulvogntog.

- Rastepladser er helt nødvendige for, at chaufførerne kan holde deres lovpligtige hvil og til toiletbesøg. I værste fald risikerer både chauffør og virksomhed bødestraf for toiletbesøg, fordi der er for langt mellem rastepladserne, og det synes vi ikke er hverken humanitært eller rimeligt, siger Rune Noack.

Læs mere på transportnyhederne.dk:

[Chauffører i modulvogntog må holde sig](http://transportnyhederne.dk)



FUEL ADVICE - HVER DRÅBE TÆLLER



Volvo Fuel Advice med individuel chauffør-træning kan med en regelmæssig opfølgning og en professionel rapport reducere dit brændstofforbrug med op til 5% og holde det.

Se mere på volvotrucks.dk/fueladvice

VOLVO FUEL ADVICE.
FOR BETYDEDELIGE BESPARELSER.

Volvo Trucks. Driving Progress



Transportrammer

Tænketank:

Klimavenlig transport kræver ny afgiftsstruktur

Trods høje afgifter og mere energieffektive biler ligger transportsektorens CO2-udledning stadig på et højt niveau. Tænketanken Concito anbefaler derfor nye principper for transportbeskatningen

Den nuværende beskatning af transportsektoren giver efter tænketankens vurdering ikke de rette incitamenter til at vælge klimavenlige løsninger i vejtransporten. Selvom personbilerne i Danmark er blevet mere energiøkonomiske i de seneste år, er den samlede CO2-udledning fra personbiltrafikken ikke faldet. Det skyldes især, at den lave pris på små energiøkonomiske biler har ført til øget salg af biler og øget trafikarbejde.

- Når transportsektorens CO2-udledning skal reduceres gennem teknologiske forbedringer, skal afgiftssystemet indrettes, så der faktisk opnås CO2-reduktion og ikke blot øget trafikarbejde, siger chefkonsulent i Concito, Susanne Krawack.

Concito peger i den forbindelse på, at bestanden af personbiler er steget fra 1,9 millioner biler i 2007 til 2,2 millioner biler i 2013 - og at der køres mere i bilerne.

I rapporten "Klimavenlig transportbeskatning", som er en del af et større skatteprojekt støttet af Villum Fonden, foreslår Concito en række nye principper for transportbeskatningen, som kan bidrage til at knække kurven for transportsektorens CO2-udledning. Ifølge rapporten er erhvervstransporten i dag underbeskattet i forhold til de eksterne omkostninger den påfører samfundet.

- Ved den kommende omlægning af registreringsafgiften bør de teknologiske fremskridt på transportområdet komme klimaet til gode. Godstransporten bør dække de eksterne omkostninger, og beskatningen af persontransporten bør flyttes fra køb af bilen til brug af bilen. Omstillingen til mere klimavenlige teknologier kræver dog fastholdelse af en købsafgift, der favoriserer de mest effektive køretøjer, siger Susanne Krawack.

Concito anbefaler, at den fremtidige beskatning af både den private og erhvervsmæssige vejtransport sker ud fra følgende principper:

- Et road pricing-system med kilometerafgift, der afspejler de gener, der afhænger af tid og sted og hvor satserne reguleres efter den faktiske belastning
- En brændstofafgift som dækker klima- og miljøbelastningen ved brug af det pågældende brændstof samt modvirker at trafikken blot øges, når brændstoffet bliver billigere per kørt kilometer
- En registreringsafgift, der giver incitament til at købe de mest energiøkonomiske teknologier og justeres efter teknologiudviklingen, så det hele tiden kun er de mest energiøkonomiske køretøjer, der favoriseres
- En ejerafgift som løbende justeres med henblik på at sikre det politisk ønskelige provenu fra transportsektoren

Transportrammer

Støj er en forhindring for varedistribution uden for myldretiden

To nye rapporter om forsøg med levering af varer til butikkerne uden for myldretiden viser et stort potentiale ved at nytænke levering til supermarkederne. levering uden for myldretiden kan reducerer lastbilsførslen i byerne, være mere omkostningseffektivt, mindre stressende for chauffører, mere trafiksikkert, bedre for klimaet og giver mindre luftforurening

De to rapporter baserer sig på forsøg, der har fået støtte fra Center for Grøn Transport under Trafikstyrelsen.

Rapporterne om forsøgene viser blandt andet:

- at der kan spares 4-9 procent af driftsomkostningerne
- at der er en tidsgevinst på 7-17 procent på grund af den mindre trængsel
- at der kan spares op til 7 procent brændstof, og tilsvarende CO2 og partikelforurening

- De positive erfaringer fra forsøgene er bemærkelsesværdige. De viser, at det er muligt at levere varer til butikkerne på en mere effektiv måde, der både er til gavn for nærmiljøet i byerne og for transportvirksomhederne, der kan reducere deres omkostninger ved at levere uden for myldretiden, siger chefkonsulent i DI Transport Rune Noack

Støj er en hindring

Den største udfordring ved at levere uden for myldretiden er støjrestriktioner, der forbyder en række supermarkeder i at modtage varer før klokken 7.00. Det fremgår i rapporten, at det med støjsvagt materiel er muligt at reducere op til 80 procent af støjen i forhold til almindelig varelevering. DI Transport opfordrer med det som udgangspunkt til, at man kigger på at bløde støjreglerne op.

- Det er jo lidt mærkværdigt, at støjreglerne tvinger lastbilerne til at køre i myldretiden, hvor der for eksempel er flest cyklister på gaderne. Vi så gerne, at man fra politisk side ændrede tidspunktet til klokken 6.00, og samtidigt lavede en certificeringsordning, så transportvirksomheder med støjsvagt materiel kan levere før klokken 6.00. Den ekstra time betyder meget for, at distribution af varer kan afvikles mere effektivt. siger Rune Noack.

Transportrammer

Svinepest udløser krav om rengøring af lastbiler fra Polen og Litauen

Udbruddene af afrikansk svinepest i Litauen og Polen har fået Fødevarestyrelsen til at indføre krav om obligatorisk rengøring og desinfektion af transportmidler, der har været brugt til transport af levende svin fra eller i Polen eller Litauen. Kravet trådte i kraft onsdag aften i denne uge. I Danmark er der to steder, der er godkendt til at vaske lastbiler, så de lever op til kravene om rengøring

Baggrunden for at stille krav om rengøring er, at snavsede lastbiler, anhængere og sættevogne kan overføre afrikansk svinepest fra smittede dyr til raske dyr.

For at forebygge denne risiko, skal transportmidler, der har været brugt til transport af levende svin til, fra eller i Polen eller Litauen, rengøres og desinficeres. når de kommer til Danmark, og inden de igen bruges til transport af svin.

Hidtil har der kun været krav om at rengøre transportmidlerne efter aflæsning af svin i modtagerlandet.

Rengøringen og desinfektion skal foregå på en godkendt rengøringsplads i Danmark. Rengøringspladsen skal udstede dokumentation for rengøringen.

Der findes to godkendte rengørings- og desinfektionspladser, der lever op til kravene om rengøring af transportmidler til klovbærende dyr.

Kravene gælder foreløbigt indtil 30. april i år.

De nye krav må ikke forveksles med erhvervets egne standarder for desinfektion af lastbiler.

De to godkendte rengørings- og desinfektionspladser er:

DTL-vaskehal
Industrivej 44
6330 Padborg

John Maj
Linkøpingvej 6
4900 Nakskov

Transportrammer

TIR-ansvarlig: Tidligere henvendelser til Rusland er forblevet ubesvarede

IRU - der administrerer den internationale TIR-ordning, som betyder, at told-forseglede landevejstransporter kan køre gennem flere lande uden at varerne skal indføres og genudføres i de lande, transporten passerer i gennem, har sendt endnu et brev til den russiske president for at få løst op for situationen i Rusland, hvor toldmyndighederne i et meget begrænset omfang accepterer TIR-carnet'er

I Danmark er det vognmandsorganisationen DTL, der administrerer og er ansvarlig for TIR-ordningen i Danmark.

Morten Lindbo fra DTL forklarer over for transportnyhederne.dk, at der har tidligere været henvendelser direkte til præsident Putin fra både FN og EU om sagen.

- Så vidt vides, er henvendelserne forblevet ubesvaret, som det også er tilfældet med henvendelserne til toldmyndighederne, siger Morten Lindbo.

Han vurderer, at det nok også vil være tilfældet med denne henvendelse fra IRU til præsidenten.

- Det er åbenlyst, at de russiske toldmyndigheder satser på de såkaldte "Declaration of Guarantee" (garantibreve) på grænserne, hvor man mener sig lang bedre dækket ind for eventuelle skyldige afgifter end den garanti, som TIR-systemet giver gennem en russisk garantiorganisation, siger Morten Lindbo og fortsætter:

- Det er tydeligt, at toldmyndighederne bruger som begrundelse, at de har mistet tilliden til TIR-systemet. På den anden side har både russiske domstole og FN konstateret, at de påståede brud på systemet ved manglende afregning fra den russiske garantiorganisation ASMAP er uberettiget, og det er dette, som IRU nu søger at rejse over for præsidenten.

Morten Lindbo vurderer, at TIR-konflikten set i en storpolitisk sammenhæng formentlig er en lille flig af det spil, som i øjeblikket spilles af Rusland over for særligt EU, og som er forstærket af situationen i Ukraine.

