

Ugens transport

Fredag 02.maj til torsdag 08. maj 2014 - nummer 14 - 3. årgang



Renault Trucks er taget på
Demo-Tur med D- og T

Læs side 8

Side 9

*DFDS nedlægger passagerrute
mellem Esbjerg og Harwich*

Læs side 22

*Politiet udkrev bøde
på 63.000 kroner til
tysk chauffør*

Læs side 18

*Magnet sørgede for
chaufførens hvil*

Læs side 20

Direktør for Volvo Group Truck:

Målet for Renault Trucks over 16 ton
er fire procent i år

Læs side 12

Der er noget at kæmpe for - for alle

Torsdag var det arbejdernes internationale kampdag. Nogle gange kan man tænke, om dagen er ved at have overlevet sig selv.

For er der overhovedet noget at kæmpe for længere, når det vigtigste er, hvilken rødvin vi skal drikke til aften - eller om aktierne er faldet i kurs

Ved nærmere eftertanke - og den behøver ikke at være lang - er der masser at kæmpe for. Ikke bare på en første maj.

Nej, hver dag året rundt på gader og stræder er der masser at tage fat på.

- Trafiksikkerhed, venlighed frem for egoisme
- Arbejdsmiljø, så alle kan gå på arbejde uden at frygte, at de kommer til skade
- Klare rammer, så deltagerne i konkurrencen om godset kan kæmpe og møde modstanderne med åben ridderhælm.

Specielt det sidste er centralt i dette forår, for der er valg til den forsamling af EU-politikere, der er med til at udstikke retningslinierne.

På den hjemlige politiske front er der også udfordringer nok, for både arbejdstagere og arbejdsgivere efterlyser også klare rammer.

Arbejdsgiverne har forhåbentlig et ønske om at fastholde, styrke og udvide deres aktiviteter, mens arbejdstagerne forhåbentligt har et ønske om at have et job.

Men begge er udfordrede i et EU og i en verden, der har været under kraftig forandring i de seneste 15-20 år.

I anledning af arbejdernes internationale kampdag skal der her yde en opfordring til alle tre parter - arbejdsgivere, regering og arbejdstagere. Sæt jer sammen med et klart mål for øje. At få gang i nogle reelle samtaler og forhandlinger, hvor alle kan tale frit for leveren uden at behøve at lurepasse.

Her er et enkelt argument for ovennævnte. Det danske skattesystem, der skiller sig markant ud fra de nærmeste nabolande.

Gød læselyst

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på email:
ugenstransport@transportnyhederne.dk*

KOM FORBI OG SE VORES STORE UDVALG!

UDTRÆKSTRAILER 5 AKS. NEDB. MED 2 SELVSTYRENDE AKSLER



MASKINANHÆNGER 3 AKS.



KEL-BERG®

VI ER
MASKIN SPECIALIST
I DANMARK -
KIG IND OG FÅ ET
GODT TILBUD!

NEDBYGGET MASKINTRAILER 3 AKS. MED HYDRAULISK AKSEL UDTRÆK



MASKINTRAILER 4 AKS.

KEL-BERG®



 **LASTAS**

Kontakt vores salgsteam:



Anders Larsen
Mobil: +45 4018 2222



Jan Bertelsen
Mobil: +45 2228 1514



Ivan Kristensen
Mobil: +45 6039 1651



Jacob Jørgensen
Mobil: +45 6039 1667

Afstemning i EU-Parlamentet åbnede for mere miljø og trafiksikkerhed

Søren H. Larsen, der er direktør i danske, svenske, norske vognmænds interesseorganisation, NLA, i Bruxelles, fremhæver to positive forhold, som EU-Parlamentet vedtog ved en afstemning om et nyt EU-direktiv om køretøjers længde, bredde, højde og vægt

For det første skal der udvikles mere aerodynamiske førerhuse, som også skal give bedre udsyn for chaufførerne. Dermed bliver lastbilerne mere sikre i trafikken. For det andet skal der udvikles flapper bag på lastbilerne, så man kan opnå aerodynamiske gevinster, når lastbilerne kører over en vis hastighed.

- Vi bifalder EU-Parlamentets hensigt med at udvikle førerkabinerne til at være mere sikre for chauffør og andre trafikanter. Det er en vigtig udvikling, som vi håber, kan bidrage til at skabe mere sikker trafik særligt i byer. Det er vigtigt, at erhvervet og lastbilproducenterne bidrager til denne udvikling, siger Søren H. Larsen.

Behandlingen af EU-Kommissionens forslag er ikke slut nu. Medlemslandene i ministerrådet forhandler fortsat med mulighed for en enighed på rådsmødet i juni. Derefter skal sagen tilbage til EU-Parlamentet efter sommer og til sidst skal de to institutioner blive enige.

Forsøg med modulvogntog kan fortsætte efter afstemning

Politikerne i Europa-Parlamentet er ikke imod de eksisterende forsøgsordninger og anden praksis for brug af tungere, højere og længere lastbiler i visse medlemslande og mellem visse medlemslande - blandt andet i Norden. Det fremhæver danske, svenske og norske vognmænds interesseorganisation i Bruxelles, NLA, efter en afstemning i EU-Parlamentet

Medlemmerne i EU-Parlamentet har under forhandlingsforløbet op til afstemningen om et nyt EU-direktiv om køretøjers længde, bredde, højde og vægt haft mulighed for at stemme mod, at modulvogntogsforsøg kunne fortsætte.

Direktør i Nordic Logistics Association, Søren H. Larsen, fremhæver, at EU-parlamentarikerne undlod at stemme om forsøg med modulvogntog. Det vurderer Søren H. Larsen som en positiv udvikling og betegner resultatet som en klar landvinding for vejtransporten

Op til afstemningen var der flere tegn på, at et flertal i EU-Parlamentet ville aflive muligheden for at køre, som man eksempelvis gør, mellem de nordiske lande.

- Takket være et stort lobbyarbejde med at få overbevist EU-parlamentarikerne om at lade deres tvivl komme vejtransporten til gode, undgik vi, at hele den nordiske model for kørsel med tungere og længere køretøjer end EU-stan-

Transportrammer

dard, var blevet ulovlig fra den ene dag til den anden. Det kunne faktisk være gået så galt, men fornuften sejrede, siger Søren H. Larsen.

Til gengæld har EU-Parlamentet foreslået, at EU-Kommissionen i 2016 skal fremlægge en rapport om forsøgene med større og tungere lastbiler. Det bliver grundlaget for en eventuel yderligere åbning til den tid.

