

Magasinet Bus

Torsdag 15. december 2016 til onsdag 25. januar 2017 - nummer 12 - 4. årgang

Turistvognmanden sender service med rutebilen

Læs mere side 6

Fra førersædet:

Dansk turistbuskørsel er i fremdrift

Læs mere side 36

Busserne åbner dørene for cyklerne

Læs mere side 10

Hver anden danske i undersøgelse om trafikultur:

Tættere trafik og mere egoistiske trafikanter

Læs mere side 44

Brandvæsen kørte uden bustilladelser

Læs mere side 59

Chauffører er klar til kamp mod pirattaxier

Læs mere side 60

Busleverandør:

Der er bud efter to typer minibusser

Læs mere side 30

Politiet har nummerpladelæsere i hele landet

Læs mere side 57

Taxi-selskab lancerer ny og lovlig app-tjeneste

Læs mere side 74

Kunderne skal betale

Tirsdag 13. december lagde den nye VLAK-Regering et forslag frem om en ny lov om taxi-kørsel. Lovforslaget, der ikke på forhånd har flertal, er et forsøg på at modernisere - og liberalisere - den eksisterende lov om erhvervsmæssig personbefordring, når det gælder taxi-kørsel. Lovforslaget skal også ses i lyset af moderne it-systemer, der åbner for nye muligheder for at markedsføre og skaffe kunder til nye forretninger - lovlige som ulovlige.

Set fra denne plads, hvor der er et begrænset antal linier til rådighed, er et af transportområdets store udfordringer, at finde balancen mellem at have tilstrækkelig kapacitet til at klare spidsbelastningerne, et tilstrækkeligt antal chauffører og så få en tilstrækkelig betaling for de udførte transporter - så de ikke blot kan dække de konkrete udgifter forbundet med den enkelte transport - men også dække udgifter til chauffører og biler, når der ikke er så travlt og dermed perioder, hvor biler og chauffører holder stille.

Det er nok denne balance, der er den mest centrale.

Hvordan får man økonomien til at hænge sammen, når man både skal have tilstrækkelig kapacitet og et tilstrækkeligt antal chauffører. For det ligger ligesom indbygget i hele transportområdet, at der vil være flest kunder og dermed brug for størst kapacitet i myldretiden om morgenen og om eftermiddagen - og så de aftner, hvor der er gang i selskabslivet. De andre timer på døgnet - og dem er der nok flest af - er der en stor overkapacitet af både biler og chauffører.

Og så har vi balladen - for så er det nærliggende at køre ud og byde sig til for en pris, der måske knap kan dække omkostningerne.

Håbet er så, at det alligevel hænger sammen, når man tager indtægterne fra de gode timer om morgenen og om aftenen med i dagsregnskabet.

Men hvordan får man forklaret kunderne, at der er forskel på døgnet. Og hvornår skal det være dyrest? Og hvad gør man i den situation, hvor kapaciteten bliver så stor, at ikke alle har nok at køre med om morgenen?

Uanset hvad, er det kunderne, der skal betale. Når vi her på Magasinet Bus taler med vognmænd om denne problemstilling, lyder budskabet igen og igen, at man ikke skal sige ja til en hver pris. Nogle gange skal man også sige nej.

Derfor er der brug for, at politikerne lægger nogle rammer, som erhvervet kan køre indenfor. For et helt frit marked uden rammer åbner for trafikusikkerhed, svindel med moms og skat og et ustyrligt pres på priser og lønninger.

Med ønsker om en glædelig jul og et godt nytår

Jesper Christensen

*Magasinet Bus bliver 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:
redaktionen@transportnyhederne.dk*

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, minibus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

Kære busvognmand



Uno-X DieselService bliver til YX Truck

Det betyder, at du skal kigge efter et nyt logo,
når du skal tanke diesel.

Men det betyder også at den personlige service, du har vænnet dig til, nu bliver endnu bedre. Vi har nemlig skåret alt det fra, der ikke handler om dig og din forretning.

Hør mere om hvordan vi kan hjælpe dig som busvognmand
på tlf. 7010 1234



Midttrafik har kåret årets bedste busselskaber

Fredag 2. december overrakte Midttrafik prisen 'Bedste busselskab 2016' til de to busselskaber, som har opnået den højeste kundetilfredshed, og som scorer højt på en række kvalitetsområder. Midtbus Jylland vandt puljen med små ruter og Keolis vandt puljen med store ruter

I uge 40 og 44 var Midttrafiks kunder med til at finde det busselskab, som gør en ekstra indsats for at få glade og tilfredse kunder i busserne. Ud over kundetilfredshedsmålingerne tages der ved kårningen højde for, hvilken kvalitet busselskaberne har leveret i 2016. Her inddrages antallet af kundeklager, antallet af registrerede kvalitetsproblemer med busserne, og om chaufførerne har deltaget på Midttrafiks chaufføruddannelse Fly High.

Busselskaberne var inddelt i to puljer: én med små ruter, der kører under 15.000 køreplantimer, og én med store ruter, der kører over 15.000 køreplantimer. Den samlede kundetilfredshed på tværs af alle busselskaber, der kører for Midttrafik, er høj. Busselskaberne i puljen med små ruter scorer i gennemsnit 8,37 på en skala fra 0-10, mens scoren i puljen med store ruter er 8,00.

- Høj kundetilfredshed er en forudsætning for, at vi kan fastholde vores kunder og tiltrække nye. Derfor er vi stolte af, at kunderne synes, de får en god kvalitet, når de kører med vores busser, siger Mette Julbo, vicedirektør i Midttrafik.

Om Midttrafiks incitamentsprogram

Bedste busselskab er en del af Midttrafiks incitamentsprogram, der sætter fokus på god kundeservice i bussen. Incitamentsprogrammet består også af Bedste chauffør, hvor kunderne nominerer og stemmer på deres yndlingschauffører.

Midtbus Jylland vandt prisen for små ruter

Midtbus Jylland ligger i toppen i alle spørgsmål i tilfredshedsmålingen i puljen med små ruter. Herudover klarer selskabet sig flot i kvalitetsvurderingen, hvor de har få kundeklager, få registrerede kvalitetsproblemer med busserne og chauffører, der deltager på chaufføruddannelsen

- Vi er stolte over at have vundet prisen som Midttrafiks Bedste busselskab 2016, siger vognmand Kim Christensen, Midtbus Jylland.

- Vi mener selv, vi yder en stor indsats. Vi kører efter de tre s'er: sikkerhed, service og stabilitet. Vores chauffører er vant til at køre turistkørsel, og som turistchauffør er det en nødvendighed at yde den ekstra gode service for at bibeholde kunden. Det er den gode service, vi prøver at tage med over i den rutekørsel, vi kører for Midttrafik. Vi kan mærke på vores chauffører, at de har en faglig stolthed, og de er glade for, at der bliver sat pris på den gode service, de yder.



Kollektiv trafik

Udover titel modtager Midtbus Jylland 75.000 kroner i bonus. Midtbus Jylland kører lokale ruter i Viborgområdet - blandt andet rute 75 og 766.

Andenpladsen på 50.000 kroner gik til De Gule Busser, mens tredjepladsen på 25.000 kroner gik til Malling Turistbusser i puljen med små ruter.

Keolis vandt prisen for store ruter

I puljen med store ruter klarer Keolis sig bedst af alle busselskaber på samtlige spørgsmål i tilfredshedsmålingen. Keolis klarer sig også godt i kvalitetsvurderingen, hvor de har få kundeklager, få registrerede kvalitetsproblemer med busserne og chauffører, der deltager på chaufføruddannelsen

- Vi arbejder med sikkerhed i driften, ved at busserne er i orden, så man kan stole på, at vores busser kommer, siger Freddy Jepsen, der er driftschef hos Keolis.

- Det er en del af den service, vi mener, er vigtig. Herudover er den personlige service vigtig, fordi vores chauffører møder mange forskellige kunder i bussen hver dag, der alle skal have den samme gode service, der skal tilpasses den enkelte kunde. Dialogen om, hvordan vi bedst gør det, har vi i chaufførstuen kollegaer imellem. Det er vigtigt, at man hjælper hinanden, så vi sammen kan levere service, sikker og stabil kørsel, siger Freddy Jepsen.



Keolis modtager 75.000 kroner i bonus. Andenpladsen på 50.000 kroner går til De Grønne Busser, mens tredjepladsen på 25.000 kroner går til Arriva i puljen med store ruter.

Keolis kører regionale ruter i Østjylland blandt andet rute 111, 115 og 200.

På de næste sider bringer vi et interview med Kim Christensen fra Midtbus Jylland, som kunne køre hjem med prisen som bedst efter kun lidt over et år på Midttrafiks små ruter.

Turistvognmanden sender service med rutebilen

Fredag 2. december kårede trafikkselskabet Midttrafik det "Bedste busselskab 2016" i to kategorier - bedste selskab med store ruter og bedste selskab med små ruter målt på kundetilfredshed. Keolis var bedst på det store ruter, mens Midtbus Jylland A/S blev kåret som bedste selskab med små ruter. Vi har besøgt Midtbus Jylland A/S i den lille by Bjerregrav syd for Møldrup på hovedvej 13 op gennem Jylland for at høre, hvordan man har kunnet opnå så stor kundetilfredshed, når det er 10-12 år siden man sidst har kørt rutekørsel - og man efter pausen kun har kørt på de nye ruter siden sommeren 2015

Kollektiv trafik



Af Jesper Christensen

- Ja, vi begyndte at køre på ruterne i sommeren 2015, siger Kim Christensen, der er direktør og ejer af Midtbus Jylland A/S, der har et mindre garageanlæg på Herredsvejen i Bjerregrav - og et større i Aars et stykke vej længere nordpå.

Da han bød på kørslen, som Midtbus Jylland så senere vandt, kunne han konstatere, at der var sket en del siden, han som busvognmand sidst havde kørt rutekørsel. Dengang var der eksempelvis ikke noget, der hed Rejsekort.

Kim Christensen fortæller, at Midtbus Jylland vandt udbuddet af kørslen på de små ruter, som på det tidspunkt blev udført af blandt andet busselskabet Bent Thykjær.

- Vi kører i dag med otte busser for Midttrafik, og har ti mand beskæftiget med at holde dem i gang, siger han og peger på, at der kun kom en enkelt chauffør med over fra Bent Thykjær - og at en af hans første bemærkninger var, hvorfor en turistvognmand nu skulle til at køre rutebil.

Kim Christensen har ikke kunnet lade være med at spørge chaufføren, hvad der skulle være galt med det, når Midtbus Jylland A/S efter godt et år blev kåret som det bedste selskab målt på kundetilfredshed.

Kollektiv trafik

Og helt skævt kan det heller ikke være set ud fra trafikelskabets side. Kørt før prisuddelingen fik Midtbus Jylland A/S sin kontrakt med Midttrafik forlænget med de mulige tre år.

At et turistbusfirma kan køre ind fra vejkanten og efter godt et år vinde en pris baseret p kundetilfredshed forklarer Kim Christensen ved at pege på, at hvis man vil have succes som turistvognmand og turistbuschauffør, må man have fokus på tre vigtige S'er - service, sikkerhed og stabilitet.

- En turistbuschauffør er vandt til service. Det er den baggrund, der er afgørende, siger han og fremhæver, at det både som busvognmand og buschauffør er vigtigt at vide og huske på, at det er et servicefag, man er beskæftiget i.

En lille opfordring - og en god idé

Da Kim Christensen blev opmærksom på, at Midttrafik ville spørge kunderne om, hvem de mente var bedst på de forskellige ruter, sendte han en lille opfordring ud til sine chauffører med budskabet op, at de da gerne måtte være opmærksomme på, at de og deres arbejdsplads blev bedømt.

Mere blev der ikke gjort ud af det.

- Jeg havde egentlig ikke tænkt på prisen tidligere. Men nu, hvor vi har fået det, synes jeg, der er en kanon idé, siger Kim Christensen og tilføjer:

- Jeg tror, at chaufførerne tænker på, at de skal forsøge at vinde igen til næste år.

Om der blev drukket champagne og holdt fest den fredag i begyndelsen af december? Nej, Midttrafik kom den pågældende fredag formiddag og bød på kage og kaffe til chaufførerne, der alle var hjemme på nær én, der var ude at køre.

Kim Christensen forklarer, at næsten alle busserne på de små ruter holdt stille, for på det tidspunkt er der ikke ret mange kunder på ruterne.

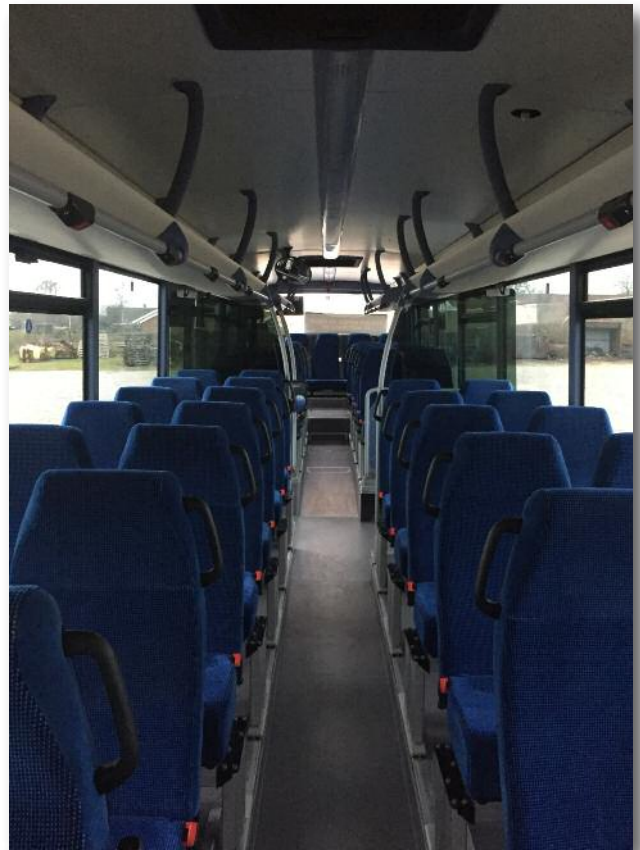
Kom som en gave

Rutekørslen på de små ruter, som Midtbus Jylland A/S faldt som livgivende sommerregn på et tørt sted - og på et tidspunkt, hvor selskabet havde tabt et andet udbud om kørsel for Viborg Kommune med 18 biler. Tabet kunne have trukket tæppet væk under virksomhedens hjul, men med den nye rutekørsel for Midttrafik blev retningen mod fremtiden rettet ind, og virksomheden kunne aflevere endnu et årsregnskab med positive tal på bundlinien.

Nye busser og lavere driftsomkostninger

Det bud, som Midtbus Jylland A/S sendte til Midttrafik - og som vandt - byggede på helt nye busser. Og busserne var Iveco-busser, som Kim Christensen kunne få et par hundrede tusinde kroner billigere end andre tilsvarende busser.

På nuværende tidspunkt kan han konstatere, at de har levet op til forventningerne om driftssikkerhed og om at opnå lavere driftsomkostninger. Og med kontrakten forlænget fra fem til otte år kan han så også notere, at busserne vil være så godt som afskrevet, når kontraktperioden udløser. Og det er også noget værd.



Nordsjællandske byer får bedre busbetjening

Søndag 11. december kom der en ny køreplan for en del buslinier i Helsingør Kommune. Det betød forbedret busbetjening af Tikøb og Hornbæk

DSB skiftede køreplan på Kystbanen og Lille Nord søndag 11. december, mens køreplanen på S-togene og Hornbækbanen først skifter mandag 30. januar næste år.

For at sikre bedst muligt sammenhæng mellem bus og tog har Movia valgt at lade nogle buslinier skifte køreplan 11. december og andre 30. januar.

Køreplansskiftet 11. december berører buslinierne 340, 345, 347, 353, 388, 801A, 802 og 803.

Desuden sker der forbedringer på linierne 340, 342 og 347, hvilket betyder, at der bliver bedre busbetjening af Tikøb og Hornbæk.



- Jeg er meget glad for, at det er lykkedes os at finde penge til flere daglige ture til Tikøb og Hornbæk. Og glad for, at bus 340 nu også kører om aftenen og weekenden. Det har været et stort ønske fra beboerne i de to byer, som vi har valgt at imødekomme, siger Johannes Hecht-Nielsen, der er formand for Udvalget for Teknik, Miljø og Klima i Helsingør Kommune.

Interesserede kan få et overblik over køreplansændringerne [her](#):

S-togene kørte med rekord mange passagerer

Godt 10.650.000 passagerer steg på S-togene i Hovedstadsområdet i november. Det er 280.000 flere end den hidtidige rekord fra september 2015 og 400.000 flere end den tilsvarende måned sidste år

- Der er mange ting, der spiller ind på denne glædelige rekord. Vi har haft en jævn stigning hen over året, og det til trods for de store udfordringer, vi blandt andet har haft med langvarigt sporarbejde på strækningen mellem Køge og Københavns Hovedbanegård. En faktor, der spiller positivt ind på resultatet er, at vi har været forskånet for store sne-storme, som vi havde sidste år, og at vi har kørt med en pæn rettidighed, siger kommerciel direktør i DSB Susanne Mørch Koch.

Det har især været på strækningerne til Høje Taastrup, Klampenborg og Farum, at stigningerne har været store.

- Vi gør os hver dag umage med at levere et godt produkt til vores kunder, og det er blandt andet den indsats, der bliver kvitteret for her. Det er rigtig mange mennesker, som vi dagligt kører på arbejde, i skole, i byen eller hjem igen. Det er vi stolte af at have ansvaret for, siger Susanne Mørch Koch.

I november var der 13 dage, hvor over 400.000 mennesker rejste med S-togene - det er også en rekord.

Busserne åbner dørene for cyklerne

Snart kan odenseanere og andre i den fynske hovedstad tage deres cykel med, når de vil med bussen uden at skulle have pungen frem. By- og Kulturudvalget har vedtaget, at FynBus i det kommende år kan give passagerne mulighed for at tage cyklen med i bybussen, så det bliver mere oplagt at kombinere de to transportformer

By- og Kulturudvalget har truffet afgørelsen på baggrund af en forespørgsel fra FynBus. Det betyder, at der er åbnet for en forsøgsordning, som betyder, at buspassagerne fremover kan tage deres cykel med i bussen - uden at bruge penge på en ekstra billet.

Forsøget skal foreløbigt køre i et år, og der er tale om en udvidelse af et tidligere forsøg, som har kørt fra 2011 og frem til i dag. Her har det været muligt at medbringe sin cykel på busruterne 81-83 (Skibhusene - Neder Holluf/Fraugde) og 91-92 (Herluf Trolles Vej - Allesø/Lumby). Før denne periode har det ikke været tilladt at medbringe cykler i Odenses bybusser.

FynBus vurderer, at der er et potentiale for op til 20.000 flere passagerer i bybusserne årligt, hvis det fremover bliver muligt at medbringe sin cykel uden ekstra omkostninger.

- Det giver nye muligheder for at komme fra A til B, når vi kan tage cyklen med i bussen. Vi skal generelt sikre en balance mellem biler, cykler og offentlig transport, så vi har plads til alle, men der er ikke tvivl om, at mange fremover vil kunne kombinere cyklen med bus, bil eller letbane. Det kan være både et alternativ til bilen alene eller gøre byen mere tilgængelig for flere, siger by- og kulturrådmand Jane Jegind (V).

Myldretidens busser er kun for passagerer uden cykler

Under forsøget vil det være tilladt at medbringe en cykel i bussen på alle ugens dage - dog med undtagelse af hverdage mellem klokken 6 og 9, hvor det ikke er tilladt af hensyn til myldretiden. På de regionale ruter er det allerede tilladt at medbringe sin cykel i bussen, og det har hidtil kostet 25 kroner, men dette vil også være uden beregning i det kommende år.

Når forsøgsperioden er overstået, vil der blive evalueret på interessen og eventuelle udfordringer undervejs. FynBus er i gang med at udarbejde et regelsæt med entydige regler for cyklerne, og på sigt vil der blive udviklet et reservationsystem. Dette vil dog ikke blive klar til forsøgsperioden.



Silkeborgs bybusser har fået nye køreplaner

Mandag 11. december fik bybusserne i Silkeborg nye køreplaner. Køretiderne på de enkelte bybuslinier er korrigeret for den nye trafiksituation, der er opstået efter åbningen af motorvejen mellem Aarhus og Herning nord om Silkeborg

Midttrafik har i samarbejde med Silkeborg Kommune og Tide Bus A/S lavet justeringer på samtlige bybuslinier i den nye køreplan. Justeringerne er lavet på baggrund af indsamlet data omkring køretiderne samt med udgangspunkt i åbningen af motorvejen omkring Silkeborg.

De nye køreplaner trådte i kraft mandag 11. december, og der er lavet justeringer på samtlige bybuslinier. Bybusserne vil fremadrettet, og som noget nyt, også køre efter ferieplanen i skolernes vinterferie, påskeferie og Kr. Himelfartsferien.

Linieændringer

- Kunder på linie 4 og 12 skal desuden være opmærksomme følgende linieændringer.
- Linie 4 ændres, så der mod Virklund altid køres af Frederiksberggade, mens der retur altid køres af Marielundsvej og Sanatorievej.
- Linie 12 ændres, så der altid køres af Kejlstrupvej til/fra Teknisk skole og Tietgensvej.

Man kan se de nye køreplaner på midttrafik.dk.



www.
bus-store
.com

Tried. Tested. Trusted.

Det hele med et enkelt klik. Alle brugte køretøjer fra BusStore samlet et sted.

Om du er på PC, tablet eller mobil. På www.bus-store.com har du adgang til hele det europæiske brugtbusedmarked fra BusStore. Klik ind og se billeder, find priser, se detaljeret beskrivelser af både Mercedes-Benz og Setra modeller, samt alle andre mærker og modeller. Du er også velkommen til at kontakte vores sælger: Claus Korsgaard på tlf.: +45 56 37 00 63.

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.



