

Ugens transport

Torsdag 16. maj til onsdag 22. maj 2013 - Nummer 16 - 2. årgang

Totalvægten er 250 ton

Per Fischer har set - og kørt lidt
- i en armygrøn Scania



Læs mere på side 15 og 16.

Hastighedsgrænser for
blandt andet lastbiler, der
kører i bymæssig
bebyggelse bliver et punkt
på dagsordenen i
Folketinget

Læs mere side 6

Transportkommissærens
talsmand melder om lang
tid til udvikling af cabotage

Læs mere side 5

Advokat tvivler på
lovligheden af loven

Læs mere side 8

Retten i Roskilde dømmer
vognmand ude

Læs mere side 6

Transportjuristerne skriver
om søtransport i containere
- og afhentning i en havn

Læs mere på side 13 og 14

Trailernyhederne er med som sektion 2

CANIA

EU-forordninger ligger over dansk lovgivning

Nogle vi mene, at vi skal holde fast på vores danske regler. Det kan være en god idé i mange situationer. Men det er værd at vurdere hver enkelt situation, inden man kaster sig ud i ros og lovsang for danske regler og dansk enegang.

I sidste uge fremhævede ITD, at Rigsadvokaten på baggrund af en dom fra landsretten havde bedt anklagemyndighederne rundt i landet om at lade være med at benytte et lempelsescirkulære i nogle særlige tilfælde, hvor en chauffør vil være bedre stillet ved at anklagemyndigheder fulgte EU's forordning, når det gjaldt reglerne om køre- og hviletid for chauffører - særligt når det gælder pauser.

Det er slået fast flere gange, at EU's lovgivning er hævet over dansk lovgivning. Medlemskabet af EU, som Danmark tiltrådte 1. januar 1973, forpligter.

Medlemskabet har givet en meget lang række fordele for danske virksomheder siden 1973 - også på transportområdet, hvor danske transportvirksomheder med EU-tilladelser i hånden kunne transportere gods til, fra og mellem de andre medlemslande.

Men der er stadig mindst ét punkt, hvor fællesskabet har svært ved at markere sig, selvom reglerne er udstukket via en EU-forordning.

Det er køre- og hviletidsområde, hvor de forskellige landes myndigheder har deres opfattelse af, hvordan reglerne skal forstås - trods afgørelser ved EU-Domstolen.

I Danmark for eksempel brillerer myndighederne ved i 2006 at have strammet sanktionerne for brud på køre- og hviletidsområdet.

Stramningen er reelt dømt ude EU-Domstolen sidste år med henvisning til domstolsafgørelser fra før 2006, hvor Justitsministeriets embedsmænd skrev lovteksterne, der strammede sanktionerne.

Selvom der er blødt op siden 2006 - senest med et notat fra Rigsadvokaten dateret i december sidste år - vil anklagemyndighederne stadig kunne kræve sanktioner for brud, der sandsynligvis ikke er brud på reglerne ifølge EU forordningen - eller i hvert fald ikke skal sanktioneres på samme måde, som anklageren ønsker det

Der er stadig arbejde til de danske domstole.

God læselyst - Jesper Christensen, chefredaktør





**Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse**

**for kun 1.596,00 kroner
for 12 måneder**

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

Member of VBG GROUP

**EN VERDENSNYHED, DER RENGØR OG
SMØRER DIN KOBLING UNDER KØRSLEN.**



MECHMATIC

I over 60 år har VBG drevet udviklingen af koblinger. Nu lancerer vi endnu en verdensnyhed. MechMatic er et unikt produkt, der renser og smører din kobling automatisk under kørslen, og som med påføring af smøremidlet i form af tynd olietåge gavner både driftsøkonomi og miljø. MechMatic udgør endnu et godt eksempel på vores ambition om altid at stå bag dig i dit vigtige arbejde. Læs mere på www.vbg.dk



The strong connection



Kriminalitet og sikkerhed

Politi afslører godstyve i Barcelona-området

18 personer blev anholdt ved en aktion fornylig, hvor politiet i Catalonien i det nordlige Spanien kunne afsløre en tyvebande, der havde fokuseret på tyveri af gods fra lastbiler, der holdt på rastepladser langs motorvejene i området ved Barcelona

Ved aktionen fandt politiet ikke mindre end 15 ton stjålne produkter. De anholdte, der alle var spanske statsborgere, var godt organiseret i et hieraki. De opererede normalt i nattetimerne på usikrede rastepladser langs motorvejene rundt om Barcelona. Enten brød de låsene op på de parkerede lastbiler eller skar presenningerne op med en kniv, hvorved de fik adgang til lastrummene, mens chaufførerne sov i førerhusene.

En gang i mellem var der tale om, at tyvene brugte vold og trusler mod chaufførerne under tyverierne.

Politiet besøgte i samme anledning 14 forskellige adresser i Barcelona, Badalona, Hospitalet de Llobregat, Santa Coloma de Gramanet, Gavà, Cervelló og Sant Boi de Llobregat, hvor tyvene opbevarede tyvekosterne indtil, det kunne sælges på det sorte marked.

Tyvekosterne bestod af en række forskellige produkter fra kosmetik til tøj, mad og drikke, forbrugerelektronik og husholdningsapparater, som efterfølgende blev solgt til langt under markedsprisen.

Politiets efterforskning begyndte i slutningen af sidste år efter diverse stjålne genstande var blev opdaget i forskellige butikker og supermarkeder i og omkring Barcelona. Politiet sporede deres oprindelse og opdagede et sofistikeret netværk af et stort antal fiktive selskaber, der stod for distribution, salg og videresalg gennem forskellige kanaler af de varer, som tyvene skaffede.

Organisation vil certificere sikre rastepladser

Esporg - European Secure Parking Organisation - er klar med et certificeringssystem og et label til de rastepladser, der lever op til kravene

Certificeringen bliver adopteret af organisationen TAPA EMEA, der holder sit kvartalsmøde i København 16. maj.

En rasteplads, der lever op til kravene for at blive certificeret et certifikat og en sølvplade, der viser, hvilket sikkerhedsniveau, rastepladsen lever op til.

Den første sikre rasteplads er blevet gennemgået og godkendt i Wörrnitz i Tyskland 15. april. De næste to, der skal gennem certificeringsprocessen er de to Total-tanke med sikre rastepladser i retning Bruxelles og Luxembourg. Gennemgangen vil finde sted i juni i år.

Esporg's mål er i løbet af 2013 og 2014 at have 50 medlemmer og at certificere medlemmerne.

Transportrammer

DTL: En mærkesag er kommet et skridt nærmere

EU's transportkommissær Siim Kallas anser nu løsningen på cabotagekørselsproblemer for en langsigtet sag, der muligvis rækker ud over den tid, den nuværende EU-Kommission sidder

Vognmandsorganisationen DTL fremhæver, at det i så fald vil være helt på linje med, hvad DTL og Nordic Logistics Association (NLA) har kæmpet for i de seneste år.

Siim Kallas signalerer samtidig via sin talsmand, at transportmarkedet på den korte bane skal bringes til at fungere bedre i kraft af bedre håndhævelse af de gældende regler - både af hensyn til transportsektoren selv og af hensyn til EU's overordnede økonomi.

Transportkommissærens holdning fremgår af et kommuniké udsendt af hans talsmand Helen Kearns i anledning af aktiviteter tirsdag mod cabotage fra European Transport Workers' Federation (ETF).

NLAs direktør Søren H. Larsen fortolker talsmandens udtalelser derhen, at forslag om yderligere liberalisering fra den nuværende EU-Kommission lægges på is og formentlig ikke tages op før tidligst i slutningen af 2014.

- Det vil i givet fald være helt i tråd med, hvad NLA har arbejdet intensivt hen imod. Til gengæld kan vi nok forvente konkrete forslag om bedre anvendelse af de gældende regler, herunder sanktioner, og større hensyntagen til sociale forhold, siger Søren H. Larsen og fortsætter:

- NLA kan kun bifalde, at der nu fra EU kommer tiltag, der forholder sig aktivt til den alvorlige situation i markedet, som også kom til udtryk på det seneste møde blandt EU's transportministre.

NLA - Nordic Logistics Association - er en interesseorganisation etableret i Bruxelles af vognmandsorganisationer fra Danmark (DTL), Sverige (SÅ - Sveriges Åkeriföretag) og Norge (NLF - Norges Lastebileier-Forbund).



Transportrammer

Retten i Roskilde har dømt en vognmand ude

Vognmand Jesper Nielsen i byen Ortved nord for Ringsted på vej mod Roskilde har været i retten i Roskilde, hvor han blev dømt ude i en sag om hans vognmandsvirksomheds fremtid på en ejendom, der ligger i landzone

Retten i Roskilde behandlede sagen for nogle uger siden og har mandag afsagt sin dom. Vognmanden må ikke drive sin vognmandsforretning fra ejendommen.

Sagen har sit udgangspunkt i, at Natur og Miljøklagenævnet mener, at hans lastvogn og container skæmmer området, der kun er beregnet til landbrugsdrift.

Vognmand Jesper Nielsens organisation, Dansk Transport og Logistik (DTL) har støttet ham med advokatbistand, fordi de betragter sagen som principiel.

Nej'et fra dommerne i Retten i Roskilde kan betyde, at mange små vognmandsvirksomheder, der ligger i landzonerne, risikerer at måtte lukke.

Oppositionen vil have S-R-SF-Regeringen til at tage stilling til hastighedsgrænser

Inden udgangen af i år skal S-R-SF-Regeringen efter Venstre, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance' opfattelse fremsætte et lovforslag om at ændre hastighedsgrænserne for en række køretøjer - eksempelvis lastbiler, campingvogne, trailere, traktorer og elcykler

Oppositionspartierne har fremsat et beslutningsforslag, der pålægger S-R-SF-Regeringen inden udgangen af 2013 at fremsætte forslag til ændring af færdselsloven om nye hastigheder for en række køretøjer som lastbiler, campingvogne, trailere, traktorer og elcykler.

Beslutningsforslaget indeholder et forslag om, at blandt andet lastbiler må køre med samme hastighed som personbiler, hvis strækningen er skiltet med en højere hastighed end de normalt tilladte 50 km/t.

- Det er klart noget, som DTL støtter, siger underdirektør i DTL Ove Holm.

DTL var sammen med Dansk Erhverv med til at foreslå tilsvarende ændring af bestemmelsen om de køretøjsbestemte hastigheder, da loven om tempo 100 busser var under behandling tidligere på året.

Det aktuelle beslutningsforslag fra de tre oppositionspartier åbner også for, at traktorer køre med en

Transportrammer

hastighed på 40 km/t på alle vejstrækninger, som de må i langt de fleste EU-lande.

Det forlag kan DTL godt støtte, hvis der bliver stillet en række krav til både traktorer og fører.

- Højere hastighed skal medføre krav om regelmæssig syn af traktorerne, ligesom kørekortreglerne skal justeres, så

det ikke er muligt for en 16 årig at køre i en "hurtig" traktor. I det hele taget bør området for traktorer underkastes et servicetjek, for dagens traktorvogntog er lige så store som lastbil-vogntogene, siger Ove Holm.

Rigsadvokaten understreger: Lempelser skal være til gavn for de tiltalte

I 2007 lempede Justitsministeriet de sanktioner over for chauffører, der brød reglerne om køre og hviletider, som daværende VK-Regering havde indført i 2006. Men lempelserne betød, hvis anklagemyndigheden valgte at følge ordlyden, at chauffører kunne blive straffet for at holde for lange pauser

Situationerne opstod, når chaufførerne - som reglerne giver mulighed for - valgte at dele pausen på 45 minutter op i to dele.

I praksis kunne det føre til, at chauffører, som opdelte deres pause i to gange 31 minutter, kunne få en anseelig bøde, mens chauffører, der holdt en pause på 15 og 30 minutter, kunne slippe for tiltale.

Baggrunden var, at Justitsministeriet i 2007 udstedte et såkaldt lempelsescirkulære, der skulle sikre en mere fleksibel beregningsmetode i forhold til chaufførernes køretid i forhold til de skærpede sanktioner, som VK-Regeringen havde fået flertal i Folketinget til at gennemføre året før.

Siden 2007 har der været tilfælde, hvor en chauffører er blevet stillet dårligere, når den opdelte pause blev udregnet efter cirkulærets tekst.

Det har nu ført til, at Rigsadvokaten har indskærpet, at anklagemyndigheden kun bør anvende lempelsescirkulæret, når det er til chaufførens gunst.

- Hvis lempelsescirkulærets ordlyd altid tages bogstaveligt, griber det reelt ind i chaufførernes ret til at planlægge deres arbejdsdag. Det hul i loven bliver nu lukket med Rigsadvokatens udmelding, siger ITD's chefkonsulent Lars Nielsen.

Et stykke videre

Rigsadvokaten har taget affære efter en afgørelse i Østre Landsret fra august sidste år. Her mildnede domstolen en række domme i en ankesag om opdelte pauser.

- Anklagerne skal følge retsplejelovens mål om, at anklagede skal have en fair og retfærdig behandling. I de her sager kan myndighederne ikke bare mene, at et cirkulære tæller for mere end EU's regler og love og den danske færdselslov. Vi er afgjort kommet et stykke videre på vejen mod fair og menneskelige domme i køre- og hviletidssager, siger Lars Nielsen.

Transportrammer

Advokat:

Jeg tvivler på lovligheden af loven

Det lyder umiddelbart forkert, at Justitsministeriet har skrevet en lov, der skulle stride mod loven. Men det er, hvad der efter forsvarsadvokat Jacob Forman skete i 2006, da VK-Regeringen fik vedtaget strammere sanktioner over for lastbilchauffører og vognmænd

Jacob Forman peger på en særlig formulering i Justitsministeriets bemærkninger til lovforslaget, som blev vedtaget, da tidligere udenrigsminister Lene Espersen (K) var justitsminister.

"en sondering mellem undskyldelige og bevidste handlinger vil være uhensigtsmæssig og vanskelig at håndtere i praksis - ikke mindst i forbindelse med straffesagen, hvor anklagemyndighedens bevisbyrde må formodes at blive meget svær at løfte. Justitsministeriet kan derfor tilslutte sig Rigsadvokatens anbefaling om at fastholde det gældende sanktionssystem, hvorefter alle overtrædelser straffes ens, idet der i den forbindelse navnlig er lagt vægt på, at alle overtrædelser af reglerne principielt kan være medvirkende til at hindre kontrol af reglerne i køre- og hviletidsforordningen".