Søren H. Larsen beklager, at EU-Parlamentet ikke var klar til at tage et skridt i den anden retning og tillade mere brug af større lastbiler. Han fremhæver, at færre, men større lastbiler eksempelvis kan bidrage til reduktion af CO₂, hvilket erfaringerne fra de nordiske lande og Holland bekræfter.

- Nu skal vi så have endnu en rapport fra EU-Kommissionen om brugen af større lastbiler, og det har den fordel, at diskussionen holdes i gang. Men det skaber ingen afklaring for de vognmænd, der skal investere i fremtidigt materiel, siger Søren H. Larsen.

Han peger på, at EU-Kommissionens har givet en klar tilkendegivelse om, at også trafik med disse typer køretøjer over grænserne mellem medlemslande er tilladt, når køretøjerne er tilladt i de involverede medlemslande.

- Det er bestemt et fremskridt, siger Søren H. Larsen.

DI Transport:

Godstransporten er kommet tilbage på EU-sporet

SR-Regeringen vil ændre en bestemmelse i de danske regler for cabotagekørsel, så transport med tomme containere og returemballage over grænserne kan give udenlandske lastbiler ret til at udføre indenrigskørsel i Danmark - når der er tale om en reel international transport. Ændringen bliver hilst velkommen af branche-organisationen DI Transport

Regel i den danske cabotage-vejledning blev indført i september sidste år. Den har betydet, at EU-Kommissionen i januar indledte en sag mod Danmark for overtrædelse af de fælles EU-regler, der gælder for udenlandske lastbilers kørsel i et andet land.

Med den nye ændring, så vil kørsel med tomme containere og returemballage godt kunne give adgang til cabotagekørsel - hvis der er tale om en reel international transport.

- Cabotagekørsel er generelt set fornuftigt, fordi det er med til sikre en mere effektiv lastbiltransport i EU og det er med til at undgå unødvendig tomkørsel. Derfor har vi nogle fælles EU-regler, der tillader udenlandske lastbiler kan udføre indenrigstransport i et begrænset omfang i Danmark, ligesom danske lastbiler jo gør det samme i blandt andet Sverige og Tyskland, siger branchedirektør Michael Svane fra DI Transport.

DI Transport er derfor tilfredse med, at de danske regler bliver ændret, så de rettes ind i overensstemmelse med EU-reglerne.

Læs mere næste side

Transportrammer

- Det er en fornuftig ændring, så vi igen holder os inden for EU-reglerne, for vi skal selvfølgelig overholde den lovgivning, Danmark selv har været med til at vedtage i EU. Dermed undgår vi også at komme til at legitimere, at andre lande indføre lignende regler, der ville diskriminere mod danske lastbiler, siger Michael Svane.

Samtidigt glæder DI Transport sig over, at den danske transportminister fremover vil rette fokus på at ændre EU-reglerne frem for at indføre flere danske særregler.

- Godstransport er et grænseoverskridende erhverv, og derfor fastlægger vi spillereglerne på EU-niveau. Alt andet vil være dybt skadeligt for transportbranchen. Derfor skal udenlandske lastbiler selvfølgelig have samme ret til at køre i Danmark, som danske lastbiler har til at køre i udlandet. Og derfor skal vi heller ikke have særregler i Danmark, siger Michael Svane.

Chauffører demonstrerer i syv europæiske byer

Lørdag 3. maj er der lagt op til demonstrationer i Stockholm, Oslo, Rom, Berlin, Haag, Madrid og København. Overskriften for demonstrationerne, som i Danmark har politiske besøg, er "Stop slave-riet i europæisk transport"

I København finder demonstrationen sted på Christiansborg Slotsplads. Arrangørerne af den danske demonstration, der finder sted mellem klokken 11 og 13 lørdag 3. maj, er Landsklubben for Danske Godschauffører.

Under demonstrationen i København vil en række politikere komme med bud på, hvordan piratkørsel, social dumping og misbrug af chauffører kan stoppes.

Transportminister Magnus Heunicke (S), tidligere transportminister og nuværende formand for SF, Pia Olsen Dyhr, Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested, Dansk Folkepartis medlem af EU-parlamentet Morten Messerschmidt og Socialdemokraternes medlem af EU-Parlamentet Ole Christensen er på talerlisten, hvor også Jan Villadsen, formand for 3F's Transportgruppe, står sammen med Harald Fabricius, der er formand for Godschaufførernes Landsklub.

Harald Fabricius, formand for Godschaufførernes Landsklub, oplyser til 3F's Fagbladet, at politikerne får omkring 15 minutter hver til at tale om, hvordan de vil stoppe misbrug af chauffører, og til at komme med deres bud på, hvordan man kan "redde den danske transportbranche fra udryddelse".

- I Danmark har politikerne strammet reglerne mod ulovlig cabotagekørsel, hvor udenlandske lastbiler kører for meget i Danmark. Men det er ikke det eneste problem. Branchens brodne kar er kreative. Derfor er der brug for politisk indsats og bevågenhed. Både herhjemme og over for EU, siger Harald Fabricius ifølge Fagbladet.

Han peger blandt andet på, at flere danske transportfirmaer har oprettet firmaer i Tyskland, Polen og Rumænien, der kan rummes i en postkasse på en husmur. Med udgangspunkt i postkasserne kører østeuropæiske chauffører gods i andre Europæiske lande til lønninger, der ligger betydeligt under lønningerne i lande, der opererer i.

Motorveje beholder deres navne

Vejdirektoratet er ved at anlægge en ny motorvej på rute 15 gennem den nordlige del af Silkeborg og på rute 18 fra Herning til Holstebro. I den forbindelse havde Vejdirektoratet overvejet navngivningen af både de nye strækninger og de eksisterende ruter

Efter en høringsproces, der har omfattet de berørte kommuner, har Vejdirektoratet besluttet, at de eksisterende motorveje skal bevare de navne, de allerede har, og som er velkendte hos trafikanterne.

