

Beretning DTL Kran-Blok Erfa årsmøde 2023

25.01.2023

Året 2022 har uden tvivl været et beskæftigelsesmæssigt godt år for både kran og særtransporter. Der er blevet bygget meget, og der er mange anlægsprojekter i gang. Det smitter af på denne del af transportbranchen, herunder også de medlemmer, der udfører følgebilsservice, og dem, der bjærger havarerede køretøjer. Der er også kommet rigtig meget nyt materiel på vejene, materiel som kunderne har ventet på i ekstraordinær lang tid. Kraner og køretøjer til særtransport er ramt af lange leveringstider, og det kan selvfølgelig mærkes. Samtidig har regeringens nye forslag med tiltag til et bedre klima også stukket en kæp i hjulet. Rigtig mange medlemmer er afventende med at investere, fordi ingen endnu ved præcis, hvad der bliver indført. Hvordan skal akselkonfigurationerne være for at opnå det korrekte akseltryk? Hvad sker der med vogntogsvægten på de største vogntog? Og hvorfor begynder vi ikke at spare CO2 med det samme? Mange vognmænd har allerede anskaffet sig, eller får snart leveret, femakslede kranbiler, der kan få glæde af en øget totalvægt, som kan sættes i værk med det samme.

I 2022 blev der for alvor taget hul på energiskiftet, som er på vej ind over branchen. Desværre er der lige nu ingen direkte brugbare og økonomisk mulige løsninger, hvorfor dieselmotoren fortsat vil være den foretrukne i driften.

En gammel travet blev heller ikke fikset i 2022, selv om vi lige inden påske fik lovning på, at det vil blive klaret nu. Der er stadigvæk en åbenstående problematik efter genindførelsen af reglen om, at kranfrontstøtteben skal medregnes i lastbilers længde.

Krigen i Ukraine betød også, at inflationen fik frit løb, så alting nærmest steg voldsomt, og brændstoffet blev meget dyrere i løbet af ingen tid. Omkostningerne blev på den måde tunge, og mange måtte i gang med at justere deres priser, hvis det ellers var muligt.

For DTL Kran-Blok Erfa startede 2022 med et opfølgingsmøde på overdragelsen af udstedelse af særtransporttilladelser til Vejdirektoratet. Vi har siden haft yderligere tre af disse opfølgingsmøder hen over året, og generelt går det rigtig godt med hele processen, selv om der kan være specifikke afgørelser, som vi ikke er enige i.

Vejdirektoratets udstedelseskontorer skal i den forbindelse roses for de gode kommunikationsmuligheder, og har der været udfordringer, har de været lette at debattere med et hurtigt Teams-møde.

Sidste år genopstod det store tværgående følgegruppemøde igen efter pandemien, og det er ganske fint. Her deltager de relevante myndigheder og organisationer på tværs af hele registeret, og det er absolut godt at få vendt og drejet forholdene, hvor de forskellige parter er til stede. Efter årsdagen for overdragelsen af udstedelsesproceduren til Vejdirektoratet blev der vist statistikker på antallet af udstedte særtransporttilladelser, og senere kom der en brugerundersøgelse. Det er nærmest en helt ny verden set i forhold til tidligere, hvor man næsten ikke kunne få noget at vide. Nu er det spændende, om der kommer til at ske fornyelser på området for ansøgning af tilladelser.

Omkring årsskiftet dukkede der også en ny problematik op i måden at fortolke slæbningsbekendtgørelsen på. DTL Kran-Blok Erfa har kontakt med Vejdirektoratet om udfordringen og forventer, at der snarest vil blive etableret et møde om dette.

Sidste år blev der også lavet en for brugerne meget lille opdatering i Særtransportbekendtgørelsen, hvor det kun var ganske få regler, der blev ændret. Lige om hjørnet venter der en ny opdatering, og vi håber, at der kommer væsentlig flere af DTL Kran-Blok Erfa's ønsker i spil. Mange regler kan forenkles og simplificeres. På området for følgebiler er der også behov for en opdatering: Det bør ikke være sådan, så danske følgebiler bliver sanktioneret, fordi de fx har et logo i refleks på siden, hvor de i øvrigt har de foreskrevne farver, Og så kan vi se, at udenlandske følgebiler blot kan nøjes med at være hvide og udstyret med lidt blinklys. Der bør være ens regler, uanset hvor følgebilen kommer fra.