Forsvarsadvokat Jacob Forman henviser til, at EU-lovgivningen og EU domstolsafgørelser er hævet over dansk lovgivning som følge af, at Danmark er og har været medlem af EU - dengang EF - siden en afstemning 2. oktober 1972 viste et flertal for medlemsskabet, som dermed trådte i kraft 1. januar 1973 - for 40 år siden.

I den aktuelle sag om sanktioner for brud af køre- og hviletidreglerne fremhæver Jacob Forman med udgangspunkt i en dom ved EU-Domstolen i 2012 Urban dommen, at sanktioner skal følge

proportionalitetsprincippet. Det betyder, at milde overtrædelser af en regel skal sanktioneres mildere, mens grove overtrædelser skal straffes hårdt.

I dommen fra 2012 henviste dommerne ved EU-Domstolen under præmis 23 til at det tilbage i 2001 - fem år før, VK-Regeringen fik vedtaget de skærpede sanktioner over for chauffører og vognmænd - at EU-landene skulle følge proportionalitetsprincippet.

Præmis 23:

"Det følger imidlertid af fast retspraksis, at så længe der ikke er gennemført nogen EU-retlig harmonisering på området for sanktioner ved manglende opfyldelse af betingelserne i en EU-retlig ordning, er medlemsstaterne beføjede til at træffe bestemmelser om de sanktioner, som de finder rimelige. Medlemsstaterne skal dog udøve deres beføjelser på dette område under iagttagelse af EU-retten og dennes almindelige grundsætninger og dermed under iagttagelse af proportionalitetsprincippet (jf. bl.a. dom af 12.7.2001, sag C-262/99, Louloudakis, Sml. I, s. 5547, præmis 67, og af 29.7.2010, sag C-188/09, Profaktor Kulesza, Frankowski, Józwiak, Orłowski, endnu ikke trykt i Samling af Afgørelser, præmis 29)"

Jacob Forman tager udgangspunkt i ordlyden af præmis 23 præmisser og siger:

- Det kan altså konstateres at der på tidspunktet for justitsministeriets udarbejdelse af den refererede kommentar til loven samt på tidspunktet for vedtagelsen af loven fandtes en EU afgørelse, C-262/99 fra 12.7.2001 som slår fast at proportionalitetsprincippet er gældende og har været det i ca 5 år forud for justitsministeriets bemærkninger som afliver proportionalitetsprincippet.

Om Jacob Forman har ret i sin vurdering, kan afgøres, hvis der bliver anlagt en sag ved en dansk domstol.

Udvikling

Lastas A/S sælger, skifter navn og går konkurs

I en periode har der været undersøgelser i gang ledet af Lastas A/S' bankforbindelser for at undersøge muligheden for at sælge væsentlige dele af koncernen. Det var blandt andet et af de punkter, som blev drøftet på den nyligt afholdte generalforsamling i Lastas i sidste uge

Onsdag meddelte Lastas A/S, at et datterselskab under Kel-berg Trailers and Trucks Ltd i England overtager selskabet Lastas Trucks Danmark A/S. I den forbindelse overtager Lastas Trucks Danmark A/S rettighederne til navnet Lastas og selskabet vil fremadrettet stå for salg og udlejning af DAF lastbiler og Kel-Berg trailere fra både Hedensted og Greve.

Med aftalen skifter det nu tidligere Lastas A/S navn til Holdingselskabet af 8. maj 2013 A/S. Samtidig har selskabet indgivet konkursbegæring, da egenkapitalen ikke har kunnet genoprettes.

- Markedet er blevet afsøgt for potentielle køber og denne aftale er den bedst opnåelige samlede løsning. Vi er tilfredse med, at langt de fleste medarbejdere overtages af køberne, og at aktiviteterne fortsætter i nogenlunde den form, de hidtil har været kendt, siger bestyrelsesformand Carl Erik Skovgaard Sørensen og fortsætter:

- Desværre betyder den, at der ikke bliver penge til aktionærerne, men vi glæder os over, at der er skabt et godt grundlag for, at aktiviteterne i Lastas kan fortsættes hos de nye ejere.

Med aftalen fortsættes aktiviteterne i Lastas med ny ejerkreds og egenkapital.

- Aftalen betyder, at der er skabt sikkerhed og tryghed for kunderne og et nyt solidt kapitalgrundlag. De hidtidige aktiviteter kan nu fortsætte i et nyt og stærkt Lastas, som fortsat vil være en betydende spiller på det danske marked for lastbiler og trailere, siger direktør Anders K. Larsen og fortsætter:

- Vi er meget glade for, at der er sket en afklaring, hvor den fremadrettede drift af kerneaktiviteterne nu er sikret. Aftalen skaber også tryghed for medarbejderne.

Kel-Berg Trailer & Truck Ltd i England har overtaget Lastas

- Vi er meget glade for, at det er lykkedes os at kunne medvirke til at bevare vores distribution af Kel-Berg trailere i Danmark og dermed samtidig sikre arbejdspladser. Det siger direktør Ronnie Verner, Kel-Berg Trailer & Trucks Ltd, i forbindelse med, at den engelske virksomhed har overtaget navnet Lastas A/S og en række af de aktiviteter, som er knyttet til navnet

Det hidtidige Lastas, som onsdag meddelte, at det havde solgt navn, aktiviteter og havde ændret navn, begærede sig efterfølgende konkurs.

Kel-Berg Trailer & Trucks LTD har med et frisk indskud af kapital, der andrager et tocifret millionbeløb, overtaget aktiviteterne i Hedensted og Greve.

Udvikling

- Kel-Berg har over 10.000 trailere kørende i Danmark, det øvrige Skandinavien og Baltikum. Vi har derfor et særdeles solidt marked i Nordeuropa, og vi er samtidig også stolte over, at vi på denne måde er med til at bevare arbejdspladserne i Lastas, siger Ronnie Verner.

Kel-Berg Trucks & Trailers Ltd. overtog i 2011 Noer Service i Toftlund, hvor der i dag er etableret produktion og færdiggørelse af Kel-Berg trailere, herunder specialtrailere, til det skandinaviske marked.

- Kunderne hos Lastas er selvfølgelig stadig omfattet af den garanti, som Lastas Kel-Berg Trailers har givet ved salget, og vi står naturligvis 100 procent inde for det

produkt, kunderne har fået leveret, siger direktør Ronnie Verner.

- Vi står klar i Toftlund, Hedensted og Greve, siger Nic Berg, som er daglig leder af Kel-Berg Skandinaviens kontor i Toftlund.

- Vi har fine produktions-faciliteter og særdeles veludstyrede og velkvalificerede opretter- og serviceværksteder rundt omkring i Danmark, som står klar til at betjene Kel-Berg's og Lastas' mange kunder i Skandinavien, fremhæver han.

Kel-Berg Scandinavia A/S blev stiftet to dage før Lastas' konkurs

Mandag 6. maj stiftede Jens K. Larsen sammen via selskabet Skippervej ApS i Egtved selskabet Kel-berg Scandinavia A/S med adresse på Langelandsvej i Toftlund sammen med Kel-Berg Production DK, Filial af Kel-berg Trailers and Trucks Ltd. England, der holder til på samme adresse i Toftlund

Kel-Berg Scandinavia A/S har Jens K. Larsen som direktør, mens bestyrelsen består af direktør Niels Dahl-Sørensen,

Nålemagervej i Hornbæk (formand), direktør Jens K. Larsen, Syrenhaven i Egtved og Anders K. Larsen, Skippervej i Vejle.

Selskabskapitalen er på 500.000 kroner, som er indbetalt kontant til kurs 100. Selskabets første regnskabsår går fra 6. maj 2013 til 30. juni 2014.

Selskabets revisor er BDO Statsautoriseret Revisionsaktieselskab i Vejen.

Kel-Berg Production DK, Filial af Kel-berg Trailers and Trucks Ltd. England, blev etableret 10. september sidste år.

Statistik

Det er blevet dyrere at køre med lastbil

Danmarks Statistik oplyser, at omkostningsindekset for lastbilkørsel for januar kvartal i år udgør 179,46. Det er en stigning på 0,5 procent i forhold til 4. kvartal 2012. I forhold til 1. kvartal 2012 er der tale om et fald på 0,4 procent

Omkostningsindekset for lastbilkørsel er en del af omkostningsindekset for anlæg, der omfatter omkostninger forbundet med entreprenør-vognskørsel - eksempelvis anskaffelsespriser, forrentning, vægtafgift, forsikringer, chaufførløn, administrationsudgifter, brændstof mm, dæk og reparation.

Omkostningsindekset har siden januar kvartal 2005 udviklet sig således (Tal for årenes første kvartaler):

2005 - 141,32
2006 - 146,14
2007 - 150,74
2008 - 161,92
2009 - 159,89

2010 - 165,93
2011 - 173,96
2012 - 180,21
2013 - 179,46

(Kilde: Danmarks Statistik)

Lastbilerne fylder mere på vejene

I løbet af april kom der flere lastbiler ud at køre med danske nummerplader på. Ved månedens indgang havde 42.094 lastbiler danske nummerplader skruet på kofangerne, mens antallet ved månedens udkørsel var steget til 42.246

Det fremgår af den seneste månedsstatistik fra De Danske Bilimportører. Med aprils vækst i antallet af registrerede lastbiler markerer årets fjerde måned sig som en af de få, hvor lastbilbestanden er vokset siden sommeren 2008, hvor lastbilbestanden var oppe at runde 52.000 - omkring 10.000 enheder mere, end der er registreret i dag - knap fem år efter.



Set i forhold til april sidste år er der dog stadig tale om en tilbagegang. Ser man på tallene fra 2012 og 2013 ved aprils begyndelse var tallene henholdsvis 43.079 og 42.094 - en tilbagegang på 2,3 procent.

Ser man på tallene fra de samme måneder ved afslutningen af månederne var tallene henholdsvis 43.172 og 42.246 - en tilbagegang på 2,1 procent.

Hvis man tager et kig på årets første fire måneder, er der tale om et fald fra 1. januar i år til 30. april på 189 lastbiler fra 42.435 til 42.246 - et fald på 0,45 procent. De tilsvarende tal for samme periode sidste år var 43.577 og 43.172. Sidste år i samme periode var tilbagegangen dermed markant større - 405 eller 0,93 procent.

Statistik

Bilisterne holder bedre på godset

Bilisterne på de danske veje er blevet bedre til at spænde haveaffald, spande og cykler fast på traileren, så de ikke ryger af på vejen, mens de kører. I 2012 tabte trafikanterne knap en fjerdedel mindre end i 2011

Det viser årsopgørelsen over tabt gods i 2012 fra Vejdirektoratet.

Mens Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter (TIC) i 2011 registrerede 4.911 stykker tabt gods, så er tallet i 2012 faldet til 3.787. Det svarer til et fald på ca. 23 procent.

- Det er positivt at se, at kurven er knækket væsentligt til det bedre. I forhold til for et par år siden er trafikanterne øjensynligt blevet bedre til at spænde deres ting fast til traileren, så de ikke så hyppigt falder af, siger Jacob Langebæk Hegner, fagkoordinator i Vejdirektoratet.

Som trafikant skal man især være opmærksom på tabt gods på vejen i de perioder, hvor folk for eksempel kører hyppigt til genbrugsstationerne, fordi det er blevet tid til havearbejde eller måske ombygning i huset.

Ser man på, hvad det er, der bliver tabt på vejene, så er det oftest forskellige autodele, der flyver af traileren under kørslen. Dernæst kommer ting som sten, jord, grus og værktøj. Og som noget af det mere sjældne - møbler, cykler og dyr.

Hvis man som trafikant ser tabt gods ligge og flyde på vejen, må man af hensyn til sin egen og andres sikkerhed ikke standse bilen og flytte det tabte gods væk fra vejen eller samle det op. Man skal i stedet ringe til Ring i stedet til Vejdirektoratets TrafikInformationsCenter (TIC), så sender Vejdirektoratet sine entreprenører ud for at samle genstandene op.

Nummeret til TrafikInformationsCentret er +45 8020 2060

Top fem over tabt gods

1. Autodele
2. Materialer/værktøj
3. Trægenstande
4. Metalgenstande
5. Møbler





Et konnossementet - det er nøglen til lasten

Af advokat, ph.d., Lissi Andersen Roost, lar@andersen-partners.dk og advokatfuldmægtig, ph.d., Kenneth Melancton Nielsen, kmm@andersen-partners.dk, Andersen Partners

Sø- og Handelsretten har for nyligt taget stilling til ansvaret for udlevering af gods til modtageren uden samtidig returnering af originalt konnossement

I søtransporten er konnossementet fortsat et centralt dokument. Søtransportøren underskriver og udleverer konnossementet til den, der afskiber godset. Udover at fungere som søtransportørens kvittering for modtagelsen af det gods, der er anført i konnossementet, indebærer konnossementet endvidere et løfte om, at godset transporteres til den i dokumentet navngivne lossehavn og dér kun udleveres mod returnering af konnossementet.

Den dog nok vigtigste funktion er, at konnossementet juridisk set har karakter af et såkaldt "varerepræsentativ". Det vil sige, at det originale konnossement rent juridisk er repræsentativ for godset og derfor har samme økonomiske værdi som godset beskrevet i dokumentet.

I den internationale handel betyder det, at godset, der måske transporteres ugevis til søs, kan handles undervejs, blot ved at sælger overdrager det originale konnossement til køber. Denne virkning har et almindeligt fragtbrev eller en søfragtseddel (SeaWaybill) ikke.

En afgørende forudsætning for, at konnossementet kan fungere som varerepræsentativ i den internationale handel er, at godset efter fremkomsten til lossehavnen netop kun udleveres til den eller de personer, der mod at få godset udleveret, kan returnere det originale konnossement til søtransportøren. Konnossementet er dermed "nøglen til lasten".

Hvad er et konnossement

Et konnossement er et centralt dokument ved godstransport med skib. Transportøren underskriver og udleverer et konnossement til den, der afskiber godset. Når transportøren underskriver konnossementet, vedgår han at have modtaget det nærmere beskrevne gods samt afgiver et løfte om at transportere godset til et navngivet sted og kun udlevere det mod tilbagelevering af konnossementet.