Den aktuelle situation i Rusland er fortsat den, at TIR-carnet'er kun accepteres på Russisk område på nogle få toldsteder i den nordvestlige del af Rusland (Vyborg, Murmansk og Karelen) samt for TIR-transporter, der kommer ind i den Eurasiske Toldunion gennem Hviderusland og Kazakhstan - med destination Rusland eller i transit gennem Rusland.

På grund af de russiske myndigheders afvisning af TIR-carnet'er, er antallet af TIR-carnet'er udstedt til Rusland faldet med 45 procent i januar i år sammenholdt med samme måned sidste år.

ITD får tillidspost i international transportorganisation

Lars Nielsen fra transportorganisationen ITD er blevet udpeget til ny vicepræsident for den sociale kommission CAS i den internationale vejtransportorganisation IRU

ITD peger på, at valget af Lars Nielsen blandt andet skal ses i lyset af, at den danske transportorganisation gennem den senere tid har været aktiv med at få sat sociale forpligtelser på dagsordenen i Bruxelles. Ansvaret er både hos transporterhvervet, myndighederne og politikerne.



- Chaufførerne er vognmandens vigtigste ressource, og vi føler et stærkt ansvar for at skabe respekt om vores erhverv. Vi kan ikke leve med, at de chauffører, der kører rundt i den frie internationale trafik i EU ikke har et tydeligt og acceptabelt bundniveau for de sociale og ansættelsesmæssige forhold, siger Lars Nielsen og fortsætter:

- Det er en af de vigtige diskussioner, som vi skal føre i CAS. Målet med arbejdet er at sikre respekt og anerkendelse for transporterhvervets og chaufførens funktion.

CAS står for "Commission on Social Affairs" og udover sociale forhold diskuterer medlemmerne fælles holdninger til diverse regler og kontroller.

- Klare regler og effektive kontroller er vejen til lov og orden. Harmonisering af love er derfor et vigtigt mål. Når vognmænd og chauffører bliver kontrolleret ens og behandlet efter utvetydige regler i EU, sikrer det en effektiv konkurrence uden unfair fordele, påpeger Lars Nielsen.

30 års erfaring med til bords

Et andet vitalt område for CAS er reglerne for køre- og hviletid. Her tager Lars Nielsen over 30 års erfaring med sig fra sit arbejde hos ITD.

Som ny præsident og en yderligere vicepræsident har CAS valgt henholdsvis Steven Salmon fra CPT i Storbritannien og Roxanne Ilie fra UNTRR i Rumænien.

Transportrammer

Tyske socialdemokrater presser på for at få udvidet Maut-vejnettet

Den sort-røde regering i Tyskland skal efter socialdemokraternes mening sætte mere fart på planerne om at udvide maut-vejnettet til at omfatte alle bundesstrasser. - Vi skal trykke på tempo-knappen, siger SPD's Sören Bartol ifølge det tyske nyhedsbureau DPA

Ifølge DPA er Sören Bartol sikker på, at den tyske minister for området, Alexander Dobrindt fra CSU, vil gøre alt for at få udviklet nogle rammer, så udvidelsen af maut-vejnettet kan komme på plads.

Indtægterne fra den tyske vejafgift - maut - skal benyttes til investeringer i landets infrastruktur.

I det regeringsgrundlag, som CSU/CDU og SPD blev enige om i efteråret, da de dannede regering, er der enighed om at øge indtægterne for at skaffe midler til yderligere investeringer.

Regeringspartiet CSU har vejafgift for personbiler på ønskesedlen, mens der er enighed om at udvide maut-vejnettet til alle bundesstrasser.

På nuværende tidspunkt indbringer maut-systemet ifølge DPA 4,5 milliarder euro årligt.

Sören Bartol peger på muligheden for at sænke den nuværende grænse på 12 ton til 7,5 ton, så også lettere lastbiler skal betale vejafgift. Han afviser, at grænsen skal længere ned.



Transportrammer

Politisk ønske forsinker 56 ton totalvægt

Trafikstyrelsen har over for vognmandsorganisationen DTL oplyst, at det først bliver en gang efter 1. marts, at vægtgrænsen for syv-akslede vogntog kan blive sat op til 56 ton. Baggrunden er, at politikerne bag transportforliget fra januar 2009 har bestilt en analyse af spørgsmålet

Trafikstyrelsen skriver til DTL at analysens resultater først skal drøftes i forligskredsen, og at eventuelle ændringer af de nuværende regler derfor ikke vil kunne besluttet eller træde i kraft før, drøftelserne er afsluttet. Det vil ikke kunne ske til 1. marts.

Trafikstyrelsen peger også på, at den del af Justitsministeriets cirkulæreskrivelse af 30. januar 2014 om ændrede grænser for overskridelse af akseltryk og vogntogsvægte med virkning fra 1. marts gælder for alle køretøjer og vægte, uanset størrelse af køretøjet eller vogntoget.

Der har i enkelte medier været overskrifter om, at der fra 1. marts tillades 56 ton vogntogsvægt.

Sæt fokus på din historie

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

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

Vi kombinerer nutid og nostalgi!



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Transportkriminalitet

Vognmænd får aben leveret i containeren

Det er en del af dagligdagen at vognmænd bliver bestilt til at levere en container på en bestemt adresse. Typisk skal containeren bruges til byggeaffald. I den seneste tid er det sket flere gange, at vognmanden er kommet til at stå med aben i form af en container fyldt med affald, da der ikke er nogen til at betale regningen, fordi rekvirenten har opgivet dækadresse og ringet fra en mobiltelefon med taletidskort

Containeren har i mellemtiden været brugsstjålet fra opstillingsstedet og blevet fyldt med affald og stillet tilbage på plads uden vistikort, så vognmanden hænger på at bortskaffe affaldet.

En vognmand har haft en GPS monteret i en container for at opklare sagen. GPS oplysningerne viste, at containeren blev flyttet og læsset et helt andet sted, hvorefter den fyldte container blev kørt tilbage, hvor den oprindeligt var sat af.

Konsulent Lisbet Hagelund fra DTL, der er sekretariat for de affaldskørende vognmænds forening Danaffald, vurderer, at er tale om organiseret kriminalitet udført af folk med forstand på håndtering af store containere og kørsel med lastbil.

- Det kræver i hvert fald adgang til en ophalerbil, når containeren skal køres hen til læssestedet og tilbage igen. Det kræver i sagens natur også erfaring i lastbilkørsel og containerhåndtering. Vi kan ikke afvise, at der er tale om insiderviden inden for selve branchen, siger hun.

Gode råd til at undgå at blive snydt

Danaffald har udsendt instrukser til deres medlemmer, så de kan tage deres forholdsregler og undgå at blive snydt af de kriminelle.

Når man modtager en bestilling, så bør man tjekke, om firmaet eller personen, der bestiller transporten, rent faktisk eksisterer. Man kan eksempelvis søge efter telefonnummeret på 118 - og tjekke om bestillerens navn står i forbindelse med adressen, hvor containeren skal leveres.

Er man i tvivl, så kan man undersøge, om der reelt er en aktivitet på den adresse, hvor containeren skal leveres, og om der er nogen til stede på adressen, der kender til bestillingen af containeren. Opkrævning af depositum er også en mulighed.

Danaffald anbefaler, at man kontakter politiet med det samme, hvis man har grund til mistanke.

Er containeren forsynet med GPS, så bør man ringe til politiet, straks den er i bevægelse.

Danaffald anbefaler kraftigt, at vognmændene anmelder alle forhold, så politiet kan få et overblik over omfanget af kriminaliteten.

Læs også - **Sikkerhedsgruppe er orienteret** - på næste side

Transportkriminalitet

Sikkerhedsgruppe er orienteret

Vognmandsorganisationen DTL har præsenteret den nye form for brugstyveri - bestil en container anonymt og lad den stå sammen med regning og affald - i Arbejdsgruppen for national transport-sikkerhed. Her drøftes sager omkring kriminalitet mod branchen generelt, og hvorledes man kommer det til livs

- DTL vil meget gerne have tilsendt kopier af medlemmers eventuelle anmeldelser, der vil blive behandlet fortroligt. DTL kan ikke gå ind i de enkelte sager, men vil bruge anmeldelserne til den mere overordnede indsats mod dette problem, siger Lisbet Hagelund.

Antallet af nummerpladetyverier falder

Antallet af tyverier af nummerplader fra biler og lastbiler var i 2013 det laveste i tre år. Det viser tal fra politiet. Men transportorganisationen ITD vil have antallet længere ned og opfordrer vognmænd til at skrue eller lime nummerpladerne fast på deres biler

I 2007 blev 8.578 nummerplader stjålet, og i 2012 var tallet steget til 21.507. Ifølge tal fra politiet blev der sidste år registreret 20.226 nummerpladetyverier i Danmark - et fald på 6 procent. Transportorganisationen ITD peger på, at en af forklaringerne på det lille fald kan være det præventive arbejde med at opfordre til at skrue eller lime pladerne fast.

- Det er en positiv udvikling med faldende tyverier, men tallet skal gerne endnu længere ned. Vi har tidligere opfordret alle vognmænd, forhandlere, udlejningsfirmaer med videre til at sikre nummerpladerne på lastbiler og trailere, og det gør vi selvfølgelig igen, når vi kan se, at det præventive arbejde har en positiv effekt, siger chefkonsulent i ITD, Anders Jessen.