SCANIA INTERLINK EN FORSTADS-/BY-/LUFTHAVNS-/SH



Specialdesignet til at kunne det hele

Hvor lange distancer har du behov for at køre? Skal du forbinde forstæder, byer eller lande med hinanden – eller er dit behov et sted midt imellem? Har du behov for en specialiseret bus til et bestemt formål eller en bus, som kan det hele?

Så er løsningen Scania Interlink. Det er en modelrække helt uden sidestykke. Det er en forstads-/by-/lufthavns-/shuttle-/intercity-/turistbus. Og vigtigst af alt er, at man ikke skal gå på kompromis med noget, fordi alt kan lade sig gøre.

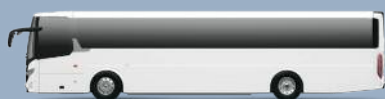
Scania Interlink er en bus, hvor kvaliteten er i top, og med en intelligent konstruktion. Den udnytter pladsen i kabinen bedst muligt, så der opnås en af de bedste passager- og bagagerums-kapaciteter i klassen. Og vigtigst af alt, så opnås dette, uden at gå på kompromis med passagerernes komfort. Og fordi Interlink er designet og bygget 100 % af Scania, ved du, at den lever op

til de højeste sikkerhedsstandarder. Du ved også, at du har vores fulde støtte til alt lige fra service og vedligeholdelse til reservedele og reparationer.

Lavere brændstofforbrug og færre emissioner

Og selvfølgelig kan du skræddersy den, lige som du har lyst til – med forskellige højder, kabineindretninger og det bredeste udvalg af brændstofmuligheder på markedet. En del af Scanias miljømæssige engagement er at hjælpe med til at reducere afhængigheden af fossile brændstoffer ved at tilbyde motorer til alle kommercielt tilgængelige biobrændstoftyper. Uanset brændstoffypen, så er et lavere brændstofforbrug den bedste måde at reducere emissionerne på. Vores Euro 6-motorer er markedsførende, hvad angår energieffektivitet. Resultatet er et lavere brændstofforbrug og færre emissioner. Og når man kombinerer lavt brændstofforbrug med høj driftssikkerhed, er resultatet fremragende samlede driftsomkostninger.

UTTLE-/INTERCITY-/TURISTBUS



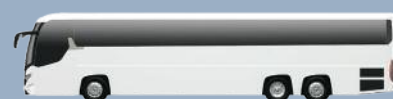
Scania Interlink LD

Den nye Scania Interlink LD er perfekt til almindelig rutekørsel på korte afstande. Den kombinerer en superb storbyadræthed med høj passagerkomfort. Selv om det er den mest kompakte af busserne i Scania Interlink-modelrækken, er der imponerende god plads i kabinen og en ligeledes imponerende lofthøjde. Scania Interlink LD fås i versioner til diesel, biodiesel, biogas og bioethanol.



Scania Interlink MD

Scania Interlink MD er udviklet til at være den ultimative alsidige bus til rutekørsel på mellemlange distancer og til lejlighedsvis drift på lange distancer. Du kan nemt forbedre driftsradiusen ved at tilføje udstyr som fx et toilet, luksussæder og aircondition. Scania Interlink MD fås i versioner til diesel og biodiesel.



Scania Interlink HD

Dette er den mest komfortable og rumlige bus i Scania Interlink serien. Det bedste interiør, stor bagage kapacitet og komfortable sæder - alt skræddersyet til en behagelig rejse. Som i alle Scania Interlink modeller, kan passagererne her nyde udsigten gennem de store dobbeltlags sideruder samt stillheden fra et næsten lydøst klimaanlæg/ventilationssystem. Scania Interlink HD leveres til diesel og biodiesel.

SCANIA
1891 - 2016
125 YEARS



SCANIA



Trafikselskab gør det billigere at rejse langt med busserne

Sydtrafik, der står for den kollektive bustransport i Syd- og Sønderjylland ændrer fra 15. januar prisen på et periodekort til bus. Rejser på to og tre zoner får en lille prisstigning, mens stort set alle rejser over tre zoner bliver billigere. Sydtrafik oplyser, at det kun priserne på periodekortene, som ændrer sig. Alle andre priser forbliver uændrede

Sydtrafik fremhæver også, at ingen priser på periodekort stiger mere end 8 kroner om måneden. De fleste priser på periodekort over tre zoner falder i pris, hvilket er til gavn for dem, der rejser over længere afstande.

- Vi vil gerne understøtte dem, som rejser længere end tre zoner med en lidt billigere rejse. Det bliver så en lille smule dyrere for dem, som rejser kortere. Den opdeling kender vi også fra Midttrafik og FynBus, siger, siger Jesper Lunau, der er presseansvarlig i Sydtrafik.

Kollektiv trafik

- Selvom vi har en stor andel af rejsende, som stiger en smule i pris, skal vi samtidig huske på, at det er to år siden, at vi ændrede prisen for periodekortet, og der er tale om syv-otte kroner fordelt på 30 dages fri buskørsel i de zoner, man har betalt for, siger han videre.

Alle andre billetter holder prisen i 2017

Det er udelukkende periodekortet, som vil stige i pris - og det gælder både periodekort til børn, voksne og pensionister. Derimod ændres der ikke på prisen for at rejse med rejsekort eller kontant-, sms-, eller mobilbillet. Det betyder, at Sydtrafik anbefaler to billettyper:

- Periodekortet kan godt betale sig, hvis man har et stabilt rejsemønster frem og tilbage på den samme strækning. Rejsekortet er smart, hvis man rejser af og til eller på forskellige strækninger, siger Jesper Lunau og fortsætter:

- Vi giver 43 procent rabat i en Sydtrafik bus, hvis man bruger rejsekort, i forhold til den billet, du køber via mobilen eller hos chaufføren.

Fakta om periodekort

Et periodekort gælder for et ubegrænset antal rejser inden for et bestemt antal zoner. Det er antallet af zoner + perioden, som afgør kortets pris

Et periodekort til to zoner koster i dag 343 kroner. Det koster fra 15. januar 350 kroner. Køber man et til tre zoner koster det i dag 514 kroner. Fra 15. januar er prisen 522 kroner. Allerede fra fire zoner falder prisen. I dag koster det 685 kroner, men prisen falder til 675 kroner

Børn såvel pensionister får fortsat en rabat på 35 procent på køb af periodekort

Interesserede kan se øvrige priser på sydtrafik.dk

Fakta om øvrige priser

Prisen for at rejse på rejsekort er på samme niveau som i 2016. Derfor er rejsekort 43 procent billigere end kontant, mobil eller smsbilletten i Sydtrafiks busser

Prisen for en kontant-, mobil- eller smsbillet stiger ikke i januar 2017

Sidst Sydtrafik ændrede priserne var i januar 2015



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!

Ni ud af ti passagerer er tilfredse med Sydtrafik

Gode ruter, busser til tiden og venlige chauffører er de vigtigste pejlemærker for tilfredse passagerer. Det leverer trafikselskabet Sydtrafik ifølge en analyse, som analysebureauet Wilke har gennemført blandt passagererne hos trafikselskabet, der står for den kollektive bustrafik i Syd- og Sønderjylland

Dermed kan Sydtrafik endnu en gang notere fremgang i tilfredsheden blandt sine kunder - buspassagerne.

Ifølge undersøgelsen svarer 90 procent af passagerne, at de er tilfredse eller meget tilfredse med Sydtrafik.

- Vi har som ambition at stige med 1 procent om året på den generelle tilfredshed, og det glæder mig, at vi stiger igen i år, siger Jesper Frost Rasmussen (V), der er bestyrelsesformand for Sydtrafik og 1. viceborgmester i Esbjerg.

- Vi leverer det, vi har lovet borgerne. Nu skal vi fortsætte det gode arbejde frem til 2018, så vi når målet på 92 procent passagerer, som enten er tilfredse eller meget tilfredse, siger han videre.

Ser man på fordelingen af meget tilfredse og tilfredse, så indeholder den også gode nyheder. Her er der sket en stigning fra 35 procent til 42 procent i forhold til sidste års undersøgelse.

God kundeservice er afgørende

Passagererne er også blevet spurgt om specifikke dele af busrejsen - eksempelvis chaufførens kundeservice, som scorer højest.

- Chaufførerne er vores første skanse, og når de optræder venligt og professionelt over for passagererne, smitter det af på den samlede oplevelse. Undersøgelsens flotte resultat handler i høj grad om chaufførernes gode indsats, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

Selv på de områder, som scorer lavest, er det ikke så skidt endda. Indeklimaet, støj i bussen og overholdelsen af køreplanen scorer som minimum karakteren god, og derfor er der god grund til tilfredse smil hos Sydtrafik.

Udbygning af GPS-system skal hjælpe de utilfredse

Undersøgelsen peger dog på, at koordineringen mellem busserne og mellem bus og tog, optager en del af de utilfredse passagerer. Men Sydtrafik har en løsning på den udfordring.

- I begyndelsen af 2017 kommer vi med det system, som kaldes korrespondancesikring. Det er en udbygning af vores GPS-system i busserne. Fra det nye år får chaufførerne besked på deres skærm ved rattet, hvis de skal afvente en forsinket bus eller tog. Det vil forbedre koordineringen og forbindelserne markant, siger Lars Berg.

Analysebureauet Wilke har lavet undersøgelsen for Sydtrafik. Wilke har spurgt 1.089 personer i ugerne 38, 39 og 40, og passagererne udgør et repræsentativt udsnit fra by- og regionalbusser i hele Sydtrafiks område. Undersøgelsen kan findes i sin helhed på sydtrafik.dk under "Om Sydtrafik".

Fabriksnye busser til omgående levering

Kom og se disse flotte busser og få en prøvetur.



MERCEDES-BENZ TOURISMO 17 RHD

- 57 passagerer + fører og rejseleder
- Motor: OM 470, 315 kW (Euro 6)
- Gearkasse: MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)
- Længde: 13.990 mm
- Bredde: 2.550 mm
- Højde: 3.620 mm



MERCEDES-BENZ TRAVEGO

- 52 passagerer + fører og rejseleder
- Motor: OM 470, 315 kW (Euro 6)
- Gearkasse: MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)
- Længde: 14.030 mm
- Bredde: 2.550 mm
- Højde: 3.710 mm

Salgskonsulent

Carsten Ø. Nielsen

+45 56 37 00 35

Carsten.o.nielsen@daimler.com

Salgskonsulent

Claus Korsgaard

+45 56 37 00 63

Claus.korsgaard@daimler.com

Mercedes-Benz

The best or nothing.





Tilgængelig eller ikke-tilgængelig

Kollektiv trafik kan være lidt af et mareridt, hvis man er blind, kørestolsbruger eller bare dårligt gående. I metroen går det fint, i tog går det nogenlunde, men i bybusser og regionalbusser tårner vanskelighederne sig op for passagerer med funktionsnedsættelser trods 25 år med laventrébusser, bæltter til kørestole og manuelle kørestolsramper i mange busser

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus og transportnyhederne.dk

Tilgængelighed for handicappede er et ømt punkt i den kollektive bustrafik. For de skinnede transportformer, tog og metro og snart også letbaner, ser det lidt bedre ud. De sidste stationer har efterhånden fået elevatorer, og metroen i København har siden 2001 sat en ny standard for tilgængelighed.

I bybusser og regionalbusser står det noget værre til. Det er lidt over 25 år siden, at debatten om tilgængelighed i busser sidst var på den politiske dagsorden. Et politisk krav om kørestolslifte i alle busser blev i 1989 afværget i sid-

Kollektiv trafik

ste øjeblik. I stedet blev den individuelle handicapkørselsordning indført, og der blev sat penge af til en "Tilgængelighedspulje". De følgende 5-7 år blev stort set hele bybusbestanden i Danmark omstillet til lavgulvsbusser - eller rettere laventrebusser med lavt gulv forrest i bussen og to eller tre trin op til de bagerste sektion. Der blev indrettet pladser til kørestole med sele til kørestolen og der blev monteret manuelle kørestolsramper. Alligevel er der stadig meget få kørestolsbrugere i bybusser og regionalbusser.

Evalueringen af "Tilgængelighedspuljen" i 1998 gav svaret: Det er ikke nok at forbedre bussen, der skal også gøres noget ved infrastrukturen, for at den samlede tilgængelighed forbedres.

Men hvem har mod på at gøre Danmarks anslået 20.000 busstoppesteder fuldt tilgængelige for borgeren med funktionsnedsættelser - herunder kørestolsbrugere?

Det ligner en uoverkommelig opgave. Der mangler ikke viden om, hvordan det skal gøres, og hvor de virkelig vigtige punkter findes. Der mangler heller ikke kommuner med flotte tilgængelighedspolitikker eller -strategier.

Praktiske og vedvarende forbedringer kniber det mere med.

De fynske busramper

Lige for nylig er der kommet en ny åbning i bustrafikkens tilgængelighed. FynBus har nemlig krævet elektriske kørestolsramper på alle nye bybusser og regionale busser. Allerede nu har halvdelen af bybusserne i Odense elektriske ramper, og alle regionale busser på Fyn og Langeland er på vej til at blive udskiftet med nye busser med ramper.

Kravene om elektriske ramper kom sent ind i udbudsvilkårene.

- Det er typisk i forbindelse med udbud, der er mulighed for at lave større teknologisk udvikling på busparken. Elektriske ramper er den nyeste teknologi på området, og vil samtidig kunne sikre de busmæssige forudsætninger for at kunne leve op til de ønsket om øget tilgængelighed for eksempel ganghandicappede og kørestolsbrugere, siger FynBus' markedschef Jan Gudmann Hansen.

Det rygtedes hurtigt blandt de organiserede kørestolsbrugere, at der nu var ramper i Odenses bybusser. Det skulle prøves. Men skuffelsen var stor. Chaufførerne vidste ikke noget, og kun få ramper virkede - i nogle tilfælde var det første gang rampen blev skudt ud på en aktuelle bus.

FynBus forsøgte i sommeren 2016 i samarbejde med Movia og Midttrafik at hanke op i problemstillingen. To fynske bybusser blev kørt til Toftegaard Plads i Valby. Her blev konstateringen, at heller ikke i Valby var stoppestederne indrettet til de elektriske ramper.

- Vi i FynBus har ramper, men har endnu ikke haft så meget fokus på tilgængelighed og samlede løsninger. Movia og Midttrafik har i højere grad haft dette fokus, men de har ingen busser med ramper, siger Jan Gudmann Hansen.

De tre trafikselskaber valget at slå sig sammen om at udvikle gode løsninger for bedre tilgængelighed. I første omgang vil de gennemføre et forsøg, der skal afklare en mere samlet løsning, der kan gøre de nye elektriske busramper til et nyttigt værktøj for både trafikselskab og deres passagerer. Idéen er at udpege én enkelt buslinie som forsøgslinie. På linien skal stoppesteder og trafikinformation indrettes med så god tilgængelighed som muligt.

- En stor opgave er at få overblik over hvilke konkrete krav, der skal være til for blandt anden stoppestedernes indretning og adgangsfaciliteter, og især i hvilket omfang stoppestederne i Odense og på Fyn i øvrigt leve op til sådanne krav, siger Jan Gudmann Hansen og fortsætter:

- At udpege en forsøgsrute vil i øvrigt også være noget vi skal kigge på i samarbejde med kommunerne og ældre- og handicaporganisationerne.

Regionspolitikere til kolleger i Flensburg: Vestlig grænsebanegård er en langsigtet løsning

Borgmester Thomas Andresen (V) og regionsrådsformand Stephanie Lose (V) opfordrer i et fælles brev Flensburg byråd til at udnytte chancen for at blive en del af fremtidens internationale togforbindelser ved at arbejde videre med planerne om en permanent grænsebanegård vest for byen

Aabenraa's borgmester Thomas Andresen (V) og regionsrådsformand i Region Syd, Stephanie Lose (V), mener, at det vil være et vigtigt skridt mod en forbedret banemæssig sammenhæng i Jyllandskorridoren at få etableret en international dansk-tysk grænsebanegård ved Flensburg. De to danske politikere har sendt et brev til byrådet i Flensburg forud for politikernes behandling af punktet på næste møde.

De to politikere peger på, at når Femern Bælt-byggeriet for alvor går i gang, vil de internationale tog mellem Hamborg og København blive ledt over Syddjylland og Fyn. Det giver ifølge de to politikere Flensburg en enestående chance for at få et attraktivt stoppested ved byen.

Et flertal i planudvalget i Flensburg har indstillet til byrådet, at man opgraderer trinbrættet i Wieche til midlertidigt at kunne håndtere internationale tog. Men flertallet har også indstillet, at banegården i bymidten på lang sigt skal være hovedbanegård.

- Det glæder mig, at planudvalget har anbefalet at opgradere Weiche-trinbrættet, så de internationale tog kan få et stop i Flensburg, mens Femern-togene føres denne vej. Men det ærgrer mig, at man kun ser opgraderingen ved Weiche som en midlertidig løsning, for jeg er oprigtigt talt bange for, at Flensburg med den beslutning risikerer at blive kølet af de internationale tog, siger Thomas Andresen (V).

Lange rejsetider i dag

En fælles dansk-tysk grænsebanegård er af væsentlig strategisk interesse for Region Syddanmark.

- Vi ved, at rejsetid betyder utrolig meget. Det er også derfor, at vi i Region Syddanmark har som et af målene i vores vækst- og udviklingsstrategi at få skabt bedre baneforbindelser i Jyllandskorridoren og videre ud i Europa, fordi det er væsentligt - ikke bare for os lokalt, men også i en international sammenhæng. Og det håber jeg, at Flensburg vil forstå betydningen af i en tid, hvor netop sammenhængen mellem de større byer bliver stadig vigtigere, siger Stephanie Lose (V).

Der spares meget rejsetid ved at undgå at skulle ind til den nuværende banegård i Flensburg. Banegården er dog kun en af mange flaskehalse på strækningen mellem Hamborg og Østjylland, der for eksempel også tæller enkeltsporet banestrækning mellem Padborg og Tinglev. Så selv om der eksempelvis fra Trekantområdet ikke er den store forskel på afstanden til København og Hamborg, tager det i dag dobbelt så lang tid at køre i toget til Hamborg.



Nyheder fra Mekasign

- Nye skilte men samme gode service!

Vi er nu blevet forhandler af de tyske kvalitets skilte fra bustec.



- + Markedets laveste strømforbrug
- + Effektive Lysdioder
- + En synsvinkel på hele 130°



LED-skilte med en usædvanlig lang levetid og helt vedligeholdelsesfrie.
Bruger energibesparende super bright lysdioder.

ECO-LED-display systemet udmærker sig ved, som de eneste at kunne styres via netværk med RJ45 stik, og er dermed fremtidssikret til drift med bus computer. Automatisk lysstyrke regulering giver perfekt læsbarhed under alle lysforhold.

Forhandler & Service Center

 **bustec**

Passenger Information Systems
Bus | Train | Stop



Sindballevej 27, Lindved. DK -7100 Vejle - Tlf.: 7585 1777 - www.mekasign.dk

Biogasanlæg ved Kors kro i Sydvestjylland bliver landets største

Danmarks Grønne Investeringsfond finansierer etableringen af landets største biogasanlæg, der bliver bygget ved Kors kro i nærheden af Esbjerg og forventes at stå færdigt i 2018

Bag det nye biogasanlæg står energiselskabet Nature Energy og leverandørforeningen Sydvestjysk Biogas, som repræsenterer godt 100 leverandører fra lokalområdet. Anlægget koster samlet ca. 230 millioner kroner.

Danmarks Grønne Investeringsfond har som formål at fremme den grønne omstilling ved at yde finansiering i form af lån på op til 100 millioner kroner per projekt. Kors kro er det første biogasanlæg fonden har finansieret.

- Vi finansierer projekter, som bidrager til den grønne omstilling, og som har en sund økonomi. Begge dele lever biogasanlægget ved Kors kro til fulde op til, siger Michael Zöllner, der er direktør i Danmarks Grønne Investeringsfond.

- Bioøkonomi er et vigtigt fokusområde hos os, og vi er derfor glade for, at vi nu at kunne finansiere vores første biogasanlæg. Vi ser meget frem til at følge både etableringen og den efterfølgende drift, siger han videre.

I fuld drift vil anlægget ved Kors kro årligt kunne behandle 710.000 ton affald fra industrien, detailhandlen og landbruget. Det vil hvert år kunne sende ca. 22 millioner kubikmeter biogas på gasnettet. De mange kubikmeter biogas kan eksempelvis holde 2.000 gasdrevne busser kørende i et helt år.

Om Danmarks Grønne Investeringsfond

Danmarks Grønne Investeringsfond er en selvstændig statslig lånefond, der har til formål at medfinansiere investeringer, som fremmer en grøn omstilling af det danske samfund

Fonden yder lån til private virksomheder, almene boligorganisationer samt offentlige selskaber og institutioner med videre, hvis formue er adskilt fra statens, regionernes og kommunernes formue, og som har mulighed for at optage lån på det private marked

Fonden har en egenkapital på op til 200 millioner kroner samt en statsgaranteret låneramme på op til 5 milliarder kroner til medfinansiering af projekter

Projekterne skal som minimum levere dokumenterbar grøn omstilling og have en sund økonomi



AdBlue-aktiviteter skifter hænder

Firmaet Strongblue A/S, der er ejet af Gert Jakobsen Holding Aps, som blandt andet også ejer Gert Jakobsen Transport ApS, køber aktiviteterne i Noer Kemi ApS, som har haft svært ved at få overskud de seneste år

Strongblue A/S har overtaget alle aktiviteter i Noer Kemi ApS pr. 1. november. I forbindelse med overtagelsen flytter Noer Kemi's aktiviteter fra Toftlund til Strongblue A/S i Hornslet nord for Århus, hvorfra firmaets kunder fremover vil blive serviceret.

Selskabet Noer Kemi ApS er i sidste ende ejet af ejet af Anders K. Larsen og Jens K. Larsen, der også ejer Lastas i Hedensted.