I de tilfælde, hvor der har været udstedt originalt konnossement for godset, men hvor søtransportøren alligevel, enten bevidst eller uagtsomt, har udleveret godset til en person, der ikke samtidig returnerede det originale konnossement, har domstolene været meget strenge og pålagt søtransportøren erstatningsansvar over for indehaveren af konnossementet.

Den i indledningen omtalte dom fra Sø- og Handelsretten er ingen undtagelse. Her udleverede en dansk speditør godset uden at modtage originalt konnossement retur på vegne af sin opdragsgiver, der var en canadisk speditør, hvilket blev et problem, da modtageren senere viste sig ikke at have betalt købesummen til sælgeren/afskiberen af godset.

Sagen vedrørte helt konkret transport af dæk fra Singapore til Danmark. Transporten blev overordnet set arrangeret af et canadisk speditørfirma. Som en del af den overordnede

Transport- juristerne



skriver

speditionsopgave instruerede det canadiske speditionsfirma den danske speditør om udlevering af godset i Danmark.

Godset blev i Danmark udleveret til køberen, men udleveringen skete, uden at den danske speditør samtidig fik tilbageleveret konnossement. Efterfølgende skete der det, at køberen undlod at betale købesummen til sælger, hvorfor sælger rettede et krav mod det canadiske speditionsfirma. Det canadiske speditionsfirma valgte ud fra forretningsmæssige synspunkter at dække sælgerens tab, og det canadiske speditionsfirma indtrådte herefter i kravet mod den danske speditør.

Forud for transporten sendte det canadiske speditionsfirma en såkaldt "prealert" til den danske speditør. Af denne "prealert" fremgik det, at godset kun måtte udleveres mod tilbagelevering af konnossement. På grund af en skrivefejl i det medfølgende konnossement var det ikke angivet, at der hermed mentes et originalt konnossement. Vedhæftet var et dokument benævnt "Bill of lading", hvor der i rubrikken "No. of original B(s)/L issued" var anført "0". Imidlertid var der rent faktisk udstedt et originalt konnossement for transporten.

Det canadiske speditionsfirma gjorde under sagen gældende, at den danske speditør havde handlet ansvarspådragende ved at udlevere godset uden samtidig modtagelse af konnossement til trods for, at der var givet en klar instruks om, at denne procedure skulle følges. Sø- og Handelsretten gav det canadiske speditionsfirma medhold i, at instruksen til den danske speditør var klar. På den baggrund fandt retten, at den danske speditør havde handlet ansvarspådragende. Den danske speditør måtte derfor dække det canadiske speditionsfirmas tab.

Sagen illustrerer på glimrende vis konsekvenserne af manglende iagttagelse af sørettens grundprincip om, at gods kun må udleveres mod returnering af et originalt konnossement, og at det er ansvarspådragende, hvis transportøren ikke følger denne procedure.

Efter den danske sølov vil en udlevering i strid med ovennævnte grundprincip, der sker bevidst eller groft uagtsomt, endvidere



indebære, at transportøren ikke kan begrænse sit ansvar over for indehaveren af konnossementet.

Udgangspunktet i søloven er ellers, at søtransportøren kan begrænse sit ansvar for godset til ca. kr. 16 per kilo eller ca. kr. 5.400 per kolli. Denne mulighed bortfalder dog i de nævnte tilfælde, når søtransportøren udleverer godset uden samtidig returnering af konnossement, hvorfor søtransportøren i disse tilfælde må erstatte det fulde tab.

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

Materiel



Per Fischer tester

Scania, og temmelig sikkert andre anerkendte lastbilproducenter, kan i dag fremstille lastbiler, som kan klare militære specifikationer ved hjælp af originale civile komponenter. Det gør priserne lavere og serviceopgaverne nemmere, fordi der er adgang til stort set alle reservedele i det civile system



Voldsom Scania skal køre med det tunge skyts

Tekst og foto: Per Fischer

Således behøver leverandører af militærkøretøjer ikke nødvendigvis at være afhængig af specielle militærkomponenter, som fremstilles i forholdsvis små mængder og dermed får en høj stykpris.

Både med hensyn til lasteevne, terrænegenskaber og sikring af mandskabet ved hjælp af blandt andet minesikrede førerhuse kan der i dag produceres militære køretøjer, der er på fuldt på højde med specialudviklede militærkøretøjer, som traditionelt har domineret dette ”nichemarked” fra den gang det var næsten lige meget, hvad militære køretøjer kostede.



Materiel



Per Fischer tester

- Det er Scantias påstand, at man til mange militære opgaver kan få meget mere driftsøkonomiske og billigere løsninger, end hvis man investerer i specialudviklede militærkøretøjer, der produceres i små serier, siger Mikael Friis, pressechef for Scania Danmark.

Det er en udvikling, som allerede er set flere steder. For Scantias vedkommende kan blandt andet nævnes levering af 200 lastbiler til det danske søværn og flyvevåben, 1.700 enheder til det norske forsvar og 555 enheder til den hollandske hær. Til



Materiel



Per Fischer tester

sidstnævnte leverance er knyttet en 13-årig servicekontrakt til en værdi af 100 millioner euro, hvilket svarer til ca. 750 millioner kroner. Desuden har Scania leveret en stor mængde enheder til mange andre landes militær. For det svenske forsvar vedkommende har Scania i tidens forløb leveret over 3.000 køretøjer til fredsbevarende indsats.

På invitation fra Scania Danmark har transportnyhederne.dk for nylig haft mulighed for at kigge en af Scantias kraftigste militærkøretøjer efter i sømmene.

Vi fik lejlighed til en kort prøvetur med den pågældende model med typebetegnelsen Scania R 730 CB 8x8 EHZ og ”efternavnet” HET, hvilket står for ”Heavy Equipment Transport”

Den voldsomme sættevognstrækker er godkendt til en vogntogsvægt på 250 ton, og som tilfældet er med de fleste andre Scania militærkøretøjer til on- og offroad kørsel, er også den model stykket sammen af komponenter fra Scantias civile modulsystem.

Den ultrakorte prøvekørsel, som foregik uden sættevogn, kan naturligvis ikke give stof et omfattende bekendtskab. Modsat var køreturen lang nok til at danne et godt indtryk af denne særdeles voldsomme Scania, som først og fremmest efterlod minder om et stærkt og



Materiel



Per Fischer tester

stift affjedret køretøj med usædvanlig høje adgangsforhold til førerhuset.

Apropos førerhuset er der her tale om et ekstraordinært eksemplar af Scania's modulopbyggede CrewCab-førerhus, der leveres i flere versioner til blandt andet brandbiler og andre udrykningskøretøjer.

Af andre tekniske specifikationer kan nævnes:

Egenvægt: 16,5 ton

Teknisk totalvægt: 50 ton

Max. vogntogsvægt: 250 ton

Motor: Scania DC16 21 EEV med SCR

Max. effekt: 730 hk, 3.500 Nm

Gearkasse: Scania GRSO925R med integreret retarder og fuldautomatisk Opticruise gearskifte.

Fordelergearkasse: Scania GTD950

Bagtøj: RBP+RP835 m. navreduktion, udv. 5,14:1.

Dæk: 365R22,5 på foraksler, 13R22,5 på bagaksler

Affjedring: parabelfjedre på foraksler, trapezfjedre på tandem

Førerhus: Scania CR35 CrewCab med plads til 6-8 fuldt udrustede soldater

Mål: Længde 8,8 meter. Højde 3,65 meter. Bredde 2,55 meter.

Drejeskammel: Jost JSK38G1, 3,5 " hovedbolt.

Særligt hjælpeudstyr 2 stk. 200 ton septon spil.



Materiel



Per Fischer tester



Materiel

Fuso El-Hybrid gavner miljøet - og driftsbudgettet

Efter årelang videreudvikling, fulgt op med omfattende feltprøvetest, er anden generation af Fuso Canter Eco Hybrid så småt begyndt at præge trafikbilledet i europæiske byer og nærområder. Afhængig af førerens temperament og bilens belastning, kan der opnås brændstofbesparelser på op til 23 procent



Udover at give kunden grøn samvittighed medvirker merprisen på 60.000 kroner i løbet af 3-4 år til store besparelser på driftsbudgettet med lavere brændstofudgifter og omfattende nedsættelse af CO₂ emissioner.

Kun en snes af de cirka 1.200 Canter Hybrid, der blev produceret i første generation af Fuso i Japan, nåede til Europa. De fleste har kørt for et irsk energiselskab, mens en lille håndfuld blev testet i London. Alene i London er der angiveligt kørt en halv million kilometer uden et eneste nedbrud på de hybride hovedkomponenter.

Den nye anden generation Fuso Canter Eco Hybrid produceres i Fuso's fabrik i Portugal på samme produktionslinje som standard-modellerne.

Skønt dette eksemplar af Fuso Canter Eco Hybrid er bygget op med kran og aluminiumslad, er der 3400 kg. nyttelast til rådighed.

Indtil videre er levering af Fuso Canter Eco Hybrid begrænset i kombination med 7,5 ton version af Fuso Canter.

Den traditionelle drivline består af den samme tre-liters common-rail dieselmotor, som yder 150 hestekræfter og genererer et drejningsmoment på 370 Nm. Altså samme motor, der er monteret i standardudgaven af den traditionelle 7,5 ton Fuso. Motoren er godkendt til den skærpede Euro 5/EEV miljøstandard med hjælp af blandt

Materiel

andet EGR (recirkulering af udstødningsgasserne) og dieselpartikelfilter.

Hvad angår transmission er den traditionelle drivline suppleret med Fusos automatiserede og mageløse 6-trins Duonic-gearkasse, der er udviklet med dobbeltkobling.

Derimod er el-komponenterne stort set begrænset til den særlige 40 kW el-motor/generator, som er placeret i koblingshuset, og det forholdsvis lille lithium-ion batteri, der udgør de væsentligste komponenter i den elektriske del af hybridsystemet.

Elmotoren fungerer under kørsel som generator, der opsamler bremseenergi. Det sker ved hjælp fra motorens motorbremse, som træder i funktion, når føreren slipper trykket på speederpedalen.

Den genererede el oplagres i et ni cellers lithium-ion batteri med 7,5 Ah kapacitet og en vægt på kun 63,5 kg.

Ved normal drift trækker elmotoren kun på batteriet ved acceleration op til en hastighed på cirka 10 kilometer i timen, hvorefter dieselmotoren automatisk kobles ind på drivlinjen.

Er batteriet fuldt opladet er det dog muligt at køre udelukkende ved elkraft ved højere hastigheder. Elkraften slår dog fra, når batterikapaciteten når under 80 procent.

Hybrid-komponenterne øger tilsammen bilens egenvægt med spasomme 150 kilo.

23 procent besparelse

I forhold til en 7,5 ton Center Fuso med traditionel drivline, kan der med Eco Hybrid drivlinen spares op til 23 procent på dieselregnskabet.



Med undtagelse af visse instrumenter er førerhusene til den traditionelle Fuso og el-hybrid modellen ens.

Materiel

Da den el-hybride drivlinje er afhængig af opsparet bremseenergi, har Fuso Canter Eco Hybrid speciel adresse til brugere, der primært kører i bymiljøer med mange stop og start. Derfor ligger Center Fuso heller ikke skjul på, at Eco Hybrid bilerne primært er udviklet til transportopgaver i nærområder. Eksempelvis i forbindelse med distributionskørsel, renovationskørsel samt transport af materialer og affald for private og offentlige gartner- og anlægsopgaver.



De vigtigste instrumenter og betjeningsfunktioner er placeret på en let overskuelig måde. Bemærk især det grønne køreinformations display og gearvælgerens placering.



Det 63,5 kg tunge batteri er placeret i en kraftig beskyttelseskasse på chassissets venstre side.



Det grønne informationsdisplay holder altid bilens fører orienteret om el-hybrid delens tilstand. Den store bjælke viser batteriets aktuelle kapacitet. Til sammenligning fungerer den øverste bjælke som måleinstrument aktuel opladning af batteriet og aktuelt brug af dieselmotoren.

Materiel

Volvo Trucks ruller endnu en nyhed ud på gader og veje

Den svenske lastbilproducent følger op på nyhederne i den tungere ende med mere lette nyheder målrettet distribution og lettere transportopgaver.

Motorerne i de nye Volvo FE og FL lever op til Euro 6-normen, der træder i kraft 1. januar 2014



De nye Volvo FE- og Volvo FL-lastvogne er målrette kørsel i byområder, hvor hurtig, problemfri og ren transport er nøgleordene. Volvo Trucks har fokuseret på at forbedre chaufførmiljøet i de nye lastvogne, og Volvo FL-seriens motorprogram er blevet udvidet med en fire-cylindret fem-litersmotor.

- Chaufførerne stiger ofte ind i og ud af lastvognene mange gange på en arbejdsdag. Derfor har vi fokuseret på at skabe et komfortabelt og praktisk chaufførmiljø med godt udsyn i alle retninger, siger Claes Nilsson, direktør for Volvo Trucks.

Chaufførens arbejdsplads er blevet bedre på grund af nye og tydeligere instrumenter og nye, ergonomiske stole med integreret nakkestøtte og sikkerhedssele. Stolene og deres forankring til gulvet er blevet forstærket. Det øger sikkerheden i tilfælde af en ulykke.

Nye motorer

De to nye fem- og otte-liters motorer, der er designet af Volvo skal gøre kørslen endnu mere effektiv.

Volvo Trucks har fokuseret på at skabe et behageligt og praktisk chaufførmiljø, da chaufførerne ofte skal ind og ud af lastvognen mange gange i løbet af dagen.



Volvo FE fås nu med I-Shift gearkassen, som hjælper med til at reducere brændstofforbruget.

Materiel

Den nye Volvo FE lanceres med en kombination af teknologi og serviceydelser, der skal sikre, at lastvognen altid er tilgængelig, når der er behov for den.

Den nye seks-cylindrede D8-motor har et slagvolumen på 7,7 liter og fås i tre forskellige effektstørrelser: 320 hk/1.200 Nm, 280 hk/1.050 Nm og 250 hk/950 Nm.

Volvo FL fås også med en kompakt fire-cylindret D5-motor, der har et slagvolumen på 5,1 liter og fås med en effekt på 240 hk/900 Nm og 210 hk/800 Nm.

- Begge motorer yder et højt moment ved lave omdrejninger, så de er ideelle til hurtig, komfortabel og sikker kørsel i større og mindre byer. Deres gode køreegenskaber hjælper chaufførerne med at overholde stramme tidsplaner og klare mange transportopgaver, siger Ruddy Houtmeyers, der er strategisk produktchef for mellem tunge køretøjer hos Volvo Trucks.