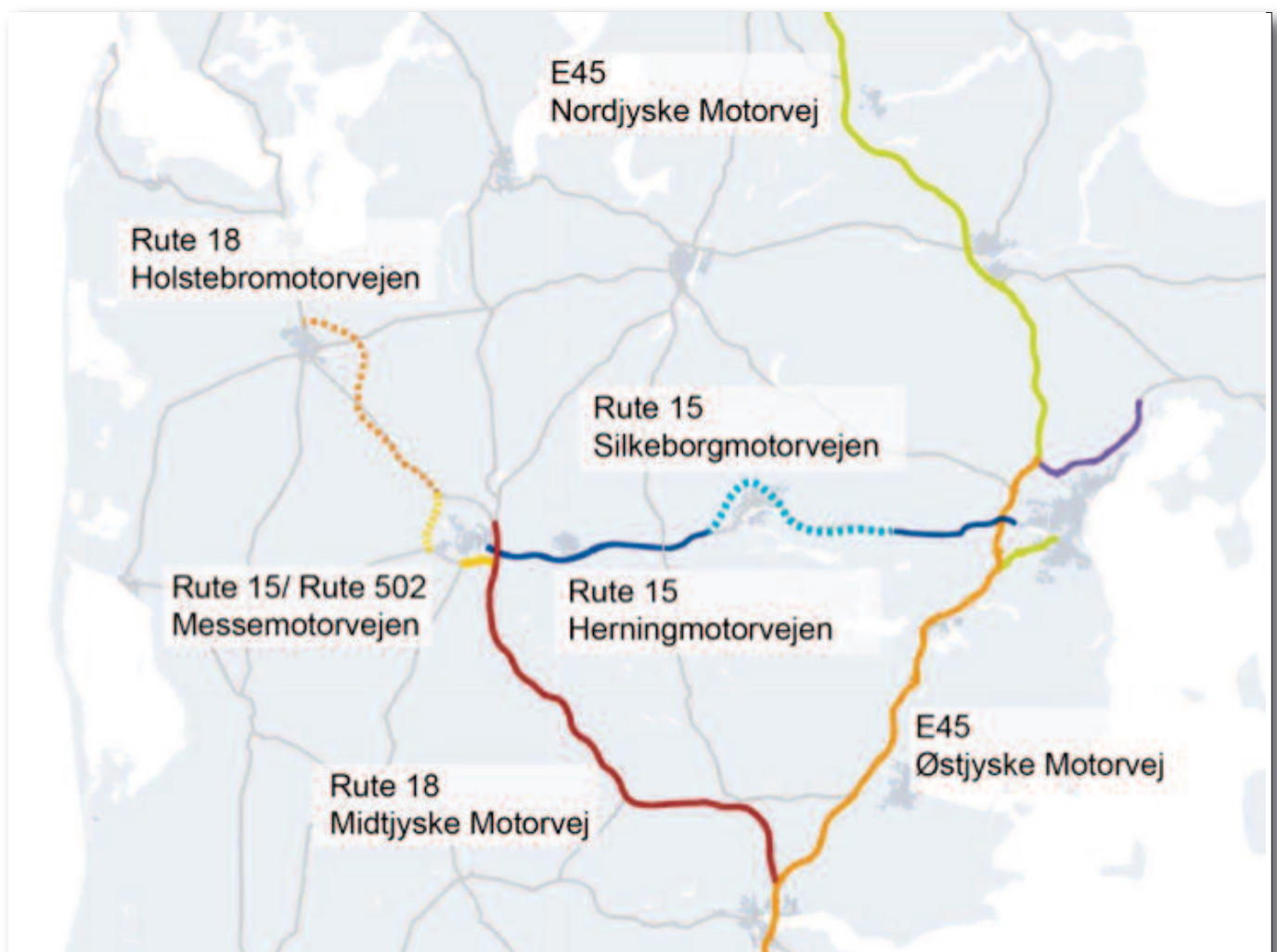
De nye strækninger vil få navne, der er knytter sig til vejenes geografiske gennemløb eller deres endemål.

Det vil sige, at de dele af rute 15, der i dag hedder Herningmotorvejen, også fremover vil hedde Herningmotorvejen. Mens den nye strækning, der løber gennem den nordlige del af Silkeborg, kommer til at hedde Silkeborgmotorvejen.

Samtidig vil den Midtjyske Motorvej fra Vejle til Herning også fremover kaldes den Midtjyske Motorvej.

Den nye strækning fra Herning til Holstebro vil komme til at hedde Holstebromotorvejen efter strækningens endemål.

Den korte strækning motorvej på rute 15/rute 502 syd om Herning kommer til at hedde Messemotorvejen.





Renault Trucks har hele paletten med på tur rundt i landet. Master, D-serien fra den lette til den tunge og den tunge T-serie. Repræsentanter fra Renault Trucks - både mennesker og maskiner - havde taget opstilling i Aarhus 1. maj, hvor karavanen første stop.

Renault Trucks er taget på Demo-Tur med D- og T

Med røde flag, der passede til 1. majs røde faner, slog Renault Trucks' karavane af lastbiler sig ned i Aarhus hos Volvo Truck Center, som også er center for lastbiler fra Volvo trucks franske søsterselskab

Med på karavanen har der ud over nogle af de tunge fra T-serien og de store i D-serien også et par af de lette, som for første gang bliver vist frem i Danmark i forbindelse med karavanen. Vi havde mulighed for at køre en tur i en D 3.5. Seks manuelle gear og en motor på 150 hk med et maksimalt drejningsmoment på 350 Nm.

Bilen er produceret på Nissans fabrik i Madrid i samarbejde med Renault Trucks. Nissan har nære bånd til AB Volvo, så samarbejdet om de lette lastbiler ligger lige for.

Det første indtryk er rent ud sagt positivt. Døren åbner helt op og næste råber: "Træd indenfor". Det er let at gøre. Et trin op og så det sidste ind på pladsen i førersædet, der kan indstilles i både længde og hældning. Perfekt, for så kan man også holde ud at sidde rigtigt længe uden at lukke af for blodtilførslen i benene. Efter at have spændt den røde

Materiel

sikkerhedssele tager vi et kig rundt til venstre, ligeud og til højre - udsynet er i top - også i spejlene, der er imponerende store og giver et flot overblik bagud.

Så er det bare at dreje nøgle og komme afsted.

Det er en ren fornøjelse. Støjniveauet er så lavt, at to mennesker let kan føre en samtale. Gearskiftet er præcist, og motorkraften og momentet tilstrækkeligt til, at man også kan springe et gear over - eksempelvis fra andet til fjerde og til sjette.

Renault D 3.5 er forbløffende letkørt og understreger, at der er tale om en lastbil med fokus på både last og bil. Den giver indtryk af, at der er tænkt over, at den skal være et brugbart og stabilt stykke værktøj for de mennesker, der skal bruge den i deres daglige arbejde - hver dag.

I den forbindelse er det værd at fremhæve, at Renault Trucks tilbyder to års garanti eller 200.000 km. Der til kommer mulighed for finansiering via Volvo/Renault Finans.

Den mindste i D-serien var denne D 3,5, der havde fået et par sække på omkring 700 kg på ladet, så totalvægten nåede op på det maksimalt tilladte.

Den havde ikke synderligt besvær med at holde en konstant hastighed op ad ringvejen ved Søren Frichs Vej i Aarhus. 1.000 omdrejninger og 50 km/t i højeste gear.