Tyverier udløser ekstraarbejde

Hvis nummerpladerne på en lastbil bliver stjålet eller på anden måde forsvinder, udløser det en del ekstraarbejde. Et nyt registreringsnummer betyder blandt andet, at lastbilens tachograf skal kodes om, og ADR-attest, godkendelse til kørsel af levende dyr, tankkort med registreringsnummer og lignende skal fornyes. Kører lastbilen i Tyskland, skal vejskat-apparatet (Maut-OBUs) også omregistreres, da Maut er knyttet op på lastbilens registreringsnummer. Det tager en uge.

Det er ikke noget lovkrav om, at lastbiler og trailere skal have nummerpladerne skruet fast. Bekendtgørelsen fra Skatteministeriet siger alene, at nummerplader skal være solidt monteret på køretøjet med henblik på at modvirke, at nummerplader tabes eller kan fjernes uden brug af værktøj.

I modsætning til lastbiler er fastskruede nummerplader obligatoriske for biler og varebiler fra oktober 2015.

Beskæftigelsen på DA-området falder

På den del af arbejdsmarkedet, hvor virksomhederne er medlem af DA - Dansk Arbejdsgiverforening - faldt beskæftigelsen 1,2 procent fra 4. kvartal 2012 til 4. kvartal 2013 ifølge DA's

BeskæftigelsesIndikator

Indikatoren viser dermed et fortsat fald i beskæftigelsen. I 23 ud af de seneste 24 kvartaler har fortegnet på BeskæftigelsesIndikatoren været negativt.

Inden for fremstillingsvirksomhed faldt beskæftigelsen 1,6 procent fra 4. kvartal 2012 til 4. kvartal 2013. Inden for bygge- og anlægsvirksomhed faldt beskæftigelsen 3,7 procent, og inden for serviceprægede erhverv var faldet på 0,3 procent over perioden.



Beskæftigelsen faldt med andre ord inden for alle tre hovedbrancher. Det største fald var at se inden for bygge- og anlægsvirksomhed. Faldet i beskæftigelsen inden for bygge- og anlægsvirksomhed skal ses i sammenhæng med en forholdsvis høj beskæftigelse inden for området i 4. kvartal 2012 blandt andet på grund af, at BoligJobordningen ophørte ved udgangen af 2012.

Beskæftigelsen regionalt

Regionalt viser BeskæftigelsesIndikatoren et fald i tre ud af fem regioner. Størst var faldet i beskæftigelsen blandt virksomheder i Region Hovedstaden, hvor beskæftigelsen faldt 1,6 procent fra 4. kvartal 2012 til 4. kvartal 2013.

Fortsættes næste side

Statistik

I Region Sjælland faldt beskæftigelsen 0,8 procent og i Region Midtjylland med 0,5 procent.

Blandt virksomheder i Region Syddanmark og i Region Nordjylland steg beskæftigelsen henholdsvis 0,4 procent og 1,2 procent over perioden.

Om BeskæftigelsesIndikatoren

BeskæftigelsesIndikatoren fra DA giver en tidlig indikation af udviklingen i beskæftigelsen på DA-området hvert kvartal opdelt på regioner og brancher. Kun virksomheder, der indgår i KonjunkturStatistikken for både 4. kvartal 2012 og 4. kvartal 2013, er med i BeskæftigelsesIndikatoren.

Det ene uheld blev fulgt af et andet

Tirsdag i denne uge ved firetiden om morgenen kørte en lastbil med påhængsvogn ind i autoværnet på motorvej E20 i østlig retning ved Salby Rasteplads. Chaufføren ville undgå at påkøre to kronhjorte, der krydsede motorvejen og mistede derved herredømmet over sit vogntog

Ved uheldet kørte chaufføren - en 18-årig mand fra Skjern - ind i cirka 50 meter autoværn, da han forsøgte at undvige mod venstre. Lastvognstoget kørte fast i den bløde jord i midterrabatten.

Et bjærgningskøretøj fik efterfølgende trukket lastbilen op og hen til Salby rasteplads. En tavlevogn afspærrede den anden vognbane på motorvejen, da der skulle fjernes jord fra kørebanen.

Afspærringen forårsagede lidt kødannelse, da kun én vognbane var farbar. Ingen kom til skade ved uheldet.

Inden køen var blevet opløst, skete der endnu et uheld på stedet. En 54-årig mand fra Slagelse kom kørende i sin personbil og opdagede kødannelsen for sent. Han kørte derved op bag i en forankørende dansk lastbil med en 36-årig mand fra Sverige bag rattet.

Politiet kunne konstatere, at den 54-årige mand i personbilen var påvirket af alkohol, så han blev anholdt og sigtet for spirituskørsel.

Manden fra Slagelse måtte aflevere en blodprøve på Køge sygehus, hvorefter politiet løslod ham. Lastbilen kunne køre fra stedet uden hjælp, medens den 54-åriges personbil blev efterladt i nødsporet. Ingen af de involverede parter kom til skade.

Effektmåling:

Aktiveringskurser giver sjældent ledige fodfæste på arbejdsmarkedet

Ledige dagpengemodtagere får generelt set hverken hurtigere eller mere længerevarende job af uddannelsesaktivering. Men kurserne virker meget forskelligt for forskellige grupper af ledige. Det viser en effektmåling, som KORA - Det Nationale Institut for Kommuner og Regioners Analyse og Forskning - har udarbejdet for Carsten Koch-udvalget. Blandt andet har AMU-kurser på transportområdet en positiv effekt for deltagere over 50 år

En ledig dagpengemodtager, som går på AMU-kursus eller en anden form for uddannelsesaktivering, kommer ikke hurtigere i arbejde. Og de aktiverede ledige, som kommer i job, får ikke mere længerevarende job end ledige, der ikke har været i aktivering. Det viser en ny effektmåling, hvor KORA har målt, hvilken effekt konkrete kurser og aktiveringsforløb har på, hvor ofte og hvor længe kursisterne får job bagefter.

- Uddannelsesaktivering fastholder typisk folk i ledighed, mens uddannelsen står på, fordi de ikke er så aktivt jobsøgende, mens de er på kursus. Vi har undersøgt, om den fastholdelseeffekt så bliver opvejet af, at ledige, der kommer i beskæftigelse, får længerevarende job. Men det er altså sjældent tilfældet, siger forskningsleder i KORA Jacob Nielsen Arendt, som står bag rapporten.

Kurser forlænger ledigheden

Analysen viser, at både seks-ugers selvvalgt uddannelse og AMU-kurser i gennemsnit forlænger tiden i ledighed, fordi færre ledige finder job, mens de går på kursus. Andre aktiveringsformer gør hverken den gennemsnitlige tid i ledighed kortere eller længere. Dette stemmer overens med tidligere forskning på området.

AMU-kurser inden for handel og service hjælper

Som noget nyt har KORA også set på, hvor lang tid de ledige er i job, efter de har været i forskellige former for aktivering. Her viser det sig, at AMU-kurser inden for handel & service er den eneste aktiveringsform, som gennemsnitligt set fører til længerevarende job blandt de ledige, der kommer i beskæftigelse, efter de har været på kursus.

Målingen viser også, at privat løntilskud og AMU-kurser inden for transport ikke påvirker varigheden i beskæftigelse, mens alle andre former for aktivering faktisk virker modsat hensigten. De lediges beskæftigelsesforløb efter aktiveringen er kortere, end hvis de slet ikke var blevet aktiveret.

Fortsættes næste side

Statistik

Der er imidlertid forskel på, hvordan uddannelsesaktivering virker for forskellige grupper af ledige. Kvinder under 35 år, der har gået på seks-ugers selvvalgt uddannelse eller anden uddannelsesaktivering udover AMU-kurser, får job i en længere periode, end hvis de ikke havde været aktiveret. Det samme gælder for mænd uden uddannelse, som har deltaget i AMU-kurser inden for handel & service, mens AMU-transportkurser er effektivt for mænd over 50.

- De mænd over 50 år, der går på transportkurser, er ledige i kortere tid, og bagefter får de en længerevarende beskæftigelse, end de ellers ville have fået, siger Jacob Nielsen Arendt.

Tidlig aktivering virker bedst

Aktiveringen virker generelt bedst, hvis de ledige bliver aktiveret senest 12 uger efter, de er blevet ledige. De positive effekter af tidlig aktivering findes primært blandt yngre ledige og ledige uden uddannelse.

- For de ledige, der kommer tidligt i aktivering, viser det sig langt oftere, at de bagefter tilbringer mere tid i beskæftigelse, end hvis de ikke var blevet aktiveret, siger forskningsleder Jacob Nielsen Arendt.

Fakta om undersøgelsen

- Det er en registerbaseret analyse, som omfatter alle, der er blevet ledige og er startet på dagpenge i 2009 og 2010
- Analysen ser på, hvor længe de aktiverede ledige går arbejdsløse sammenlignet med ledige, der ikke har været i aktivering
- Der ses på første aktivering i et givent ledighedsforløb
- Analysen ser også på, hvor lange beskæftigelsesforløb de aktiverede og ikke-aktiverede ledige efterfølgende har. Analysen følger de ledige frem til udgangen af 2012
- Analysen tager højde for, at aktiverede og ikke-aktiverede er forskellige og derfor har forskellige forudsætninger for at klare sig på jobmarkedet
- Analyserne har ikke medregnet eventuelle motivationseffekter af aktivering. Motivationseffekten er, når nogle ledige intensiverer jobsøgningen og skaffer sig et job, inden de ender i aktivering

Hvilke former for aktivering er med i analysen?