- Motorerne opfylder de nye Euro 6-krav, og deres brændstofforbrug er det samme som for vores Euro 5-motorer. Den tekniske løsning på at leve op til Euro 6-kravene er en kombination af SCR (Selective Catalytic Reduction) og variabel turbogeometri, et EGR-system med køling og et partikelfilter, fortsætter Ruddy Houtmeyers.

Specialtilpasset automatgear

De to nye motorer suppleres med et omfattende udvalg af gearkasser. Det er nu blandt andet muligt at få I-Shift til Volvo FE.



- Automatgearet kan tilpasses med en softwarepakke specifikt til distributionskørsel, forklarer Tobias Bergman, produktchef for distributions- og renovationssegmentet hos Volvo Trucks.

En anden nyskabelse, som chaufførerne ifølge Volvo trucks vil sætte pris på, er, at ESP (elektronisk stabilitetsprogram) nu er standardudstyr på både Volvo FE og Volvo FL. ESP hjælper chaufføren med at holde lastvognen på vejen, hvis der er risiko for udskridning.

Specialdesignet 12-tons-model

Volvo Trucks har desuden designet en 12-tonsversion af Volvo FL. Den har en kraftig motor (en fire-cylindret D5 med 240 hk), en optimeret I-Sync-gearkasse og en vægt på 500 kg mindre end en tilsvarende lastvogn med en seks-cylindret motor.

- Den nye 12-tonsmodel bliver svær at komme udenom i det største mellem tunge segment. Lastvognen er lettere og lavere, og den koster mindre end den nuværende model. Den øger kundernes produktivitet og effektivitet samtidig med, at den giver chaufføren bedre arbejdsforhold, siger Tobias Bergman og fortsætter:

Materiel



FL1 - Volvo Trucks har designet en 12-tons version af den nye Volvo FL. Lastvognen er lettere, lavere og prismæssigt mere konkurrencedygtig end den nuværende model.

- Lastvognen er gennemtænkt til mindste detalje. For eksempel sænker mindre hjul førerhuset fem centimeter. Det giver chaufføren bedre udsyn hele vejen rundt og gør det lettere at stige ind i og ud af førerhuset.

Kombinationen af front- og sidespejle samt muligheden for at montere ekstra vinduer i siderne, bagvæggen og dørene bidrager også til at give chaufføren et godt udsyn hele vejen rundt.

Nyt design

For at give Volvo FE og Volvo FL et tydeligt Volvo-image i stil med de større FH og FM-modeller er det klassiske jernmærke blevet flyttet op til en ny position under forruden.

De nydesignede forlygter og det karakteristiske kørelys understreger også tilhørsforholdet til de øvrige nye Volvo-lastvogne.

Lygterne er integreret i kofangeren, som er tredelt med hjørnestykker af stål. Det øger holdbarheden og giver billigere reparationer, hvis lastvognen bliver skadet i fronten.

- Vi fokuserede på alle de detaljer, der allerede var gode, og gjorde dem endnu bedre. Ideen er, at chaufføren og lastvognen sammen giver vognmanden et image som en

virksomhed, der står for transportkvalitet på allerhøjeste niveau, siger designchef Rikard Orell.

Den nye Volvo FL giver chaufføren bedre udsyn hele vejen rundt.



Materiel

Volvo fokuserer på maksimal driftstid og minimale driftsomkostninger med nye distributionsbiler

Volvo Trucks peger på, at der har været fokus på at få teknologi og serviceydelser til at spille sammen i de nye Volvo FE og Volvo FL-lastvogne, som den svenske lastbilproducent løftede sløret for tirsdag

Målet er, at lastvognen altid skal være klar, når der er brug for den. Ejeren og chaufføren skal dermed kunne helt og holdent fokusere på deres kerneaktiviteter, mens Volvo Trucks tager sig af køretøjet.

Uanset om transport er kundens kernevirkksomhed eller ej, er lastvognene vigtige redskaber, som er med til at sikre levering til tiden.

- Mange af de kunder, der køber Volvo FE og Volvo FL, har lastvognene i lang tid. De foretrækker, at vi påtager os det fulde ansvar for, at lastvognene bliver ved med at køre. I det lange løb kan det bedst betale sig for dem at vælge en partner, som både kan give dem et produkt i høj kvalitet og problemfrit ejerskab, siger Pernilla Sustovic, der er segmentchef for distribution og renovation hos Volvo Trucks.

I forbindelse med lanceringen af den nye Volvo FE og Volvo FL præsenterer Volvo Trucks et udvidet servicetilbud. Det højeste niveau - Guld-kontrakten - omfatter både service, reparationer og den højest mulige driftstid.

Med den forbedrede Guld-servicekontrakt er der mulighed for trådløs forbindelse til lastvognen. Den gør

det muligt for Volvo-værkstedet at følge med i, hvordan køretøjet bruges, og overvåge slitage af bestemte komponenter. Målet er at agere proaktivt for at sikre, at lastvognen bliver serviceret, præcis når der er behov for det, og kun da - og at al vedligeholdelse udføres, når køretøjet ikke er i brug.

- Vi kan holde øje med, hvordan lastvognen bruges, og hvor hurtigt de forskellige dele slides. På den måde kan vi forhindre, at småproblemer vokser til uventede driftsafbrydelser, siger Jarkko Aine, transportløsningsekspert hos Volvo Trucks.

Øget produktivitet

De nye lastvogne kan ifølge Volvo Trucks forbedre kundernes rentabilitet på flere måder.

- De nye D5- og D8-motorer har forbedrede køreegenskaber på grund af det store moment ved lave omdrejninger.

- Den specialdesignede 12-tonsversion af Volvo FL giver fordele i form af en øget lastkapacitet på op til 500 kg.

- Volvo FE fås med I-Shift-automatgearet inklusive software til bestemte transportopgaver som for eksempel distributionskørsel. I-Shift er også med til at reducere brændstofforbruget.

- Volvo Trucks Fuel Advice-serviceydelse sparer brændstof og hjælper både ejere og chauffører til at bruge lastvognene mere økonomisk.

*Velkommen til
Danmarks første
digitale
månedsmagasin
om busbranchen*

Premierenummer!

**Computeren giver
løft til fynske
buschauffører**

Side 13

**Tempo 100:
Endelig kommer
Danmark med**

Side 3

**Minibusser og
taxier under pres**

Side 6

**Nyt helårsdæk
fra Goodyear**



Side 11



Busbranchens pionérer

**Sådan kom
Danmark på hjul**

Side 20

**Midttrafik: Kontrollører
bortvist for snyd**

Side 4

Se også www.busnyhederne.dk

Materiel

Renault Trucks har store ambitioner med sit nye lastbil-program

Tirsdag 11. juni vil Renault Trucks afsløre sit fornyede produktprogram i Lyon i Frankrig. De nye lastvogne har været under udvikling i syv år, hvor de har været underlagt en lang række gennemgribende kvalitetstest. Nu er lastvognene, der har til hovedformål at hjælpe kunderne med at styre deres omkostninger, klar til lancering

Med det nye produktprogram samt support fra Volvo Group, har Renault Trucks alt, hvad der skal til for at vinde nye kunder og øge markedsandelen.

Forud for lanceringen forklarer Renault Trucks, at udformningen af de nye lastbiler er beregnet til at opnå effektivitet. Designerne har valgt at fokusere på, at lastbilen skal fungere som et redskab, der skal gøre det muligt for vognmændene at udføre deres opgaver så effektivt som muligt. Målsætningen om at spare brændstof har også været en vigtig del af bilens design fra starten, hvilket har resulteret i at lastvognens aerodynamik er blevet udviklet for at opnå den mindst mulige luftmodstand.

Alle de nye køretøjer er blevet udstyret med Euro VI-motorer. I udviklingen af den nye generation af motorer har Renault Trucks taget udgangspunkt i Euro 5 blokke, der er anerkendt for deres pålidelighed og ydeevne, og har herefter foretaget de nødvendige tilpasninger for at møde Euro VI-standarden, som bliver obligatorisk 1. januar næste år.

Millioner af kilometer tilbagelagt for at teste kvaliteten



Som en del af udviklingsprocessen for de nye køretøjer har Renault Trucks gennemført de strengeste kvalitetstests nogensinde. Fra 2008 har 300 køretøjer kørt tilsammen 10 millioner kilometer i prøvekørsler og gennemgået fem millioner timer på testbænke i temperaturer fra minus 40 grader til plus 60 grader.

Computere har regnet på designet

Der er også anvendt computerassisteret designtechnologi i udviklingen, som har gjort det muligt at foretage detaljerede beregninger for alle lastvognens komponenter i simulationer af, hvordan bilen vil blive brugt i almindeligt operationelle eller ekstreme situationer. Disse metoder er sammenlignelige med bilindustriens højeste standarder, og har gjort det muligt at gennemføre

Materiel

udtømmende tests for at sikre, at de opsatte specifikationer er nået.

Renault Trucks besluttede også at arbejde tæt sammen med kunderne. Således blev 50 internationale kunder inviteret til at teste bilerne og give feedback, som gjorde, at man kunne træffe de rette valg, i en løbende proces, der strakte sig fra at definere de første specifikationer til at testkøre lastvognene under faktiske driftsforhold. Ved udgangen af testperioden, havde pilotkunderne kørt to millioner kilometer i testkørsler.

Fornyet produktionsapparat
Renault Trucks' produktionsapparat er stort set blevet fornyet for at producere det nye produktprogram.

Renault Trucks er en del af Volvo Group koncernen, som fuldt ud støtter op om og har investeret i produktprogrammet og de produktionsressourcer, der kræves. Denne nye organisation vil gøre det muligt for Renault Trucks at udvide sin geografiske dækning ved at øge antallet af sine salgs-og service forretninger med 30-40 procent på visse markeder.

Nøgletal for det nye produktprogram fra Renault Trucks (langturstransport, bygge- og anlæg samt distribution):

- 2 milliarder euro investeret
- 7 års udvikling
- 5.000 personer involveret
- 50 internationale kunder involveret i udformningen af mål specifikationerne
- 500 lastvogne er allerede produceret, inklusiv 300 brugt til testkørsel
- 5 millioner timer på testbænk
- 10 millioner kilometer tilbagelagt



Job og karriere

AMU-Center Midtjylland og Dansk Vognmandsskole får ny direktør

AMU-Center Midtjylland i Brabrand, der uddanner og efteruddanner chauffører, har fået ny direktør. Valget er faldet på den hidtidige filialchef samme sted, Hugo Friis Lund

Han får med sin nye stilling fået større ansvar, da han nu også er chef for afdelingen i Randers. Hertil kommer posten som administrerende direktør for Dansk Vognmandsskoles filialer i både Brabrand og på Sjælland.

AMU-Center Midtjylland og Dansk Vognmandsskole er en del af det landsdækkende TUC DK-samarbejde, der er landets største udbyder af uddannelser i landtransporterhvervet. TUC DK tilbyder blandt andet en særlig jobgaranti for ledige, som efter godkendelse i de kommunale jobcentre, er garanteret en vej fra ledighed til job.

Hugo Friis Lund har en lang karriere i transporterhvervet bag sig. Før han kom til TUC DK-systemet var han kunde- og servicechef i Danske Fragtmænd A/S. Tidligere har han haft ledende stillinger hos blandt andre DHL, Cargo Flex og Coca Cola.



Sydtrafik låner direktøren hos Movia

1. juni får Sydtrafik ny direktør. Centerchef og medlem af direktionen hos Movia, Anders Due, overtager stolen efter konstitueret direktør, Christian Roslev, der skal være direktør for teknik og miljø i Frederikshavn Kommune

Anders Due har skrevet kontrakt med Sydtrafik til 31. december 2013, hvorefter han vender tilbage til jobbet som centerchef for Movia.

Sydtrafik er sammen med Fynbus og Region Syddanmark i gang med undersøgelser, der skal afklare, i hvilket omfang det er muligt at sammenlægge funktioner i de to trafikelskaber. Et resultat af undersøgelserne ventes klar inden årets udgang.

Job og karriere

Bevola har ansat ny salgschef i Danmark

Flemming Gregersen, som har arbejdet de sidste 21 år for ProfilGruppen Danmark A/S indenfor udvikling, konstruktion og salg af ekstruderede profiler i aluminium og senest som direktør, er blevet ansat som ny salgschef i Danmark for A/S Bevola

Bevola har en klar fornemmelse af, at markedet inden længe vil begynde at bevæge sig i en positiv retning. Fornemmelserne er blandt andet baseret på S-R-SF-Regeringens vækstpakke og behovet for udskiftning af det kørende materiel.

Bevola peger på, at det har skabt et krav om mere kontakt til virksomhedens mange kunder. Derfor har Bevola pr. 1 maj ansat Flemming Gregersen, som vil have det daglige ansvar for salg og kundeservice i Danmark, og som vil - igennem sine ansvarsområder - hjælpe kunderne med at finde de gode løsninger gennem en tæt dialog.

Flemming afløser Markedschef Lars Uhrskov, som hidtil har taget sig af salg og kundeservice.

Lars Uhrskov har haft et ønske om at koncentrere sig 100 procent om eksportaktiviteterne. Lars Uhrskov vil tage sig af eksporten fremover og giver bolden på hjemmebanen videre til Flemming Gregersen.



Aarhus Lufthavn får ny direktør

Peter J. Høgsberg er blevet ansat som ny direktør i Aarhus Lufthavn med tiltrædelse 1. juli. Han kommer fra en stilling som chef for Odense Lufthavn og skal være katalysator for en ny og mere vækstorienteret strategi

Baggrunden for direktørskiftet er, at den hidtidige direktør, Ole Paaske, 16. april blev fritaget for arbejdet som direktør for Aarhus Lufthavn A/S efter 15 år på posten. Bestyrelsen i lufthavnen havde besluttet at påbegynde en "Ny Start" for stedets fremtidige udvikling. Derfor ønskede bestyrelsen at hente nye kræfter ind på direktørposten.

Valget faldt på 41-årige Peter J. Høgsberg, der er født og opvokset i Aarhus, og som gennem de seneste år har haft succes med at udvikle Odense Lufthavn, som siden Storebæltsbroens åbning 1. juli 1997 mistede sin position som indenrigslufthavn i Danmark.