Om Strongblue A/S

- Strongblue A/S er en dansk virksomhed, der er hjemmehørende i Hornslet nord for Århus
- Virksomheden er ejet af vognmand Gert Jakobsen, og den daglige drift håndteres af Martin Jakobsen.
- Strongblue tilbyder, ligesom Noer Kemi, levering af Adblue i bulk, IBC, tromler og dunke, dertil tilbydes også levering af sprinklervæske, kølervæske og motorolie - Strongblue forhandler det tyske mærke Leprinxol.
- Strongblue har tank-automater i Padborg, Høje Taastrup, Frederikshavn og Hirtshals

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



Scania tester trådløs hurtigopladning i bytrafik

Nordens første bus med trådløs - induktiv opladning ved stoppestederne, er kørt ud i test. Der er tale om en nyudviklet Scania elhybrid-bus, som vil køre i regelmæssig bytrafik i Södertälje, som et led i arbejdet med at finde nye og mere bæredygtige løsninger for kollektiv bustrafik i byområder

Det er første gang den trådløse opladningsteknik testes i Norden, og både bus og løsning på stoppestedet er en del af et forskningsprojekt, hvor Skåne, SL, energiselskabet Vattenfall, Södertälje Kommune og KTH arbejder sammen om at udvikle en støjsvag og bæredygtig kollektiv trafik. Projektet er delvist finansieret af den svenske Energimyndigheden.

I projektet testes teknologien af i et mere ekstremt klima, som denne type infrastruktur også er nødt til at kunne klare for at være relevante i de mere nordlige dele af verden. Trådløs opladning ved stoppesteder betyder, at busserne holder stille over et opladnings-system, der er indbygget i vejen ved ladestationen - og hvor opladningen sker automatisk.

Udformningen af den induktive teknologi er blevet tilpasset, så den ikke forstyrrer det eksisterende bymiljø og er dybest set usynlig. Syv minutters trådløs opladning er nok til, at bussen kan køre hele den 10 kilometer lang rute, som bussen skal betjene.

- Elhybrid-bussen i det her projekt viser et af de tekniske spor mod en mere bæredygtig transportløsning. Den induktive ladeteknik er både stille og usynlig. Prøvedriften er vigtig forud for de valg, både samfundet og bilindustrien står

over, når det kommer til at fjerne udledningen og mindske støj fra trafikken i følsomme bymiljøer, siger Hedvig Paradis, der er projektleder hos Scania og ansvarlig for virksomhedens deltagelse i forskningsprojektet.

Udgifterne til forskningsprojektet med trådløs opladning ved busstoppesteder udgør lidt over 38 millioner svenske kroner, hvoraf Scania investerer 22 millioner svenske kroner. Den svenske Energimyndigheden har givet knap 10 millioner i forskningsmidler, der fordeles mellem KTH, Scania og SL.

- Det er vigtigt at få mere viden om, hvordan forskellige tekniske løsninger for el-drevne bybusser fungerer i virkeligheden. Det er en af flere grunde til, at vi støtter projektet, siger Erik Svahn, der er ansvarlig for projektet hos Energimyndigheden.

Hos Scania siger Anders Grundströmer, der er leder af den nyoprettede Scania Sustainable City Solutions, at projektet er et af flere, som Scania driver for at finde løsninger for fremtidig bæredygtig transport i byerne.

- Vi arbejder på at identificere byernes behov og skabe systemer til miljøvenlige, hurtige, sikre og omkostningseffektive transportløsninger, som baserer sig på lokalt producerede alternative brændstoffer, herunder elektrificering, siger han.

En elektrificering af transportsektoren vil kræve forskellige teknologier og løsninger - både når det gælder hvor og hvordan køretøjerne oplades. Opladning kan ske enten når køretøjet holder stille i depoter, ved busstoppesteder eller under kørslen. Til opladning under drift er alternative muligheder opladning via strømaftager eller induktiv opladning - eller en kombination af disse teknikker.

Valget af løsning afhænger af, hvilken transport-opgave, der skal udføres. Størrelse og vægt af de batterier, der kan medbringes i køretøjer er en afgørende faktor for behovet for opladning under kørsel i trafikken.

Den bus, som Scania vil teste i trafikken i Södertälje er en elhybrid, hvor bussens batterier oplades under kørslen ved at opsamle energi under opbremsning, ved at benytte bussen forbrændingsmotor drives på fossilt brændsel, eller ved induktiv opladning ved stoppestedet ved den særlige ladestation.





Koreansk dækproducent leverer dæk direkte til Scania, Mercedes-Benz og MAN

Hankook Tire, der har hovedkvarter i Korea og aktiviteter i det meste af verden, er OE-leverandør til en række europæiske lastbil- og busproducenter - seneste er Scania kommet til

Hankook har ind til aftalen med Scania været OE-leverandør - OE står for Original Equipment - til Mercedes-Benz og MAN.

Aftalen med Scania, som sammen med MAN er en del af VW-koncernen, omfatter som udgangspunkt 18 dimensioner i 22,5-tommer segmentet.

I første omgang handler det om Hankook e-cube MAX til langtransport og helårsdækket SmartFlex. Fra næste år skal Hankook også levere SmartWork dæk til anlægstransport.

Hankook har siden 2014 været OE-leverandør af en række dimensioner til MAN Truck & Bus.

- Samarbejdet med Scania er en stærk kvalitetsbekræftelse for vore produkter. Både e-cube MAX, SmartFlex og SmartWork-serierne tilfredsstillter Scania-ingeniørernes strenge krav til ydelse, effektivitet og bærekraft, siger Ho-Youl Pae, der er COO for Europa hos Hankook.

Dækfirma får ny nøglekunde-bestyrer

Finn B. Poulsen er ansat som ny Key Account Manager hos Euromaster i det sønderjyske område. Med en bred baggrund inden for både salg, markedsføring, distribution og ledelse i en lang række virksomheder, som på forskellig vis relaterer sig til dækbranchen, er det en erfaren medarbejder, Euromaster har ansat til at rådgive kunderne i området

Efter et to måneders intensivt introduktionsforløb, som blandt andet indebærer to uger på Euromasters centre i henholdsvis Brande og Skejby, er Finn B. Poulsen klar til at overtage sit distrikt som Euromasters repræsentant i det sønderjyske.

- Det har været meget lærerigt for mig at blive bekendt med rutinerne i centrene og se, hvordan de arbejder med tingene i praksis, siger Finn B. Poulsen.

- Mine forudsætninger for at rådgive kunderne er langt bedre, når jeg ved, hvor lang tid, tingene tager og hvilke udfordringer, der følger med de forskellige processer, siger han videre.



Sparringspartner for vognmænd og entreprenører

Finn B. Poulsen bliver sparringspartner for store og små erhvervs-kunder. Hans opgave bliver at sikre, at vognmænd og entreprenører får god professionel rådgivning, og med udgangspunkt i omfattende analyser og beregninger ser han frem til at afdække nye muligheder for kunderne, også når det kommer til optimering af brændstofforbrug, smøreolie, finansiering, køre/hviletid eller helt andre ting, som kan komme kundernes forretning til gavn.

Fra tidligere ansættelser i forskellige virksomheder med kundeportefølje i både transport- og logistikbranchen, er Finn B. Poulsen kendt blandt en stor del af de kunder, han nu skal arbejde sammen med som konsulent for Euromaster. Han tiltræder dermed stillingen med et godt udgangspunkt for at etablere et tæt samarbejde med kunderne, så de får mest muligt ud af deres investeringer.

Finn B. Poulsen bor i Vejle med sin hustru.



Energiselskab har udvidet sit netværk de seneste år

I 2015 etablerede energiselskabet OK syv nye Truck Diesel stationer. I år, hvor det danske energiselskab haft fokus på at manifestere sig yderligere på transportmarkedet, er der åbnet tre nye stationer - senest i Lemvig og Venslev

Den fortsatte udvidelse skal ses i lyset af OK's mål om løbende at udbrede selskabets netværk af tankstationer til gavn for et stadig stigende antal brugere.



- Vi etablerede ikke færre end syv nye Truck Diesel stationer i Danmark i løbet af 2015, og sidste års byggeaktivitet har gjort, at vi har følt os godt dækket ind på landkortet i år, siger Henrik Dehn, der er markedschef i OK.

I år er OK nøjedes med at etableret tre nye stationer. Før sommer etablerede man en station i Skovlunde med både gas og diesel, og senest to mindre stationer i henholdsvis Lemvig i det vestjyske og Venslev på Sjælland. Den løbende udvidelse bunder i, at kundekredsen bliver større.

Henrik Dehn påpeger, at OK hele tiden vurderer nye placeringer på baggrund af OK's vækst på transportmarkedet, men at målet ikke er mange stationer, men gode placeringer til stationerne.

- Det handler om at dække efterspørgslen bedst muligt, men i takt med, at vi oplever stigende efterspørgsel, er det selvfølgelig kun naturligt, at vi planlægger flere og flere Truck Diesel stationer - og det vil man givetvis også få at se i løbet af 2017, siger Henrik Dehn

Fakta om OK a.m.b.a.

- OK-kæden består af mere end 660 tankstationer til privatbilister samt 70 Truck Diesel stationer, hvor vognmænd kan tanke døgnet rundt, og som er fordelt over hele landet. På langt størstedelen kan man tanke AdBlue, som reducerer emissionerne af NOx
- OK og det verdensomspændende E.ON samarbejder om etablering af gastankstationer i hovedstadsområdet. Foreløbigt har OK tre gastankstationer
- OK har det sikre Truck Diesel kort med indbygget chip, der ifølge OK er umuligt at kopiere
- OK repræsenterer den verdensomspændende smøreolieproducent Mobil på det danske marked
- OK a.m.b.a er landsdækkende leverandør af transport- og truckdiesel, benzin, smøremidler, naturgas og elektricitet til både erhverv og private. Desuden leverer OK rådgivning, projektering og installation af varmepumper i alle størrelser



Danmark har fået flere nye busser i løbet af året

Antallet af nyregistrerede busser endte på 96 i november. Samlet set er der nyregistreret 684 busser i perioden fra 1. januar til og med 30. november

Ifølge De Danske Bilimportører's månedsstatistik er det betydeligt over samme periode sidste år, hvor antallet var på 470.

De Danske Bilimportører peger på, at bussalget og dermed antallet af nyregistrerede busser i Danmark er påvirket af et begrænset antal udbud og dermed ikke altid sammenlignelig måned for måned, men mest på årsbasis.

Busbestanden er vokset

Ved udgangen af november var der registreret 9.040 busser i Danmark. Det er 2 procent flere end i samme måned sidste år, hvor tallet var 8.860

Ser man isoleret på november i år er busbestanden vokset med 28 fra 9.012 i begyndelsen af måneden til de ovennævnte 9.040 ved udgangen af måneden.

Det fremgår af De Danske Bilimportører's månedsstatistik.



Vagn Erik Hvid (tv) og Heidi Tychsen.

Busleverandør:

Der er bud efter to typer minibusser

Vagn Erik Hvid producerer 30-40 minibusser om året til et marked præget af standardløsninger og hård priskonkurrence

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus og transportnyhederne.dk

Minibusser eller liftbiler er to af de gængse betegnelser for enten små busser eller store biler - alle dog med kørestolslift. Det er standardkøretøjet til handicapkørsel og til mange andre typer specialkørsel. Hos Vagn Erik Hvid i Padborg opbygger man to typer af minibusser/liftbiler.

Den skrabede model er beregnet til det meget konkurrenceprægede Flextrafik-marked. Her tæller prisen meget som første og vigtigste parameter. I princippet samme bil kan leveres som M1 - en personbil med 8 passagerpladser - eller som M2 - en mini bus med 9-15 passagerpladser. Vilkaerne er vidt forskellige for M1 og M2, men bilen er den samme.

Det skyldes en meget fleksibel indretning, hvor sæder kan tages ud eller sættes ind efter behov. Flexibiliteten kommer blandt andet af gulvet, som både har indlagt varme og standardiserede "beslag" til stole og kørestolefastgøring.

Den komfortable model er typisk en minibus/liftvogn med en del ekstraudstyr og en mere luksuriøs udformning - for

Materiel

eksempel tonede ruder, LED-lys og bedre sæder. Denne type bruges fleksibelt i både taxa- og busforretninger til særlige transportopgaver i luksusklassen, men også til Flexkørsel, dubleringskørsel med videre.

Personlig stil

- Vores marked for minibusser og liftvogne er et typisk nichemarked. Vi kan leverer op til 40 vogne om året, og det er kun en lille del af behovet, fortæller Vagn Erik Hvid og fortsætter:

- Jeg kan bedst lide at handle med vognmandskunder, som jeg kan have en god teknisk dialog med. Det er måske en lidt gammeldags indstilling, men min erfaring er, at det giver langt det bedste resultat for vognmændene og for os. Det betyder også, at de store volumener går uden om os. Til gengæld trives vi godt i vores nichemarked.

Vagn Erik Hvid startede i 2005 som leverandør til busselskaber, men over årene har han også fået mange kunder i taxibranchen. Siden 2007 har han brugt en stor del af sin tid som importør af polske Solaris-busser til det danske marked.

Den ærke-sønderjyske Vagn Erik Hvid er som person temmelig anderledes end de fleste af nutidens og for nogle måske smarte forretningsfolk. Den håndværksmæssige baggrund er ikke til at tage fejl af, og den er kombineret med mange års salgserfaring. Vagn Erik Hvid har desuden en ligefrem facon, som passer perfekt til vognmandsbranchen - både i dens traditionelle og moderniserede udformning.



Første fase af minibusproduktionen: Dørtrin, holdestænger og MarTech-gulv.

Materiel

Det er traditionen fra Aabenraa Karosserifabrik og DAB Silkeborg, som Vagn Erik Hvid har udviklet til sin egen personlige og let moderniserede variant. I øvrigt var det netop på Aabenraa Karosserifabrik, at Vagn Erik Hvid i 1992 samlede sin første erfaringer med at sælge busser.

Håndværk på minibusfabrikken

Det er den håndværksmæssige tilgang, som styrer produktionen af minibusser i Vagn Erik Hvids fabrik og lager i Harslee - tre stenkast på den tyske side af grænsen. Produktionen af minibusser/liftvogne er dog noget mere standardiseret end for bare få år siden.

- Vi køber en halvfærdig Mercedes Sprinter, som vi bygger færdig, fortæller Vagn Erik Hvid.

- Indgangstrin og holdestænger er helt standardiseret, og så bruger vi et gulv fra MarTec. Dette og lidt mere udfører vi lidt på forskud, altså inden vognen er solgt. Det afhænger af efterspørgslen og trækket på medarbejderne til andre opgaver.

Liften til kørestole er af mærket DK-Lift. Liften monteres også i forproduktionen.

Vagn Erik Hvid understreger, at kunderne kan få den indretning de ønsker, men for hver afvigelse fra de standardiserede komponenter stiger prisen.



Det var disse to minibusser/liftvogne, der var under produktion på Bustech-fabrikken, den dag Magasinet Bus var på besøg.

Materiel



Blandetanken, som er opfundet på Vagn Erik Hvids værksted. Blandetanken blander kølevand fra motoren med vand fra gulvvarmesystemet.

- Alt kan lade sig gøre, men de fleste kunder vælger det nogenlunde standardiserede, som der er gode erfaringer med og som koster mindre, fastslår han.

Medarbejdere har typisk serviceopgaver for kunderne, når de ikke arbejder i fabrikshallen.

- Vi har to-tre Flying Doctors, som kører ud til kunderne og foretager reparationer, som vognmandens værksted ikke kan klare. De kører ud i særligt indrettede servicevogne, hvor de har en stor mængde specialværktøj og reservedele med, forklarer Vagn Erik Hvid.

- Andre dage er der ikke træk på servicedelen, så går de herhjemme i hallen og bygger minibusser.

Lille, men velordnet lager

En vigtig faktor for en håndværkspræget fabrik som Vagn Erik Hvids er en effektiv styring af lageret. Selv om der bruges mange standardiserede komponenter, at antallet af lagernumre alligevel ganske højt.

- Vi har en meget effektiv lagerstyring med kun få eksemplarer af hver komponent, siger Vagn Erik Hvid og fortsætter:

- Vi kan bestille næsten alle komponenter til levering fra dag til dag, og det gælder både til vores produktion og til service.

Og så er der alligevel nogle få ting, som ikke er standardiserede. Nogle af dem har Vagn Erik Hvid og busbyggerne selv fundet på - typisk som løsninger på konkrete tekniske problemer, men siden er de blevet en fast del af busserne fra fabrikken. Det gælder blandt andet en lille "blande-tank" og en holder til transport af kørestole.

På grænsen

Som sagt ligger busfabrikken i Harrislee, få hundrede meter fra den dansk tyske grænse. Og busfabrikken hedder Bustech GmbH og er et tysk aktieselskab. Vagn Erik Hvid A/S er derimod det danske salgsselskab, og opgaverne er

Materiel

delt meget konsekvent mellem de to selskaber. Og så er der på samme adresse også det danske salgsselskab Solaris Danmark Bus A/S.

- Vi udnytter selvfølgelig vores placering i grænselandet, siger Vagn Erik Hvid og fortsætter:

- Det kræver til gengæld specialister på økonomisiden, så vi har både en tysk og en dansk bogholder. Det er aldrig lykkedes at finde én person, som har styr på begge regelsæt.

Vagn Erik Hvid ser med spænding frem til en kommende nye taxilov og dens konsekvenser.

- Jeg forventer, at der bliver brug for flere forskellige typer af liftvogne. Taximarkedet kommer nok til at forandre sig meget, men vi er selvfølgelig klar til en dialog med både eksisterende og nye taxivognmænd. Jeg tror på, at der altid vil være plads til en nicheleverandør som os, siger Vagn Erik Hvid.

I forkontoret regerer den uundværlige sekretær Heidi Tychsen, som holder styr på de tre selskaber, på aftaler, papirer og øvrige løse genstande - blandt andet sørgede hun for at Deres udsendte medarbejder fik sin skriveblok med hjem.

Vagn Erik Hvid ved den udslåede DK-Lift.





Nyt fra VBI December 2016

Salg Jylland

Leif Brændekilde +4540359308
lb@busimport.dk

Salg Sjælland

Henrik Knudsen +4540203680
hnk@busimport.dk



MB Sprinter 519 cdi Pris 555.000. - kr.

Årg. NY **Pladser** 19 + F + G **Km.** 0 **Farve** Hvid **Euro** 5 **Gear** Automatisk **Type** Mini Turist line



MB Sprinter 519 cdi Pris 485.000. - kr.

Årg. NY **Pladser** 19 + G + G + F **Km.** 0 **Farve** Sølv metal **Euro** 5 **Gear** Manuel **Type** Mini Turist LUX



NEOPLAN CITYLINER Pris 995.000. - kr.

Årg. 2010 **Pladser** 54 + F + G + G **Km.** 770.000 **Farve** Hvid **Euro** 5 **Gear** Automatisk **Type** Fuld turist



SETRA 517 HD Pris 1.650.000. - kr.

Årg. 2013 **Pladser** 58 **Km.** 555.000 **Farve** Hvid **Euro** 6 **Gear** Automatisk **Type** turist



VOLVO 9700 B12B Pris 749.000. - kr.

Årg. 2007 **Pladser** 52 + F + G **Km.** 800.000 **Farve** Hvid **Euro** 5 **Gear** automatisk **Type** Fuld turist

Der tages forbehold for mellemsalg samt tryk fejl.

www.busimport.dk

Tak for 2016 ... Glædelig Jul og godt Nytår



Af Lars Bregnbak
turistbuschauffør hos
Københavns Bustrafik

Dansk turistbuskørsel er i fremdrift

Den danske turistbusbranche har aldrig været bedre end nu. Gennem de sidste 10 år er der sket en forrygende udvikling i turistbus-branchen, mange nye tekniske løsninger til drift af vognparken har vundet indpas og standarden på turistbusserne er højnet væsentligt landet over.

Kigger man rundt i gadebilledet, er det meget få ældre busser, du ser. De nye busser fra Setra, Mercedes, Volvo, Man og Neoplan er til gengæld rigeligt repræsenteret og at finde hos så godt som alle vognmænd i dag. Komforten, design og sikkerheden har fået et væsentligt løft, brændstoføkonomien er blevet bedre og ikke mindst er miljøforureningen begrænset meget. Samtidig er nyere busser også lig med bedre driftssikkerheden. Samlet set har alt dette givet kunderne en bedre og større oplevelse og tilfredshed.

Chaufførstanden er bestemt også højnet i takt med bussernes udvikling, dette skyldes flere parametre: Bedre arbejdsvilkår, bedre uddannelse, vognmændene er blevet bedre til chaufførpleje. Den vigtigste årsag gemmer også på en trist historie, chaufførens gennemsnitlige kørsels, og serviceerfaring er steget i takt med chaufførens alder - naturligvis.

Branchen har aldrig haft så mange dygtige og erfarende chauffører som nu. Men det triste er, at dette hovedsageligt skyldes, at der ikke kommer særlig mange nye og unge kræfter bag rattet og turistbuschaufførernes gennemsnitsalder stiger og stiger.

Fra førersædet

Lige nu er det muligt for de danske vognmænd at konkurrere selv med østeuropæiske vognmænd om kørsel. Det er ikke på grund af prisen, men på grund af bedre busmateriel, bedre driftssikkerhed, bedre uddannede og erfarne chauffører og ikke mindst bedre garantier for punktlighed, kommunikation, kvalitet og service.

Mange af de 100.000 nye turistbuskunder er kommet til i takt med udvidelsen og det større udbud af landsdækkende rutekørsel, så som Abildskou, Rødbillet og nu også Eurolines, der alle har taget konkurrencen op med DSB om kunderne, og disse selskaber har gjort turistbranchen en kæmpe tjeneste, fordi de har gjort det godt og professionelt. Pludselig har dagens danskere igen fået øjnene op for komforten og nydelsen ved at køre bus

De mange år med sovebus, trange pladser og nonstop kørsel i et hæsblesende tempo, som måske nok flyttede mange passagerer rundt på vejene, skabte også en turistbuslede i blandt de samme passagerer. Busturen var gået hen og blevet et nødvendigt onde og på ingen måde en nydelse. I takt med, at flypriserne bare faldt og faldt, valgte mange bustransporten fra.