Materiel



Selvom der er tale om en lastbil i den mindre ende, så hører spejlene på Renault Trucks D-serie til i den større. Der er et formidabelt udsyn bagud gennem de store sideruder i venstre side....

...og i højre side. Der er ikke noget at komme efter. Så skal man i hvert fald kigge i småtingsafdelingen. Ud over side-ruder og frontrude var der i testbilen også en bagrude, så man også kunne få udsyn den vej.



Markedsandelene skal tages fra de to store mærker

Når det gælder for det forholdsvis lille marked for lette lastbiler op til 7,5 ton i Danmark, er det ifølge folkene hos Renault Trucks under Volvo Group Trucks Iveco og Mercedes-Benz, der skal levere markedsandele til de lette franske modeller. Markedet for specielle opbygninger - eksempelvis små renovationsvogne - er også interessant

Torsdag satte Renault Trucks gang i en karavane med hele produktprogrammet for at vise, at der er noget for transportkunder i alle størrelser. I karavanen var der for første gang i Danmark nogle af de helt lette D-serie biler, som er produceret hos Nissan i Madrid i Spanien.

Materiel

Ifølge sælgerne hos Renault Trucks, der bliver bakket op af Søren Wettergren, der er direktør for Volvo Group Trucks, er det blandt andet servicenetværket, der er baggrunden for, at ambitionerne om at vinde markedsandele fra de andre leverandører.

Servicenetværket for Renault Trucks blev kraftigt forstærket, da AB Volvo besluttede at integrere de to mærker, som det blandt andet er sket i Danmark.

Målet er efter fire måneder af 2014, hvor Renault Trucks har ventet på at kunne levere de nyeste D-seriemodeller, at nå op på en markedsandel på omkring 6 procent i 2014. Det svarer til en 14 - 15 stykker eller deromkring ud af et skønnet marked på 230 enheder op til 7,5 ton.

- Så vi har travlt. Men det er bestemt inden for rækkevidde, siger Søren Wettergren.

Det er særligt inden for følgende kundegrupper, Renault Trucks ser muligheder:

- Lokal Distribution - eksempelvis er den maksimal tilladt totalvægt for Aarhus midtby 7,5 ton
- Kommuner - Skraldevogne, der skal ind i smalle gader og lave p-kældre
- Kommuner - Vej og Park
- Kommuner - Forsyning
- Anlægsgartnere, der bruger lette lastbiler opbygget eksempelvis med tip eller kran
- Udlejningsselskaber - eksempelvis Europcar og AVIS
- Leasingsselskaber

Det er ikke kun Iveco og Mercedes, som Renault Trucks vil tage markedsandele fra, når det gælder de lette lastbiler.

Når det gælder specielle opbygninger i den lette ende, mener Renault Trucks, at de også kan være med på renovationsbiler, der kører, hvor pladsen er trang - eksempelvis i p-kældre.

Set i det lys, vil Renault Trucks sikkert gerne opleve at kunne se konkurrenten Mitsubishi i bakspejlet.



Færdigtopbyggede lette lastbiler er vejen mod målet

Renault Trucks vil gerne have en større del af kagen, når det gælder markedet for lette lastbiler op til 7,5 ton, hvor Iveco og Mercedes-Benz i dag er de absolut største. Et af midlerne er at have færdigtopbyggede lastbiler stående hos forhandlerne, der deler hus med Volvo Trucks Center

De færdige opbygninger vil eksempelvis være lastbiler opbygget med lukket kasse til godstransport. Det kan også være lastbiler med lad - eller måske med en lille kran.

Ved at have færdige opbygninger stående klar til salg, kan vejen til køberens hjerte blive langt mindre, end hvis bilen først skulle bygges på fabrikken og efterfølgende sendes til en lokal opbygger i Danmark.

Direktør for Renault og Volvo Trucks:

Vi vil gå efter Iveco, MAN og DAF

Søren Wettergren, der er administrerende direktør for Volvo Group trucks med lastvognsmærkerne Volvo og Renault, har et klart mål m, at Renault Trucks skal have en markedsandel på omkring 4 procent i 2014, når det gælder lastbiler over 16 ton

Af Jesper Christensen

Torsdag 1. maj slog Renault Trucks teltpælene op i Aarhus. Det var første stop på den karavane af lastbiler fra Renault trucks, som de næste uger vil køre rundt til forhandlere over hele landet. I forbindelse med besøget i Aarhus kom det frem, at Renault Trucks, der i dag er en integreret del i Volvo Group Trucks sammen med Volvo Trucks, at går efter en markedsandel på omkring 4 procent, når det gælder lastbiler over 16 ton.

Søren Wettergren lagde ikke skjul på, at målet var ambitiøst, men at det også var realistisk at nå.

I gennem det seneste års tid har Volvo Group Trucks arbejdet med at integrere Renault Trucks i Volvo Trucks danske netværk. Nu er arbejdet ved at være på plads, der er ansat flere folk, som skal sælge lastbiler og servicere kunderne, så nu er der med Søren Wettergrens ord ingen undskyldning for at lade være med at træde på speederen.

- Vi har ikke investeret så mange ressourcer i det her for sjov, sagde han og forklarede, at det ikke var fra søstre hos Volvo Trucks, markedsandelene skulle hentes.

- Det er hos Iveco, DAF og MAN, sagde han.

AB Volvo har i forbindelse med lanceringen af nye modeller hos Renault Trucks og hos Volvo Trucks samlet investeret omkring 25 milliarder kroner.

Flytteforretningen er klar med gardiner til flyttegodset



Vojens Flytteforretning, der råder over seks flyttebiler, har gennem de seneste 20 år specialiceret sig i alle former for flyttegods med daglige transporter fra landsdelen til hele Tyskland og andre europæiske lande. Fornylig leverede Lastas i Hedensted en ny tre-akslet Kel-Berg gardin-trailer

Den nye gardintrailer har Kel-Bergs egen Maxi Flex-opbygning. Indvendigt er der på den originale hårdtræs-bund monteret dørklade i fuld længde.

Der er desuden isat ekstra skydestolper med bræddeholdere til de medfølgende 3.200 mm brædder.

Traileren er opbygget på et ekstra forstærket chassis opsvejset i I-profil, som er egnet til 34 euro-paller. Den tre-akslede trailer er leveret med en 2.500 kg D-Hollandia opretstående lift og en to meter liftplade.

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

Vojens Flytteforretning råder ud over de seks flyttebiler over 1.300 kvadratmeter opvarmede lagerlokaler til møbler og andet bohavede, som opbevares i særskilte bokse.