På området for kraner kom der et tiltag fra Arbejdstilsynet, som nærmest må betegnes som et slag i luften uden nogen større begrundelse. Første juli trådte der regler i kraft om, at alle kraner over 8 t/m skal gennemgå et 10-års eftersyn, lige som det eftersyn, mobilkraner har været omfattet af i mange år, og som DTL Kran-Blok Erfa i mange år har forsøgt at få afskaffet. Vi har et udmærket årligt eftersyn af kranerne, og et 10-års eftersyn forventes ikke at højne standarden. Tværtimod bliver det bare yderligere et konkurrenceforvridende element, og det vil i stedet medføre værdiforringelse af lastbilkraner, der nærmer sig de 10 år. DTL Kran-Blok Erfa ville hellere have krav om certificering af servicevirksomhederne, der udfører det årlige eftersyn. Det forventes heller ikke at forbedre uheldsstatistikken, eftersom de fleste uheld med kraner ofte skyldes uheldige bundforhold dér, hvor kranen er stillet op, eller direkte betjeningsfejl. Branchen forventer ikke, at der findes tilstrækkeligt med servicemuligheder for at få alle kraner, der er 10 år eller mere gennem et sådan eftersyn inden for dette år. Der har været afholdt møder med Dansk Erhverv, som repræsenterer DTL og DTL Kran-Blok Erfa i forhold til Arbejdstilsynet. Desværre har Arbejdstilsynet ikke haft mulighed for at stille op til mødet i dag.

Storebæltsbroen binder Danmark sammen, har vi sagt lige siden forbindelsen åbnede. Men i det forløbne år har det vist sig, at det ikke er altid, man kan køre over. Her har

særtransporterne været ramt i stort omfang: Vejarbejde på Storebæltsbroen, som bl.a. skyldes opsætning af store tavler til brug for generel information samt overflytning af trafikken til den ene side af broen, har ramt hårdt. Når trafikken køres over i den ene side af broen, er det ikke muligt at køre over med tunge eller brede transportere. Derfor har mange oplevet restriktioner for, hvornår de har kunnet køre over broen. Muligvis er det også kommet som en overraskelse for forbindelsen, at der kører så mange særtransporten tværs over landet. DTL Kran-Blok Erfa har holdt flere møder med Storebæltsforbindelse omkring udfordringerne, der for mange også er til stede, når det er blæsevejr.

På trods af den fremskredne alder, nu hvor de 35 år er passeret, så går det godt på den organisatoriske plan. Da vi indledte 2022, havde vi 185 medlemmer, og på trods af, at medlemsskaren har været ramt af afvikling, fusioner, opkøb og enkelte konkurser, har vi lige nu 187 medlemmer. Der er tilsyneladende god interesse for at følge med i udviklingen.

Der er i løbet af året afholdt 6 styregruppemøder, som alle har været fysiske møder. Med udvidelsen af DTL's kontor ved Exxit 59 i Vejle er det nu muligt at holde møderne dér, og det har vi benyttet os af flere gange. Styregruppemedlem Morten Gade og sekretær Finn Bjerremand har deltaget i Kran/Særtransport-udvalgsmøderne hos EUC Lillebælt.

Lige om lidt er der igen transportmesse i Herning, hvor DTL Kran-Blok Erfa igen vil deltage fysisk på DTL-standen. Der arbejdes også fortsat på at få etableret en form for database, hvor de medlemmer, der ønsker at være med, kan blive registreret. Så kan andre medlemmer finde kollegavirksomheder, når der er behov for det.

Til allersidst vil jeg gerne rette en tak til Vejdirektoratet, Rambøll, Færdselsstyrelsen, Dansk Erhverv og DTL for et godt samarbejde. Samtidig vil jeg også gerne takke alle medlemmer af styregruppen for en god indsats med en god branchedækning og et rigtig godt samarbejde.