Men det, at over én million passagerer nu benytter de landsdækkende buslinier i nye moderne turistbusser med erfarne chauffører med fokus på service og punktlighed, har uden tvivl været den største og bedste markedsføring, som turistbusbranchen kunne ønske sig.

Lur mig om ikke de næste år vil øge passagerantallet i de danske turistbusser - såvel indland som udland.

I mine sidste klumme skrev jeg om, hvordan 12 dages-reglen blev udnyttet til kørsel helt ned til 7 dage og at dette havde store konsekvenser for såvel vognmænd samt chauffører. Skulle min tese holde stik, at vi får flere gæster og dermed mere kørsel, så kan netop denne form for kørsel slå det hele ihjel. For det bliver umuligt at opdrive chauffører til opgaverne, når de faste og erfarne chauffører ikke er til rådighed på grund af de mange ekstra hviledage, som chaufførerne skal afholde, og de vil dermed ikke være til rådighed for vognmanden og de mange nye rejsende.

Hvis udviklingen fortsætter, og der ikke bliver tilført et væsentligt antal nye og unge chauffører til branchen, ender vi med at stå i samme situation som lastbilvognmændene, der i dag ikke kan finde kvalificerede chauffører til deres køretøjer.

At vende denne udvikling vil tage tid. Derfor ser jeg heller ikke anden udvej fra vognmandens side end, at begrænse brugen af 12-dagesreglen på kørsel under 12 dage til et minimum. Kun på den måde kan der opretholdes en professionel chaufførstab, som står til rådighed for vognmanden og ikke sidder hjemme på tvunget hviledage 12 til 14 dage om måneden.

Vognmændene skal samtidig efter min mening til at investere kraftigt i en charmeoffensiv og gøre det attraktivt og in igen at køre turistbus.

Selv om der er sket forbedringer i chaufførernes arbejdsforhold igennem årene, er man simpelthen ikke fulgt med tiden, hvad angår planlægning af arbejdsdage og fridage. Dette tror jeg er en væsentlig årsag til, at ny mulige chauffører springer fra, samtidig med, at lønnen stadigvæk halter bag efter rutebuschaufførernes.

Prioriteringerne hos den enkelte har ændret sig. Folk ønsker at kunne planlægge deres dag, uge, måned. De vil have tid til aktiviteter, familie og begivenheder og ikke leve i uvished dag ud og dag ind.

Vi gamle har vel efterhånden lært at leve med det, men jeg tror godt, jeg tør tale for os alle, når jeg påstår, at det har ikke været uden omkostninger.

Fra førersædet

Så mit forslag er klart: Giv chaufføren en månedlig arbejdsplan som de og deres familie kan forholde sig til, og pludselig bliver jobbet væsentlig mere attraktivt og familievenligt.

Dette er dog ikke let, og ifølge flere vognmænd, jeg har talt og skrevet sammen med, er det en ønsketænkning, som ikke kan praktiseres i virkeligheden.

Vognmændene pointerer, at fleksibiliteten hos chaufførerne er altafgørende for driften af nutidens forretning. Men er der nogen forretning, hvis der ikke er nogen chauffører ?

Argumenterne fra vognmændene er:

- Kunderne bestiller kørsel væsentlig senere end tidligere.
- Rejsebureauernes brug af 12 dages reglen giver udfordringer i form af færre chauffør-køredage til rådighed og dermed skal der trylles en del i planlægningen for at få kørselskabalene til at gå op - og her er fleksibilitet altafgørende.

Vognmændenes tanker omkring tiltrækning af nye chauffører går mere på det økonomiske, ikke forstået sådan, at de ønsker, at smide væsentlig flere penge i chaufførernes lønpose, men i stedet ønsker de, at chauffører der køre udland får samme skattemæssige fradrag og skatteforhold som for eksempel sømænd.

Alle er dog enige om, at der inden for ganske få år vil opstå et vakuum, hvis ikke det lykkes at tiltrække flere chauffører til branchen. Og man aner et håb hos vognmændene om, at førerløse busser snart er en realitet.

Min egen mening om dette er dog, at dette har lange udsigter, da turistbuschauffører arbejdsopgaver jo omhandler meget mere end at dreje på rattet, og disse opgaver vil der ikke være elektroniske løsninger på i dette århundrede vil jeg mene.

Jobbet som turistbus-chauffør byder jo på rigtig mange gode ting, oplevelser, udfordringer, selvbestemmelse og personlig påvirkning af resultater og direkte feedback.

Det er jo glade kunder, vi kører med, og vi kommer i kontakt med alle typer mennesker og er en væsentlig del af kundens oplevelse og tilfredshed - for ikke, at forglemme gode kollegaer på tværs af landet.

Så set fra min side har vi et fantastisk job, men det er med den nuværende arbejdsplanlægning, desværre ikke familievenligt, og det skræmmer nye chauffører væk.



Busvognmand i Midtjylland:

- Jeg vil gerne tro, at det er den gode service

Midtbus Jylland A/S blev i begyndelsen af december kåret af Midttrafik som bedste busselskab på de små ruter - på basis af en kundeundersøgelse. Men rutekørslen er ikke det eneste område, hvor Midtbus Jylland kører. Aktiviteterne omfatter også kørsel med minibusser og turistikørsel. - Vi har som noget nyt ansat en sælger, siger Kim Christensen, der er direktør og ejer af det prisværdige busselskab i Bjerregrav syd for Møldrup på Rute 13 op gennem Jylland

Af Jesper Christensen

Det med sælgeren får Kim Christensen til at forklare, som begyndelsen til denne artikel om selskabet, der har kørt i over 30 år på gader og veje i både Danmark og udlandet.

- Det er et sats og lidt usædvanligt som busvognmand, siger Kim Christensen og forklarer, at den deltidsansatte sælger hos Midtbus Jylland A/S har været i gang i et halvt års tid. Hans opgave er dels at besøge eksisterende kunder, som ifølge Kim Christensen har været glade for at få besøg - dels at besøge potentielle kunder som eksempelvis større virksomheden og skoler for at gøre opmærksom på, at et pænt stort busselskab kan komme til et stoppested i nærheden af dem - endda helt op til deres hovedindgang.

Busrejser



Midtbus Jylland kan eksempelvis tilbyde ture i denne Bova-bus i VIP-udførelse. Den er indrettet med sofaarrangement, bar, kaffebrygger, køl- og frys - og har anlæg for lyd.

Kim Christensen kan med et kik i bakspejlet også være glad for, at sælgeren har været rundt for at hilse på.

- Vores VIP-bus er ude at køre næsten hele tiden, fremhæver Kim Christensen og forklarer, at VIP-bussen, der "kun" har plads til 40 personer, har en historie som bus for Brøndby's superligahold i fodbold. Ud over at køre for fodboldklubber, kører den også for firmaer, der vil gøre lidt ekstra ud af busturen.

- Og så bliver den ind i mellem også brugt i forbindelse med polterabender.

Men der er grænser for, hvor mange nye kunder, Midtbus Jylland vil og kan få fat i, hvis butikken skal hænge sammen.

- På et tidspunkt bliver han opgave først og fremmest at fastholde de eksisterende kunder, siger Kim Christensen.

Han forklarer, at nogle enkelte kunder har peget på nogle ting over for sælgeren, som de ikke var helt tilfredse med. De er så blevet løst til begge parters tilfredshed, så kunderne blev hos Midtbus Jylland og lod være med at kigge andre steder hen.

- Så der er faktisk kommet noget ud at den indsats allerede.

Fra mund til mund - og på messer

Den mandag midt i december, hvor Kim Christensen har budt på en kop kaffe på kontoret på Herredsvejen i Bjerregrav, beretter han stiftfærdigt om selskabets aktiviteter med turistbusser.

- Det startede lidt som en hobby, da jeg godt kunne lide at køre lidt en gang i mellem.

Den første turistbus førte til den næste, så Midtbus Jylland via udvikling og opkøb i dag råder over en række turistbusser i flere forskellige størrelser - fra mindre busser med plads 13 eller 24 personer over en femstjernet VIP-Class Bova-bus med plads til 43 personer plus en rejseleder til enkeltdekkede busser med plads til 57-59 personer plus rejseleder til dobbeltdækker-busser med plads til 74 personer plus en rejseleder.

Busserne bliver brugt af en række forskellige kunder - eksempelvis virksomheder, erhvervsskoler, efterskoler og sportsklubber - som har valgt Midtbus Jylland A/S til at køre for dem. Det kan ikke være på grund af prisen, for med Kim Christensen egne ord er selskabet blandt de dyreste i området.

- Jeg vil gerne tro, at det er den gode service, vi bliver valgt på - at det går fra mund til mund.

Mund-til-mund metoden og en udsendt sælger kan skaffe kunder i butikken. Men det kan en messe også.

Kim Christensen fortæller, at han havde sin VIP-bus med på en messe. Her var den blevet spottet af en mand, som efterfølgende bestilte Midtbus Jylland til at køre en gruppe til Le Mans. Gruppen havde ellers rejst med fly, men nu var tiden moden til at prøve noget nyt - at blive kørt lige derned uden at skulle omkring lufthavne både ud og hjem.

- Vi kunne godt konkurrere på prisen, så vi skal til Le Man i 2017, siger Kim Christensen.

For ham er det vigtigt, at alle i virksomheden er klar over, at hvis man vil have succes som turistvognmand og turistbuschauffør, må man have fokus på tre vigtige S'er - service, sikkerhed og stabilitet.

Det omfatter blandt andet erfarne chauffører, moderne busser og at Midtbus Jylland A/S kan klare hele processen

Om Midtbus Jylland A/S

- Kim Christensen, der i dag er direktør og ejer af Midtbus Jylland, startede i juni 1984 som buschauffør hos Bjerregrav Taxi og Turist. Onsdag 1. juli 1987 startede han som selvstændig vognmand, da han sammen med sin far Svend Åge Christensen startede KAS Biler I/S.
- I 1990 opkøbte KAS Biler I/S kollegaen Erik Thys Busser
- I juni 1993 blev Svend Åge ramt af en blodprop i hjernen, og Kim Christensen købte ham derfor ud af firmaet i januar 1994.
- KAS Biler I/S voksede yderligere, da endnu et lokalt firma blev opkøbt. Møldrup Taxi og Turist blev lagt under KAS Biler I/S 1. april 1998.
- 1. december 2003 købte KAS Biler I/S Børges Biler købt. Ved samme lejlighed blev KAS Biler I/S omdannet til et ApS
- Kim Christensen erhvervede sig Gammelbys Busser 1. september 2005, og KAS Biler ApS flyttede ind i Gammelbys tidligere garageanlæg i Hvam
- 1. juli 2009 fusionerede Sønderballes Biler og Ivan Mogensen med KAS Biler ApS, og Midtbus Jylland A/S så dagens lys. Kim Christensen og Ivan Mogensen ejede hver 50 procent af firmaet
- I oktober 2009 brændte det fællesejede garageanlæg i Hvam ned, og Midtbus Jylland A/S flyttede til Møldrup i lejede lokaler på Erhvervsvej
- Midtbus Jylland A/S overtog 1. februar 2010 Vesthimmerlands Rute og Turist. Dermed voksede firmaet voksede til dobbelt størrelse og havde omkring 55 busser garageanlæg i Aars og Møldrup
- Kort tid efter blev Palles Turistfart i Viborg opkøbt. Busselskabet fik i foråret 2012 en professionel bestyrelse og flyttede afdelingen i Møldrup til lejede lokaler på Herredsvejen 106 i Bjerregrav, hvor selskabet stadig holder til
- Kim Christensen købte 1. juli 2013 Ivan Mogensens aktier og blev dermed ene-ejer af Midtbus Jylland A/S
- Midtbus Jylland A/S er medlem af rejsegarantifonden med medlemsnummer 2256

Busrejser

med hotelbookning, turplanlægning og rejseleder for de grupper, der vil ud at rejse - med garanti, for Midtbus Jylland er medlem af Rejsegarantifonden.

- Det er klart en fordel, at vi kan klare hele processen.

Der er en fremtid for busrejser i Nordeuropa

Med titlen som Årets Bedste Busselskab på de små ruter under Midttrafik kunne det være nærliggende at tro, at Kim Christensen vil satse meget mere på rutekørslen. Men sådan forholder det sig ikke. Erfaringerne siger ham, at risikoen skal spredes. Og der er nok af eksempler rundt omkring, der kan bestyrke ham i den opfattelse. Dels han egne erfaringer - eksempelvis fra 2015, hvor han i en udbudsrunde tabte noget kørsel og med ét slag 18 større og mindre busser i overskud - dels andre vognmænds tilsvarende erfaringer.

Fremtiden for Midtbus Jylland A/S er derfor fortsat en blanding af rute- og turistkørsel - suppleret med specialkørsel med minibusser i det omfang, der er økonomi i det.

- Der er en fremtid for busrejser til det nordlige Europa og Norden, vurderer Kim Christensen og fortsætter:

- Men syd på til eksempelvis Rom og Barcelona kan vi ikke konkurrere med flyene.



Danmarks Rejsebureau Forening: Turister kan få klar besked om rejsens ansvar

Når man køber en flybillet på nettet kan det være svært at få overblikket over, om det er flyselskabet eller rejseportalen, der står til ansvar, hvis flyselskabet for eksempel går konkurs. Derfor har Danmarks Rejsebureau Forening sammen med Forbrugerombudsmanden udarbejdet en anbefaling med eksempel på, hvordan rejseportaler tydeligt kan oplyse forbrugerne om, hvem de indgår aftale med

Udgangspunktet for anbefalingen er, at når rejsende booker flybilletter, må de ikke være i tvivl om, hvem der er ansvarlig, hvis uheldet skulle være ude, og der opstår problemer med rejsens gennemførelse eller den ganske enkelt ikke kan gennemføres på grund af forhold fra flyselskabets side.

Danmarks Rejsebureau Forening har i samarbejde med Forbrugerombudsmanden udviklet et tydeligt booking-forløb, så kunderne får den nødvendige information.

- Mange forbrugere tror fejlagtigt, at rejseportalen er deres aftalepart - og dermed den ansvarlige - men ofte vil det være flyselskabet, da de står for gennemførelsen af rejsen, og dermed også er nærmest til at imødegå eventuelle uregelmæssigheder på rejsen, lyder det fra Danmarks Rejsebureau Forening.

- Brugere af rejseportaler skal være helt sikre på, hvor de kan henvende sig, hvis turen ikke afvikles efter planen. Derfor glæder det os nu, at vi har et tryktestet forløb, som sikrer en høj grad af gennemsigtighed for de rejsende, og

Fabriksnye busser til omgående levering

Kom og se disse flotte busser og få en prøvetur

Ring og få et godt tilbud på operationel leasing, og dermed en fast månedlig ydelse.



52 passagerer + fører og rejseleder

MotorOM 470, 315 kW (Euro 6)

Gearkasse MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)

Længde..... 13.935 mm

Bredde2.550 mm

Højde3.770 mm

Salgskonsulent

Carsten Ø. Nielsen

+45 56 37 00 35

Carsten.o.nielsen@daimler.com

Salgskonsulent

Claus Korsgaard

+45 56 37 00 63

Claus.korsgaard@daimler.com

SETRA

som Forbrugerombudsmanden har blåstemplet. Nu er det så rejsebureauernes ansvar, at få etableret disse booking-flows og købsprocesser på deres hjemmesider til glæde for forbrugerne, siger Lars Thykier, der er administrerende direktør i Danmarks Rejsebureau Forening.

Rejsebureauerne kan blandt andet kigge til FDM travel, som har været med til at udvikle den nye skabelon og også taget den i brug. Modellen består blandt andet i, at forbrugeren to gange undervejs skal acceptere en tekst, der oplyser dem om, hvorvidt det er flyselskabet eller rejsebureauet, der er aftaleparten.

- Som branche kan vi simpelthen ikke være tjent med, at forbrugerne er i tvivl om, hvem den egentlige aftale er indgået med. Derfor har vi ment, at det var nødvendigt med en model for best practice på området, og vi tror på, at denne løsning kan styrke forbrugernes oplevelse af rejsebureaubranchen, siger Lars Thykier.

I november 2015 afgjorde Østre Landsret, at rejseportalen goleaf.dk var forpligtet til at betale for en forbrugers erstatningsrejse efter et flyselskabs konkurs. I den konkrete sag kunne forbrugeren gå ud fra, at aftalen var indgået med rejseportalen, da bureauet ikke oplyste tydeligt om, at det var flyselskabet, der var ansvarlig for rejsens gennemførelse.

Denne dom ligger til grund for den løsning, der nu er udarbejdet i fællesskab af Danmarks Rejsebureau Forening og Forbrugerombudsmanden. Udgangspunktet er således stadig, at aftaleparten er den virksomhed, man indgår handlen med, med mindre det tydeligt fremgår af bookingforløbet, at det er flyselskabet, der ansvarlig for rejsens gennemførelse.

Transportorganisation har også fransk på skemaet

Vognmænd, der gerne vil arbejde sammen med Vialtis-organisationen i Frankrig, som blandt andet hjælper med motorvejsgebyrer, kan henvende sig på dansk til ITD, som derefter tager over og ordner resten på fransk

Vialtis, der er et ITD-datterselskab, tilbyder aktuelt at være agent for transportører, der kører i Frankrig og som dermed skal have en fransktalende agent. Men der er et sprogæssigt problem i det krav, for de taler fransk hos Vialtis.

Derfor tilbyder ITD nu at formidle kontakten til Vialtis uden beregning. De forskellige services hos Vialtis skal de enkelte vognmandsforretninger så efterfølgende selv betale.

- Vi ønsker gennemsigtighed i transportbranchen, og vi arbejder for lette løsninger, og derfor er et krav om fransktalende agenter, også noget vi gerne vil afhjælpe, siger underdirektør Kim Høi fra ITD.

Han understreger, at ITD's tilbud gælder for hele transportbranchen og ikke kun for ITD's medlemmer.

Fremgangsmåde

For at få det hele til at køre så smidigt som muligt har ITD lavet følgende procedure:

- Alle henvendelser skal ske til Daniel Boss på db@itd.dk, og det er dermed ikke nødvendigt at kontakte Vialtis først
- ITD sørger for hurtig sagsbehandling
- Hvis der er brug for yderligere oplysninger, vil det være ITD, der kontakter vognmanden – på dansk og ikke på fransk
- ITD holder vognmanden orienteret løbende

Gotland forventer 60.000 passagerer i 2018

Over 40 fartøjsanløb er booket til Gotland 2018. Aktiviteterne er i fuld gang for at ruste Gotland til at kunne håndtere over 60.000 passagerer i første sæson, når krydstogtskajen åbner. Region Gotland og CMP - Copenhagen Malmö Port har arbejdet hårdt med markedsføring inden premieren, hvilket har givet resultater

- Vi oplever, at rederierne er meget positive stillet over for Visby og Gotland som krydstogtsdestination. Muligheden for at anløbe Visby gør krydstogtsruterne i Østersøen mere attraktive. Så her har vi allerede over 40 bekræftede bookinger inden krydstogtsæsonen 2018, hvilket er ensbetydende med over 60.000 passagerer, og der kommer fortsat bookinger ind. Det giver en god fornemmelse, at CMP med vores lange erfaring med at udvikle krydstogtskajne er med til at udvikle Gotland som destination, siger Arnt Møller Pedersen, der er ansvarlig for krydstogts trafikken hos Copenhagen Malmö Port.



Forberedelserne til at håndtere så mange fartøjer og passagerer er stadig i fuld gang. Gotland skal rustes til at kunne håndtere et meget stort antal besøgende. Fremadrettet håber både Region Gotland og CMP på 150 anløb pr. år. I ugens løb mødtes repræsentanter for Region Gotland, CMP og erhvervslivet for at drøfte muligheder og udfordringer inden 2018.

- Det er til stor glæde og fornøjelse at der allerede nu er booket så mange krydstogtsfartøjer. Det er en spændende udfordring at modtage flere tusinde besøgende på én gang, samtidigt med at der er stor mulighed for at optræde som gode værter og vise Gotland frem fra sin bedste side, siger Stefan Persson, der er erhvervschef i Region Gotland.

Infrastrukturen spiller en afgørende rolle for, at logistikken til og fra krydstogtskajen fungerer. Der er blandt andet planer om at bygge en gangbro fra kajområdet til andre sideveje. Derudover vil der være brug for ny skiltning i hele Visby, offentlige toiletter og bedre bustrafik.

To fartøjer på hver 340 meter kan anløbe krydstogtskajen på samme tid, når den er færdigbygget. I alt strækker kajen sig, inklusive landfæste, 530 meter ud i havet. Det er muligt at anløbe Visby i op til middelvind på 14 meter i sekundet. I forbindelse med kajen planlægges også en terminal på cirka 300 kvadratmeter for passager og besætning.

Hovedentreprenør er den danske virksomhed Aarsleff A/S.

Hver anden danske i undersøgelse om trafikultur: Tættere trafik og mere egoistiske trafikanter

Trafikken har udviklet sig i en mere negativ retning, hvis man spørger danskerne. Over halvdelen af os danskere mener ifølge en undersøgelse, som Kantar Gallup har lavet for Gjensidige Forsikring, at adfærden i trafikken er blevet mere egoistisk, og ca. hver tredje synes trafikken er farligere nu end tidligere

- Undersøgelsens resultater er alt andet end opløftende. Hvis vi kun tænker på os selv, når vi skal fra A til B, så risikerer vi at gå på kompromis med vores sikkerhed. Selvom den danske trafik rent statistisk er blevet mere sikker i løbet af de sidste mange år, så er det ganske foruroligende, at så mange har en oplevelse af det stik modsatte, siger Kim Rud-Petersen, koncerndirektør Nordic i Gjensidige Forsikring.

Egoisme er dårlig trafikultur

Den egoistiske adfærd i trafikken kan opleves på mange måder. Det kan eksempel være bilisten, der sætter farten op, i stedet for at bremse, når en person i vejkanten overvejer at krydse vejbanen. Formålet for den egoistiske trafikanter kan være at komme hurtigere frem, men det kan opleves meget ubehageligt og provokerende for andre i trafikken.