Chaufføren har en palfinger med i spillet



Transportfirmaet Niels Pedersen & Sønner A/S i Aalborg har taget en Mercedes-Benz Actros sværgodstrækker opbygget med en Palfinger PK 110.002 SH-kran i brug. Behovet for den nye trækker og kran baserer sig på en stadig efterspørgsel efter kraftigt materiel fra vindmølleindustrien

Det er Palfinger-forhandleren KLC i Kolding, der har stået for opbygningen af den nye trækker med den kraftige kran, som eksempelvis er udstyret med et 3,5 ton spil, HPSC, som giver maksimal fleksibilitet på grund af variabel stabiliseringspositionering, samt soft stop, der indebærer mere komfort og sikkerhed.

Kranen har en løftekapacitet på op til 98 tm med en maksimal hydraulisk rækkevidde på 22 meter.

- Vi er i øjeblikket travlt beskæftiget med at transportere møllevinger og anden kørsel, og derfor er den nye Palfinger-kran særdeles velkommen i vores flåde, siger direktør Jens Ejner Pedersen, Pedersen & Sønner.

Pedersen & Sønner blev stiftet i 1962, og i 1982 overtog Jens Ejner Pedersen og Knud Pedersen vognmandsforretningen, som de driver i fællesskab.

Materiel

Firmaet har 34 ansatte og råder over ni kranbiler, samt et stort antal andre køretøjer i form af trækkere, vinge-trailere, blokvogne og følgevogne.

Den nye kran afløser en anden Palfinger-kran, som efter otte års arbejde er solgt til Afrika.

- Vi har været meget tilfredse med kranerne fra Palfinger, og derfor faldt valget også denne gang på en kran af dette mærke, siger Jens Ejner Pedersen.

Chauffør og kranfører, Lars Dalsgaard Jensen, der dagligt transporterer møllevinger fra Siemens vinge-fabrik i Aalborg til havnen i Esbjerg, hvor vingerne udskibes, er også godt tilfreds.

- Den kører bare perfekt, siger Lars Dalsgaard Jensen, der til daglig går under tilnavnet "Daller".

En 15 ton tung vinge klares med en Palfinger. Den nye kran hos Aalborg-virksomheden har en løftekapacitet på op til 98 tm.



**VESTFYN
TRÆKKER**

TRANSPORT & LOGISTIK

2014 Danmarks største
udendørs transportudstilling

Fredag d. 23. maj kl. 10 - 16

Lørdag d. 24. maj kl. 09 - 17

Søndag d. 25. maj kl. 09 - 16

Industribuen 20 - 22 5592 Ejby

ADGANGSKORT

Udfyldes af gæsten:

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Stilling: _____

VBG GROUP

Værdi
kr. 50,-
Kan ikke ombyttes
til kontanter



Arranger
VBG GROUP

www.vestfyntraekker.dk

Transportfirma i øst hentede tip-trailer i vest

Bech-Hansen & Studsgaard A/S, der har hovedsæde i Rønne, har taget en ny fire-akslet tip-trailer fra Kel-Berg i brug. Den nye Kel-Berg tiptrailer rummer 37 kubikmeter i ladet, der er opbygget i 40 mm forstærkede alu-planker med 4 mm gods på indersiden og 2,8 mm gods på ydersiden. Forvæggen er af 5 mm alu-plade med kraftige forsmækforstærkninger



Bunden er fremstillet af 7 mm gennemgående alu-plade i speciel slidstærk kvalitet. Bagklappen er tophængt med pneumatisk åbne- og lukkesystem monteret på chassis for automatisk åbning.

Bagklappen er fremstillet af 40 mm alu-profiler med kraftig alu-kantramme. På kassen ligger en kraftig rullepresenning med rør, som er understøttet af et aftageligt travers i midten.

Trailerens chassis er grålakeret og opsvejet i I-profil med kraftige forstærkninger, som gør chassiset meget stabilt. Den er leveret med tromlebremser og luftaffjedring.

Første aksel er løftbar samt, mens fjerde aksel både er løftbar og selvstyrende. På chassiset er der monteret arbejdsplatform af galvaniseret stål med sikkerhedsgelænder.

Transportvirksomheden Bech-Hansen & Studsgaard A/S, der har hovedsæde i Rønne, beskæftiger sig med både nationale og internationale transporter. Virksomheden råder over mere end 70 trækkende enheder og over 150 trailere og anhængere.

ARRANGØR VBG GROUP

Sådan finder du



Entreprenør har fået endnu en Master

JFE A/S, Jord & Fjernvarme Entreprenørerne, har fået leveret en ny Master L2H2 kassevogn. Bilen er klargjort af Volvo Truck Center i Tastrup og er lige som de tilsvarende kassevogne er leaset via Renault Trucks Financial Services

På billedet ses direktør Johnny Pedersen på den røde løber, hvor han får leveret sin nye kassevogn der bliver den femte i Master-rækken.



HURTIGST PÅ VEJEN IGEN!

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

VBG

The strong connection



Postchauffør kørte foran grisechauffør

Den 26-årige lastbilchauffør Simon Helbo Nielsen fra Allingåbro på Djursland vandt i weekenden den anden regionale runde i Scania's chaufførkonkurrence Young European Truck Driver 2014. Det skete hos Scania-forhandler Im. Stiholt A/S i Aalborg, hvor deltagerne dystede i at køre så trafiksikkert og brændstoføkonomisk med lastbil som muligt

Simon Helbo Nielsen har i syv år kørt for Post Danmark i Aarhus med eksempelvis 25 meter lange modulvogntog mellem Post Danmarks terminaler. Han vandt foran 29-årige Ingvarth Bødker fra Randers, der til hverdag kører med levende grise hos Jysk Svine-transport.

I alt 10 lastbilchauffører havde kvalificeret sig til konkurrencen via en online teoriprøve i blandt andet færdselsregler, lastbilteknik, lastsikring og køre-/hviletidsregler.

I Aalborg blev deltagerne stillet over for endnu en teoriprøve, præcisionskørsel på en udfordrende manøvrebane og økonomi-kørsel i normal trafik. Simon Helbo Nielsen vandt i overlegen stil som topscorer i både teoriprøve og manøvrerkørsel, mens han blev nr. 3 i økonomikørslen.

De to bedste går videre

Som nr. 1 og 2 i konkurrencen i Aalborg har Simon Helbo Nielsen og Ingvarth Bødker sikret sig deltagelse i finalen i den danske del af Young European Truck Driver. Til august mødes de otte bedste chauffører fra de i alt fire regionale konkurrencer, der afvikles hos de danske Scania-forhandlere.

Vinderen af den danske finale kvalificerer sig til den europæiske finale mod de dygtigste chauffører fra de 24 øvrige europæiske deltagerlande. På europæisk plan forventer Scania op imod 20.000 deltagere i konkurrencen om en fabriksny Scania lastbil til en værdi af 750.000 kroner i 1. præmie.