- Transportkurser, for eksempel lastbilkørekort og truckførercertifikat (AMU)
- Handel & service-kurser, for eksempel bogholderi, vagtservice og hud- og hårpleje (AMU)
- Andre AMU-kurser, for eksempel inden for industrien, bygge og anlæg m.m.
- Seks ugers selvvalgt uddannelse
- Anden uddannelsesaktivering: Ordinære uddannelsesforløb (ikke AMU-kurser), særligt tilrettelagte kurser, for eksempel jobsøgningskurser og vejledning og afklaring og særligt tilrettelagte projekter
- Privat løntilskud
- Anden aktivering: Offentligt løntilskud og virksomhedspraktik

Arbejdsforhold

Norske vejmyndigheder har gennemført rekordmange kontroller

Ind til nu har Statens vegvesen i Norge kontrolleret 37.000 tunge køretøjer. Det er tre gange så mange, som Statens vegvesen kontrollerede i hele sidste vintersæsonen

Denne vinter har Statens vegvesen kontrolleret dæk og snekæder på 21.000 motorkøretøjer og 16.000 trailere og påhængskøretøjer. Der er blevet udskrevet 2.000 bøder og givet 1.400 køreforbud. I 24 tilfælde er der også sket politianmeldelser. Ifølge svenske akeritidning.se var 20 af de 24 udlændinge, mens 4 var fra Norge.

- Desværre ser vi en del køretøjer, som ikke har udstyret i orden. de har slidte dæk og mangler snekæder, siger vegdirektør Terje Moe Gustavsen, Statens vegvesen.

Resultaterne af kontrollerne viser tydeligt, at vi hele tiden må finde flere tiltag for at sikre, at de farlige køretøjer bliver fjernet fra vore veje, siger han videre.

Denne vintersæson har der været nye krav om vinterdæk på motorkøretøjer over 3,500 kg. Kravet om mønsterdybde er også steget fra tre til fem millimeter i vintersæsonen.



Dårligt dæk på vogntog. (Foto: Statens vegvesen.)

Læs mere næste side

Arbejdsforhold

Norske vejmyndigheder:

Vejkontroller er vigtige

Statens vegvesens kontrolvirksomhed har som mål at få antallet af dræbte og hårdt skadede i trafikken ned ved at luge ud i farlige køretøjer og trafikanter.

Køretøjer, der ikke er udrustet til vinterens veje, skaber også store udfordringer for fremkommeligheden på de norske veje.

- Vi har et vigtigt job at gøre for at sikre fremkommelighed og trafiksikkerhed. Og jeg er tilfreds med den øgede indsats i denne vinter, siger vegdirektør Terje Moe Gustavsen, Statens vegvesen.

- Som sidegevinst ser vi, at kontroller nytter. Antallet af køretøjer, der mangler snekæder er for eksempel faldet de senere år, siger han.



*Punkteret dæk på påhængskøretøj, der transporterede farligt gods.
(Foto: Statens vegvesen.)*

Hjullås kan være en mulighed

I Norge overvejer myndighederne nye tiltag, der skal sætte en effektiv stopper for køretøjer, der kører med mangelfuld vinterudrustning

Både Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet - det norske transportministerium - mener, at der er behov for at styrke indsatsen yderligere over for tunge køretøjer. Forleden mødtes vegdirektør i Statens vegvesen og den politisk ledelse i Samferdselsdepartementet på Taraldrud kontrolstation for at drøfte, hvad der kan gøres.

Blandt forslagene var krav om vinterdæk på trailere og påhængsvogne og brug af hjullås for at forhindre dårligt udrustede køretøjer i at fortsætte efter de er blevet taget i en kontrol.

Opbygger hejser garantien op til to år

Sawo vil gerne takke sine kunder, der har bidraget med at opretholde Hiab Multilift og SAWO som nummer ét producent af hejseleadsprodukter igennem årene. Det sker med at tilbyde to års fuld garanti en række produkter købt i år

Tilbuddet gælder Sawo Wirehejs, Multilift Kroghejs og Nopa Tippelad og Påhængsvogne.

Derudover giver Sawo yderligere ét års reklamationsret på strukturelle ståldele på kraner, hejs, tippelad, påhængsvogne og medbringertrucks.

For at opnå den udvidede garanti og reklamationsret skal man som kunde opfylde nogle betingelser.

Sawo forklarer betingelserne

Mellem fire og seks uger efter, kunden har modtaget sit produkt, indkalder Sawo produktet til eftersyn. Sawo udfører et kontroleftersynet helt uden beregning.



Fra den ydmyge start, da to finske brødre patenterede verdens første hejsesystem i 1947, har der været mange ændringer i designet. Disse ændringer har fra det oprindelige produkt, som blev lanceret i 1949, udviklet sig til nutidens fremtidsrettede hejseleadsassortiment, herunder kroghejs med XR kroghejs serien Power, Light og lavtbygget samt SAWO wirehejset, der produceres i Danmark.

Fortsættes næste side

Materiel

Når man kunde kommer ind og får efterset og kontrolleret sit produkt, opfylder man betingelserne for reklamationsret.

På den måde kan man på sigt spare tid ved at få undersøgt, om alt er, som det skal være. Derved får man en problemfri kørsel i den travle hverdag.

Produktet skal herefter ind til service hvert halve år. Hver 12. måned skal der ligeledes udføres lovpligtigt eftersyn.

En betingelse for reklamationsretten er også, at eftersyn og service/reparation udføres af et værksted anvist af Sawo.

Sawo fører i forbindelse med service en logbog over produktet. Med det nye Sawo Service System kan man som kunde selv følge med ved at logge ind på www.sawo.dk og få et overblik over, hvilke produkter der skal eller har været til service.

Det er også muligt at se serviceraporten, der udfyldes ved eftersynet. Indkaldelsen foregår automatisk fra systemet, så kunden modtager en mail, når det er tid til at tage kontakt til værkstedet for et eftersyn.

På den måde giver Sawo kunderne mulighed for at få det fulde overblik over materiellets "sundhedstilstand".



HURTIGST PÅ VEJEN IGEN!

VBG's ServicePartner står allerede klar til at hjælpe dig med at minimere dine stilstandsomkostninger, hvis uheldet eller en ulykke skulle ske. Skader kan repareres på vejen – takket være VBG's svejsefrie og komplet overfladebehandlede trækstangssystem, så er du i gang med at tjene penge indenfor et par timer igen.



The strong connection



Materiel

Scania har dansk verdenspremiere med Euro 6-lastbil

M. Larsen Vognmandsfirma A/S i Brøndby har som den første virksomhed på verdensplan fået leveret en Scania P 280 renovationslastbil med gasmotor, der overholder Euro 6-miljønormen, der trådte i kraft ved årsskiftet. Gaslastbilen bidrager til, at luften i København bliver mindre belastet



- Vi glæder os til at sætte den nye Scania Euro 6 gas-renovationslastbil i drift i København, for dermed ligger vi helt i front, når det gælder miljøvenlig indsamling af husholdningsaffald, siger kørselsleder Finn N. Jacobsen fra M. Larsen Vognmandsfirma A/S, som i december sidste år fik leveret den første Scania med gasmotor.

- Det har været et absolut positivt bekendtskab, hvor vores medarbejdere

især værdsætter det lavere støjniveau. Med den endnu mere miljøvenlige Euro 6-gasmotor bliver miljøbelastningen fra den nye Scania yderligere reduceret, siger Finn N. Jacobsen, der forklarer, at virksomheden i øjeblikket har ca. 275 lastbiler, der kører på diesel.

Fortsættes næste side

Materiel

- At bruge naturgas og senere biogas som brændstof falder helt i tråd med virksomhedens miljøpolitik, fremhæver han.

Den nyeste københavnske gaslastbil fra Scania er af hensyn til chaufførernes arbejdsmiljø udrustet med automatgear samt frem- og nedbygget førerhus. Det giver både lettere ind- og udstigning samt forbedrer trafikssikkerheden især ved højresving takket være bedre udsyn fra førerpladsen.

Renovationsaggregatet er bygget af NTM i Finland og leveret af Scania-forhandler Im. Stiholt A/S.



Dansk koncept spredt sig nu til resten af Europa

Den tyske lastbilproducent, MAN, har haft fokus på at udvikle en eftermarkedsservice, der kan sænke vognmændenes driftsomkostninger og øge driftssikkerheden. Målet har været at øge opptiden, da den er central for vognmandsforretninger

- Vores MAN ServiceCare er unikt, og det er en stor hjælp for vognmændene, at vi overtager administrationen af deres service, siger Mads Rydahl Vestergaard, der er Business Solutions Manager i MANs eftermarkedsafdeling.

En af de vognmænd, der i dag benytter sig af MANServiceCare-konceptet, er Viggo Petersens Eff. A/S i Taastrup vest for København.

- MANServiceCare er hjælp til selvhjælp, siger direktør Peter Flensted fra Viggo Petersens Eff. A/S.

Vognmandsvirksomheden har 95 lastbiler, som til sammen kører 7 millioner kilometer om året.

Fortsættes næste side

Materiel

- For blot et par år siden sad vi med manuelle regneark og førte logbog over hver enkelt bil. I dag er virkeligheden en helt anden for de 35 biler, hvor vi har installeret MAN ServiceCare som en del af vores servicekontrakt. For os er det et optimalt set-up. Vi er fri for manuel overvågning, alt er automatiseret - og vi oplever allerede stor forskel. Jeg mener at MAN ServiceCare er hjælp til selvhjælp, og jeg tror på, at alle vognmænd kommer til at bruge den slags systemer til både service og indsamling af alle typer data, der kan give relevant viden om flåde, drift og forretning, siger han.