- Jeg tror ikke på, at nogen tager ud i trafikken for at irritere eller skade andre. Men når mere end hver anden oplever mere egoisme i trafikken end tidligere, er det en meget negativ udvikling af vores trafikultur. Mange oplever måske, at deres dårlige adfærd er uden konsekvenser. Men det kan blandt andet skabe konflikter mellem trafikanter. Og man kommer næppe hurtigere frem, hvis man prøver at presse sig frem blandt andre biler, siger Kim Rud-Petersen.

Vi kører hurtigere

Men det er ikke blot egoisme, der er kommet mere af i trafikken, hvis man spørger danskerne. Farten er også blevet højere. Og på dette punkt, kan det have meget konkrete konsekvenser. For hver tredje mener nemlig, at folk generelt kører hurtigere nu end tidligere.

- Vi ved, at fart er en af de største syndere, når det kommer til ulykker på de danske veje. Når man kombinerer det med egoistisk adfærd, kan det potentielt set skabe nogle rigtig farlige situationer. Derfor bør vi tage det seriøst. For med tiden vil det have konsekvenser, hvis udviklingen fortsætter, siger Kim Rud-Petersen.



Big data fra trafikken skal forhindre trafikulykker

Trafikforskere fra Aalborg Universitet vil bruge store datamængder om vores adfærd i trafikken til at forebygge fremtidens uheld. for nyligt præsenterer de deres tanker om fremtidens ulykkesforebyggelse med teknologiske sladrehanke ved en international konference i Australien

De nye datakilder kan være med til at afsløre, hvad der reelt sker, når vi sætter os bag rattet. Kun en brøkdel af de uheld og farlige situationer, der i dag opstår i trafikken, bliver registreret af politiet. Men med data fra GPS-sendere og accelerationsmålere kan man få et indblik i de steder på vejene, hvor der tit er lige ved at ske et uheld.

- Fra 2012-2014 lavede vi et forsøg, hvor vi havde 400 bilister til at køre rundt med små GPS-bokse og accelerometre i deres biler. Med over 130 millioner GPS-positioneringer og over en milliard registreringer af acceleration og nedbremsninger fik vi et meget præcist billede af, hvordan trafikken flyder, siger lektor Kristian Hegner Reinau, der forsker i big data i AAU's trafikforskningsgruppe.

Ved at se på, hvornår bilisterne foretager en uventet hård opbremsning, og sammenholde det med deres GPS-lokation, kan man finde frem til farlige steder i trafikken og sætte ind med trafikregulerende indsatser, der gør risikoen for uheld mindre.

- Det er klart, at tallene skal renses for ting som huller i vejen eller vejebump, hvor folk ofte bremser op - ligesom vi skal tage højde for, at nogen kører mere aggressivt end andre. Det gør vi ved at fokusere på de meget bratte opbremsninger - det, man kunne kalde for 'ryk', hvor man virkelig er oppe at stå på bremsen. Det er de færreste, der gør det til daglig, siger Kristian Hegner Reinau.

Tallene flyder i fremtiden

Mange nye biler sender information tilbage til bilproducenten om, hvor og hvordan bilen kører.

- Så dataene er ude hos virksomhederne, siger Kristian Hegner Reinau og fortsætter:

- Vi skal bare have adgang til dem, og det kræver et større fokus på samarbejde mellem virksomheder og forskere fremover i projekter, der kan skabe win-win situationer for begge parter.

Det er ikke kun biler og navigationssystemer, der sender store mængder data om vores færden ud i den store elektroniske sky. Langt de fleste af os bærer mobiltelefoner, der har mange sensorer.

- Hver gang vi taler, sms'er eller bruger data på vores mobil, bliver vores position logget, og hvis vi kan få adgang til den data, har vi et fantastisk grundlag at lave trafikforskning ud fra, siger trafikforskeren.





Afstand kan redde menneskeliv

Uopmærksomhed er en faktor i en tredjedel af alle trafikulykker, hvor et menneske mister livet. Det viser tal fra Vejdirektoratets dødsulykkesstatistik fra 2010-2015. Næsten 400 personer mistede livet i trafikken i perioden, fordi de selv eller andre var uopmærksomme i trafikken

Er man først uopmærksom - fordi man indstiller radioen, ringer op på mobilen eller rækker ud efter kaffekruset i holderen - kan den rigtige afstand til den forankørende være altafgørende for at undgå en ulykke, eller i det mindste mindske alvorligheden af den.

- Når vi kører for tæt på hinanden og er optaget af alt muligt andet end trafikken omkring os, er der simpelthen ikke afstand nok til at nå at reagere, hvis der sker noget uforudset, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling.

Vejdirektoratet peger på, at hvis man er uopmærksom i fire sekunder, har man kørt:

- 56 meter i blinde ved 50 km/t
- 89 meter i blinde ved 80 km/t
- 122 meter i blinde ved 110 km/t

Vejdirektoratet understreger, at tidsafstanden til en forankørende bil bør være to sekunder i normalt føre, hvis man er en erfaren bilist og er opmærksom i trafikken. Et godt råd til at overholde afstanden er, at lægge mærke til, hvornår bilen foran passerer en kantpæl. Man skal kunne nå at tælle 'tyve, enogtyve, toogtyve' inden man selv passerer samme kantpæl. En anden tommelfingerregel er, at afstanden til den forankørende, målt i meter, skal være hastigheden divideret med to. Det vil sige, at afstanden til den forankørende bil bør være 50 meter, hvis du kører 100 km/t.

Antallet af ulykker med personskade falder

I 2015 var der ifølge Vejdirektoratets seneste rapport over ulykker på de danske veje 2.853 ulykker, hvor politikredsene registrerede, at personer kom til skade eller mistede livet. Det er det laveste antal i perioden 2011-2015

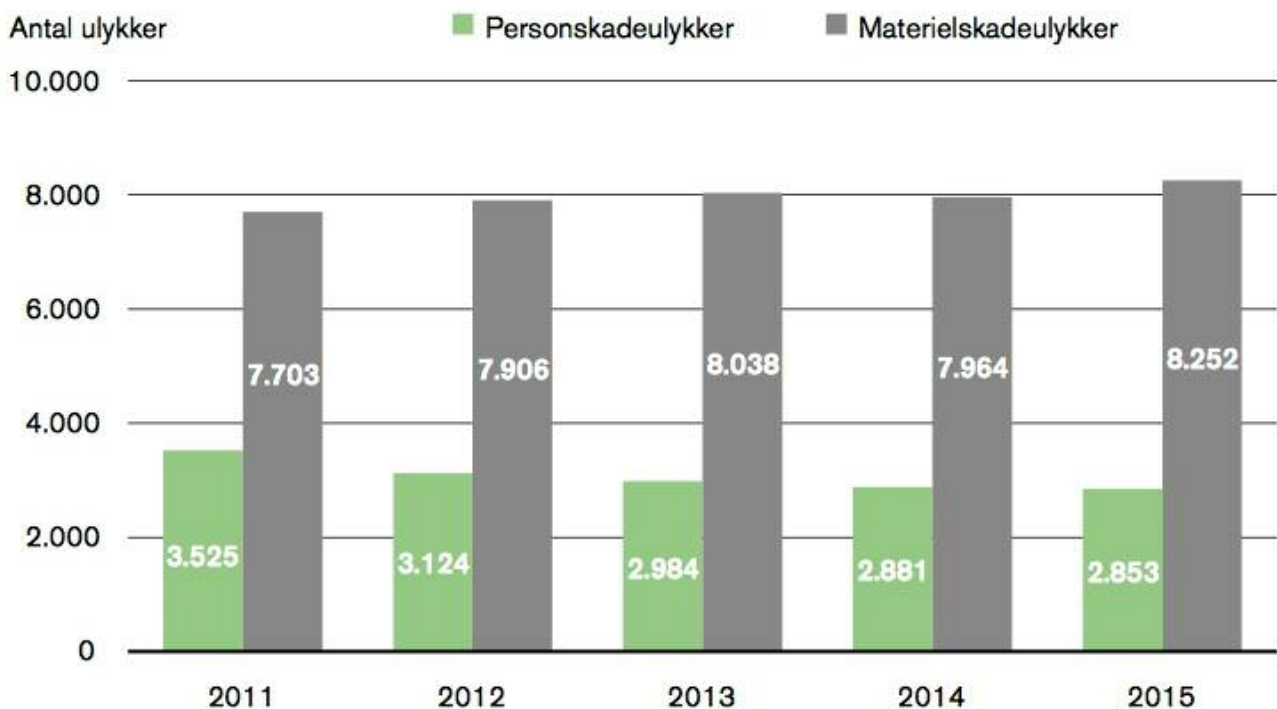
I 2015 kom 3.334 mennesker til skade eller mistede livet i de 2.853 registrerede personskadeulykker. I 2014 kom 3.377 mennesker til skade eller mistede livet i de 2.881 registrerede ulykker med personskade.

Antallet af ulykker med personskade er dermed faldet med 1 procent fra 2014 og med 19 procent siden 2011. Der har i hele perioden været et fald i antallet af personskadeulykker.

Ses der på antallet af ulykker, hvor der kun er registreret materiel skade, er der samlet sket en stigning på 7 procent i perioden 2011-2015. Fra 2014 til 2015 var der en stigning på 4 procent.

Det samlede antal ulykker faldt med 1 procent fra 11.225 i 2011 til 11.105 i 2015.

Vejdirektoratet peger på, at når det samlede fald er lavt, skyldes det, at personskadeulykker var faldende, samtidigt med at materielskadeulykkerne var svagt stigende, og at materielskadeulykkerne naturligt udgør en større andel af det samlede antal ulykker. I 2015 udgjorde materielskadeulykkerne 74 procent af det samlede antal ulykker. I 2014 udgjorde de 73 procent, mens de i 2011 udgjorde 69 procent af ulykkerne.



Udviklingen i antallet af person- og materielskadeulykker i Danmark i perioden 2011-2015. (Grafik fra den nævnte rapport fra Vejdirektoratet)

Virksomhederne har fået lidt sværere ved at finde de rigtige medarbejdere

Hver femte virksomhed, der havde brug for nye medarbejdere, kunne ikke rekruttere den ønskede arbejdskraft. I alt var der 19.804 forgæves rekrutteringer i efteråret 2016 mod 18.045 i efteråret 2015. Der er i alt 2.714.441 mennesker beskæftiget i de undersøgte brancher

Knap otte ud af ti virksomheder, der stod over for at skulle ansætte medarbejdere i efteråret 2016, fik den ønskede medarbejder, mens godt to ud af ti virksomheder melder, at de ikke kunne rekruttere den ønskede arbejdskraft, da de først gik gang i gang med at søge efter medarbejdere.

Det løb ifølge den seneste halvårige rekrutteringsanalyse op i 19.804 forgæves rekrutteringer, hvilket er 9,7 procent flere end i efteråret 2015.

Antallet af forgæves rekrutteringer er dog langt fra de 66.000, som virksomhederne oplevede i efteråret 2007.

Rekrutteringsudfordringerne er generelt set størst på Fyn og Sjælland, men over stort set hele landet melder bygge- og anlægsvirksomheder om problemer med at rekruttere den arbejdskraft, de har brug for.

Udover bygge- og anlægsbranchen er det i særlig grad virksomheder inden for handel, industri samt hotel- og restaurationsområdet, der oplever rekrutteringsudfordringer.

Tømrer, programmører og systemudviklere, murer, kokke og bygningsmalere er de fem faggrupper, som virksomhederne oftest har søgt forgæves efter i efteråret 2016.

Det fremgår også af analysen, at ca. 70 procent af alle virksomheder ikke har søgt efter nye medarbejdere i løbet af efteråret 2016, mens godt 30 procent af virksomhederne har haft behov for at rekruttere, og det er et lille fald i forhold til sidste efterår, hvor 33 procent af virksomhederne søgte efter nye medarbejdere.

Endvidere viser analysen, at blandt de virksomheder, hvor det ikke lykkedes at rekruttere den nødvendige arbejdskraft, havde kun knap hver fjerde virksomhed haft kontakt til og brugt det lokale jobcenter.

Det fremgår af analysen, at transportområdet samlet set har fået sværere ved at rekruttere medarbejdere. Hvor det i 2015-analysen var 0,7 procent af de ledige og tilbudte stillinger ikke blev besat, var det i 2016-analysen 0,9 procent. Ifølge analysens side 7 er det sværest at få besat ledige transportstillinger i Østjylland og på Fyn.

Fakta

Rekrutteringsanalysen, som Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) står bag, er baseret på svar fra 14.200 virksomheder og giver et øjebliksbillede af rekrutteringssituationen for ca. 900 stillingsbetegnelser. I analysen er der tale om forgæves rekruttering, hvis virksomheden ikke får ansat en person til den pågældende stilling, som dermed forbliver ubesat, eller hvis stillingen efterfølgende bliver besat, men med en medarbejder med en anden profil.

Analysen kan hentes **her**:

Motorvej vest om Herning åbner sidst i maj

Første del af motorvejen mellem Holstebro og Herning har fået en åbningsdato. Søndag 28. maj åbner de første 10 kilometer mellem Snejbjerg og Sinding. De 10 kilometer motorvej vest om Herning er en del af det 39 kilometer lange motorvejsprojekt mellem Herning og Holstebro

De ti kilometer motorvej får navnet Messemotorvejen, mens resten af motorvejen vil hedde Holstebromotorvejen.

Messemotorvejens primære formål er at servicere det kommende regionshospital ved Gødstrup, men den vil også aflaste Tjørring Hovedgade i Herning og give en bedre adgang til Herning centrum. Trafikanter, der kommer nord- og vestfra med retning sydpå, vil også med fordel kunne køre vest om Herning i stedet for øst om, som de gør i dag.

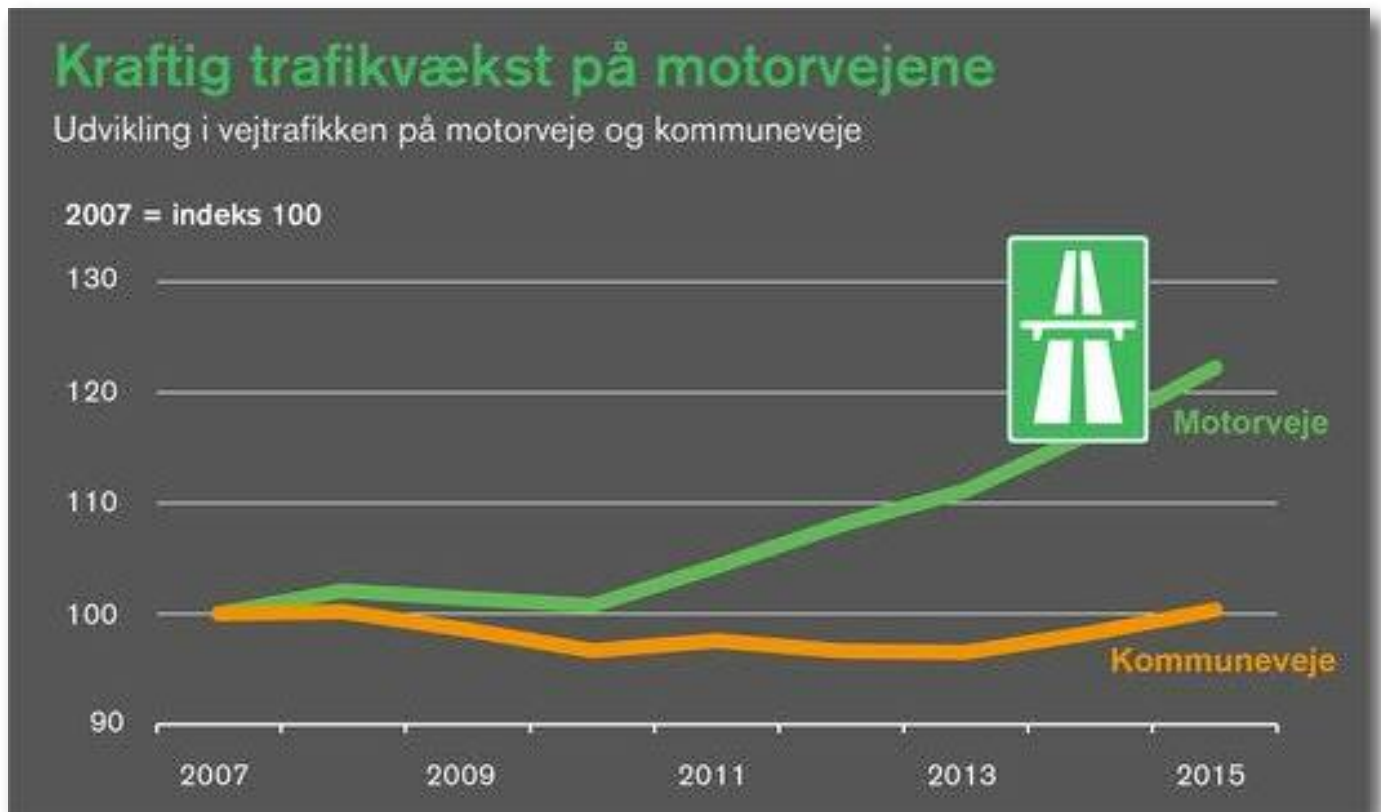
Vejdirektoratet, Region Midtjylland og Herning Kommune har indgået et samarbejde om at fejre den nye motorvej. De endelige planer for åbningsfejringen bliver meldt ud ved en senere lejlighed.

Hele Holstebromotorvejen åbner i 2018.

Fakta om projektet

- Hele motorvejen mellem Herning og Holstebro vil blive 39 kilometer lang
- Messemotorvejen er 10 kilometer lang
- Samlet budget: 3,855 milliarder kroner
- Vejdirektoratet har bygget Messemotorvejen på tre år og fem måneder

Du kan automatisk få
Magasinet Bus
hver gang det udkommer
direkte i den indbakke
Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste
Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Trafikken på motorvejene stiger kraftigt

De danske motorveje oplever i disse år en markant trafikvækst. Det viser tal fra Vejdirektoratets rapport "Statsvejnettet 2016," der netop er blevet offentliggjort. I rapporten kan man se, at antallet af kørte kilometer på motorvejene sidste år steg med seks procent i forhold til året før. Væksten bliver endnu større, hvis man kigger længere tilbage. I forhold til 2007 er antallet af kørte kilometer på motorvejene steget med 22 procent

- Opgørelsen bekræfter bare det indtryk, som mange trafikanter nok har fra deres færden på vejnettet, nemlig at trafikken stiger markant på vores motorveje, siger trafikdirektør Niels Tørsløv fra Vejdirektoratet.

Stigningen betyder, at motorvejene samlet set står for en større andel af vejtrafikken herhjemme end før. Hvor det for 25 år siden var cirka 14 procent af den samlede vejtrafik, der kørte på motorvejene, så er motorvejenes andel i dag vokset til 32 procent.

De nyeste tal viser også, at stigningen fortsætter. Således er trafikken på motorvejene indtil videre steget med godt 4 procent i 2016. En del af trafikvæksten på motorvejene skyldes utvivlsomt, at motorvejsnettet løbende er blevet udbygget, hvilket i øvrigt har haft positive konsekvenser for det omkringliggende vejnet.

- Man kan måske som trafikant på motorvejene godt være lidt irriteret over, at der er kommet mere trafik på disse veje. Men man skal samtidig huske på, at motorvejenes funktion netop er at flytte trafik væk fra byområder og bynære vejnet, der dermed bliver aflastet, siger Niels Tørsløv.

Bedringen i økonomien siden finanskrisen har formentlig også haft betydning for den stigende trafik på motorvejene.

Statsvejene fungerer som ryggrad i det danske transportnet og binder byer, landsdele og transportknudepunkter sammen. Når det går bedre med dansk økonomi, flere kommer i beskæftigelse og samhandlen med udlandet vokser, så giver det mere trafik på motorvejsnettet i form af for eksempel flere pendlere og mere godstransport.

Interesserede kan læse Vejdirektoratets rapport over Statsvejnettet 2016 [her](#):

Trafikken vokser over Øresundsbron

Trafikken på Øresundsbron er steget med 4,6 procent i perioden fra januar til og med september i år sammenlignet med den tilsvarende periode sidste år. Resultat før værdiregulering blev 818 millioner kroner, hvilket er en forbedring med 86 millioner kroner sammenlignet med samme periode sidste år

Ifølge Øresundsbron er det en fortsat god økonomi i Sverige og Danmark, som har fået antallet af rejser stiger. Det er først og fremmest fritidsrejsende med BroPas, der er gået frem. Stigningen er på 6,6 procent i perioden. Lastbiltrafikken er steget med 3,4 procent sammenlignet med samme periode 2015. Dele af trafikvæksten kan knyttes til grænsekontrollerne, eksempelvis med en stigning i bustrafikken med 14,1 procent, pendlertrafikken med 4,1 procent, samt businesstrafikken, hvor udlejningsbiler indgår, som er steget med 12,3 procent.

- Før finanskrisen så vi en tilsvarende vækst i trafikken. Fremgangen i fritidsrejser med BroPas er kommet via den målrettede indsats over for de kunder. Det er glædeligt at se, at satsningen fortsat giver så gode resultater, siger Caroline Ullman-Hammer, administrerende direktør for Øresundsbro Konsortiet.



Antallet af kunder med fritidsaftalen BroPas er nu på 396.500, og samlet set har Øresundsbron 441.000 aftalekunder.

Indtægterne fra vejtrafikken er steget fra 1.003 millioner kroner til 1.066 millioner kroner. Det er en stigning med 63 millioner kroner sammenlignet med samme periode 2015. Resultatet før renter blev 1.040 millioner kroner, hvilket er en forbedring på med 61 millioner kroner.

Øresundsbro Konsortiets renteudgifter faldt i perioden fra 245 millioner kroner til 222 millioner kroner. Det skyldes fortsat lave renteniveauer, lav inflation, samt at den rentebærende nettogæld fortsat falder.