- Jeg glæder mig rigtig meget over den mulighed, jeg er blevet tilbudt, og jeg har takket ja uden tøven, siger Peter J. Høgsberg, der glæder sig til at få en fast dagligdag i Aarhus.

- Det er afgørende, at vi får nyt blod og ny energi ind på direktørposten i Aarhus Lufthavn A/S, siger Ango Winther, som peger på, at Peter J. Høgsberg har mange idéer og et stort drive mod at bringe lufthaven i Aarhus til et nyt niveau.

- Vi ønsker, at lufthavnen skal være meget mere end et stykke infrastruktur. Den skal være et servicerende organ for erhvervslivet og det omkringliggende samfund. Ellers overlever vi ikke, og det har vi i sinde at gøre, siger Ango Winther.

Peter J. Høgsberg er oprindeligt uddannet kommerciel pilot fra Oxford Aviation Academy og lufthavnsbrandmand, og han har mange års erfaring fra luftfartsbranchen - blandt andet som direktør for en flysalgsvirksomhed med udstationering i Moskva. Senest har Peter J. Høgsberg været chef for Odense Lufthavn.

Job og karriere

Stiholt Hydraulic A/S har fået ny direktør

Onsdag 1. maj tiltrådte Rune Martinussen som administrerende direktør for Stiholt Hydraulic A/S. Rune Martinussen kommer fra en stilling som After Sales Manager hos Jungheinrich Danmark A/S

Inden stillingen hos Jungheinrich var Rune Martinussen produktionschef og sluttelig teknisk driftschef hos Sterling Airlines A/S.

Rune Martinussen er 44 år og bor i Roskilde med sin familie.

Rådet for Sikker Trafik får ny formand

Justitsminister Morten Bødskov har udpeget borgmester Ole Bjørstorp (S), Ishøj, som ny formand for Rådet for Sikker Trafik. Ole Bjørstorp blev for nyligt indstillet til posten af Rådet

- Jeg er glad for at kunne udpege Ole Bjørstorp som ny formand for Rådet for Sikker Trafik. Ole Bjørstorps forankring i det lokalpolitiske arbejde og mangeårige borgmestererfaring giver Rådet en rigtig god mulighed for blandt andet at bistå kommunerne med det fremtidige arbejde med færdselssikkerhed, siger justitsminister Morten Bødskov.

J. Poulsen Shipping A/S har ansat ny økonomidirektør

Den nye økonomidirektør - CFO - er Henrik Jørgensen, som tiltrådte sin nye stilling hos J. Poulsen Shipping A/S i Korsør 1. april

Henrik Jørgensen er uddannet Cand. Merc. Aud. og har de seneste 15 år været ansat i tømmerhandelsvirksomheden Grønvold & Schou A/S i Slagelse - heraf de seneste 8 år som administrerende direktør - CEO - for virksomheden

J. Poulsen Shipping A/S koncernen beskæftiger sig med international skibsfart, herunder administration og rederidrift.

Koncernen er globalt repræsenteret via agenter og egne kontorer, og specialiseret i segmenterne for Heavy Lift, IMO, speciel- og projektlast transport.

J. Poulsen Shipping A/S beskæftiger 35 medarbejdere på hovedkontoret i Korsør og har endvidere 17 medarbejdere ansat på kontorerne i Houston, Shanghai, Singapore, Perth og Steinkirchen.

Flydende forbindelser

Fjordline sætter færgen på fuld fart over Skagerrak

Torsdag starter Fjord Line årets sejlads med den tidligere Mols-Linien færge Max Mols, som før da hed Catlink V, på ruten mellem Kristiansand og Hirtshals

- Vi tilbyder de rejsende den hurtigste transportløsning på søvejen mellem Norge og Danmark, siger kommerciel chef for Fjord Line Express, Atle Woxholt.

Fjord Line har store forventninger til årets sæson med sejlingerne over Skagerrak som starter to uger tidligere end sidste år.

Frem til torsdag 20. juni tager HSC Fjord Cat to rundture dagligt. Fra fredag 21. juni til og med søndag 18. august er det tre sejlads tur retur hver dag. De sidste 14 dage frem til og med søndag 1. september, trappes programmet ned til to rundture dagligt.

1.350.000 passagerer siden starten

Siden hurtigfærgen, der er en af verdens hurtigste, første gang sejlede på ruten i 2006 har ca. 1.350.000 passagerer



været med på turen over Skagerrak. I 2012 var der flere passagerer fra EU-landene end passagerer fra Norge.

Verdensrekord over Atlanterhavet

Fjord Lines HSC Fjord Cat er bygget i Australien og blev søsat i 1998. Samme år skrev skibet historie ved at sætte verdensrekord for hurtigste sejlads mellem USA og Storbritannien. Turen tog to døgn, 17 timer og 59 minutter - og rekorden er fortsat gældende.

Flydende forbindelser

Samskip udviser sin service til Hull i England

Fra tirsdag i denne uge har Samskip Multimodal øget kapaciteten på sin service mellem Rotterdam i Nederlandene og Hull i det østlige England og dermed skåret af transit-tiden

Samskip erstattede tirsdag containerskibet »Veritas H« på 340 teu med get større containerskib »Henrike Schepers« på 803 teu på forbindelsen mellem Nederlandene og England.

Ud over mere plads på ruten vil kunderne også få glæde af reducerede transittider og kortere håndteringstid i både Hull og Tilbury i England.

Med fem forbindelser ugentligt er Samskip Multimodal i stand til at levere gods over hele Storbritannien inden for to dage med udgangspunkt i Rotterdam.



Ved at indsætte det større containerskib har Samskip også fået mulighed for en afgang fra Rotterdam onsdag aften med levering over hele Storbritannien senest fredag - og med lastning retur i Hull torsdag eftermiddag.

Dansk skibsfart udvikler hurtigere end økonomi generelt

Den værdi, som danske rederi-virksomheder skaber, har siden 2003 udviklet sig over 40 procent hurtigere end den generelle økonomi. En væsentlig årsag er ifølge Danmarks Rederiforening, at rederierne arbejder globalt

Opgørelsen, som Danmarks Rederiforening står bag, viser, at mens rederierne har øget deres værdiskabelse med over 40 procent over den ti-årige periode fra 2003 og frem, er det danske bruttonationalprodukt (BNP) kun er vokset godt 8 procent.

Værdiskabelsen er defineret som summen af selskabernes EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation) og deres samlede lønudgifter og er desuden renset for inflation.

Udviklingen skyldes ifølge Danmarks Rederiforening at rederierne opererer globalt og derfor har stor aktivitet i de store vækstmarkeder i for eksempel Fjernøsten.

Flydende forbindelser

- Rederierhvervet er en udpræget cyklisk branche. Når økonomien har det godt, har rederierne det også godt. Det er dog værd at notere sig, at søfarten især via den høje grad af globalisering har udviklet sig hurtigere oven på krisen end resten af samfundet, siger afdelingschef i Danmarks Rederiforening, Jacob K. Clasen.

Som resultat af finanskrisen faldt både BNP og rederiernes værdiskabelse i 2008. Efter konsolidering, omstrukturering og effektivisering i rederierne øgede de

hurtigt værdiskabelsen igen, men ligger stadig underdrejet. Faldende fragtrater sætter i disse år shippingbranchen under pres og påvirker bundlinjen negativt.

Danske rederier er dog i kraft af effektiviseringer og en miljøvenlig profil godt positioneret, når den globale økonomi retter sig, og overkapaciteten er trukket ud af markedet.

Svenske havne oplevede mindsket aktivitet i 2012

I løbet af 2012 håndterede de svenske havne i alt 173 millioner ton gods. Det var en tilbagegang på to procent i forhold til 2011

Den nedadgående tendens har været i gang i nogle år, så niveauet næsten er tilbage på det, det var i 2004.

Den største tilbagegang skete ifølge den seneste statistik fra svenske Trafikanalys inden for lossede godsmængder, der gik tilbage med 4 procent. De lastede godsmængder holdt niveauet.

De totale godsmængder - både lastede og lossede - gik tilbage for de fleste godstyper - deriblandt tør-bulk og roRo-gods, der gik tilbage med henholdsvis 6 og 4 procent.

For flydende bulk, der er den største godstype på området for søtransport, var der tale om en fremgang på 4 procent.

Mængden af gods i containere landede på lige under 14 millioner ton i 2012.

- Statistikken over containerhåndteringen afspejler Sveriges øgede handel med udlandet, hvor der nu er mere eksport end import, siger Fredrik Söderbaum, projektleder hos Trafikanalys.

De svenske havne havde i 2012 i alt 82.400 skibsanløb. Antallet af anløb var 4 procent mindre end i 2011. Ifølge statistik gik de fleste skibe i direkte fart mod udlandet.

Skibe transporterede 92 millioner ton indgående gods og 81 millioner ton udgående gods. Transportarbejdet med udenlandsk gods er opgjort til 30 milliarder ton kilometer - samme niveau som i 2011. Det indenrigske transportarbejde med skib faldt med 10 procent fra 2011 til 2012 og landede på 6,7 milliarder tonkilometer.

Sidste år rejste 26,2 millioner passagerer med skib til og fra Sverige - en nedgang på 2 procent. På færgeruterne til og fra Gotland rejste 1,6 millioner passagerer. Stockholm og Helsingborg var de svenske havne, der havde størst passagertrafik - henholdsvis 9,1 og 7,8 millioner.

Renault Trucks er med på farten

Renault Trucks i Danmark har indgået et samarbejde med den tidligere Formel 1 og nuværende Le Mans racerfører Jan Magnussens nystartede kombinerede racer- og eventteam 'Magnussen Racing Experience'

I aftalen indgår blandt andet, at racerteamet skal køre deres trailer rund med en to-akslet Renault Magnum 480 DXI13.

Magnussen Racing Experience skal i første omgang konkurrere i Danish Thundersport Championship, også kendt som DTC.

Renault Magnum trækkeren skal folieres i Magnussen Racing Experience's design og vil blive brugt til at transportere traileren med racerbilerne, køkken, sovepladser og andet udstyr rundt i landet til løbene.

- Denne aftale går fantastisk godt i spænd med Renault Trucks lange engagement inden for både truck- og bilracing, siger nyansatte Renault Trucks salgs- og produktspecialist hos Volvo Group Trucks Danmark A/S, Brian Jensen.

Jan Magnussen siger i forbindelse med aftalen, at Renault Trucks kom holdet til undsætning lige på målstregen med trækkeren, som bliver en essentiel del af teamet.

I weekenden var Magnussen Racing Experience for første gang i aktion i DTC på Padborg Park og det endte med en førsteplads.



Jan Magnussen og Renault-sælgerne Brian Jensen og Claus Rieland efter en vellykket debut med pokalen i front

Ugens citat:

- - Jeg tvivler på lovligheden af loven

Forsvarsadvokat Jacob Forman om Justitsministeriets lov om sanktioner for brud på køre- og hviletidsreglerne.

*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*

Trailernyhederne

Netmagasinet

Tirsdag 14. maj 2013 - Nummer 1 - 1. årgang - 1. udgave

Velkommen til
Danmarks første
digitale
månedsmagasin om
trailere og tilbehør

Premierenummer!

Palfinger har styr
på kranerne
Side 6



Styr din trailer
med en app
Side 21

Pas på dit gods: Der
stjæles for milliarder

Side 3

Spar mange penge
på de rigtige dæk

Side 12



Små og store
nyheder
fra branchen

Se også www.trailernyhederne.dk

Velkommen til netmagasinet Trailernyhederne

Du sidder nu med premiereudgaven af det elektroniske netmagasin Trailernyhederne, der kan læses på pc, tablet eller smartphone.

Vi er to transportjournalister, der i al beskedenhed mener, at transportbranchen fortjener sit eget uafhængige, journalistiske magasin, hvor fokus er på trailere, påhængsvogne, sættevogne, kraner - og alt det materiel, der hører sig til for at få det hele til at køre.

Denne del af transportbranchen har hidtil manglet et selvstændigt magasin – men det får I nu.

Vi skriver for både chaufføren, vognmanden og leverandøren, og naturligvis for alle med interesse for alt det, der følger efter eller er bygget på en forvogn eller en trækker.

Trailer-nyhederne udkommer 11 gange årligt, sendes elektronisk til over 5.000 e-mailadresser - og kan naturligvis nydes på både pc, tablet og smartphone.

I denne udgave kan du bl.a. læse om,

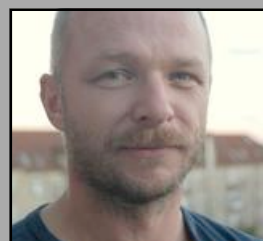
hvordan du kan spare rigtig mange penge på valg af de rigtige dæk, om milliard-tyverier fra trailere i Europa, om hvordan du nemt og bekvemt kan holde øje med din trailer ved hjælp af en simpel app, og om den østrigske krankoncern, Palfinger, der trods den økonomiske krise i Europa løbende kan præsentere nyt materiel og overskud på bundlinien.

God fornøjelse med Trailernyhederne!

Teamet bag Trailernyhederne



Journalist Peter Lundblad



Journalist Jesper Christensen

Tyveri af gods koster årligt 60 milliarder kroner



Godskriminalitet kan forebygges - men det kræver information og vidensdeling. Der registreres i øjeblikket 20.000 tilfælde af bl.a. tyveri årligt i EU

Tekst: Jesper Christensen

Foto: Peter Lundblad

Danske Speditører havde sat sikkerhedsstyring på menuen på organisationens årsmøde, der fandt sted på Cromwell Kellers Park ved Vejle Fjord.

Til at tage hul på emnet havde Danske Speditører inviteret godseksperter Gilad Solnik til at fortælle om TAPA EMEA - Transported Asset Protection

Associationstransport - der arbejder med at forebygge - og opklare kriminalitet begået mod godstransport i Europa. I USA findes søsterorganisationer TAPA AMERICAS og i Asien TAPA ASIA. Gilad Solnik fortalte, at der ifølge EU-Kommissionen hvert år begås kriminalitet mod transporterhvervet for et beløb på 8,2 milliarder euro hvert år - omkring 60 milliarder kroner.

Med det udgangspunkt pegede han på, at forsyningskædens udendørs transportled er meget sårbar.

Det gælder blandt andet antallet af sikre p-pladser, hvor lastbilchauffører kan holde deres hvil uden eller med minimal risiko for at blive udsat for tyveri eller røveri.

TAPA EMEA har registreret 77 sikre p-pladser i EU, hvoraf 13 er certificeret ifølge en norm fastsat af

organisationen ESPORG - European Secure Parking Organisation.