Sådan virker MAN ServiceCare

En lille software-enhed på størrelse med en iPhone bliver installeret i lastbilen. Den opsamler data fra ni serviceparametre samt et antal kundespecifikke målepunkter.



Imens lastbilerne kører på landevejen, registrerer systemet eksempelvis om bremsebelægningen er ved at være slidt, om det er tid til olieskift og om den årlige service eller fartskriverservice er lige rundt om hjørnet.

Via MANs ServiceCare afdeling får både kunder og stamværksted besked om eventuelle service-advarsler i så god tid, at man kan planlægge besøget på værkstedet, så det passer ind i kundens dagligdag - uden unødvendige værkstedsbesøg og uden spildtid.

Konceptet spreder sig fra Danmark

Mads Rydahl Vestergaard, som har ansvaret for MAN ServiceCare i Danmark, fortæller med stolthed, at MANs øverste eftermarkedschefer i hovedkontoret i München er blevet så begejstrede for systemet, at man nu har planer om at lancere MAN ServiceCare, som et tilbud til kunderne i 19 andre lande i Europa.



Materiel

Lastvognsproducent oplever stigende efterspørgsel efter elektroniske flådestyringsværktøjer

Skærpet konkurrence får i stigende omfang danske transportvirksomheder til at investere i elektroniske flådestyringsværktøjer, der kan bidrage til bedre driftsøkonomi. Sådan lyder meldingen fra Scania, hvor man oplever en markant stigning i efterspørgslen på Fleet Management-serviceydelser, som kan bidrage til lavere brændstofforbrug, større driftssikkerhed og øget datasikkerhed

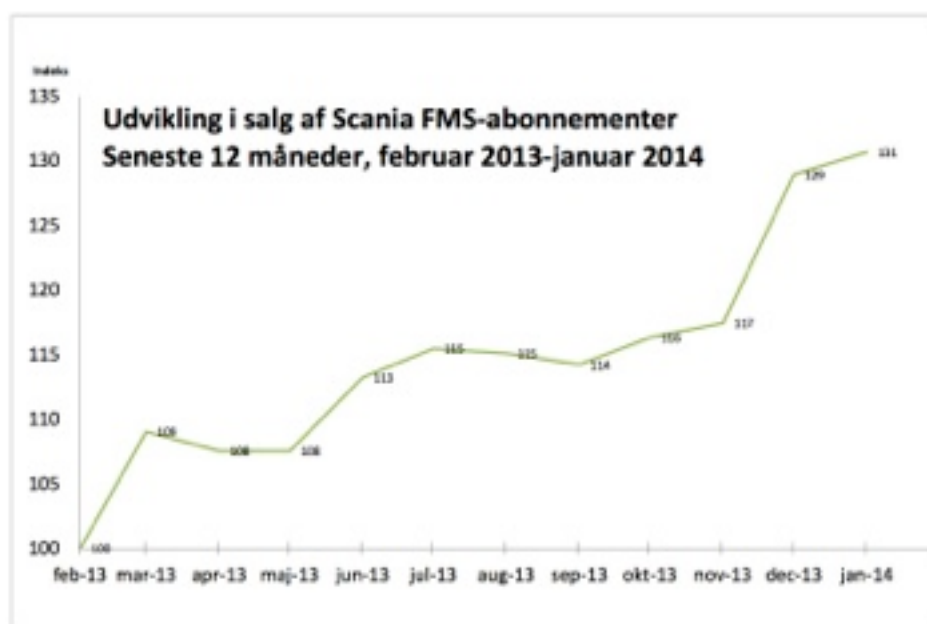
i løbet af det seneste års tid har Scania oplevet en stigning i salget af Fleet Management serviceydelser (FMS) på over 30 procent.

- Der er ikke plads til ineffektivitet i dagens transportbranche. Transportvirksomhederne får i stigende grad øjnene op for de elektroniske værktøjer, der kan bidrage til bedre driftsøkonomi, siger FMS-manager Lene Glitten, der er ansvarlig for Scantias FMS-serviceydelser på det danske marked.

Standard på nye Scania

Siden sommeren sidste år er alle nye lastbiler, som Scania leverer til det danske marked, udrustet med en Scania Communicator kommunikationsenhed, der udgør hjernen i Scania FMS.

Communicator'en indsamler og overfører trådløst alle relevante driftsdata fra lastbilen til kontoret med henblik på analyse og optimering af driften.



Fortsættes næste side

Materiel



- Den standardmonterede Communicator holder styr på alle de driftsdata, der viser chaufførens kørestil og lastbilens præstationer. Ved at analysere de mange data er det nemt at se, hvor det er muligt at forbedre driften. Det kan være i form af en ændring i chaufførens kørestil, justering i vedligeholdelsen af lastbilen eller ændret kørselsplanlægning i forhold til chaufførens køre-/hviletidsstatus, siger Lene Glitten.

For at give kunderne valgfrihed mellem de forskellige FMS-serviceydelser i forhold til deres individuelle behov har Scania

opbygget fire forskellige FMS-abonnementspakker: Oversigt, analyse, kort og overførsel.

- Oversigtsrapport er inkluderet i prisen i fire år efter levering af lastbilen. Rapporten giver et overblik over lastbilens brændstoføkonomi og er nem at arbejde med, da pile viser ændringerne i forhold til foregående rapport
- Brændstofanalyse bygger oven på oversigtsrapporten og indeholder mere detaljerede informationer om lastbilens brændstofforbrug, tomgang, bremsemønstre med videre, så det er muligt at se, hvor der er potentiale til forbedring af den enkelte chaufførs kørestil
- GPS-kort, hvor lastbilens aktuelle position og rute kan følges online fra kontoret, gør det muligt at optimere kørselsplanlægningen samt få automatisk alarmering, hvis lastbilen bevæger sig uden for et defineret geografisk område - eksempelvis ved tyveri
- Fartskriveroverførsel med automatisk, trådløs overførsel af chaufførens og lastbilens fartskriverdata samt lagring af data på en sikker Scania-server i henhold til gældende lovgivning

- Oversigtsrapporten er som nævnt inkluderet i prisen i fire år efter levering. Hos Scania kan vi glæde os over, at 75 procent af alle vores FMS-kunder investerer i yderligere et eller flere FMS-abonnementer ud over oversigtsrapporten. Det tager vi som udtryk for, at kunderne ser et potentiale i at opnå endnu større driftsbesparelser ved hjælp af Scania's Fleet Management-system, siger Lene Glitten.



Materiel

Volkswagen Erhvervsbiler investerer i kundetilfredshed

Efter en god start på det nye år, hvor markedet for varebiler har vist tegn på fremgang, vælger Volkswagen Erhvervsbiler at udvide personalestaben 26 nyansættelser i forhandlerleddet. Volkswagen Erhvervsbiler øger dermed personaleantallet fra 40 til 66 i landets 35 ErhvervsCentre

Volkswagen Erhvervsbiler vejleder offentlige og private erhvervs kunder, når de skal vælge det rette køretøj til virksomheden, og en lang række af de ca. 5.000 biler, Volkswagen Erhvervsbiler hvert år leverer til danske kunder, er helt specialsyede til den enkelte kundes behov.

Alene på Volkswagen Transporter tilbyder Volkswagen Erhvervsbiler deres kunder 365 forskellige valgmuligheder.

Det kræver, at hele personalestaben er uddannet på højt niveau, så de kan analysere kundernes behov og give den rette vejledning.

Derfor investerer Volkswagen Erhvervsbiler i rekruttering og uddannelse af 26 nye erhvervssælgere, der ikke blot skal have indgående kendskab til det brede produktsortiment, være teknisk begavede og kunne analysere kundens behov, de nye erhvervssælgere skal uddannes i lige så høj grad i at have indsigt i de finansielle aspekter omkring bilsalget - set fra kundens vinkel.

Det kan eksempelvis være spørgsmål om, hvornår leasing er den oplagte løsning og hvornår det er mest logisk at indgå en finansieringsaftale.



Fortsættes næste side

Materiel

- Vores produkter er i dag meget specialiserede, og næsten hver virksomhed, vi har som kunde hos Volkswagen Erhvervsbiler, har helt specifikke krav til deres biler, til finansieringsaspekterne og til serviceringen af bilerne efter salget, siger Volkswagen Erhvervsbilers Direktør Bent Rosendal og peger på, at der derfor stilles meget høje krav til sælgerne i dag.

- Så er det ikke mindst vores vision, at vores kunder skal mødes af personale med ekspertviden. Og det er netop den specialviden vores 26 nye erhvervssælgere vil få. Alt sammen for at imødekomme erhvervskundernes høje krav. Tit og ofte er det jo sådan, at står hjulene stille, så går virksomheden i stå. Og vi føler et vist ansvar for, i bogstaveligste forstand at holde hjulene i gang, siger han og fortsætter:

- Det at vi målrettet uddanner vores nye medarbejdere så bredt og på så højt fagligt niveau, er i bund og grund det, vi forstår ved god kundeservice. Vi hjælper med det rette valg af bil eller biler til virksomheden, vejleder om finansiering og tilbyder efterfølgende et af markedets bedste og billigste service- og reparationsaftaler.

De første af de kommende erhvervseksperter har påbegyndt deres uddannelse pr. 1. februar og næste hold starter 4. marts.

Om markedet for erhvervsbiler i den lettere ende

Markedet for erhvervsbiler forventes i 2014 ifølge Volkswagen Erhvervsbiler at ligge på ca. 26.000 nye biler, hvilket er en fremgang på ca. 10 procent sammenlignet med 2013, hvor der blev solgt 24.000 nye erhvervsbiler og hvor Volkswagen Erhvervsbiler stod for en markedsandel på 18,2 procent.