Samlet set blev resultatet før værdiregulering et overskud på 818 millioner kroner, hvilket er en forbedring med 86 millioner kroner sammenlignet med samme periode sidste år.

Det forventede resultat før værdiregulering for året 2016 opjusteres med 60 millioner kroner i forhold til prognosen på 940 millioner kroner før værdiregulering. Det skyldes, at trafikvæksten er højere, og de finansielle omkostninger lavere end forventet, blandt andet som følge af lav inflation.

Årsresultatet før værdiregulering forventes herefter at blive cirka 1.000 millioner kroner. Dette resultat kan påvirkes af usikkerheden om inflationsudviklingen i årets sidste måneder.



Trafikken i Limfjordstunnelen har nået loftet

Med støt stigende trafik på motorvejen omkring Aalborg var det et spørgsmål om tid, inden antallet af biler i Limfjordstunnelen ville passere den maksimale kapacitetsgrænse. En ny måling viser, at grænsen er nået, hvilket får politikere i Region Nordjylland til at reagere

Den seneste måling fra Vejdirektoratet viser, at 80.106 biler i døgnet kører gennem Limfjordstunnelen på hverdage. Dermed er grænsen for kritisk trængsel i tunnelen på 80.000 biler per hverdagsdøgn overskredet.

Formand for komiteen for en tredje - 3limfjordsforbindelse.nu - regionsrådsformand Ulla Astman (S) ser med alvor på de nye tal.

- Vi har længe gået og sagt, at det kun var et spørgsmål om tid, før det ville ske. Og nu kan vi så konstatere, at kapacitetsgrænsen i tunnelen for første gang er overskredet. Det er alvorligt, og jeg har allerede kontaktet den nye transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) og inviteret ham til Nordjylland. For det er afgørende for landsdelens fortsatte udvikling, at vi nu får skred i sagerne, siger Ulla Astman.

Med de nye trafiktal har begge limfjordskrydsninger ved Aalborg passeret deres kapacitetsgrænser, for det er flere år siden, at Limfjordsbroen passerede sin grænse på 31.000 biler per hverdagsdøgn.

I det netop offentliggjorte regeringsgrundlag anfører den nye VLAK-Regering, at den ønsker at gennemføre flere samfundsøkonomisk fornuftige investeringer i bedre infrastruktur. Men en tredje Limfjordsforbindelse er ikke et af de eksempler, som er fremhævet i regeringsgrundlaget.

Regionsrådsformand Ulla Astman har derfor understreget over for ministeren, at nordjyderne har ventet længe nok.

- Den tredje Limfjordsforbindelse er forrentningsmæssigt blandt landets bedste investeringer. Vi har en gennemført VVM, og der ligger allerede en beslutning omkring linieføring. Vi ved, at det tager seks-otte år at bygge en ny forbindelse, så vores budskab er klart: Vedtag en anlægslov og afsæt statslige midler til at komme i gang med etableringen, siger Ulla Astman.

Debat om trafik i nødspor:

DI Transport stiller spørgsmål

- Nødspor som nødløsning

- Vi kender alle betydningen af det gamle danske ordsprog "nød lærer nøgen kvinde at spinde", hvor pointen er, at ens evne til at finde løsninger skærpes, når man er i en vanskelig situation.

Selvom der er tale om et gammelt ordsprog, er det højaktuelt her i 2016, skriver Mikael Svane, der er branchedirektør i DI Transport

Michael Svane fortsætter:

Når Transport- og bygningsministeren har været ude med forslag om at gøre det muligt at køre i nødsporet på den fynske motorvej og E45 handler det netop om at finde løsninger i en svær situation.

Både den fynske motorvej og E45 er plaget af træængsel, der hver dag skaber store forsinkelser for både pendlere og erhvervstransporten. De fleste kan se behovet for at få udbygget disse strækninger, men de færreste kan pege på, hvor finansieringen skal komme fra.

Regeringen har i sit udspil til 2025-plan lagt op til, at man afsætter 27 milliarder kroner til infrastruktur. Det er helt afgørende, at der i forhandlingerne om en 2025-plan bliver skabt råderum til flere offentlige investeringer, for der er hårdt brug for investeringer i den trafikale infrastruktur.

Investeringer i den trafikale infrastruktur står højt på erhvervslivets ønskeseddel. I en situation, hvor der ikke er midler til at få opfyldt de større ønsker, er det nødvendigt at tænke i alternative løsninger som eksempelvis mulighed for kørsel i nødsporet.

Ligesom den nøgne kvinde må lære at spinde, må vi tænke i alternative løsninger, der fungerer, indtil vi får råd til haute couture.

Ifølge wikipedia er haute couture fransk og betyder direkte oversat 'høj syning'.

Begrebet dækker over den højere skrædderkunst og fremstillingen af en unik kollektion og tøj syet efter personlige mål.



Mindsteløn kan fra årsskiftet anmeldes elektronisk

Fra årsskiftet skal tysk og fransk mindsteløn anmeldes digitalt. Sådan lyder budskabet fra de tyske og franske myndigheder. Fra tysk side vil der være en overgangsperiode frem til sommer, mens det franske system sættes i gang fra søndag 1. januar 2017

I Tyskland vil det fortsat være muligt at faxe anmeldelserne af sted i en overgangsperiode frem til 30. juni 2017.

- Den klare udmelding fra de tyske myndigheder er længe ventet i vores branche. Det vil forhåbentlig lette arbejdsbyrden og dokumenthåndteringen hos vores medlemmer og bidrage til at effektivisere deres arbejdsgange, siger Maria Feldberg, der er jurist i transportorganisationen ITD.

I Frankrig skal anmeldelser ske elektronisk fra søndag 1. januar 2017. ITD peger på, at allerede udstedte attester gælder for resten af perioden. Maria Feldberg understreger, at man som virksomhed bør tage sine forholdsregler i overgangen mellem de to systemer.

- Vi anbefaler i forbindelse med anmeldelser til Frankrig, at hvis man skal have chauffører til Frankrig i januar 2017, som ikke i forvejen er anmeldt, så er det måske en ide at lave den fysiske attest i december. Hvis det franske anmeldelsessystem får børnesygdomme, så er man i det mindste på den sikre side, siger Maria Feldberg.

De to elektroniske anmeldelsesportaler kan findes her:

Tyskland: (siden er stadig under opbygning - november 2016):

Frankrig:

Politiet har sigtet buschauffør

Buschaufføren i den bus, der 6. oktober om eftermiddagen blev påkørt bagfra af en lastbil på Løgstørvej ved Stenild i Himmerland, er blevet sigtet for at være skyld i ulykken. Chaufføren bremsede uventet op for at få styr på børnene i bussen, der kørte med asylbørn fra Børnecenter Skørping

Nordjyllands Politi er på baggrund af efterforskningen kommet frem til, at chaufføren er skyld i ulykken og har sigtet ham for at have overtrådt Straffelovens paragraf 249 om uagtsom legemsbeskadigelse.

Ti af børnene kom til skade og måtte køres til behandling på forskellige sygehuse - flere af børnene brækkede ben og arme, mens andre slog hovedet.

Baggrunden for, at buschaufføren bremsede hård top, var, at han havde problemer med at styre børnene i bussen. Han foretog opbremsningen for at skabe ro i bussen.



Nanopartikler kan give hjertekarsygdomme

Hvis man gennem længere tid er udsat for forurenende partikler i luften - eksempelvis partikler fra forbrænding af brændstof - så øger det risikoen for, at man udvikler en hjertekarsygdom. Det fremhæver BAR transport og engros

Risikoen stiger i takt med andelen af partikler i den indåndede luft. Mange industrielt fremstillede nanopartikler har samme størrelse og opbygning som luftforureningspartikler.

En gennemgang af resultaterne fra 79 videnskabelige undersøgelser udført på dyr (mus, rotter, kaniner), som forskere fra Københavns Universitet har foretaget i samarbejde med Dansk Center for Nanosikkerhed på Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA) peger på, at er nærliggende at antage, at indånding af nanopartikler vil have lignende effekter.

Partikler fra henholdsvis luftforurening, dieseludstødning og tre forskellige typer af nanomaterialer (titaniumdioxid, carbon black og kulstofnanorør) har tilsyneladende en sammenlignelig effekt på udviklingen af åreforkalkning og på blodårernes forringede evne til at udvide sig og trække sig sammen. På fagsprog hedder det vasomotor dysfunktion.

- Men effekten af at indånde dieseludstødningspartikler er tilsyneladende lidt mindre end ved indånding af luftforureningspartikler og de tre typer af nanomaterialer, siger Nicklas Raun Jacobsen, seniorforsker ved NFA.

Gælder både dyr og mennesker

Resultaterne fra de 79 undersøgelser stemmer overens med de effekter, som er set hos mennesker, der har været udsat for partikler fra henholdsvis luftforurening og dieseludstødning. Det ser derfor ud til, at man kan overføre viden fra dyrestudier direkte til mennesker.

Om BAR transport og engros - Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros

- Branchearbejdsmiljørådet for transport og engros - BAR transport og engros - er det arbejdsmiljøforum, hvor arbejdsgiverorganisationer og arbejdstagerorganisationer indenfor transport og engros samarbejder om at fremme arbejdsmiljøforhold på branchens område
- Branchearbejdsmiljørådet består af i alt 20 medlemmer med lige repræsentation af medlemmer fra organisationer på arbejdstagersiden og arbejdsgiversiden

Fagforeningskontingentet er delt i tre

Samlet set skal medlemmer af Chaufførernes Fagforening betale 1.414 kroner månedligt i fagligt kontingentet, der bliver fordelt på tre - efterløn, A-kasse og fagforeningen

Den faglige del udgør med 422 kroner månedligt til Chaufførernes Fagforening i København og 3 F den mindste del af de tre. Det kontingentet til fagforeningen og fællesforbundet 3F går blandt andet til hjælp med uoverensstemmelser om overenskomster og opsigelsesvarsler, hjælp ved manglende betaling af søgnehelligdagsbetaling og feriepenge, hjælp ved lønforhold - herunder lønforhandling, overtidsbetaling og tilrettelæggelse af arbejdstiden. Derudover går en del til understøttelse under strejke- og lockout, juridisk bistand i forbindelse med arbejdsskader og ved risiko for frakendelse af kørekort, bistand af socialrådgiver og advokat, hjælp ved betalingsstandsning og konkurs, gruppelevsforikring med børnesum, at skaffe billige forsikringsordninger, ferietilbud og lignende, uddanne tillidsfolk og sikkerhedsrepræsentanter.

Der til kommer årskalender og medlemsbladene Chaufføren og Fagbladet.

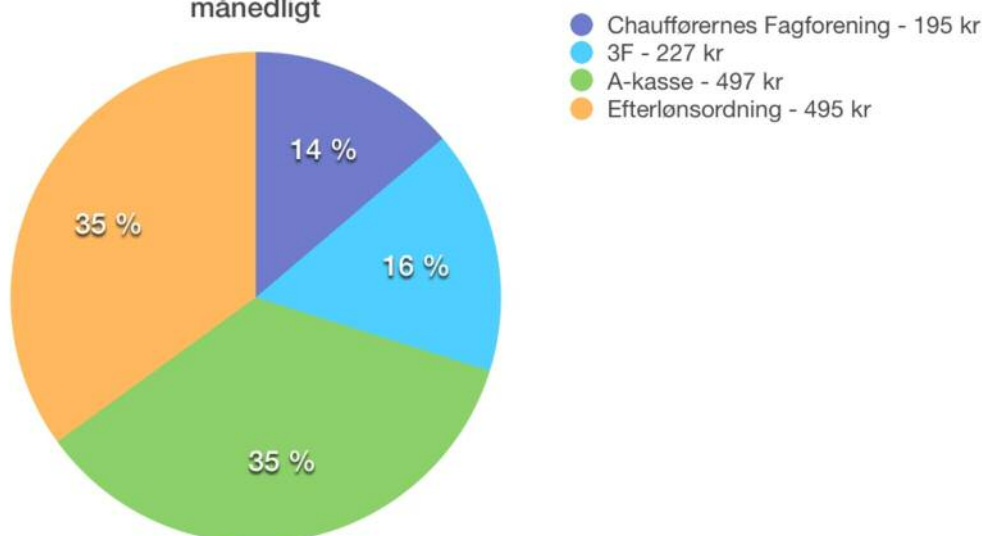
Chaufførernes Fagforening oplyser, at skattefradraget for det faglige kontingent er på 6.000 kroner årligt.

Har man valgt at være med i efterlønsordningen tager den 495 kroner eller 35 procent af det samlede månedlige kontingent, mens arbejdsløshedsforsikringen tager 497 kroner eller andre 35 procent af det månedlige kontingent.

I forhold til 2016 har Staten besluttet, at arbejdsløshedsforsikringen inkl. ATP-bidrag skal stige med 9 kroner månedligt, mens efterlønsbidraget skal stige med 7 kroner månedligt.

De månedlige bidrag til 3F er steget med 2 kroner, men hvis man samtidig er medlem af A-kassen hos Chaufførernes Fagforening får man de to kroner i rabat, så det samlede kontingent til Chaufførernes Fagforening og 3F er uændret for fagforeningens medlemmer.

Procentvis fordeling af de enkelte poster i kontingentet på 1.414 kr. månedligt





Politiet har nummerpladelæsere i hele landet

De automatiske nummerpladelæsere er nu indført i hele landet. I alt er 48 patruljevogne blevet monteret med automatisk nummerpladegenkendelses-udstyr, også kaldet ANPG. - Det er et værktøj, der vil hjælpe os på flere fronter. Dels bliver det nemmere for os at lave en intelligent grænsekontrol, hvor vi kan følge de biler, som vi eksempelvis sætter i forbindelse med omrejsende kriminalitet, og dels får vi fjernet en række af de biler, der ikke hører hjemme ude på vejene, siger politiinspektør Michael Kjeldgaard fra Rigspolitiets nationale efterforskningscenter

I maj blev ANPG sat i drift i en række politikredse i hovedstadsområdet, og nu er det så også udrullet i resten af landet.

Ud over de 48 patruljevogne er der også opsat over 100 stationære kameraer på 24 forskellige positioner rundt om i landet. Det er primært i de grænsenære områder og ved større trafikknudepunkter.

- Der vil altid være nogle børnesygdomme, når man ruller et nyt system ud. Men helt overordnet set, så er vi tilfredse med, hvordan det er gået med at få systemet på plads, siger Michael Kjeldgaard.

Som eksempel på, hvad ANPG kan bruges til, kan Rigspolitiet nævne:

- I en sag, hvor en udenlandsk mand var mistænkt i forbindelse med flere indbrud, blev politiet opmærksom på, at manden netop havde krydset grænsen fra Tyskland. På det tidspunkt havde politiet ikke kendskab til, hvilken bil, den pågældende kørte i. Men via de fastmonterede kameraer kunne efterforskerne se, at en bil med nummerplade fra den mistænkes hjemland netop var kørt ind over grænsen, og det kunne således indgå som en brik i den videre efterforskning
- En varevogn, der tidligere var sat i forbindelse med cykeltyverier i København, blev opdaget af ANPG på vej ned over Sjælland. Derfor kunne politifolkene i Rødbyhavn stå klar, da varevognen ankom til færgelejet. I bilen blev der fundet flere cykler, der var meldt stjålet. Chaufføren blev varetægtsfængslet og efterforskningen i sagen fortsætter
- Efter et drabsforsøg havde vidner henledt politiets opmærksomhed på en bil, som gerningsmanden kunne være kørende i. ANPG-optagelser gjorde det muligt at finde frem til, hvilke biler af samme type og farve, der havde befundet sig i nærheden af området på gerningstidspunktet, og det kan således indgå i den videre efterforskning
- En patrulje på motorvejen på Sjælland konstaterede ved hjælp af ANPG, at en personbil kørte med nummerplader, der var afmeldt. Køretøjet nægtede at standse, og det udviklede sig til en eftersættelse med hastigheder på over 160 km/t og med kørsel mod trafikken. Fra bilen blev der smidt værktøj og flasker mod patruljevognen, der to gange blev ramt på forruden. Efter cirka 40 km blev bilen bragt til standsning og tre personer i bilen blev anholdt. Bilen viste sig at være stjålet i forbindelse med et indbrud

Transportører kan få erstatning for ID-kontroller

Den svenske regering bevilliger erstatning for omkostninger i forbindelse med ID-kontrollen, der blev indført i begyndelsen af januar. Beslutningen betyder, at transportører får ret til at ansøge om erstatning for eventuelle ekstraomkostninger, den krævede ID-kontrol har udløst

Operatører af busser, tog eller færger, der medtager passagerer, skal dokumentere omkostningerne, og ansøgningerne vil blive behandlet af Trafikverket i Sverige. Erstatningen vil blive udbetalt efter udløbet af en fastsat periode med ID-kontroller.

Den svenske regering har fået godkendt et forslag i Riksdagen om at afsætte op til 139 millioner svenske kroner til at dække omkostningerne i 2016.

Trafikverket bestemmer, hvornår en ansøgning om erstatning skal indsendes - dog senest ni måneder efter udløbet af en ID-kontrolperiode er afsluttet.

Ind til videre er der fastlagt to ID-kontrolperioder:

- Periode 1 omfatter 4. januar 2016 til 3. juli 2016
- Periode 2 omfatter 4. juli 2016 til 3. november 2016

Faglige sager gav københavnske chauffører en slat

I november har Chaufførernes Fagforening i København skaffet sine medlemmer 169.949,67 kroner hjem i faglige sager

Siden 1. januar og frem til og med november er det blevet til 1.962.942,28 kroner i faglige sager.

Arbejdsskadesager gav københavnske chauffører endnu en slat

I november har Chaufførernes Fagforening i København skaffet sine medlemmer 194.039 kroner hjem i sager om arbejdsskader.

Siden 1. januar og frem til og med november er det blevet til 7.792.840 kroner i arbejdsskadesager.

Brandvæsen kørte uden bustilladelser

Trekantområdets fælles beredskabsselskab, Trekantbrand, er blevet præsenteret for et bødekrav på 35.000 kroner for ulovlig buskørsel. Det skriver Lokalavisen Fredericia

Tidligere på efteråret blev Trekantbrand meldt til politiet af en borger i Fredericia. Efter en længere efterforskning af beredskabsselskabets tilladelsesforhold eller mangel på samme, er politiets Tungvognscenter under Sydøstjyllands Politi kommet frem til, at Trekantbrand har udført persontransport uden at have tilladelse til det - og at det skal koste en bøde på 35.000 kroner

Poul Erik Andersen fra Tungvognscentret oplyser til Lokalavisen i Fredericia, at bøden er på vej til Trekantbrand, som enten kan vælge mellem at betale bøden eller føre en sag ved retten.

Ifølge Lokalavisen er beredskabsdirektør Lars Nordahl Lemvigh forundret over bøden.

- Jeg er lidt uforstående over for det. Jeg mener, at vi har fulgt den vejledning, vi har fået af Kommunernes Landsforening, siger han til Lokalavisen.

Han har endnu ikke taget stilling til, om Trekantbrand vil betale bøden eller føre en sag ved retten.

Tilladelse og overenskomst

Sagen drejer sig om den buskørsel, Trekantbrand overtog fra det kommunale brandvæsen i Fredericia, da fusions-selskabet blev dannet 1. januar i år. Fra den dato og cirka seks måneder frem kørte Trekantbrand med 18 busser uden at have tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring.

Buskørslen omfattede blandt andet institutionsbørn og handicappede og har i princippet ikke meget med beredskab at gøre. Men Trekantbrand overtog aktiviteterne fra Fredericia, hvor det historisk var en del af brandvæsnet opgave.

Lokalavisen skriver videre, at overflytningen fra Fredericia Brandvæsen til Trekantbrand førte til uklarhed om overenskomster og køretilladelser.

Avisen skriver videre, at Fredericia Brandvæsen for to år siden fik en bøde på 10.000 kroner for uorden i køretilladelserne. Derfor gjorde den afgående beredskabschef, Kaj Petersen, også opmærksom på, at der lå en udfordring i den måde, hvorpå buskørslen blev overdraget fra Fredericia Brandvæsen til det fælles selskab Trekantbrand.

Det samme gjorde en borger i Fredericia, som også anmeldte sagen til politiet. Vi har her på transportnyhederne.dk kontakt til borgeren.

Lars Nordahl Lemvigh ser ifølge Lokalavisen ingen grund til at overveje, om Trekantbrand skal indstille sin buskørsel.

- Nej. Vi har - i hvert fald nu - de tilladelser, vi skal have. Og kørslen var en del af de opgaver, vi overtog fra Fredericias Brandvæsen, siger han til Lokalavisen.

Taxi-kørsel



Chauffører er klar til kamp mod pirattaxier

Fredag 18. november stadfæstede Østre Landsret dommen mod en Uber-chauffører, der i juli var blevet idømt en bøde på 6.000 kroner for ulovlig taxi-kørsel. Foreningen af Taxiførere i Danmark har aldrig været i tvivl om, at Uber-kørsel er pirattaxikørsel. - I taxibranchen har vi aldrig været i tvivl, men nu har vi fået Landsrettens ord for at Uber, som nu på andet år har udfordret vore københavnske kolleger på deres levebrød, er piratkørsel – og dermed ulovligt. Det er vi meget tilfredse med, lyder det fra Jan Wissing Spangaa fra Taxiførere i Danmark - TiD Aarhus

Han fremhæver, at chaufførerne også har hørt, at den estisk funderede taxitjeneste Taxify har planer om at starte op i Aarhus. Taxify et forretningskoncept, der ligner amerikanske som Uber.

Taxiførere i Danmark betegnes det som ulovlig privat taxikørsel via en app, der smykker sig med buzzord som "samkørsel" og "deleøkonomi".

- Det er alt sammen lånte fjer uden rod i virkeligheden. Vi har nu rettens ord for, at det er ren taxikørsel.

I brancheforeningen Taxiførere i Danmark (TiD) og fagforeningen 3F Transport, forventer man at Uber, Taxify og andre, retter ind efter landets love.