Fakta om Scania's Young European Truck Driver

- Scania's Young European Truck Driver er en international konkurrence for lastbilchauffører på op til 35 år
- Konkurrencen arrangeres af den svenske lastbilproducent Scania i samarbejde med EU-Kommissionen og afvikles parallelt i 25 europæiske lande
- Scania ønsker med konkurrencen at sætte fokus på chaufføren som den absolut vigtigste person, når det gælder trafiksikker og miljørigtig kørsel med lastbil
- Scania Young European Truck Driver 2014 afvikles i Danmark i samarbejde med bl.a. dækproducenten Michelin, vognmandsorganisationen Dansk Transport & Logistik (DTL), trailerproducenten Schmitz Cargobull, kameraproducenten Orlaco samt Scania Lastbilforsikring

Post Danmark-chauffør Simon Helbo Nielsen (tv.) vandt i weekenden Scania's Young European Truck Driver foran Ingvarth Bødker fra Randers, der til daglig kører for Jysk Svine-transport. De to bedste chauffører har nu kvalificeret sig til finalen, der afvikles til august.



Helbo Nielsen fra Allingåbro
s chaufførkonkurrence Young
ngvardt Bødker fra Randers,
netransport. De to lastbil-
ig til den danske finale, der af-



Politiet i Nordjyl- land skriver bøde ud på 63.000 kroner

En tysk chauffør blev mandag eftermid-
dag kontrolleret af Politiets Tungvogn-
scenter Nord. Det udløste en bøde til
chaufføren og arbejdsgiveren på sam-
let 63.000 kroner for 11 overtrædelser
af køre- og hviletidsreglerne

I et tilfælde havde den tyske chauffør ifølge
Nordjyske overskredet grænsen for køretid
med over 30 procent.

- Det er skuffende, at vi bliver ved med at se
så alvorlig overtrædelserne af reglerne. Det
viser, at der fortsat er brug for den slags kon-
troller, siger politiassistent Peter Lindholt fra
Tungvognscenter Nord til Nordjyske.dk.

Han fremhæver, at reglerne om køre- og hvi-
letid blandt andet handler om trafiksikkerhed.
Hvis en chauffør kører mere, end køre- og
hviletidsreglerne tillader, stiger risikoen for, at
han bliver involveret i en ulykke.

Nordjyske.dk skriver videre, at nogle chauffør-
er ifølge politiet føler sig presset af deres
vognmænd til at blæse på reglerne, fordi der
er andre chauffører at få.

Tungvognscenter Nord tjekkede 45 køretøjer
under kontrollen mandag.

Magnet sørgede for chaufførens "hvil"

En polsk lastbilchauffør brugte fredag morgen i sidste uge kun seks minutter på at køre fra Skagen til Støvring syd for Aalborg - hvis man aflæste registreringerne i bilens fartskriver. Men selvom lastbilen ved hjælp af chaufførens magnet kunne køre omkring 130 kilometer i timen, var de seks minutter om at køre omkring 100 kilometer nok til at få en politimand til at undersøge den polske chaufførs bil nærmere. Ifølge Nordjyske.dk fandt politiet en magnet i lommen i venstre dør. Magneten havde chaufføren brugt til at sætte bilens fartskriver ud af funktion, så han kunne få det til at se ud som om, han hvilede sig, selvom han kørte ud ad motorvejen.

Ifølge Nordjyske.dk fandt politiet en magnet i lommen i venstre dør. Magneten havde chaufføren brugt til at sætte bilens fartskriver ud af funktion, så han kunne få det til at se ud som om, han hvilede sig, selvom han kørte ud ad motorvejen.

- Chaufføren kan i princippet have kørt hele natten op til Skagen for at hente læsset og derfra kørt videre, og det ser stadig ud som om, at han lige er begyndt, forklarer Tonny Pedersen, politiassistent ved Tungvognscenter Nord under Nordjyllands Politi til Nordjyske.dk.

Den polske lastbilchauffør blev stoppet af en betjent fra Nordjyllands Politi, der var ude på et rutinetjek af udenlandske lastbiler, for at kontrollere, om de kørte på den rigtige side af reglerne for cabotage - eller befandt sig på den forkerte side.

Ifølge Nordjyske.dk kørte den polske chauffør med gods, der skulle ud af landet, så cabotagereglerne blev fulgt. Men altså ikke reglerne om køre- og hviletider.

Derfor blev den polske chauffør præsenteret for en bøde på 10.000 kroner for at sætte bilens hastighedsbegrænser ud af funktion og for at manipulere lastbilens fartskriver.

Han fik også kørselsforbud i Danmark i seks måneder.

Den polske vognmandsvirksomhed fik derudover en bøde på 20.000 kroner.

Politiet tilbageholdt lastbilen for at sikre sig, at bøderne blev betalt. Hvis ikke pengene falder inden for en rimelig tid, vil lastbilen blive beslaglagt og solgt på auktion.

Ifølge Nordjyske.dk forklarede den polske chauffør, at han havde manipuleret fartskriveren, fordi han skulle skynde sig hjem til sin fire-årige datter i Polen.

Det var kun den polske trækker, der blev holdt tilbage af politiet. Trailerens fisker fra Skagen kunne politiet ikke holde tilbage. Speditionsvirksomheden fik fredag at vide, hvor de kunne komme og hente den.

MAN-manden lægger værktøjet efter 47 år på samme arbejdsplads

MAN's værkfører i Esbjerg, Søren Mortensen, har besluttet, at tiden er inden til at gå på efterløn efter 47 års på samme arbejdsplads

Det hører efterhånden til sjældenhederne, at medarbejdere når op på 47 års ansættelse hos samme arbejdsgiver. Men det er tilfældet hos MAN i Esbjerg, hvor værkfører Søren Mortensen kan gå på efterløn med betegnelsen "en vellidt lastbilmand med stor erfaring".



Sæt fokus på din historie

Har du snart jubilæum? Eller har du fundet en bunke gamle billeder i arkivet?

Få din og virksomhedens historie skrevet til dit formål - til hjemmesiden, en artikel eller et jubilæumsskrift.

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

Vi kombinerer nutid og nostalgi



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

DFDS nedlægger passager- og fragtruten mellem Esbjerg og Harwich

Når september rinder ud, rinder det også ud for DFDS' passager- og fragtrute mellem Esbjerg og Harwich i det sydøstlige England. Ruten har gennem de seneste mange år sejlet i konkurrence med billige og hurtige flyforbindelser over Nordsøen

Når ro-pax-ruten lukkes ved udgangen af september, vil DFDS rykke fragtmængderne fra Esbjerg. Harwich til ruten Esbjerg-Immingham i Midtengland, som DFDS i dag besejler med ro/ro-skibe. Immingham er et betydende fragtkundepunkt i området med forbindelser til eksempelvis Holland.