Udover klassiske erhvervskøretøjer som Transporter og Crafter varetager Volkswagen Erhvervsbiler også det danske salg af vans - ombygningen af personbiler, hvilket er endnu et af de mange aspekter, som erhvervssælgerne skal have på deres repertoire.

Garantikurser får en tommelfinger opad

Arbejdsmarkedskurser, der er udbudt med garanti, kan også findes via amukurs.dk

En række AMU kurser indeholder nu en garanti for, at et kursus ikke bliver aflyst, når man først har tilmeldt sig - disse kurser har fået navnet "garantikurser". I praksis betyder det, at hvis der er tilmeldt mindst én deltager på holdet, bliver kurset med garanti afholdt på det annoncerede tidspunkt og det anførte sted.

Hvis man søger efter garantikurser via uddannelsesportalen amukurs.dk, skal man lede efter ikonet med en tommelfinger opad, som bliver markør for de kurser, der udbydes med garanti.

Materiel

Transportfirma trækker gardinerne for - og fra på fire aksler

Vindelsbæk Transport A/S har taget en ny fire-akslet gardintrailer af mærket Kel-Berg Maxi Flex i brug. Traileren er leveret af Lastas i Hedensted

Den nye gardintrailere har Kel-Bergs egen Maxi Flex opbygning med plads til 34 europaller på hårdtræsunden.

Trailerne har kæpstokhuller langs begge sider og midt i traileren. Der er magasiner til både strøer og kæpstokke foran første aksel.

Trailerne er opbygget på et ekstra forstærket chassis af finkornsstål med fire 9-ton aksler med tromlebremser og luftaffjedring.

Første aksel er løftbar med dobbelt sidemonteret løftecylinder, mens bagerste aksel er selvstyrende.

Traileren har en tilladt totalvægt på 46.000 kg og et tilladt bogietryk på 30.000 kg.



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

Materiel

Topmoderne og miljøvenlig komprimatorbil tager skraldet

Vognmandsforretningen Henry Andersen & Søn i Ballerup vest for København har fået leveret en ny komprimatorbil, som matcher den nyeste teknologi, hvad angår effektivitet og miljøegenskaber

Opbygningen er en 24 kubikmeter stor Phoenix Olympus OL24 HCTG komprimatorkasse med ekstra stor skuffe til håndtering af erhvervsaffald.

Komprimatorkassen er udstyret med lift for minicontainere, tagspil for vippecontainere, hydrauliske klemmer for papballer samt verificeret vægtanlæg. Derudover har opbygningen diodelygter som standard. I toppen af komprimatorkassen er der eksempelvis monteret seks diode arbejdslys, der ikke blænder.

Endvidere er cyklistværn udført som heldækkende låger over værktøjskasser i begge sider.

Opbygningen er monteret på et Scania P 360 6x2/4 chassis med Euro-6 motor, kort dagførerhus og fuldautomatisk Opticruise gearskifte. For at modvirke højresvingsulykker er komprimatorbilen monteret med cyklistkamera og bakkamera, som hjælper chaufføren til at få overblik bagud og til højre.

Vognmandsfirmaet har anden generation ved rattet

Vognmandsvirksomheden, der har taget den nye komprimatorbil i brug, blev etableret i Ballerup af Henry Andersen tilbage i 1968 - den gang med en enkelt bil, som Henry Andersen selv kørte i.



Fortsættes næste side

Materiel

I 1979 ansatte Henry Andersen sin søn, Jais Andersen. Og som et led i et generationsskifte stiftedes i 1990 selskabet Henry Andersen og Søn A/S med sønnen som direktør.



Frem til i dag har Henry Andersen og Søn A/S oplevet stabil udvikling til en moderne og velkonsolideret vognmandsvirksomhed med speciale i erhvervsaffald - og genbrugsløsninger. De mange daglige opgaver løses af 17 medarbejdere og en vognpark, som tæller et lignende antal moderne køretøjer, der er monteret med opbygninger til udførelse af forretningens kerneaktiviteter.

Vognmandsforretningen Henry Andersen & Søn i Ballerup har suppleret vognflåden med en ny og topmoderne komprimatorbil.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

**Bestil dit eget abonnement på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!**

Materiel

Ny trailer er helt i skoven

Vognmand Poul Pedersen Ejby ApS har taget en ny fireakslet skovtrailer i brug. Der er tale om en Kel-Berg-trailer leveret af lastas i Hedensted

Den nye fire-akslede letvægtstrailer har længdevanger opsvejet i I-profil, stærke tværvanger og forstærkninger, som giver et meget stabilt chassis.

Trailereren, der er forsynet med underkøringskofanger og cyklistværn efter danske regler på området, er leveret med luftaffjedring, tromlebremser og galvaniseret stålplade over hjulene.

Bunden er af 28 mm hårdtræs planker nedlagt i galvaniserede omega-profiler, som er fastgjort med galvaniserede skruer. Trailereren er monteret med Laxo-stolper til kørsel af træ.

Derudover er den nye skovtrailer forsynet med to gange ni sværlast bindinge i kantskinne, tre gang seks, der flugter på tværs.

Bindekroge er placeret i kantskinne på hver anden tværvange.



VESTFYN TRÆKKER

TRANSPORT & LOGISTIK

2014

Danmarks største
udendørs transportudstilling

Fredag d. 23. maj kl. 10 - 16

Lørdag d. 24. maj kl. 09 - 17

Søndag d. 25. maj kl. 09 - 16

Industribuen 20 - 22 5592 Ejby



ADGANGSKORT

Udfyldes af gæsten:

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Stilling: _____

VBG GROUP

Værdi
kr. 50,-
Kan ikke ombyttes
til kontanter



Arrangør
VBG GROUP

www.vestfyntraekker.dk

Materiel

Vognmand i Låsby fik sin nye tip-trailer leveret i snevej

Det blev i vinterens korte periode med sne, at Finn Sørensen fra Låsby hentede en nye to-akslet Kel-Berg letvægts tiptrailer hos Lastas i Hedensted



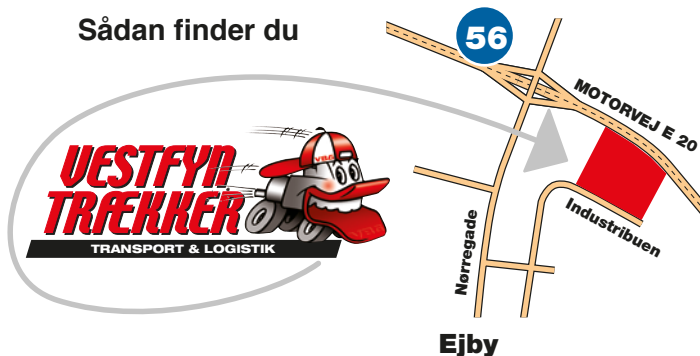
Traileren er opbygget på et rødlakeret chassis af finkornsstål med kraftige forstærkninger. Traileren er leveret med tromlebremser og luftaffjedring. Foran er der monteret en arbejdsplatform i galvaniseret stål og med sikkerhedsgelænder. Over hjulene er der fire 180 graders plastskærme - de to bagerste med stænkklapper.

Lastas har opbygget tipkassen af 40 mm indvendige, forstærkede aluminiumsplanker og med ekstra forstærket 7 mm gennemgående alu-bund med HD200 plastbund.

Forsmækken er bygget af en 4,5 mm skråstillet alu-plade. På kassen ligger en kraftig rullepresenning med rør, understøttet af aftageligt travers i midten.

ARRANGØR **VBG GROUP**

Sådan finder du



Nyt styretøjssystem kan mindske belastningen

Volvo Trucks fremhæver, at det nye styretøjssystem i lastvognene - Volvo Dynamisk Styring - betyder en stor reduktion af de ratbevægelser, der ellers kan forekomme på en ujævn vej. Det gør ikke bare styringen nemmere og mere komfortabel - det belaster også chaufførens muskler og led mindre, hvilket kan være med til at mindske risikoen for arbejdsskader på længere sigt

Volvo Trucks fremdrager en svensk chauffør som eksempel på, at lange dage bag rattet kan give mange chauffører smerter i den øverste del af ryggen - og at et forbedret styretøj kan være en hjælp.

27-årige Henrik Gustafsson er en af dem. Da han kørte langturstransport til Norge for fem år siden, fik han problemer med en muskel bag venstre skulder. Henrik Gustafsson holdt derfor op med at køre langturstransport og begyndte at køre tømmer i skoven sammen med sin far. Han begyndte også til styrketræning, men problemet forsvandt ikke helt.

For halvandet år siden fik Henrik Gustafsson mulighed for at køre den nye Volvo FH med Volvo Dynamisk Styring i felttest. Siden da har hans ryg haft det meget bedre.



Fortsættes næste side

Materiel

- I gamle dage spændte jeg meget, når jeg skulle styre lastvognen på smalle, snoede veje. Med Volvo Dynamisk Styring er rattet i ro, selv når jeg kører på ujævne veje, og der kommer en påvirkning fra siden, som normalt ville have fået rattet til at ryste. Systemet modvirker det, så jeg bedre kan slappe af som chauffør. I dag har jeg en helt anden kørestilling. Forskellen er, at jeg nu ikke behøver at være overforsigtig og forkrampet, når jeg kører, siger Henrik Gustafsson.