- Derfor holder vi skarpt øje med denne nye kørselstjeneste. Vi har desuden i tæt dialog med politi og øvrige myndigheder iværksat initiativer, der skal imødegå, at vores branche bliver oversvømmet af aktører, som ikke har styr på tilladelse, sikkerheden og skattebetalingen. Herudover er vi gået i dialog med henblik på at klæde vore lokale politikere på til at håndtere denne udfordring, såfremt den skulle opstå i Aarhus, siger Jan Wissing Spangaa fra Taxiførere i Danmark - TiD Aarhus.

Han peger på, at chaufførerne står klar og er forberedt, hvis Taxify skulle gøre alvor af deres planer om at starte i Aarhus.

Universiteter afviser Uber-bon'er

En række universiteter i København har efter Østre Landsrets dom over en Uber-chauffør 18. november besluttet at afvise at betale for ansattes kørsel med Uber-biler

Københavns Universitet var det første universitet i Hovedstaden, der meldte ud, at det fremover vil være slut for ansatte at få refunderet Uber-bon'er. Efterfølgende har IT-Universitetet, Danmarks Tekniske Universitet og Copenhagen Business School i København meldt ud, at de følger Københavns Universitet.

- Vi har forholdt os til dommen i landsretten og har besluttet, at vi ikke vil bidrage til at bryde lovgivningen ved at køre med Uber-biler, siger Thomas Buchvald Vind, vicedirektør Koncern-økonomi på Københavns Universitet ifølge Fagbladet 3F.

Samme holdning går igen hos Copenhagen Business School (CBS).

- Vi vil ikke understøtte noget, der er ulovligt. Hvorvidt det også skal gælde kørsel med Uber i udlandet, er vi endnu ikke afklaret med. Det har endnu ikke været på direktionsniveau, hvor det bliver afgjort, siger Camilla Schreiner Andersen, der er økonomichef på Copenhagen Business School.

Hos DTU gælder meldingen også brug af Uber i udlandet.

Af et DTU-opslag til medarbejderne om Uber fremgår det, at "...DTU ikke dækker udgifter til Uberkørsel i hverken Danmark eller udlandet for at mindske den administrative udfordring med, i hvilke andre land Uberkørsel anses som værende ulovligt. Ved en generel regel om ikke at godtgøre udgiften til Uberkørsel undgår DTU en mulig påtale fra revisor vedrørende, at DTU dækker udgifter til ulovlige tjenesteydelser".

Østre Landsret stadfæstede 18. november en dom fra Københavns Byret over en Uber-chauffør, der var blevet idømt en bøde på 6.000 kroner for via Uber-app'en at udføre erhvervsmæssig godstransport uden tilladelse og krævede kvalifikationer.

Uber til DR efter tiltale: Vi kører videre

Amerikanske Uber, som via et hollandsk selskab er aktiv i eksempelvis Danmark med en app' hvor chauffører kan tjene penge på at køre andre mennesker fra et sted til et andet, er blevet præsenteret for en straffesag af Københavns Politi for at medvirke til ulovlig persontransport. Ifølge dr.dk vil Uber trods straffesagen fortsætte med at være aktiv i Danmark

En talsmand fra Uber siger til dr.dk:

- Vi synes dette er en god mulighed for at få forklaret og afklaret vores juridiske position. Uber's app vil fortsat være tilgængelig i Danmark.

Anklagemyndigheden rejser straffesag mod kørselstjenesten Uber

Der er nu rejst tiltale mod det hollandske selskab Uber BV, der står bag app'en Uber, der formidler kørsel i blandt andet Danmark. Det sker efter, at Østre Landsret fredag 18. november stadfæstede den dom, Københavns Byret afsagde over en Uber-chauffør 8. juli i år

Ifølge advokaturchef Vibeke Thorkil-Jensen fra anklagemyndigheden ved Københavns Politi er der rejst tiltale mod selskabet for medvirken til to chaufførers lovovertrædelser.

- Det er nu slået fast, at chaufførerne har kørt i strid med taxilovgivningen. Derfor har vi rejst tiltale mod selskabet bag for at medvirke til disse ulovligheder. Der er tale om en principiel prøvesag, hvor anklagemyndigheden ønsker at få rettens vurdering af medvirkeransvaret til den ulovlige taxikørsel, siger advokaturchefen.

Hun oplyser, at anklagemyndighedens påstand vil være en bøde i størrelsesordenen 30.000 kroner, hvilket svarer til 10.000 kroner pr. kørsel. Såfremt anklagemyndigheden får medhold, vil den samlede bøde til Uber kunne stige betragteligt. Det vil den, fordi anklagemyndigheden herefter vil kunne rejse tiltale mod Uber for medvirken til ulovlig taxikørsel for hver enkelt tur, som en Uber-chauffør bliver dømt for.

Det er endnu ikke besluttet, hvornår straffesagen kan blive behandlet ved Københavns Byret.

Pirattaxi-kørsel blev en dyr oplevelse

Klokken 13 lørdag eftermiddag 10. december anmeldte en 24-årig mand fra Ringsted, at han om natten klokken cirka halv fire havde ventet på en taxi ud for den nu nedlagte brandstation på Køgevej i Ringsted. En sort personbil - muligvis en BMW - med tre mænd i var tilfældigt standset og havde tilbudt den 24-årige at køre ham hjem for en pris på 200 kroner, hvilket han accepterede og steg ind i bilen. Undervejs steg prisen pludselig til 300 kroner, som skulle betales via MobilePay

Under indtastningen hev en af mændene telefonen ud af hånden på den 24-årige og gennemførte betalingen. Først kort før anmeldelsen opdagede den 24-årige, at der rent faktisk var gennemført en betaling på 3.300 kroner for køreturen til den østlige del af Ringsted.

Den 24-årige har over for politiet beskrevet de tre mænd som:

- A: Mand, Mellemøstlig af udseende, 20-25 år, 180-185 cm, Kropsbygning: Almindelig, Hudfarve: Brun, Hårfarve: Sort, Hårlængde: Kort, Talte: Dansk, Iført: mørkt tøj;
- B: Mand, Mellemøstlig af udseende, 20-25 år, 175-180 cm, Kropsbygning: Almindelig, Hudfarve: Brun, Hårfarve: Sort, Hårlængde: Kort, Talte: Dansk, Iført: mørkt tøj;
- C: Mand, Mellemøstlig af udseende, 20-25 år, 180-185 cm, Kropsbygning: Kraftig, Hudfarve: Brun, Hårfarve: Sort, Hårlængde: Kort, Talte: Dansk, Iført: mørkt tøj, hætte på jakken.

Lokalpolitiet i Ringsted hører gerne fra personer, der har bemærket bilen på Køgevej klokken ca. 3.30, eller som kan give oplysninger om de tre mænd i bilen. Kontakt politiet på tlf. 114 med oplysninger i sagen.

Skatteministeren:

Uber-chauffører skal betale korrekt skat

- Det er selvfølgelig min holdning, at Uber-chauffører, som alle andre der har skattepligtige indkomster i Danmark, skal betale korrekt skat. Det siger skatteminister Karsten Lauritzen i et svar til socialdemokraten Mattias Tesfaye, der havde spurgt til Skats indsats for at tjekke danske Uber-chaufførers skattebetalinger

Både Sverige og Danmark har modtaget oplysninger om Uber-chauffører fra de hollandske skattemyndigheder, som har gennemført en revision af Uber i Holland.

Skat modtog i september oplysningerne om de danske Uber-chauffører, herunder oplysninger om de indtægter, de har opnået via Uber. Oplysningerne indeholder informationer om samtlige Uber-chauffører i Danmark fra slutningen af 2014, hvor Uber kom til Danmark, og om samtlige Uber-chauffører i 2015.

- Jeg er tilfreds med, at Skat har oplyst mig om, at der er påbegyndt et kontrolprojekt, hvor de modtagne oplysninger vil blive gennemgået med henblik på at undersøge, om de danske Uber-chauffører har selvangivet de indtægter, de har opnået, herunder om der er sket korrekt beskatning af indtægterne, siger Karsten Lauritzen i sit svar til Mattias Tesfaye.

Social dumping:

Skat har opkrævet knap 700 millioner kroner

Den taskforce mod social dumping, som Skat har etableret, har hidtil i år fundet flere millioner hos skatteunddragere, end de gjorde de foregående tre år

En opgørelse fra Skatteministeriet selv, som 3F Fagbladet refererer til, har Skat's særlige taskforce mod social dumping opdaget skattesnyd og underbetaling af medarbejdere hos især udenlandske virksomheder i Danmark for over 700 millioner kroner siden 2012. Over en tredjedel af beløbet er blevet indkrævet i løbet af de seneste otte måneder.

- 2012 - 38
- 2013 - 56
- 2014 - 99
- 2015 - 237
- 2016 - 267 (ind til slut-august)

(Kilde: Skatteministeriet og Skat)

Det er ikke alle skyldige beløb, som Skat får hevet ind i statskassen. Men myndighederne har ifølge 3F Fagbladet udskrevet ekstra skatteregninger for omkring 500 millioner kroner.

Ifølge Skatteministeriet skyldes skattekravene, at Skat, Arbejdstilsynet og politiet, som står bag kontrollerne af social dumping, er blevet dygtigere til at finde frem til de største skatteunddragere.

Debat:

Der er dømt nøl, og vores folkevalgte politikere burde skamme sig, for ikke at tage ansvar

I Danmark er det ikke et argument, at man afventer, hvad andre lande gør i forhold til at gribe ind over for Uber og Taxify m.fl. Vi ved, hvad de står for, og de kan ikke dække sig ind under buzz words som deleøkonomi, for det er slet ikke det deres forretningsmodeller går på. Der er alene tale om forretningsmodeller, som er ligeglade med uddannelse af medarbejdere og dermed sikre arbejdstageres faglige kvalifikationer, og som samtidig ser højt og flot på arbejdsgiveransvar og social sikring i tilfælde af sygdom.

Af Richard M. Motzfeldt, Vognmandsspecialisterne ApS og formand for Aarhus Taxa, Andkærvej i Vejle

Pudsigt at man i dansk politik har fået den holdning, at velfærdsstaten kan opretholdes uden bidragesydere. Endnu mere bemærkelsesværdigt er det, at man ikke tager truslen alvorlig, idet man spiller højt spil i forhold til eksistensgrundlaget for vores velfærdssamfund.

Stor forståelse for at forbrugerne vil have serviceydelser og forbrugervarer så billigt som muligt. Det er i alles interesse, men det må og skal være på lige konkurrencevilkår for alle aktører. Uanset hvilken branche man taler om, så ønsker man sig på ingen måde et wild wild west.

For de af os, der rent faktisk går ind for et retssamfund, kan det undre, at man ikke har håndhævet lovens tekst på et langt tidligere tidspunkt.

Det er simpelthen uacceptabelt at holde en hel branche hen i uvished i knap 2 år, før man kan forvente en afgørelse hos domstolene.

Det er endvidere et helt uholdbart argument, at den udøvende magt ikke har ressourcer til at udføre deres arbejde, for det er der rent faktisk en opskrift på, nemlig at tildele dem flere ressourcer, så vi som borgere kan få det, man kan forvente af et retssamfund, nemlig at landets love håndhæves.

Måske hele det økonomiske perspektiv bider sig selv i halen, når de midler, som kunne bidrage til en øget politiindsats, ikke kommer ind i statskassen? Noget man som et seriøst parti måske ville gå ind for, hvis man var af den holdning, at alle skal bidrage på lige vilkår til den danske velfærdsstat.

Drop klichéen "det er bare en app". Klichéen i dette tilfælde er et synonym for undergravelse af grundprincipperne og eksistensgrundlaget for den danske velfærdsstat.

Tilbage står man forundret og ser på, at ulovlighederne fortsætter. Havde der været tale om fortolkning af fødevarerloven, så havde aktiviteterne været stoppet prompte. Dog kan det være svært for borgere i et retssamfund at forstå, at lovens tekster kan fortolkes så forskelligt. Og det ændrer tilsyneladende ikke på det forhold, at ulovlighederne fortsætter, angiveligt fordi politikkerne ikke har de store udfordringer med at finansiere finanslovens indhold, og fordi forretningsmodeller der kan undergrave og disrupte hele vores samfundsmodel er velanset.

Konkurrence er godt, og man får en bedre oplevelse hvis alle spiller efter samme regler, for kun der vil man kunne se, hvem der reelt er bedst og i sidste ende billigst for samfundet.

Taxi-kørsel

Det er et håb, at ordensmagten efterlever grundloven som den udøvende magt, og rent faktisk gør det. Når det er sagt, så lad der afslutningsvist falde en tør bemærkning af, nemlig at overtrædelse af landets love er strafbart, og at juraen foreskriver, at det er lige så strafbart at bidrage til ulovligheder som det er at udføre dem.

Et velset træk fra Christiansborg ville være at beslutte at alle app's, der bidrager til ulovligheder, ved påbud skal fjernes fra skyen.



Trine Wollenberg, direktør i Dansk Taxi Råd: Taxierhvervet er presset af forældet lovgivning

Direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg, advarer mod en ideologisk tilgang til liberalisering og modernisering af taxilovgivningen. Det handler om fair og lige vilkår, og det handler om at fastholde en lovgivning, som understøtter taxierhvervets professionalisme

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus og transportnyhederne.dk

Det var næved og næsten den 28. november 2016. Et bredt flertal af partier i Folketinget var parat til at skrive under på en politisk aftale om en moderniseret taxilov. Men så kom der en ny regering – og en ny og mere liberal transportminister. Så på med vanten – om igen. Og hvor liberal kan en ny taxilov så ende med at blive? Det har Magasinet Bus tale med Trine Wollenberg om. Hun er direktør i brancheforeningen Dansk Taxi Råd.

Det kommer måske bag på nogen, at Dansk Taxi Råd går ind for en liberalisering af taxilovgivningen, men det må skyldes, at de ser debatten om liberalisering som ren ideologi, mener direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

- For taxibranchen handler liberalisering først og fremmest om at gøre taxierhvervet til et erhverv, som fungerer på samme måde som andre erhverv. I dag er kan en taxivognmænd kun drive sin virksomhed på en meget special måde, nemlig den som taxilovgivningen foreskriver, siger Trine Wollenberg.

Det vil sige: Det skal være en personligt drevet virksomhed på grundlag af én eller flere taxitilladelser, udstedt af kommunen. Vognmand og chauffører skal opfylde helt særlige uddannelses- og vandelskrav. Der er også særlige regler for, hvor taxivognmanden kan finde sine kunder. Vognmanden er i de allerfleste tilfælde pligtig til at være tilslut-

Taxi-kørsel

tet et bestillingskontor, som i øvrigt heller ikke må drives som en forretning. Regnskabet skal gå i nul hvert år den 31. december. Der er ikke mulighed for investeringer.

- For nogen betyder liberalisering, at alle regler helst skal bortfalde, og det hele skal gives frit, siger Trine Wollenberg.
- Den form for liberalisering er Dansk Taxi Råd modstander af. Det skyldes først og fremmest, at der åbnes for næste ubegrænset snyd, og at det uundgåeligt vil medføre et stort kvalitetsfald og et farvel til professionalismen.

Kørselstjenesten Uber er her det ultimative eksempel – og debatten om Uber er for Trine Wollenberg også eksemplet på en uheldig ideologisering af debatten.

- Mange debattører har tilsyneladende en meget indsnævret opfattelse af taxibranchens opgaver, og så ser de Uber eller noget lignende som den nemme og brugervenlige løsning på det hele. Men "det hele" er meget større og mere varieret, end man lige regner med, og det er hele den virkelighed, en ny lovgivning må adressere.

- Omvendt har Dansk Taxi Råd en meget hårdnakket modstand mod Uber's forretningsmodel og disrespekt for loven, fastslår Trine Wollenberg.

- Vi kan simpelthen ikke acceptere sort arbejde på discountvilkår, endda indenfor rammerne af et professionelt virksomhedskoncept. Så opfatter mange den holdning som bagstræberisk, men det vi kæmper for er alene fair og lige vilkår. Uber kan ikke lide reglerne, og så laver de deres egne, det er helt uacceptabelt.

Trine Wollenberg undrer sig over myndighedernes og politikerne langsomme og ambivalente reaktioner i forhold til Uber.

- Taxierhvervet arbejder altså i Danmark under den såkaldt danske model, og det betyder bl.a. ordnede forhold for de ansatte og vidtgående hensyn til trafiksikkerheden. Det er præcis det vi mener med fair og lige vilkår, siger Trine Wollenberg.

Hun tager afstand fra den idé, at taxameteret kan undværes.

- Det er et afgørende punkt for os, at der også i fremtiden skal være en kontrol med, om der er kunder i vognen, og hvad de betaler. Jo mere man liberaliserer, jo større behov for kontrol.

En svenske eksempel

Taxilovgivningen i Sverige er et godt eksempel på dette. For ca. 20 år siden blev taxikørslen i Sverige givet helt fri, hvilket skabte ganske kaotiske forhold for både erhverv og kunder. Siden er taxierhvervet blevet genreguleret, bl.a. blev skattekontrollen skærpet markant. Nye skærpselser er på vej i Sverige.

- Der er for nylig udkommet en betænkning, som anbefaler yderligere skærpselse af kontrollen, og det kædes netop sammen med, at der er stor frihed på andre områder, siger Trine Wollenberg.

Lappeløsningernes holdeplads

Den nuværende taxilovgivning stammer fra 1970'erne, og på det tidspunkt kunne man politisk opnå en døgndækkende taxiservice over hele landet ved at give taxierhvervet et sæt af fordele og nogle begrænsninger – bl.a. antalsbegrænsningen, som kommunerne skulle styre. Siden er lovgivningen ændret mange gange efter lappeskræddermetoden – hvert nyt problem fik sin målrettede løsning. Tilsammen endte den som den nuværende ro-debutik.

- Der var da helt sikkert gode begrundelser antalsbegrænsningen, da den blev indført. Men gælder de samme be-

Taxi-kørsel

grundelser også i dag i et langt mere liberalt og mobilt samfund? Det gør de formentlig ikke, siger Trine Wollenberg og fortsætter:

- Men igen viser de udenlandske erfaringer, at udbuddet af taxier løber løbsk, hvis ikke der er én eller anden form for styring. Vi siger ikke, at styringen skal være som i dag, vi vil også meget gerne være med til at åbne for en friere adgang til taximarkedet. Vores forslag er, at det bliver kørselskontorerne, der bliver omdrejningspunktet i en ny lovgivning. Regeringen har jo klar sagt i regeringsgrundlaget, at man vil af dem antalsbegrænsningen. Så har vi behov for at diskutere nogle nye mekanismer.

- På samme måde med taxameteret: Hvis nutidens teknologi kan byde på bedre og smartere løsninger end det nuværende kontrolapparat, så fint med os. Vi siger bare, at en mobiltelefon ikke er nok. Den kan man slukke for – den nye svenske udredning siger præcis det samme.

- Offentlige myndigheders indkøb af kørselstjenester er jo fuldstændig forandret i de seneste 10-15 år. Også her passer den nuværende taxilovgivning meget dårligt til de nye betingelser, bl.a. til udbud af Flextrafik, men heller ikke til de kommunale kørselskontorers udbud af specialkørsel.

Trine Wollenberg ser også frem til en afklaring af overenskomstforholdene for kørsel på OST-tilladelser – en sag der er trukket urimeligt i langdrag på grund af ideologiske og taktiske manøvrer.

- Jeg læser billedet sådan, at der er en bred politisk tilslutning til den danske model i Folketinget og hermed også til overenskomstbindingen i gods-, bus- og taxilovgivningen, siger Trine Wollenberg.

Professionalismen skal bevares

En undersøgelse fra Trafik- og Byggestyrelse for nylig viste, at taxierhvervet er en branche med mange sikkerheds- og arbejdsmiljøudfordringer, bl.a. i forhold til vold og trusler om vold mod taxichauffører.

- Vores holdning er, at der skal stilles krav til taxivognmænd, til taxichauffører og til kørselskontorer. Kravene skal passe til de standarder, som i øvrigt gælder i samfundet, siger Trine Wollenberg.

- Det betyder blandt andet, at trafiksikkerhed, personalets sikkerhed og en skattemæssig kontrol er emner, man ikke kan komme uden om. Derfor må diskussionen ikke blive ideologisk. Vi skal huske, hvorfor vi har de regler, vi har. De er jo ikke lavet for at genere folk. Den handler om et værne om professionalismen og ikke bare tro at det handler om et køre en bil 8 km – det kan enhver jo gøre. Det er alt muligt andet end selve bilkørslen, taxierhvervets udvikling handler om i dag.

Hvad sker der?

Magasinet Bus: Når vi får en ny taxilov, hvad bliver så konsekvensen, hvis vi bare ser på den forventede liberalisering af måden, en taxiforretning kan drives på?

- Jeg tror, der kommer store forandringer. For det første forventer jeg større taxiforretninger med væsentlig flere tilladelser end i dag. For det andet forventer jeg udvikling af en bred vifte af taxikørselsprodukter – muligheder der ikke findes i dag. For det tredje forventer jeg en styrkelse af kørselskontorerne og en hård konkurrence mellem dem. Det bliver formentlig på kørselskontor-siden, at den største udvikling vil finde sted, siger Trine Wollenberg og tilføjer:

- Og så vil jeg da byde velkommen til nye kørselstjenester – herunder Uber - til en konkurrence på fair og lige vilkår.

VLAK-Regeringen har et forslag til ny taxi-lov

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA), erhvervsminister Brian Mikkelsen (K) og beskæftigelsesminister Troels Lund Poulsen (V) præsenterede på et pressemøde tirsdag 13. december VLAK-Regeringens udspil til en taxilovgivning, som med VLAK-Regeringens ord skal fremtidssikre taxibranchen

VLAK-Regeringen foreslår:

- at antalsbegrænsningen på taxier ophæves
- at der indføres teknologineutrale krav til kontrol
- at unødige adgangsbarrierer fjernes

Den nye taxi-lov, som VLAK-Regeringen gerne vil have vedtaget, skal fremme innovation og konkurrence i erhvervet samtidig med, at trafikikkerheden og skattebetalingen sikres.