Konsolideringen af de to ruter er en konsekvens af DFDS' strategi for at tilpasse rutenetværket til introduktionen af nye svovlemissionsregler, der træder i kraft 1. januar 2015, og som betyder, at rederierne skal bruge brændstof med markant lavere indhold af svovl (0,1 procent) - brændstof, der indtil videre mellem 40 og 50 procent dyrere, end det brændstof med et svovlindhold på 1,0 procent, som i dag driver skibsmotorerne.

De nye regler vil ifølge rederiets vurdering medføre en betydelig omkostningsstigning for Esbjerg-Harwich-ruten. Herudover har fragtmængderne mellem Danmark og det sydlige England været vigende i de seneste år.

De forventede stigende brændstofpriser vil sammen med vigende fragtmængder og andre økonomiske forhold betyde, at Esbjerg-Harwich-rutens fremtidige resultatudvikling ikke længere vil være økonomisk bæredygtig.

Esbjerg-Harwich-rutens samlede omsætning var 190 millioner kroner sidste år. Heraf var over halvdelen passageromsætning.

Da hovedparten af rutens fragtmængder forventes at blive overført til Esbjerg-Immingham, forventes rutekonsolideringen på helårsbasis at reducere DFDS' omsætning med omkring 125 millioner kroner.

Konsolideringen forventes ikke at få nogen særlig resultateffekt i 2014.

Besætning på Sirena Seaways, der sejler på ruten mellem Esbjerg og Harwich, vil blive tilbudt nye stillinger inden for DFDS. Ro-pax-skibet vil blive overført til anden beskæftigelse i DFDS' rutenetværk eller udchartret.

DFDS' strategi for at imødegå den betydelige økonomiske udfordring, som de nye regler medfører, består af tre elementer:

- Kundedialog for at forberede fragtkunder på et MGO-tillæg pr. 1. januar 2015
- Installation af scrubber (rensningsanlæg) på op til 21 skibe frem til 2017, hvilket indebærer en samlet investering på 750 millioner kroner
- Konsolidering af ruter



Colorline sejlede lidt mindre hjem sidste år

Færgerederiet Color Line, der sejler mellem Norge og Danmark, Norge og Sverige, og mellem Norge og Tyskland, kom ud med et driftsresultat på 772 millioner norske

kroner. Resultatet var på driftssiden påvirket af flere dage med dårligt vejr i december, hvilket førte til aflysninger - særligt på ruten mellem Sandefjord og Strømstad. Rederiets koncerndirektør for kommunikation og samfundskontakt peger på, at de norske rammevilkår er mindre gunstige, end i eksempelvis Danmark

Color Lines driftsindtægter blev i 2013 på 4.552 millioner norske kroner mod 4.512 millioner norske kroner året før.

Driftsresultat før afskrivninger og charterleje blev på 772 millioner norske kroner mod 828 millioner norske kroner 2012.

Color Line betegner den underliggende drift som stabil.

Samlet rejse 4.018.082 passagerer med Color Lines færger. Det er lidt mindre end i 2012, hvor passagertallet var på 4.120.110. Også antallet af fragtenheder gik lidt tilbage i 2013 sammenlignet med 2012. I 2013 lå det på 171.385 mod 174.098 året før.

Color Line fremhæver, at driftsresultatet først og fremmest er påvirket af til dels et svagere europæisk marked sammenlignet med tidligere år og ekstraordinært mange aflysninger i december på grund af ekstreme vejrforhold, der særligt påvirkede ruten mellem norske Sandefjord og svenske Strømstad.

Norske rammer påvirker resultatet

Rederiets koncerndirektør for kommunikation og samfundskontakt, Helge Otto Mathiesen, peger i forbindelse med Color Lines årsrapport på, at rederiet konkurrerer med base i andre nordiske lande, som opererer under væsentligt bedre rammevilkår med en klart bedre ordning, når det gælder aflønningen af søfolk.

- En dansk ordning på linje med vore konkurrenter ville i 2013 have forbedret resultatet med 150 millioner kroner, siger Helge Otto Mathisen.

Han peger på, at Color Line er afhængig af, at de norske rammebetingelser er internationalt konkurrencedygtige, hvis rederiet skal opnå tilfredsstillende resultater i fremtiden.

Containerrederi har lanceret Sverige-Danmark Express

Det globale linjerederi Hapag-Lloyd har lanceret sin egen Sverige-Danmark-ekspresrute, SDX. Den nye rute besejles en dag om ugen og går fra Hamburg direkte til København og derfra videre til Helsingborg og Århus for derefter at vende tilbage til Hamburg

- Hapag-Lloyd har været kunde hos CMP i mange år, og nu ser vi frem til at udvikle samarbejdet til også at omfatte deres nye rute. Det er naturligvis positivt, at vi som havn kan tilbyde vores kunder yderligere betjening til og fra København. Det bidrager til at flytte godstransport fra lastbil til skib, siger Jacob Fogh, Terminal Manager hos CMP.

Med en flåde på over 150 moderne skibe og op imod 100 ruter mellem samtlige kontinenter er tyske Hapag-Lloyd et af verdens førende linjerederier. Virksomheden er repræsenteret i over 300 havne i 114 lande og har 7.000 ansatte.

Havnebestyrelse skifter ud

Formanden for Frederikshavn Havn hedder efter generalforsamlingen ikke længere Lars Bonderup Bjørn, men Bo Uggerhøj. Den nye formand bor i Frederikshavn, men arbejder i København som direktør for Falck Assistance. Tre andre bestyrelsesmedlemmer trådte ud af bestyrelsen, da havnens ejer - Frederikshavn Kommune - ønskede dem udskiftet

Ifølge Nordjyske.dk var det blandt andet uenighed om valg af revisor, der var baggrunden for udskiftningen af blandt andre formanden Lars Bonderup Bjørn, der havde været i bestyrelsen i syv år.

Lars Bonderup Bjørn og de tre andre eksterne medlemmer af bestyrelsen havde pr. brev fået at vide, at ejeren af Frederikshavn Havn, byrådet, ikke længere ønskede dem i havnebestyrelsen.

Lars Bonderup Bjørn forlod bestyrelsen mod sin vilje.

Nye bestyrelsesmedlem blev direktør Leif Pedersen, medejer ICT A/S og tidligere direktør for Samson Transport Skandinavien, og Kim Østergaard, ejer af Amiki Group med en fortid i Frømandskorpset og HR Partner Novo Nordisk.