Drastisk reducerede vibrationer med Volvo Dynamisk Styring

Den nye Volvo Dynamisk Styring betyder en stor reduktion af de ratbevægelser, der ellers kan forekomme på en ujævn vej. Det gør ikke bare styringen nemmere og mere komfortabel – det belaster også muskler og led mindre på langt sigt.

Under kørsel på almindelig vej ved lave hastigheder med Volvo Dynamisk Styring skal man ifølge Volvo Trucks bruge cirka 75 procent færre kræfter for at dreje rattet. Under kørsel på ujævne veje reducerer systemet rystelserne med 95-100 procent. Kombineret med den automatiske I-Shift-gearkasse betyder det, at belastningen af chaufføren reduceres markant.

- Hvis man ser bort fra alt det, der kan skade chaufføren uden for lastvognen, er den største årsag til arbejdsskader de gentagne bevægelser fra ujævne veje og fra styring og gearskift. Ingen veje er helt jævne, og kroppen ryster i takt med bevægelserne. Det giver overbelastningsskader. Det er det, der inden for ergonomien kaldes RSI (Repetitive Strain Injury): slitage på musklerne, lidt ligesom eksempelvis en tennisalbue. Det er nøjagtigt det, der sker, når lastvognschauffører får ondt i ryg eller nakke – de sidder stille, men kroppen svajer op og ned. De holder på rattet med en vis kraft, og

jo større kraft, jo større er risikoen for skader, siger Jonas Nordqvist er produkt- og rentabilitetschef hos Volvo Trucks.

Sådan fungerer Volvo Dynamisk Styring

Volvo Dynamisk Styring er baseret på et konventionelt, mekanisk styresystem, hvor en styrestang har forbindelse til styremekanismen. Et hydraulisk servosystem genererer den kraft, som hjælper chaufføren med at dreje lastvognens hjul. I

Fortsættes næste side

Materiel

Volvos system er der tilføjet en elektronisk styret elmotor, der er monteret på styrestangen. Denne elmotor arbejder sammen med lastvognens hydrauliske servostyring og justeres tusindvis af gange i sekundet af den elektroniske styreenhed. Ved lave hastigheder leverer elmotoren ekstra kræfter, og ved høje hastigheder regulerer elmotoren automatisk styretøjet og kompenserer for uregelmæssigheder, der overføres til rattet, f.eks. på grund af sidevinde eller ujævnheder i vejbelægningen.

I Ugens transport 6 - 2014 - kan du læse mere om arbejdsskader.

Du kan hente Ugens transport 6 - 2014 [her](#):



Infrastruktur

Det græske EU-Formandskab vil prioritere den fjerde jernbanepakke

I første halvdel af 2014 er det Grækenland, der sidder i EU's formandsstol. Det græske formandskab har lagt sine prioriteter frem. På transportområdet fremhævede den græske transportminister, Michalis Chrisochoidis, den fjerde jernbanepakke som en prioritet

Michalis Chrisochoidis håber på, at EU's Ministerråd kan blive enige med det Europæiske Jernbaneagentur inden udgangen af marts.

Ligeledes er det ifølge vognmandsorganisationen DTL hans håb, at der inden afslutningen af den græske formandsskabsperiode kan nås enighed om pakker vedrørende indre vandveje, rettigheder for flypassagerer samt vægt og dimensioner for lastbiler.

Michalis Chrisochoidis peger også på, at det græske formandskab vil forsøge at opnå enighed med EU-Parlamentet om støjgrænser i lufthavne samt udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer.

Beliggenhed Beliggenhed Beliggenhed

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

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

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

Læs mere på www.htc-erhverv.dk



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



Infrastruktur

Rederi betaler fire millioner kroner for at have påsejlet bro

Banedanmark får fire millioner i erstatning fra rederiet bag det finske fragtskib »Ramona«, som 28. marts 2012 påsejlede jernbanebroen over Limfjorden - og dermed afskar Vendsyssel fra resten af landet med hensyn til jernbanetransport i godt et år

Banedanmark og rederiet har indgået et forlig, hvor Banedanmark accepterer en erstatning på fire millioner kroner for de skader, påsejlingen betød for Banedanmark. Den samlede udgift for Banedanmark er opgjort til omkring 46,6 millioner kroner.



Ifølge økonomidirektør i Banedanmark, Søren Stahlfest Møller, er rederiets ansvar begrænset af internationale konventioner. De betyder, at Banedanmark maksimalt ville kunne få otte millioner kroner i erstatning fra rederiet.

I forbindelse med påsejlingen har der været tvivl om, hvordan kommunikationen var mellem brovagten og skibet. Det har betydet, at ansvaret ikke entydigt har kunnet placeres.

Banedanmark har i samråd med sin advokat vurderet, at en erstatning på fire millioner kroner var acceptabel set i lyset af, at en retsag ville være en lang proces uden sikkerhed for et resultat, som ville kunne give Banedanmark et større beløb i erstatning.

- Det her klarlægger jo ikke på dén måde ansvaret. Men for os er det en markering af, at rederiet bærer en del af ansvaret for kollisionen, og det er vi glade for, siger Søren Stahlfest Møller ifølge dr.dk.

Infrastruktur

Modulvogntog vil komme på vejene mellem Kolding og Tønder

Fremer skal der være flere strækninger på det danske vejnet, som er tilpasset kørsel med modulvogntog. Vejdirektoratet er i den forbindelse gået i gang med at ombygge kryds og rundkørsler flere steder i landet, så der bliver plads til de lange modulvogntog. Det gælder eksempelvis på vejen mellem Kolding og Tønder

Mandag 3. marts går Vejdirektoratet i gang med at ombygge rute 25 mellem Kolding og Tønder, så transportvirksomheder kan benytte modulvogntog på strækningen, når arbejdet er afsluttet - hvis vejret tillader det, vil det ske inden årets udgang.

På strækningen skal otte rundkørsler og rampekrydset ved Kolding, tilslutningsanlæg 65, bygges om, for at de store transporter kan være der.

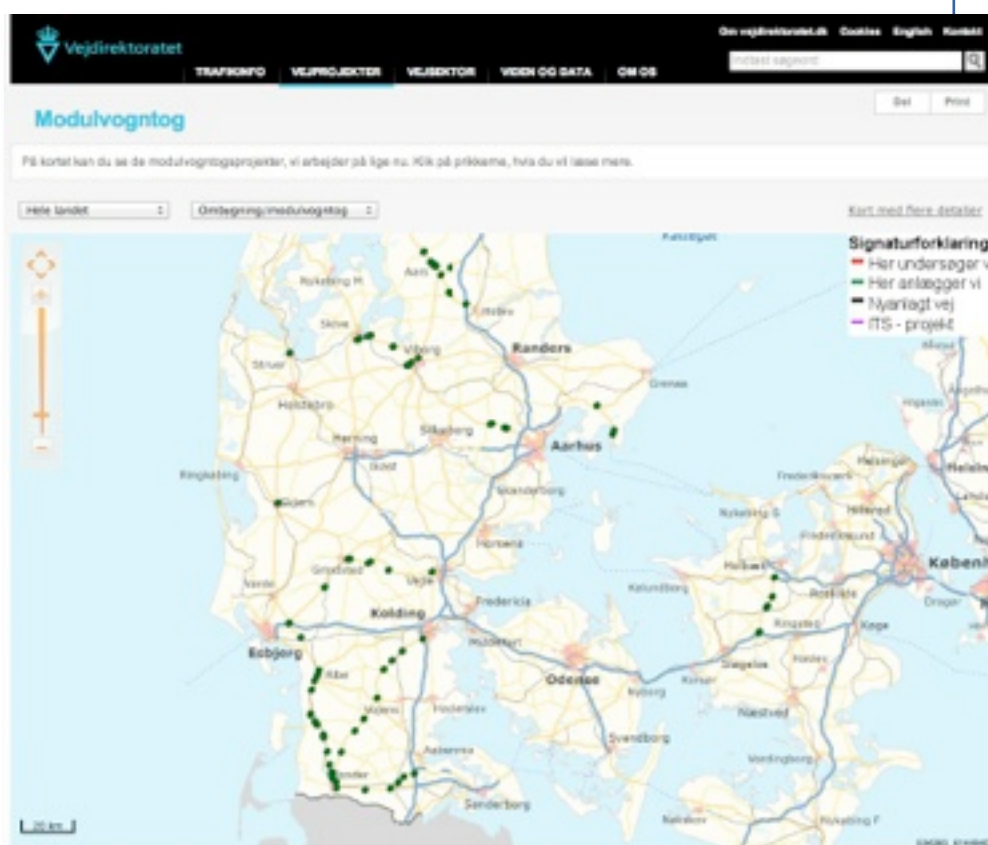
De rundkørsler, der skal bygges om er:

- to rundkørsler ved Vamdrup
- rundkørsel ved Farrisvej
- rundkørsel i Jels
- rundkørsel i Gabøl
- rundkørsel i Toftlund
- rundkørsel i Roost
- rundkørsel i Løgumkloster

Derudover vil der være enkelte kryds på strækningen, hvor en helle eller kantsten skal flyttes.

I løbet af foråret bygger Vejdirektoratet flere strækninger om i den sydlige del af Jylland. Det drejer sig ud over vejen mellem Kolding og Tønder om strækningerne mellem Tønder og Tarm (rute 11), mellem Aabenraa og Tønder (rute 8) og mellem Vejle og Esbjerg (rute 28/30).