“Manglen på sikre p-pladser er med til at give de kriminelle gode forhold,” sagde Gilad Solnik, som fremhævede, at det var et vigtigt arbejde for organisationen at arbejde på at få etableret flere sikre p-pladser.

Derudover understregede han, at det også er vigtigt at få sat fokus på godskriminaliteten, som i mange tilfælde bliver underprioriteret.

Det arbejder TAPA på

- Sikkerhedsstandards
- flere sikre rastepladser
- Samarbejde mellem transportinteresser - for eksempel TAPA EMEA, EU-landenes regeringer og myndigheder



DTL: Vækstplan vil give et skub til trængte vognmænd

Med den indgåede aftale om en vækstplan for Danmark ligger det fast, at lastbiltransport med lastbiler over 12 ton slipper for afgift. “Der er ingen tvivl om, at det, at man dropper transportafgiften, har været langt den største hjælpende hånd, transporterhvervet kunne få af Folketinget,” fastslår DTLs administrerende direktør Erik Østergaard.

RASTEPLADSEN

Ny DAF passer på traileren

DAF har lanceret den nye Euro 6 XF som Low Deck trækker, der er specielt designet til volumentransporter.

Den nye Low Deck trækker har en manøvrefunktion, som kan hæve bagenden, så chaufføren kan mindske risikoen for, at trækker og trailer rammer hinanden - f.eks. når han skal køre af eller på en færge

Den nye 4x2 trækker har en skammelhøjde på 960 millimeter, som gør det muligt at køre med trailere med en indvendig højde på op til tre meter. Dette betyder, at det er muligt at læsse 100 kubikmeter.

Den nye Euro 6 XF Low Deck har som standard luftaffjedring på bagakslen, og byder på en speciel "manøvreringsfunktion". Den bageste del af chassiset

kan hæves med op til 50 millimeter ved blot at trykke på en knap.

Funktionen mindsker risikoen for at chassis og sættevogn rammer hinanden, når man kører på eller af en færge eller ved læsseramper.

Manøvreringsfunktionen kan aktiveres ved hastigheder på op til 30 km/t og slår automatisk fra ved højere hastigheder. Luftaffjedringen på bagakslen har en speciel funktion, der justerer kørehøjden afhængig af akseltryk og hastighed. Luftaffjedring på forakslen kan tilvælges.



Med den nye DAF bliver det muligt at transportere trailerne med en indvendig højde på op til tre meter.

Chauffør anholdt for spritkørsel

Politiet blev i sidste måned kaldt til Toksværd, hvor en lastbil med sættevogn havde torpederet en parkeret bil, som derefter blev skubbet ind i en anden parkeret bil.

Lastbilchaufføren – en 46-årig mand fra Tyskland – virkede ifølge politiet beruset, og en alkotest

afslørede, at han havde en promille, der var en hel del over det tilladte.

Den tyske chauffør blev derfor anholdt og sigtet for spirituskørsel.

(Red.)

RASTEPLADSEN



Ny rasteplads ved Ringsted

Vejdirektoratet går nu i gang med at anlægge en ny rasteplads på Vestmotorvejen.

Rastepladsen placeres ved det vestgående spor på E20 umiddelbart over for den nuværende rasteplads Kongsted syd, der ligger imellem frakørslerne 34 og 35. Den nye rasteplads får navnet Kongsted N, og kommer til at ligge mellem den eksisterende motorvej og den kommende jernbane København - Ringsted. På det nye rastepladsanlæg bygges et infoteria, som består af et cafeteria samt information om trafik og vejforhold, og der bliver plads til cirka 60 personbiler og cirka 35 lastvogne på parkeringsanlægget. Til særtransporter bygges særskilt parkering, oplyser Vejdirektoratet, der regner med, at rastepladsen åbnes til næste forår.

Grisetransport væltede

Det skabte store trafikale problemer, da en grisetransport væltede på motorvejen ved Hadsten mellem Randers og Aarhus, oplyser Ritzau.

Grisetransporten væltede med over 100 smågrise og spærrede hele det sydgående spor på motorvejen.

Begge retninger af motorvejen blev lukket, fordi der var døde grise over det hele. Foruden grisetransporten var også tre personbiler og en varebil involveret i uheldet, hvor to kom alvorligt til skade og tre kom til skade i mindre grad.

Årsagen til, at grisetransporten væltede, var ikke kendt ved redaktionens slutning. (Red.)



Nyt tysk trailermærke skifter allerede navn

Den tyske trailerproducent Burg Silvergreen har overtaget sin kinesiske partners navn, CIMC, og hedder nu CIMC Silvergreen, oplyser Silvergreen. Det sker kun seks måneder efter, at Burg Silvergreen blev præsenteret som et helt nyt trailer-mærke på IAA 2012 i Hannover.

CIMC er verdens største trailer-mærke, og på en pressekonference forklarede ledelsen i Silvergreen, at virksomheden gerne vil melde tyderligere ud, at de

er en del af CIMC.

“Vil vil få mere udbytte ud af at blive tættere forbundet med det kinesiske mærke, der er kendt

over hele verden og står for kvalitet og økonomisk styrke,” hedder det fra firmaet.

Navnet CIMC Silvergreen vil fra nu af indgå i al firmaets kommunikation. Navneskiftet vil ikke få indflydelse på udvalget af produkter fra Silvergreen, der er i fuld gang med at opføre sit nye europæiske hovedkvarter i Günzburg, Tyskland.

Koncernen har to fabrikker i Kina, én i Europa - og en fjerde er på vej. (Red.)

Palfinger rækker mod himlen

Den østrigske kranproducent, Palfinger, ser optimistisk på fremtiden. Regnskabsåret 2012 viser fremgang, og ikke mindst vokseværk på det amerikanske marked kompenserer for en svag udvikling i Europa. Samtidig har Palfinger for nylig præsenteret sin hidtil stærkeste lastbilkran, PK 200.002 L SH

Tekst og foto: Peter Lundblad

De holder skansen

På trods af den alvorlige økonomiske krise i Europa er det lykkedes Palfinger at øge indtjeningen i årets første kvartal med knap en lille procent - set i forhold til året før

Overskuddet i første kvartal blev på 225 millioner Euro, og det blev opnået trods en fortsat svag efterspørgsel efter kran-materiel i Europa. Til gengæld tjente Palfinger overskuddet hjem på stigende salg på det nord- og sydamerikanske marked, samt i Rusland.

Læs mere
på de
næste
sider

KRANER

Den rækker næsten 26 meter

Palfinger havde på Bauma-messen i München verdenspremiere på en helt ny kran - Palfinger PK 200.002 L SH - koncernens hidtil stærkeste lastbilkran. Med den nye 200 T kran vil Palfinger lukke hullet mellem mobilkraner og knækarms-kraner.

Kranen er udstyret med otte hydrauliske udskyderbomme og har en rækkevidde på 25,6 meter. Med den nyudviklede Fly-Jib PJ 300 L har kranen en rækkevidde på hele 45,3 meter, hydraulisk. Så stor en rækkevidde kan kun lade sig gøre ved hjælp af en ekstra knækarm, der kan pakkes sammen. Fly-

Jib'en der giver PK 200.002L-SH sin enorme rækkevidde, kan naturligvis pakkes sammen med kranen, så transporthøjden på et almindeligt 8x4 lastvognchassis kan holdes under 3,8 meter.

Den nye kran er den første, der anvender et helt nyt design til udskuddene - et design, der indebærer, at kranens vægt reduceres betydeligt.

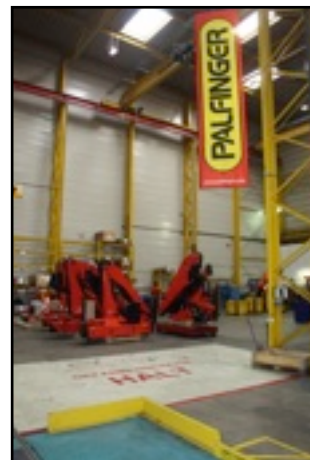
I forbindelse med lanceringen af den nye kran tilbyder Palfinger deres kunder en komplet totalløsning direkte fra fabrikken, hvor lastbilchassiet og kranen så at sige er født sammen som en samlet enhed.

PK 200.002L-SH er den første kran fra Palfinger, hvor det nye, patenterede og ekstremt stabile P-Profil anvendes på udskydersystemet. P-Profilet har minimal nedbøjning på store rækkevidder og samtidig er armsystemets vægt reduceret betydeligt, hvilket igen giver større nyttelast i krogen.



KRANER

En kranfabrik kan godt være pinlig ren



Der er næsten mere rent på Palfingers fabrik i Lengau, der er placeret i landlige omgivelser en halv times kørsel fra Salzburg, end i en toptunet tandlægepraksis. I hvert fald er det svært at se, at der her årligt produceres massevis af lastbilkraner, et arbejde

man normalt ellers forbinder med både oliepletter og lidt metalstumper hist og pist. Det er der intet af her.

Tekst og foto: Peter Lundblad

Fabrikken er kun en enkelt af de mange, som verdens største kranproducent råder over i flere verdensdele,

men her er vi i hjertet af Østrig – her, hvor det hele begyndte for over 80 år siden med et beskedent værksted for reparation af landbrugsmaskiner. En del af fabrikens arbejde er færdigmontage af de kendte, smørefri knækarms-kraner, hvor den mere tunge del af arbejdet på forhånd er udført på Palfingers fabrikker i Østeuropa, blandt



KRANER



Fabrikken har sit helt eget træningscenter, hvor personalet uddannes.

andet Slovenien.

Og hvor en større del af produktionen for nogle år siden flyttede til Østeuropa, bl.a. på grund af det lave lønniveau, kan Palfinger på fabrikken i Østrig fortælle, at en stor del af produktionen er flyttet tilbage til Østrig, i takt med, at mange af produktions-processerne er blevet automatiseret og til dels overtaget af robotter.

En af de automatiserede processer er anvendelse af male-robotter, som med



nærmest umenneskelig præcision igen og igen maler og lakerer

Palfinger-kranerne i den karakteristiske røde farve. Og hvis der er behov for det: Hver dag, hele døgnet, året rundt.

Jens Kristoffersen, adm. direktør, Palfinger Danmark.



KRANER

Årligt producerer Palfinger samlet set i alt 12-14.000 kraner, og fabrikken i Lengau er bygget op omkring just-in-time produktion – det vil sige, at lageret er af meget begrænset størrelse, idet der kun bliver produceret på bestilling. Det er med til at minimere omkostningerne.

Når kranerne er færdigproducerede, testes de omhyggeligt på fabrikkens testcenter, før de sendes videre ud i verden.

Med på fabrikken er Palfinger Danmarks direktør, Jens Kristoffersen, som fra Palfinger Danmarks hovedkvarter i Nr. Åby på Vestfyn, styrer aktiviteterne i Danmark.

”Palfinger har altid teknologisk set været førende, og det betyder for mig, at det er en fornøjelse at handle med sådan et kvalitetsprodukt. Vi sælger op imod 200 lastbilkraner i Danmark om året, og set i forhold til årene før krisen satte ind, er det en del mindre. Men vi

er stadig tilfredse,” siger Jens Kristoffersen, der ikke lægger skjul på, at Palfinger-kranerne koster lidt mere, end de fleste andre kraner. ”Men kvalitet koster som bekendt,” siger Jens Kristoffersen.



I testcenteret på fabrikken i Lengau gennemgår kranerne en række tests, før fabrikken melder dem helt klar.

Det begyndte med et værksted

Palfingers historie går tilbage til 1932, hvor Richard Palfinger i den østrigske by Schärding grundlagde et værksted til reparation af anhængere og køretøjs-opbygninger til landbruget.

I 1959 konstruerede Palfinger sin første kran og fem år senere, efter sønnen Hubert Palfinger var kommet med i firmaet, valgte han at dreje firmaet i retning af en specialisering i hydrauliske lastbilkraner.

Og dermed var kimen lagt til det, der senere skulle blive Palfingers hovedprodukt: Den hydrauliske knæarmskran.

I dag er Palfinger med en markedsandel på 35 procent førende på verdensmarkedet for lastbilkraner, hvor kunderne har over 150 forskellige modeller at vælge imellem. Palfinger er repræsenteret med forhandlere og fabrikker over hele verden, og langt størstedelen af produktionen går i dag til eksport.

TRANSPORTNYHEDERNE 2014

RASTEPLADSEN

TNT indsætter trailere i to etager



Transportkoncernen TNT Express har lanceret dobbeltdæk-trailere i sit britiske vejnetværk. De nye trailere, som øger lastkapaciteten med 42 procent i forhold til en standard 13,6 m trailer, kører i dag på ruter mellem TNTs hub i Kingsbury og selskabets depot i Durham.

De to-etages trailere har indbygget en hæve-sænke platform, så første sal klarer op til otte ton fuldt lastet. Når platformen hæves op, er der plads til yderligere 20 tons last i stue-etagen.

Selv om dobbeltdæk-trailere øger kapaciteten på den enkelte lastbil, har de typisk ikke været udbredt blandt såkaldte "loose load" transportører. Men det billede ændrer TNT Express nu på.

“Med større kapacitet på de nye trailere optimerer vi både vores operation og service til kunderne. Mere last om bord på den enkelte bil betyder, at vi skal køre færre ture for at levere samme mængde fragt. Det er godt nyt for os, miljøet og vores kunder,” siger Susanne



To medarbejdere fra TNT viser, hvilke fordele dobbelt-dækkertrailerne giver.

Vatta, der er administrerende direktør i TNT Danmark. TNTs trailere er udviklet af Cartwright Group. De er 0,7 meter højere end en standardtrailer i fronten, men har normal højde bagtil. Derfor har de kunnet indsættes uden behov for justeringer af TNTs depoter. TNT Express tester i forvejen lange trailere i Storbritannien som led i et samarbejde med de britiske. Her undersøger man, hvordan køretøjer af forskellig størrelse påvirker trafikken på de britiske veje.



SIDEN 1932 HAR PALFINGER FREMSTILLET VERDENS STÆRKESTE KRANER



Palfinger er i dag den absolut største og førende producent af kraner, kroghejs og udstyr. I Danmark er Palfinger markedsledende, så når kunderne kræver høj ydeevne, stor stabilitet, lave driftsomkostninger og unik service, vælger de Palfinger.