Den fjerde tomme plads blev ikke genbesat.

Bestyrelsen består derudover af byrådsmedlem Jens Hedegaard Kristensen (S) byrådsmedlem Anders Broholm (V) som er udpeget af byrådet og medarbejderrepræsentant Kenneth Hansen.

A/S-havn skal lægges om til selvstyrehavn

Frederikshavn Havn A/S skal omlægges fra et aktieselskab til en kommunal selvstyrehavn, som man eksempelvis kender det fra Aarhus

Byrådet i Frederikshavn Kommune sagde ifølge Nordjyske.dk onsdag ja til at sætte gang i processen om at om-danne havnen fra aktieselskab til selvstyrehavn.

Det vil give mulighed for billigere lån til eksempelvis de planlagte havneudvidelser, da kommunen så kan op-tage lånene via kommunekredit.

Rederiforening er bekymret for kontrol

Danmarks Rederiforening havde sidste uge besøg af international fagpresse inden for søfart. Under pressemødet udtrykte rederiforeningen bekymring for, om myndighederne vil kontrollere, om de for-skellige rederier i realiteten lever op til de kommende krav om brændstof med lavt svovlindhold, der træder i kraft fra årsskiftet

Kravet betyder, at svovlindholdet i brændstof til skibe, der eksempelvis sejler i Nordsøen og Østersøen skal sænkes fra 1,0 procent til 0,1 procent.

Danmarks Rederiforeningen peger på, at bekymringen i høj grad går på, om myndighederne, der har fastsat miljø-reglerne, også vil sikrer, at reglerne overholdes, så det ikke kan betale sig at snyde på vægten.

- Danske rederier vil selvsagt følge de kommende regler, men vi frygter at kunne blive udkonkurreret af rederier og kunder, som helt kalkuleret vælger ikke at overholde lovgivningen. Med det planlagte kontrolniveau vil risikoen for at blive opdaget være lille, og bliver man alligevel opdaget, vil straffen ikke matche besparelsen ved at snyde, siger vi-cedirektør i Danmarks Rederiforening Jan Fritz Hansen.

Der var fra den internationale presses side stor interesse for disse aspekter af den fremtidige svovlregulering, som derved kan risikere ikke at lede til et bedre miljø, men tværtimod indirekte understøtte en substandard-skibsfart.

**Beliggenhed
Beliggenhed
Beliggenhed**

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

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

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

Læs mere på www.htc-erhverv.dk



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



Havn i nord vil investere op mod 600 millioner kroner

Bestyrelsen i Frederikshavn Havn ønsker, at Frederikshavn Byråd støtter til den finansieringsplan for havnens udvidelsesprojektet, hvor der arbejdes med en budgetsum på mellem 550 og 600 millioner kroner. I forbindelse med et byrådsmøde i Frederikshavn onsdag, hvor der også var generalforsamling i Frederikshavn Havn A/S, præsenterede havnens bestyrelsesformand, Lars Bonderup Bjørn, byrådet for den forretningsplan, som ligger til grund for havnens ønske om støtte

Frederikshavn Havn A/S forventer at have en færdig VVM-redegørelse for planerne i september, og der forventes at kunne indgås aftale med en entreprenør sidst på året. Frederikshavn Havn peger på, at der udvises stor interesse for projektet fra såvel eksisterende som potentielle kunder.

Havnen har i 2014 taget fat på en omfattende nedrivning af bygninger på færgehavnsområdet, som skal forbedre forholdene for såvel færgepassagerer som for færageselskabernes fragtkunder, ligesom arealet vil kunne benyttes af byens borgere. Der har i 2013 været en fremgang i antallet af transporterede lastenheder til og fra Norge og Sverige. Omsætningen af unitiseret færgegods udgjorde i 2013 omkring 375.000 teu.

Frederikshavn Havn har ligeledes indledt et samarbejde med Hirtshals Havn og 20 virksomheder inden for offshore olie og gas omkring tiltrækning af reparationsopgaver til Nordjylland. Projektet går under navnet "Offshore Base Scandinavia".

Havn i Østvendsyssel lagde endnu et positivt resultat til rækken

Frederikshavn Havn A/S har i forbindelse med byrådsmødet i Frederikshavn Kommune onsdag afholdt generalforsamling. Bestyrelsesformand Lars Bonderup Bjørn aflagde på bestyrelsens vegne rapport for regnskabsåret 2013, der viste et resultat før projektomkostninger på 14,5 millioner kroner

Til sammenligning udgjorde resultatet i 2012 11,0 millioner kroner før projektomkostninger, hvilket svarer til en fremgang på 31,8 procent.

Projektomkostninger i forbindelse med det igangværende havneudvidelsesprojekt udgjorde i 2013 9,8 millioner kroner mod 5,5 millioner kroner i 2012.

Årets resultat bliver derved på 4,6 millioner kroner mod 5,5 millioner kroner i 2012). Egenkapitalen udgjorde ved udgangen af 2013 186,0 millioner kroner, hvilket svarer til en soliditetsgrad på 66 procent.

Bestyrelsen anser resultatet for værende tilfredsstillende.

Magasinet Bus

Onsdag 30. april 2014 - nummer 4 - 2. årgang

Det er et ønskejob at være buschauffør

Læs mere side 12 - 15

MAN leverer gasbus

Sverige og Danmark

Læs mere
Vi udgiver også Magasinet Bus

Hent det seneste nummer her:

Passagerer

og beboere

foridbus

Danish Coach Award-vinder:

**Klingenberg Rejser
er specialister
i busrejser**

Læs side 32-33

Letbane i Frankrig

**Byen bliver helt forandret
Trafikken blev lagt om
Driftselskab har en kontrakt på 30 år**

Læs side 26 - 31

IAT tager seks MAN

Transportvirksomheden IAT i Esbjerg er kendt på landevejene, hvor de hvide lastbiler med røde stafferinger er til at få øje på. Transportvirksomheden har netop modtaget seks nye MAN-lastbiler til transportopgaver med eksempelvis farligt gods.

IAT tager seks MAN

De nye tre-akslede MAN-trækkere er specificeret med den nyeste teknologi i form af ESP (elektronisk stabilitets system), adaptiv fartpilot ACC (som selv holder afstanden til den forankørende), Lane Guard System (som automatisk holder vogn-toget i sin vognbane), elektronisk bremse assistent EBA (som sikrer kortest mulig bremselængde) med mere.

Desuden er de ADR-godkendte til kørsel med farligt gods - et af IATs specialer. De seks nye lastbiler er leveret af Erik Christiansen, MAN i Esbjerg.