Når ombygningerne er færdige, får modulvogntogene ikke blot mulighed for at køre mellem Kolding og Løgumkloster. Det bliver også muligt at køre videre nordpå mod Hanstholm havn.



Flydende forbindelser

Færgerederi sejlede hjem med et godt resultat

DFDS har præsenteret et driftsresultat for 2013, der ligger 11 procent over resultatet for 2012. Stigende omsætning, bedre kapacitetsudnyttelse og mere effektiv drift har bidraget til det forbedrede resultat

- Fremgangen er opnået gennem dels skarpt fokus på kunderne, som har styrket vores markedsandele, dels vores vedvarende effektivisering af driften. Vi har nydt godt af vækst på Nordsø-markedet, siger DFDS' administrerende direktør Niels Smedegaard og fortsætter:

- Lidt lavere aktivitet i Rusland har reduceret mængderne på Østersøen. På den engelske Kanal forbedrede vi resultatet, men området udgør fortsat en stor udfordring.

Efter en målrettet indsats lykkedes det i 2013 at frigøre arbejdskapital for over 300 millioner kroner. Det bidrog til at øge pengestrømmen fra driften til 1,5 milliarder kroner. Den frie pengestrøm på 558 millioner kroner udløste et cash flow-afkast på 10 procent.

I overensstemmelse med rederikoncernens politik for kapital og udlodning foreslår

bestyrelsen et udbytte på 14,00 kroner pr. aktie a 100 kroner, hvilket svarer til en udlodning på 186 millioner kroner. Derudover foreslår bestyrelsen, at rederikoncernen tilbagekøber aktier for 200 millioner kroner.

Hovedpunkter fra årsrapporten

- Driftsresultatet steg med 11 procent i 2013 til 1,2 milliarder kroner
- Resultatet før skat steg med 36 procent til 367 millioner kroner
- Pengestrømmen fra driften steg 64 procent til 1,5 milliarder kroner
- Udlodning på 386 millioner kroner gennem udbytte og tilbagekøb af aktier
- I 2014 forventes et driftsresultat på 1,25-1,40 milliarder kroner



Flydende forbindelser

A.P Møller - Mærsk fik et bedre resultat

Den danske rederikoncern fremlagde torsdag i denne uge et årsregnskab, der var bedre end forventet. Resultatet blev på 21,2 milliarder kroner, hvilket er mindre end i 2012, hvor det blev på 23.4 milliarder kroner

Resultatet for 2013 var positivt påvirket af øgede containermængder og lavere enhedsomkostninger for Maersk Line, forøgede mængder for APM Terminals og en højere operationel driftstid for Maersk Drilling.

Resultatet var negativt påvirket af lavere fragtrater i Maersk Line, en nedgang i Maersk Oils produktionsandel, et fald i den gennemsnitlige oliepris samt nedskrivninger, der primært vedrører Maersk Tankers samt engangsomkostninger i forbindelse med omstruktureringer i Damco.

Resultatet for 2013 var lavere end i 2012, hvor overskuddet var positivt påvirket af en engangs-indtægt fra Maersk Oils forlig i en skattesag.

Omsætningen faldt med fire procent - først og fremmest som følge af lavere containerfragtrater og en lavere olieproduktionsandel, som blev delvis mod- svaret af højere containermængder.



Flydende forbindelser

Miljøkampagne har skåret 120 ton svovldioxid væk

Göteborg Hamns kampagne for renere skibs brændstoffer fortsætter med at bære frugt. Sidste år deltog 49 skibe i programmet. Sammenlagt står skibene for 120 ton mindre udslip af svovldioxid

De rederier, der bruger marine-gasolie, flydende naturgas eller en anden brændstof med et maksimalt indhold på 0,1 procent svovl, når de er i havnen i Göteborg, kan deltage i miljø-kampagne - og blive belønnet med en præmie fra Göteborgs Hamn på op til 25.000 svenske kroner årligt

Sidste år udbetalte havnen 4 millioner svenske kroner i forbindelse med kampagnen. Målet er forurening fra skibsfarten i Göteborg Hamn - og at lette indførelsen af EU-direktiv om svovl, som træder i kraft i 2015.



Finansieringen af kampagnen sker gennem havneafgifterne, som gennem flere år har indeholdt en ekstraafgift på skibe, der bruger brændstof med et svovlindhold på over 0,5 procent.

- 2013 kampagnen har sparet miljøet for 120 ton svovldioxid, hvilket er 13 ton mere end i 2012, siger Anna Jivén, der er fungerende miljøchef i Göteborgs Hamn.

Rederi deltog med ni gastankskibe

Et af de deltagende rederier - rederiet B-Gas deltog sidste år i kampagnen med ni skibe.

- Vi ønsker at støtte nyskabende initiativer omkring et renere miljø, så det er meget naturligt at være en del af Göteborg Hamns arbejde på dette område, siger Kim Kristensen, der administrerende direktør i B-Gas Operation.

Fortsættes næste side

Flydende forbindelser

Kontrollen i miljøprogrammet er grundig. Göteborgs Hamn støtte et forsøg på Chalmers, hvor en forskergruppe på institutionen för rymd- och geovetenskap overvåger fartøjer, der anløber eller forlader havnen.

- Via en målestation på taget af Alvsborg-fæstningen analyseres gasser, der kommer fra skibene, når de sejler til og fra havnen.

- Der kan vi måle, hvor meget svovl, brændstoffet indeholder svovl, og hvor effektivt programmet er, siger Anna Jivén .

I 2013 deltog følgende rederier i miljøprogrammet i Göteborgs Hamn:

- Thun Tankers - 13 skibe
- Maersk Sverige - 13 skibe
- B-Gas - 9 skibe
- Stena Oil - 6 skibe
- Topoil - 4 skibe
- Scandinavian Shipping - 3 skibe
- OW Bunker 1 skib

Göteborg Hamn oplyser, at kampagnen fortsætter i 2014, og at der er flere penge at søge og plads til flere rederier i miljøprogrammet.

Fakta Göteborg havn:

- Göteborg Havn er Skandinaviens største havn med 11.000 skibsanløb hvert år
- En tredjedel af den svenske udenrigshandel går gennem havnen i Göteborg, der står for 65 procent af al containertrafik i Sverige
- Havnen i Göteborg er den eneste havn i Sverige med kapacitet til at modtage verdens største containerskibe og har den bredeste vifte af søtransporttydelser både inden for og uden for Europa
- 25 shuttletoget giver virksomheder i hele Sverige og Norge forbindelse til Skandinaviens største havn
- Göteborgs Hamn har terminaler til energi, biler, ro-ro, containere og passagerer



Flydende forbindelser

Svensk øresundshavn får ny containerforbindelse

Helsingborgs Hamn får en helt ny kunde, når den tyske rederi- og transportkoncern, Hapag-Lloyd, i midten af marts begynder at anløbe den svenske øresundshavn med en direkte forbindelse og med "Sweden Denmark Express" via Helsingborg

I første omgang bliver det med ét anløb om ugen på en rundtur, der trafikerer Hamburg, København, Helsingborg, Aarhus og tilbage til Hamburg.

Hapag-Lloyd er verdens fjerde største containerrederi. Hid til har rederiet transporteret omkring 10.000 containere over Helsingborgs Hamn med andre rederier. Fremover vil rederiet sejle ugebasis med skibet »Jessica B«. Det vil betyde store volumener og skabet grundlag for vækst i Helsingborg Hamn.

- Vi er glade og stolte over at haft succes med at indgå et samarbejde med Hapag Lloyd. Deres beslutning om at satse på os styrker billeder af Helsingborg som en af Sveriges ledende havne, siger Nicklas Romell, der er salgsschef i Helsingborgs Hamn.

- Det er et bevis på, at vi skaber et stærkt tilbud med den fleksibilitet og service, som kunderne efterspørger, tilføjer han.

Efter lanseringen af den nye linje i midten af marts vil Hapag Lloyd arbejde for at flytte yderligere svenske godsvolumener til Helsingborg, hvilket kan betyde endnu flere forretninger for havnen.

- Vore kunder i Skåne og Helsingborg hilser vor satsning med egen linje velkommen, da det hjælper dem med at skabe endnu bedre betingelser for deres forretninger, siger Dirk Kaestner, Managing Director Hapag Lloyd Sweden AB.

- Vi fokuserer på at skabe effektive transportkæder med Hamburg og resten af verden, og vi forventer stigende godsmængder i takt med øget efterspørgsel blandt kunderne i Sverige, fortsætter han.

Om Hapag-Lloyd

Hapag-Lloyd har 150 skibe og transporterer over 5 millioner teu årligt. Koncernen beskæftiger omkring 7.000 medarbejdere fordelt på 300 kontorer i 114 lande.

Transportvirksomhed viser fire MAN vejen til arbejde

Transportvirksomheden K. Hansen i Vejen mellem Kolding og Esbjerg har 110 års erfaring og alsidige aktiviteter, som beskæftiger vognparken. Senest er den blevet suppleret med fire MAN, som skal trækkes med trailere

K. Hansen A/S i Vejen har ud over de fire nye MAN også 100 mand beskæftiget med transportopgaver, som udføres med materiel, der løbende bliver udskiftet, så bilerne er i første række når det gælder miljø, økonomi og driftssikkerhed.

De nye MAN i vognparken er fire tre-akslede trækere fra den tyske lastbilproducents EfficientLine-serie.

Det betyder, at de er specificeret til optimal totaløkonomi og minimal miljøbelastning. Efter de første par ugers kørsel har lyder der positive signaler fra nogle særdeles tilfredse chauffører.

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