PALFINGER



Spar 30.000 kroner pr. vogntog

Hvis man ganger op til det, som dækproducenten Goodyear betegner som en gennemsnitlig flådeoperatør med 50 vogntog, ligger der en besparelse på op til 1.500.000 kroner og venter ude på vejene i form af mindre brændstofforbrug

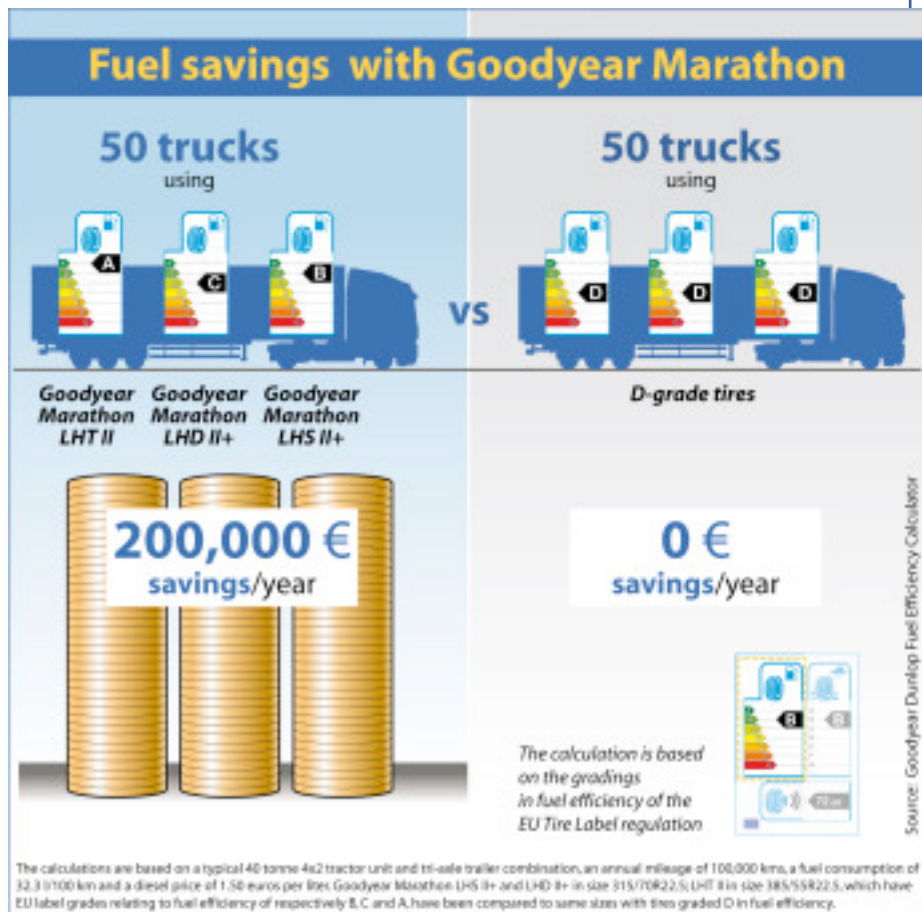
Tekst: Redaktionen

Betingelserne for at man kan nå op på en besparelse på det niveau er ifølge Goodyear, at vogntoget er forsynet med Goodyears Marathon-dæk - i et drømmehold af Goodyears fordæk LHS II +, trækdækket LHD II + og trailerdækket LHT II i stedet for dæk med klassificeringen D i brændstofeffektivitet i henhold til EU's nye dækmærkningsforordning.

Goodyear har regnet ud, at der ud over en besparelse på over 1.500.000 kroner på brændstofkontoen i form af et mindre brændstofforbrug på knap 145.000 liter også vil være blevet ledt 380 ton mindre CO₂ ud i den luft, som dyr, planter og mennesker lever i.

Beregningerne er foretaget med udgangspunkt i et sættevogntog med en to-akslet trækker og en tre-akslet sættevogn, der kører 100.000 km årligt med et brændstofforbrug på 32,26 liter pr. 100 km - 3,10 liter pr. kilometer. Literprisen på brændstoffet er sat til 11,20 kroner pr. liter, hvilket er mere end listepriisen på dieselolie i Danmark i øjeblikket. Men besparelsen i liter og dermed CO₂-udslip vil være det samme.

En typisk 5-akslet knækstyret lastbil i langtursdrift vil spare 32.375 kroner om året, hvis den kører 100.000 km med et brændstofforbrug på 32,3 l/100 km og en



brændstofpris på 11,20 kroner pr. liter². Det svarer til en besparelse på 2.896 liter brændstof og en reduktion af skadeligt CO₂-udslip på 7.616 kg.

Det kan ende med at blive dyrt

“I disse prisbevidste tider er det let at gå udelukkende efter den billigste mulighed, men det kan ende med at blive den dyreste,” siger Ove Leth, Country Manager Denmark. Takket være materialernes kvalitet såvel som design og teknologi er Goodyear Marathon ikke blot en brændstofeffektiv løsning, de har også et højt kilometertal og muligheden for forlænget levetid via mønsteropskæring og regummiering. Vi tror på, at vores dæk tilbyder reelle besparelser for både operatørerne og miljøet i form af økonomiske besparelser, reduceret

DÆK

brændstofforbrug og mindre forurening” siger han videre. Han fremhæver også, at dækkene har et godt vejgreb i vådt føre, hvilket betyder kortere bremselængde på våde veje.

Bredt udvalg

Goodyear Marathon-serien omfatter et bredt udvalg af dimensioner inden for alle de almindelige anvendelsesområder. 20 procent af dækkene har EU-mærkningen B i brændstofeffektivitet og B eller derover i vådgreb og 95 procent har C i brændstofeffektivitet og C eller derover i vådgreb. Operatører kan beregne de forventede besparelser ved hjælp af Goodyears gratis flådekalkulator, som findes på www.fleet-calculator.eu

Her kan man indtaste de nøjagtige data for køretøjerne og sammenligne resultaterne for de forskellige dæk. Beregningerne, som Goodyear har foretaget, er baseret på et 40-ton sættevognstog med en 4x2-trækker med en tre-akslet trailer, 100.000 kørte kilometer om året, et brændstofforbrug på 32,3 l/100 km og en dieselprijs på 1,50 euro/liter. Goodyears Marathon LHS II+ og LHD II+ i dimensionerne 315/70R22.5 samt LHT II i dimensionerne 385/55R22.5, som henholdsvis har EU-mærkningen B, C og A for brændstofeffektivitet, er blevet sammenlignet med dæk i samme dimensioner med klassificeringen D i brændstofeffektivitet.

fleet FUEL efficiency

Select Language: Search:

Home Symposium **Fuel Calculator** Report Contact us

Tyre module
With this module you can compare two different tyre configurations.

Tyre Configuration 1	Tyre Configuration 2	(New) Tyre Mileage 75,000 - 300,000 (km)	Tyre Price (€)	Per Tyre
B (4.1NWS + RRC + 5.5NWS)		150000	€ 500	Per Tyre
C (5.1NWS + RRC + 6.0NWS)		150000	€ 500	Per Tyre
A (RRC + 4.0 NWS)		150000	€ 500	Per Tyre

Source: Goodyear Dunlop Europe

Current Vehicle & Usage Configuration:

Truck Type	4x2 Tractor with Semi (40 Tons)
Region	Northwestern Europe
Annual Mileage	75,000 km
Estimated Fuel Consumption	34.48 l/100km

Current Annual Operating Costs *

Total	€137,811.05
-------	-------------

Please select one of the 3 modules below to see how you can improve your fuel efficiency *

Vehicle & Usage **Aerodynamic Module** **Tyre Module** **Driver Module**

Om Goodyear

- Goodyear Dunlop Europes dæksortiment til erhvervskøretøjer, busser og rutebiler omfatter over 400 forskellige dæk i 55 størrelser.
- Mange af verdens førende bilproducenter monterer Goodyear-dæk som standardudstyr, herunder DAF, Iveco, MAN, Mercedes-Benz, Renault Trucks, Scania og Volvo.
- Goodyear leverer også dæk til større trailerproducenter.
- Med Fleet First, som omfatter TruckForce-servicenetværket, ServiceLine 24h vejhjælp, FleetOnlineSolutions Internet managementsystem og Goodyear Retread Technologies, leverer Goodyear et bredt sortiment af specialdesignede tjenester i industrien.
- Goodyear er en af verdens største dækproducenter. Goodyear beskæftiger omkring 69.000 personer og har 52 produktionssteder i 22 lande verden over.



Volvo-app er mødested for chauffører

Volvo Trucks har lanceret en app til online mødestedet Worldtrucker.

Smartphone app'en til iPhone og Android giver lastvognschauffører mulighed for at knytte kontakt og dele oplevelserne fra livet på landevejen. En af de første til at teste app'en var lastvognschaufføren Lisa Kelly, kendt fra den amerikanske TV-serie "Ice Road Truckers" og allerede medlem på Worldtrucker. Worldtrucker app'en gør det lettere for de godt 20.000 medlemmer på Worldtrucker-mødestedet, www.worldtrucker.com, at udveksle erfaringer og viden med andre lastvognschauffører. "App'en er både en udvidelse af websiden og et fantastisk socialt værktøj for chaufførerne til at skabe og dele indhold ude fra vejene, lige fra billeder og tips om gode rastepladser langs vejen til hvor de sikre parkeringspladser er", fortæller Paula Kühnel, Online Communication Manager hos Volvo Trucks. App'en indeholder blandt andet en GPS-baseret funktion, som



Blandt de første til at teste app'en var lastvognschaufføren Lisa Kelly, medlem på Worldtrucker.

gør det muligt for chaufførerne at registrere deres ruter og vise dem til andre på et kort.

"Lastvognschaufførerne er jo eksperterne inden for livet ude på vejene, så derfor er app'en udviklet både af og til dem," siger Paula Kühnel.

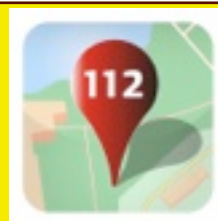
Alarm-app har succes

Over 140.000 danskere har indtil nu downloadet en ny 112 app til deres smartphone, og den har allerede hjulpet udrykningen flere gange. Danmark fik sin officielle 112 app i april. Siden har den næsten dagligt været nummer 1 på hitlisterne for gratis apps, oplyser Miljøministeriet. Alarmcentralen fortæller, at den

har været i funktion flere gange og gjort en positiv forskel.

"Hvis man får brug for at ringe 1-1-2, skal man blot benytte 112 app'en på sin smartphone.

Med den kan man starte et opkald til alarmcentralen, samtidig med at app'en sender GPS-koordinater af sted til alarmcentralen.



MATERIEL

Containere kan spores i op til 15 år

Firma i Silkeborg har udviklet en sporingsenhed, der sporer containere, maskiner, trailere, kabeltromler, værktøj, både og mobilt udstyr

Tekst: Ugens Erhverv

Ingeniørerne hos KEY7/Microtracker har efter forskellige behov udviklet flere små trackere. Den seneste - EPS5 Microtracker - har speciale i lang batterilevetid.

EPS5 Microtracker kræver ikke installation med ledninger eller knapper og har ingen synlig antenne. Men den har en batteritid på op til 15 år, hvis man bare har behov for at få dens position en gang i døgnet. Batteriet har lang levetid, fordi trackeren kun bruger strøm, når den meddeler sin position. Trackeren monteres diskret med kodede bolte på containeren, den specialmaskine eller det store stykke værktøj, som skal sikres.

EPS5 Microtracker benytter GPS-teknologi til



stedsbestemmelse, men tracks også automatisk med GSM, hvis GPS-søgning ikke er mulig.

“GPS arbejder med en nøjagtighed på få meter, mens man med GSM kan bestemme positionen inden for få hundrede meter i et byområde, forklarer Nicolaj Haarup, der er administrerende direktør for KEY7/Microtracker.

Når trackeren er monteret eller lagt i værdiforsendelsen kan man med det samme gå på en lukket hjemmeside og finde ud af, hvor den er henne.



På tour i slamsugeren

I november sidste år kunne VM Tarm A/S begynde en rundtur til en stor del af slamsuger-kunderne i Danmark. VM Tarm kom standsmæssigt frem i en tre-akslet demo-slamsuger

Sælger Jacob Hindsig har siden november besøgt en stor del af alle slamsugervirksomhederne i demo-slamsugeren og fik en god modtagelse og mange positive tilkendegivelser. Besøgene udløste mange forespørgsler og ordrer på flere nybygninger.

“Vi synes helt bestemt, at demo-slamsugeren har været det hele værd. Med demo-slamsugeren rammer vi det helt rigtige segment af kunder,” siger folkene hos VM Tarm A/S.

NYE LEVERANCER

Ategoerne tipper med noget på krogen

Entreprenør MSE A/S, Nr. Alslev har fået leveret to nye opbygninger med Nopa 3-vejs standard tip og Hiab 088 E-3 HiDuo kraner fra Sawo A/S.



De to nye opbygninger, som Sawo A/S har stået for, består af Nopa tre-vejs standardlad med en længde på 4,7 meter og med to-delte sider på 60 centimeter, en 70 centimeter høj forsmæk og en 40 centimeter høj luftstyret automatbagsmæk i jern. Bunden er i fire mm Hardox 450 stål.

Derudover indeholder opbygningen værktøjskasse med to skuffer, originale baglygter monteret i Nopa lygteprofil, 3.500 kg. kugle-anhængertræk, syv-polet lysstik med 12 volt omformer, to blitz blink monteret i lygteprofil, to LED arbejdslamper monteret i lygteprofil, to LED arbejdslamper monteret ved forbro, kost- og

skovlbeslag monteret under lad, snørekroge påsvejst under ladvkant i begge sider og originale Mercedes-Benz skærme samt cyklistværn.

Fastmonterede kraner

Bag hytten er kranerne fastmonteret. Der er tale om en Hiab XS 088 E-3 HiDuo med tre hydrauliske udskud med en rækkevidde til 9,5 meter, hydrauliske, udskydelige støtteben til spændevide på 5,0 meter. Radiostyret med XR-Drive, V80 R

ventil, kontrolsystem Space 4000, slangeruller indvendig i kranarm for grab og drejerotorator, arbejdslampe under kranarm, komplet lukket grab type Kinshofer KM 604-350C med to løftekrøge samt 4.500 kg. kontinuerlig rotator og to støttebensplader 400x400x40mm monteret med holder på opbygningen. Det hele er skruet på to Mercedes-Benz Atego 1624 4x2 solgt af Ejner Hessel A/S' afdeling i Nykøbing Falster.



Påhængsvognen klarer overførslerne

Preben O. Nielsen Vognmandsforretning har hentet en ny tre-akslet Kel-berg overførselsanhænger hos Lastas i Hedensted. Anhængerens er monteret med pneumatisk og knækbar træktriangel, ligesom den er udstyret med BPW-aksler, tromlebremser og luftaffjedring. Anhængerens tilladte totalvægt er 24.000 kg.

RASTEPLADSEN



Sawo har fået ny chef

Tekst: Ugens Erhverv

Michael Lassen Schmidt er ansat som administrerende direktør i Sawo. Han tiltrådte sin nye stilling 2. april. Sawo har i en længere periode ønsket at styrke direktionen og herunder særligt at ansætte en administrerende direktør, der har erfaring og haft succes indenfor salg, og som dermed kan øge markedsandelen væsentligt indenfor salg af produkter og service, oplyser Sawo.

Michael Lassen Schmidt er 57 år, er oprindeligt uddannet ingeniør og bor privat ved Mariager. Han kommer fra en stilling som administrerende direktør hos A/S Christian Boldsen i Randers. Sawos bestyrelse forventer med denne styrkelse af direktionen og salgsledelsen at tilføre virksomheden netop den ønskede kapacitet der vil medføre øget vækst i markedsandelene.

15 mænd gemte sig i containere

Syd- og Sønderjyllands politi anholdt i april 15 albanske mænd, der havde gemt sig i lastvognscontainere på havnen i Esbjerg med henblik på at komme til England, oplyser Ritzau.

De blev alle sigtet for ulovlig indtrængen og for at omgå paskontrollen. Mændene blev opdaget, inden de to containerne, som de gemte sig i, var kommet om bord på færgen.

Esbjerg er ydre grænse i det europæiske



Schengen-område, som Storbritannien ikke er med i.

Succes for Bauma

Entreprenør-messen Bauma 2013, der blev holdt i april, slog alle rekorder med 530.000 besøgende fra over 200 lande på messeområdet i München.

Flest besøgende var der fra Tyskland, med Østrig og Italien på de næste pladser. 3.420 udstillere fra 57 lande præsenterede deres produkter på et areal af 570.000 kvadratmeter. Næste messe holdes 11-17. april 2016 i München.



Ny direktør i Stiholt

Den 1. maj tiltrådte 44-årige Rune Martinussen som administrerende direktør for Stiholt Hydraulic A/S. Rune

Martinussen kommer fra en stilling som After Sales Manager hos Jungheinrich Danmark A/S. Inden stillingen hos Jungheinrich var Rune Martinussen produktionschef og sluttelig teknisk driftschef hos Sterling Airlines A/S.

Kom til Danmarks mesterskabet for kranførere

Hvis du gerne vil se, hvordan det går til, når topprofessionelle kranførere slår sig løs, så var det måske en ide at kigge forbi Odense lørdag den 8. juni. Her holder Dansk Kranforening nemlig finale i DM for kranførere. 10 deltagere er nået igennem nåleøjet til finalen på Fyn, og de skal prøve kræfter med en teoretisk prøve, samt tre praktiske prøver – udarbejdet af EUC Lillebælt, som også

står for bedømmelsen af deltagerne. Det hele begynder kl. 9 og slutter kl. 14 og holdes hos transportfirmaet Poul Schou A/S, Odense.

Dansk Kranforening blev stiftet sidste efterår. Foreningen er uafhængig og repræsenterer alle aktører i branchen. Blandt medlemmerne af foreningen er Sawo, HMF og Palfinger.

NYE LEVERANCER

Sidste led til fragtmændene

Danske Fragtmænd Transport A/S har hentet den sidste af fem to-akslede linktrailere hos Lastas i Hedensted.

Linktraileren er to-akslet og har en tilladt totalvægt på 36.000 kg. Linktrailerne har tromlebremser, luftaffjedring og gardinopbygning.

Lastas A/S har opbygget linktraileren på et letvægts-chassis med længdevanger opsvejet i I-profil. Der er brugt stærke tværvanger og forstærkninger, som giver et meget stabilt chassis.



Linktraileren, der leveres med forskydelige aksler og fast skammel bagerst, har monteret alu-bagdøre med to kraftige stanglukkere pr. dør.

Ydermere er traileren udstyret med skydegardinsider i 850 g/m² kvalitetsdug, toprullere af slagfast plast med stålkuglelejer og rustfrie overcenterlukkere for ca. hver 600 mm.

CNA leverer trailere med gående gulve



De nye trailere, som er leveret til Marker Logistik i Kliplev, er af typen STAS Walking-Floor og udstyret efter alle kunstens regler med diverse udstyr.

Trailerne er i fuld længde med et rumindhold på 91 kubikmeter. Gulvet er et Cargo Floor i ribbet seks millimeter udførelse. Der er desuden monteret TÜV-

godkendte surringer i kantlisten. Ligeledes er der monteret forstærket rengøringspanel i kassen som muliggør en fuldstændig tømning traileren, så der ikke ligger rester af gods tilbage efter losning.

Gulvet er desuden truckbærende, og der kan dermed læsses pallegods både med truck og via det automatiske gulv. Derfor er der også monteret en lukket pallekasse til 24 tomme euro-paller på trailerne.

Bagerst er der i en special-kassette monteret automatisk oprullelig bunddug, så trailerne også kan læsse gods, der normalt ikke er egnet til Walking Floor trailere.

Til trods for alt udstyret er traileren holdt på en meget lav egenvægt, idet STAS producerer alt i aluminium.

CNA forhandler udover STAS også kølevogne fra Chereau, tankvogne fra Van Hool, specialkøle-vogne fra norske Bussbygg. CNA importører derudover Copma lastbilmonterede- og marine-kraner fra Italien.

MATERIEL

Tunge drenge fra Goldhofer

Goldhofer, der er blandt verdens førende producenter af specialtrailere, har på Bauma i München præsenteret sin nyudviklede MPA-teknologi.

“Med MPA sætter Goldhofer endnu en gang nye standarder for fremadskuende transportteknologi. Det nye produkt skubber til de fysiske grænser for sværgodstransport og sætter nye standarder for, hvad der er praktisk muligt,” siger administrerende direktør Jørn Bolding fra Jørn Bolding A/S, der er skandinavisk agent for Goldhofer.

Goldhofer viste en bred vifte af videreudviklinger og helt nye produkter på Bauma 2013. Det drejede sig blandt andet om specialtrailere til transport af for eksempel vindmøllevinger, et udvalg af traditionelle og nedbyggede sættevogne samt flere banebrydende nyskabelser inden for blokvognsmoduler. Til bygge- og anlægssektoren blev der desuden præsenteret flere sætte- og påhængsvognsnyheder.

“Nyhederne muliggør højere nyttelast og har lavere egenvægt end deres forgængere. Samtidig udmærker de nye produkter sig ved uset god rammestivhed, forbedret manøvredegtighed og ekstra alsidige anvendelsesmuligheder. Dermed vil også de seneste Goldhofer-produkter sætte nye standarder inden for special-, sværgods- og maskintransport,” fremhæver Jørn Bolding.



Goldhofer har for nylig præsenteret sin nye maskintrailerserie EXPERT. Foto: Goldhofer.



På Bauma 2013 udstillede Goldhofer bl.a. FTV 300, der er specialdesignet til transport af vindmøllevinger. Foto: Goldhofer.

Om Jørn Bolding A/S

Esbjerg-virksomheden Jørn Bolding A/S er skandinavisk agent for Goldhofer og har solgt produkterne siden 1978.

Derudover forhandles og udlejes tanktrailere fra Hobur og LAG, betonelementtrailere fra Langendorf samt flere andre fabrikater. Virksomheden sælger også reservedele og brugt materiel til købere fra hele verden.

RASTEPLADSEN



Englændere overtager Lastas

”Vi er meget glade for, at det er lykkedes os at kunne medvirke til at bevare vores distribution af Kel-Berg trailere i Danmark og dermed samtidig sikre arbejdspladser,” siger direktør Ronnie Verner, Kel-Berg Trailer & Trucks Ltd, i en kommentar til, at Kel-Berg Trailer & Truck Limited har overtaget Lastas A/S.

Kel-Berg Trailer & Trucks Ltd har med et frisk indskud af kapital, der andrager et tocifret millionbeløb, overtaget aktiviteterne i Hedensted og Greve.

”Kel-Berg har over 10.000 trailere kørende i Danmark, det øvrige Skandinavien og Baltikum. Vi har derfor et særdeles solidt marked i Nordeuropa, og vi er samtidig også stolte over, at vi på denne måde er med til at bevare arbejdspladserne i Lastas,” fremhæver Ronnie Verner.



Kel-Berg Trucks & Trailers Ltd. overtog i 2011 Noer Service i Toftlund, hvor der i dag er etableret produktion og færdiggørelse af Kel-Berg trailere, herunder specialtrailere, til det skandinaviske marked. ”Kunderne hos Lastas er selvfølgelig stadig omfattet af den garanti, som Lastas Kel-Berg Trailers har givet ved salget, og vi står naturligvis 100 procent inde for det produkt, kunderne har fået leveret,” udtaler direktør Ronnie Verner.

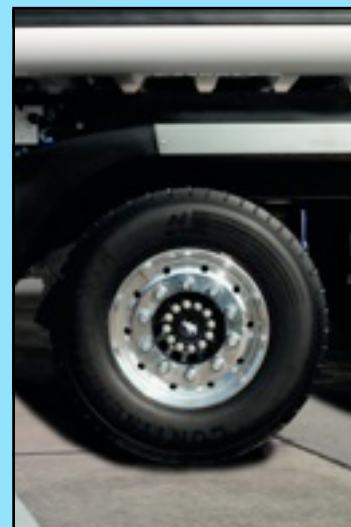
400.000 aksler

Det er otte år siden, at Schmitz Cargobull udviklede sin egen trailer-aksel, Rotos, og her i foråret blev det markeret, at virksomheden nu har rundet de 400.000 aksler.

Det blev fejret ved en festlighed på Schmitz's fabrik i Altenberge i Tyskland, hvor akslerne bliver til. I alt bliver 80 procent af de producerede trailere udstyret med Rotos-akslen, som Schmitz Cargobull selv har udviklet.



Tekst:
Redaktionen
Foto:
Schmitz
Cargobull



Hold øje med traileren via din telefon

Europa's største trailer-producent, tyske Schmitz Cargobull, har præsenteret en ny tre-akslet tiptrailer, S.KI. LIGHT, fyldt med nye, tekniske detaljer, der har sikkerheden i højsædet.

Tekst: Peter Lundblad

Foto: Schmitz Cargobull

Det er Schmitz Cargobulls erfaring, at der sker for mange ulykker ved anvendelsen af denne type trailere - og derfor har de sat massivt ind for at hindre ulykker, oplyser koncernen.

Ved udviklingen af den nye trailer er der taget nye sikkerheds-hensyn, som både involverer chauffør, køretøj og andre trafikanter. Samtidig er der lagt stor vægt på at få gjort tip-traileren så let som muligt. Ofte er årsagen til, at tiptrailere vælter, at de står forkert i forhold til trækkeren. Det råder Schmitz Cargobull bod på ved, at der udløses et alarmsignal, hvis trækkeren står forkert parkeret i forhold til traileren.

En anden facilitet holder øje med køretøjets tip-vinkel og udløser en alarm, hvis traileren bevæger sig ud over en



Schmitz Cargobull har gennemført omfattende sikkerheds-test, før den nye trailer gik i produktion.

på forhånd defineret tip-vinkel. Faciliteten tilbydes som app til smartphones.

Bakkamera

Som noget nyt er traileren også udstyret med et automatisk system, der holder øje med, at lufttrykket i trailerens dæk er i orden, og systemet sørger selv for at måle, om trykket er korrekt, og selv for, at det udlignes, så trykket er ens i alle dækkene. Det gælder både på landevejen og ved læsning og losning på byggepladsen - og er samtidig med til at spare brændstof.

Af andre sikkerheds-faciliteter kan nævnes bak-kamera på selve traileren, der også registrerer personer bag traileren, som ikke umiddelbart kan ses i sidespejlene. Hvis det er tilfældet, sendes der automatisk en alarm til chaufførens telefon via en app.

Desuden har traileren en række andre sikkerheds-faciliteter, blandt andet en alarm, der advarer føreren, hvis tipkassen ikke er fuldstændig nede - meningen er, at det skal forhindre uheld ved broer, tunneller, og lignende.





Bestil TRAILER-nyhederne direkte i din digitale postkasse

Navn *

First

Last

Email *

Erhverv *

Jeg vil også gerne modtage nyhedsmailen fra transportnyhederne.dk *

☐ Ja

☐ Nej

Kommentarer

Send



MEDIE-INFORMATION

INFORMATIVT * UNDERHOLDENDE * JOURNALISTISK

Det er de tre nøgleord, der kendetegner Danmarks første digitale månedsmagasin med fokus på påhængsvogne og sættevogne – og alt, hvad der følger med af tilbehør for at få traileren eller påhængsvognen til at rulle.

I følge Danmarks Statistik findes der knap 12.000 påhængsvogne i Danmark og 35.200 sættevogne, og tallet dækker over både kærre, tank-transporter, sættevogne, gardintrailere – og meget mere. Denne del af transportbranchen har hidtil manglet et selvstændigt magasin – men det får de nu.

Vi skriver for både chaufføren, vognmanden og leverandøren, og naturligvis for alle med interesse for alt det, der følger efter forvogn og trækker. Trailer-nyhederne udkommer 11 gange årligt, sendes elektronisk til op imod 5000 læsere – og kan naturligvis nydes på både pc, tablet og smartphone.

REDAKTIONEN



Journalist Jesper Christensen,
ansv. chefredaktør



Journalist Peter Lundblad,
redaktør

Annoncer

Annoncer@trailernyhederne.dk

Tlf. +45 2720 2531

Se mere på

www.trailernyhederne.dk

Trailernyhederne udgives af transportnyhederne.dk
og Lundblad Kommunikation

Skolebakken 7, 1. tv

DK-8000 Aarhus C

Telefon: +45 2720 2531

+45 2494 3711

Ansvarshavende chefredaktør:

Jesper Christensen

Redaktør: Peter Lundblad

Redaktionen kan også kontaktes på

email: redaktionen@trailernyhederne.dk