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance ser frem til at forhandle og drøfte mulighederne for udvikling af branchens rammevilkår med de øvrige partier i Folketinget.

- Regeringens forslag vil bringe lovgivningen i trit med den teknologiske udvikling. Digitaliseringen er et faktum der buldrer frem på alle områder i disse år. Taxibranchen og ikke mindst kunderne vil få store fordele, hvis døren åbnes for disse muligheder, Ole Birk Olesen.

VLAK-Regeringen ønsker med sit udspil at sikre, at taxilovgivningen skaber grundlag for vækst samtidig med, at forbrugerne får bedre valgmuligheder.

- Vi skal omfavne de digitale og teknologiske muligheder, som kan være med til at bringe Danmark i vækst i de kommende år. Det kræver, at vi fremtidssikrer vækstvilkårene for vores erhvervsliv, så der er plads til innovation og udvikling, men også at vi skaber klare regler og ordnede forhold omkring skat og forbrugerforhold. Det vil udvikle vores samfund og give forbrugerne bedre valgmuligheder og services, som det er tilfældet med regeringens taxi-udspil, siger erhvervsminister Brian Mikkelsen (K).

Den teknologiske udvikling har også indvirkning på arbejdsmarkedet, som i højere grad vil blive kendetegnet af selvstændige og freelancere, og det skaber muligheder, som man skal tage højde for.

- Den digitale udvikling betyder, at dele af arbejdsmarkedet bliver organiseret på en ny måde. Flere vil arbejde som selvstændige og som freelancere. Det ser regeringen ikke som en trussel, men som nye muligheder, siger beskæftigelsesminister Troels Lund Poulsen (V).

VLAK-Regeringen vil skabe mulighed for nye forretningsmodeller på taxiområdet. Men samtidig understreger VLAK-Regeringen, at den ikke accepterer skattesnyd. Nye udbydere og nye forretningsmodeller ændrer ikke på, at alle i Danmark skal betale deres skat. VLAK-Regeringen fremhæver, at den med forslaget til en ny taxi-lov stiller skrappe krav til dokumentation, der skal understøtte en effektiv skattekontrol og udstrakt forbrugerbeskyttelse. Tilsvarende må der heller ikke gås på kompromis med forbrugerbeskyttelsen og trafikikkerheden.

- Vi skal udnytte de teknologiske muligheder og gøre brug af de nye forretningsmodeller samtidig med, at der er nogle afgørende krav, vi ikke skal slække på: Der skal betales skat. Forbrugerbeskyttelsen skal være i orden. Og trafikikkerheden må ikke svækkes, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen, som vil nu indbyde Folketingets transportordførere til forhandlinger om forslaget fra VLAK-Regeringen.



Dansk Taxi Råd har set på VLAK-Regeringens udspil til en ny taxilov

Interesseorganisationen Dansk Taxi Råd har set på det forslag til en ny taxi-lov, som tre af VLAK-Regeringens ministre lagde frem tirsdag 13. december. I det følgende gennemgår Dansk Taxi Råd udspillet til ny taxilov punkt for punkt og giver sit syn på de seks ben, som forslaget bygger på

VLAK-Regeringens udspil bygger på seks principper - antalsbegrænsning, geografisk begrænsning, universaltilladelse, selskabsform, tilslutningspligt og serviceforpligtelse.

For det første skal antalsbegrænsningen på taxitilladelser ophæves.

Det mener DTR:

Der findes ingen erhverv, hvor man ikke må starte en forretning, hvis man opfylder reglerne, så en afskaffelse af antalsbegrænsningen er helt naturlig i en modernisering. Når det er sagt, så er det ikke afklaret, hvilke vandelskrav, der stilles for at få en tilladelse. Om man fastholder de nuværende krav, skærper kravene, så de flugter med dem vi kender fra bus eller gods, eller om man vælger noget helt tredje. Dansk Taxi Råd mener, at der skal stilles både økonomiske krav samt vandels- og uddannelseskrav i forbindelse med, man får en tilladelse. Det skal ske for at sikre et professionelt og seriøst erhverv.

For det andet skal den geografiske begrænsning, der siger, at en taxi kun må køre i én kommune, ophæves.

Det mener DTR:

Det giver god mening at ophæve den geografiske begrænsning. Der er i dag mange grænsetilfælde, hvor vi støder ind i en geografisk begrænsning og kunderne kan ikke vælge frit. Samtidig er den geografiske begrænsning i princip-

Taxi-kørsel

pet ophævet med trafikkselskabernes udbud. Når det er sagt, så kan det give nogle udfordringer og der er en risiko for, at biler vil søge mod de attraktive områder og forlade de mindre attraktive. Det skal man have øje for.

For det tredje skal taxitilladelsen slås sammen med de andre tilladelser, der i dag findes til at udføre erhvervsmæssig personbefordring.

Det mener DTR:

Udmærket med en universaltilladelse. Der skal være ens krav for alle.

For det fjerde skal det stå indehaveren af tilladelsen frit for, hvordan han eller hun ønsker at organisere sig.

Det mener DTR:

Udmærket med fri selskabsform.

For det femte skal al salg af kørsel til private kunder ske via en taxivirksomhed - et "kørselskontor".

Det mener DTR:

Når antalsbegrænsningen ophæves, må man sikre sig en vis form for kontrol gennem et kørselskontor. Erfaringerne fra andre lande, navnlig Sverige, er netop at kørselskontorer er vigtige og helt nødvendige for at sikre service og levering af et ordentligt produkt.

For det sjette skal taxivirksomhederne selv kunne bestemme, hvilken service de vil tilbyde med hensyn til åbningstider, geografisk dækningsområde og udbudte tjenester.

Det mener DTR:

Serviceforpligtelsen har været naturlig, fordi man har opereret i et reguleret område og i princippet haft monopol. Det har man ikke længere og derfor skal branchen selvfølgelig heller ikke længere have en forpligtelse, som ikke lønner sig.



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!

Delt taxi-marked bekymrer støtteparti

Dansk Folkeparti, der er den Venstreledede VLAK-Regerings støtteparti, ønsker have ens regler og støtter dermed ikke VLAK-Regeringens forslag om at dele taximarkedet i gadeture og bestillingsture, som det blev præsenteret tirsdag 13. december kort før middag

VLAK-Regeringens udspil til en ny taxilov bygger på seks principper, men udspillet største forandring havde ikke fået sit eget punkt, selv om det kan blive det store politiske stridspunkt - nemlig forslaget om at opdele taxi-området i et marked for gadeture og et marked for bestilte ture

Transportminister Ole Birk Olesen (LA) lægger op til, at biler, der kører gadeture, skal køre med kasseapparat i bilen til maksimalpriser, mens biler, der kører forudbestilte ture, ikke skal have samme kasseapparat i bilen og selv må bestemme prisen. Dog skal kunden på forhånd godkende prisen.

Men opsplitningen af taximarkedet i et gademarked og et bestillingsmarked bekymrer Dansk Taxi Råds direktør, Trine Wollenberg.

- Vi er ikke tilhængere af et delt marked. Jeg forstår ganske enkelt ikke, at ministeren lægger ud med at sige, at der skal være ens regler for alle, for derefter at skabe særlige regler, hvor man kan køre uden kasseapparat i bilen, hvis turen er forudbestilt. Det er problematisk, fordi manglen på et kasseapparat fører til omgåelse af reglerne og så medfører en opdeling af markedet desuden en dårligere udnyttelse af vognparken, fordi nogle biler kun kan køre den ene type kørsel. Det giver en langt bedre udnyttelse af vognparken og dermed større fleksibilitet, som ministeren efterspørger, når alle biler kan køre alt i ét og samme marked, siger Trine Wollenberg.

VLAK-Regeringens støtteparti, Dansk Folkeparti, er heller ikke begejstret for forslaget om et todelt marked. Transportordfører Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti kalder opdelingen af markedet en invitation til Uber, som han ikke kan støtte.

- Man laver to markeder, men vi ønsker ikke at skelne, for der er kun én type taxikørsel. Vi går ind for, at der er det samme udstyr i alle biler og alle opfylder de samme krav. Der skal være et regelsæt og kun et, siger Kim Christiansen.



Drabet på taxi-chauffør i Brønshøj i 2014

To unge mænd fik stadfæstet deres dom

Østre Landsret har stadfæstet en dom fra Retten på Frederiksberg, hvor to unge mænd blev dømt skyldige i drabet en taxichauffør en nat i oktober for to år siden. Byretten idømte de to mænd hver otte års fængsel for at have overfaldet en 65-årig taxichauffør i Brønshøj, som siden døde af sine kvæstelser

Chaufføren blev en oktober nat i 2014 kaldt til en adresse, men bestillingen af vognen viste sig at være en fælde. Med undskyldning om at skulle have en cykel med, lokkede de unge mænd taxichaufføren ud af vognen, hvor de overfaldt ham og siden stak af fra stedet.

Beboere i en ejendom ved siden af den lille sti, hvor overfaldet var foregået, alarmerede politiet og den 65-årige blev kørt på hospitalet, men hans liv stod ikke til at redde. Efterfølgende pågreb politiet de to gerningsmænd, som 13 måneder efter overfaldet blev dømt skyldige i vold med døden til følge. Retten på Frederiksberg sendte dem otte år i fængsel, men de to mænd ankede dommen til Østre Landsret, der var enig med byretten og stadfæstede dommen.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus

hver gang det udkommer
direkte i den indbakke

Klik [her](#) og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger

Taxi-kørsel



Taxi-selskaber går sammen

To af Danmarks største taxiselskaber - 4x48 TaxiNord og DanTaxi - lægges sammen fra nytår. 4x48 TaxiNords Carsten Aastrup bliver administrerende direktør for landets største og eneste landsdækkende taxiselskab med 1.500 vogne og en samlet omsætning på knap 2 milliarder kroner. Kunderne vil mærke virkningerne af sammenlægningen i form af kortere ventetider og mere konkurrencedygtige priser

- Sammenlægningen mellem DanTaxi og 4x48 TaxiNord er det oplagte og nødvendige tiltag, hvis vi fortsat skal kunne udvikle os og modstå konkurrence fra både nye og eksisterende konkurrenter, siger Carsten Aastrup, der er 39 år og administrerende direktør i 4x48 TaxiNord - og kommende chef for den sammenbragte organisation.

Carsten Aastrup forklarer, hvilke fordele sammenlægningen vil få for kunderne.

- Med en så stor flåde af vogne over hele landet opnår vi en mere effektiv kapacitetsudnyttelse, og kan dermed sikre en hurtigere betjening både i byerne og i yderområderne. Vi får større muskler til at investere i nyeste teknologi. Vi kan kvalitetssikre langt bedre end tidligere og derigennem skabe større tryghed for vores kunder. Sidst, men ikke mindst, vil vi på den lidt længere bane kunne tilbyde taxikørsel til endnu mere konkurrencedygtige priser, siger Carsten Aastrup.

Ny taxilov er på vej

Det er ikke en tilfældighed, at denne sammenlægning gennemføres på nuværende tidspunkt. En moderniseret taxilovgivning er på trapperne, og den forventes at fjerne mange af de restriktioner, der hidtil har forhindret branchen i at udvikle sig. Loven ventes at åbne mulighed for at udvikle sig fra at være en forening til at blive en forretning.

- Vi lægger os sammen baseret på en meget klar og tydelig strategisk/offensiv beslutning, og på en vurdering af fremtidens taximarked, konkurrencesituation og kundebehov. Efter vedtagelse af en ny taxilov vil vores markedsposition som det ubestridt stærkeste selskab i landet være yderligere styrket, siger Carsten Aastrup.

Taxi-selskab lancerer ny og lovlig app-tjeneste

Taxiselskaberne 4x48 TaxiNord og DanTaxi, der bliver et selskab fra årsskiftet, har udviklet en Google Map-baseret app med taxi til fast og lavere pris. App'en slut testes i disse dage i Aarhus og lanceres over hele landet mandag 19. december. Med app'en kan man køre mellem 5 og 15 procent billigere sammenlignet med ture bestilt over telefon eller på gaden

App'en hedder "MOOVE" er Danmarks nye taxi-app. Det er ifølge de to taxi-selskaber taxi, som man kender det - men alligevel anderledes med lavere pris, højere service og mere tryghed.

Alle MOOVE-ture bestilles og betales direkte via app'en. App'en udregner prisen ud fra den billigste rute ved hjælp af Google Maps. App'en medregner forhold som myldretidstrafik, snefald, trafikpropper med mere og tilbyder kunden en pris, der afspejler tidspunkt og forventet trafik. Og fremhæver de to taxi-selskaber, at app'en helt lovlig.

Chaufførerne rates

MOOVE-konceptet indebærer, at kunden vurderer turen med op til fem stjerner. Vurderes en tur lavt, beder man kunden uddybe hvilke dele af køreoplevelsen, der ikke var tilfredsstillende. Under alle omstændigheder vil kunden blive bedt om en rating, før MOOVE-app'en igen kan benyttes.

Kundevurderingerne bliver gemt i MOOVE's database. Er en chaufførs rating helt i bund, får chaufføren ikke længere tilbudt MOOVE ture.

For at sætte gang i den ny app giver man 20 procent rabat på alle ture der bestilles via app'en frem til 1. februar 2017.

Sådan virker app'en

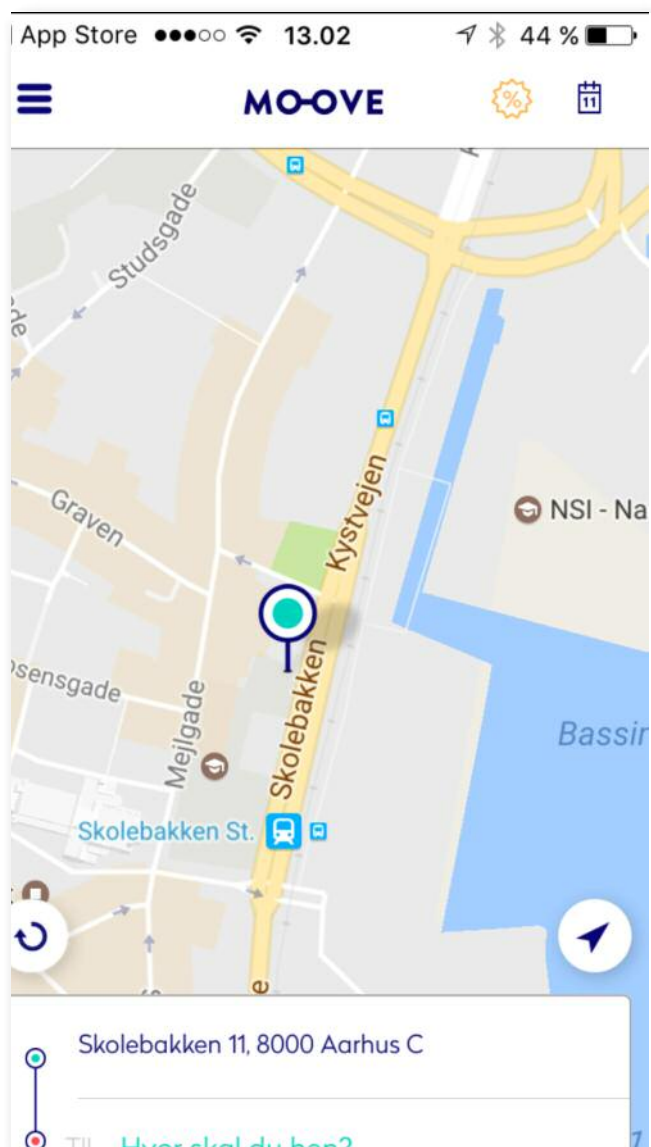
Allerførst skal man oprette sig som bruger. Det tager et minuts tid. Derefter vælger start og slutadresse, app'en kalkulerer en pris ud fra Google Maps estimerede tid for kørslen.

Her kommer så en ny funktionalitet - noget som man ikke har set i taxiselskabernes tidligere app's. Den pris, man ser på skærmen, er, hvad man betaler for turen, uanset lyskryds og trafikpropper. Her er ingen overraskelser fra et tikkende taxameter. Prisen pr MOOVE Taxitur ligger ca 5-15 procent under prisen på en taxitur bestilt over telefon eller som gadetur.

App'en er tilgængelig i App store og kræver iOS 8.

Android versionen er på vej.

Bag MOOVE står et strategisk og teknologisk samarbejde mellem 4x48 TaxiNord og DanTaxi.



Malmö får større skibe og flere krydstogtpassagerer

Copenhagen Malmö Port, CMP, har fået grønt lys til at modtage større krydstogtskibe i Malmö. Meldingen betyder et stort løft for krydstogtturismen i Malmö. På nuværende tidspunkt er der booket over 10.000 passagerer til krydstogtsæsonen 2018

Krydstogtskibe, der anløber Malmø, har hidtil skullet være på eller under 240 meter i længden. Men mange krydstogtskibe er længere, og derfor har CMP, der driver havnene i København og Malmö gennemført omfattende simuleringer for at finde ud af, om det er muligt at byde større fartøjer og dermed flere krydstogtpassagerer velkommen til den svenske havn. Simuleringerne blev gennemført i løbet af efteråret med et ifølge CMP særdeles positivt resultat.

- At CMP nu har fået grønt lys til at modtage fartøjer på helt op til 300 meter skaber helt nye forudsætninger for krydstogtaktiviteterne her i Malmö, siger Arnt Møller Pedersen, der er ansvarlig for krydstogttrafikken hos Copenhagen Malmö Port AB.

- Det er en vigtig besked for både os og for byen, eftersom større skibe er ensbetydende med flere besøgende. I den krydstogtsæsonen 2018 har vi allerede 10 anløb i kalenderen, hvilket igen er lig med over 10.000 passagerer, siger han videre.

Simuleringerne blev gennemført over en række dage i Göteborg med forskellige typer af fartøjer, der skulle udstå forskellige vejrforhold og vindstyrker.

Der blev i alt gennemført 18 anløb med de forudsætninger, der er til stede i Frihamnen i Malmø. De fartøjer, der anløber Malmö, skal kunne manøvreres med en hastighed på 3 knop og en sidevind på 10 m/s uden hjælp fra lodsbåde. Vindbegrænsningen ved fartøjets første besøg er dog 8 m/s.





Helsingør-Helsingborg-færgen indgår samarbejde med BroBizz A/S

Fra 6. december bliver al administration af Scandlines Helsingør-Helsingborgs Bizz-aktiviteter varetaget af BroBizz A/S. Færgerederiet oplyser, at alle aftaler og fordele fortsætter uændret, og samarbejdet først og fremmest betyder enklere administration, adgang til flere serviceydelser og tilbud til alle øvrige BroBizz A/S-kunder om at få del i Smart-aftalerne hos Scandlines Helsingør-Helsingborg

- Samarbejdet med BroBizz A/S betyder, at vi kan tilbyde vores kunder endnu bedre og enklere service. Uanset betalingsløsning skal vores kunder fremover kun henvende sig et sted, og vores kunder vil fortsat have glæde af eksisterende rabatter og tilbud. Hertil kommer, at vi nu giver vores Bizz-kunder adgang til parkering hos udvalgte partnere, for eksempel i Københavns Lufthavn i Kastrup, siger Henrik Rørbæk, der er administrerende direktør i HH Ferries AB.

I forbindelse med ændringen ophører betalingsordningen via Nets, og betaling skal fremover foretages via betalingskort, som for eksempel Dankort. Alle Scandlines Helsingør-Helsingborgs Bizz-kunder har modtaget orientering om, hvordan betalingsoplysningerne skal ændres.

Om BroBizz A/S

BroBizz A/S udvikler og administrerer BroBizz-konceptet, der sikrer automatisk betaling ved eksempelvis broer, færger, betalingsveje og parkeringsanlæg.

Om Scandlines Helsingør-Helsingborg

HH Ferries Group driver Scandlines Helsingør-Helsingborg, som med afgang hvert kvarter transporterer op til 50.000 passagerer og 9.000 biler over Øresund dagligt. De fem færger på ruten tilbyder rejsende en overfartstid på 20 minutter.

Scandlines anden nye hybridfærge er sendt på prøvetur

Scandlines' anden nye hybridfærge »Copenhagen«, der er bygget færdig hos Fayard A/S i Lindø, er blevet sendt på fem dages prøvesejlads, så den snart kan sættes ind på ruten Gedser-Rostock, som den skal betjene sammen med søsterfærgen »Berlin«, som blev indsat før sommerferien

Skibet har de seneste måneder gennemgået et omfattende testprogram (Harbour Acceptance Tests). Testprogrammet er blevet afsluttet og »Copenhagen« kunne derfor tage hul på sin prøvesejlads (Sea Acceptance Tests), hvor skibets manøvreedygtighed skal testes under både sædvanlige og mere usædvanlige betingelser.

Efter prøvesejladsen vender »Copenhagen« tilbage til det fynske værft for at få foretaget de sidste tilpasninger, inden skibet sætter kursen mod sin fremtidige rute Gedser-Rostock. Her overtager »Copenhagen« færgen Kronprins Frederiks plads i sejlplanen.

Scandlines har besluttet at beholde Kronprins Frederik og benytte den som afløserfærge på både Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarden. Tirsdag til torsdag vil den fungere som fragtfærge på ruten Rødby-Puttgarden. Med en ekstra færge, der kan indsættes på begge ruter, kan Scandlines sikre såvel den samlede kapacitet som stabiliteten i sejlplanerne.

Med plads til 460 personbiler eller 96 lastbiler mere end fordobles kapaciteten på ruten Gedser-Rostock. De nye færger vil med to bildæk have hele fem baner til ind- og udkørsel. Trods en fordobling af kapaciteten vil de nye færger, ligesom de hidtidige, ligge blot 15 minutter i havn.

De to nye færger repræsenterer en investering på over 1 milliard danske kroner per skib. Sammen med udvidelse af havneanlæg styrker Scandlines en central transportkorridor mellem Danmark og Tyskland og mellem hele Skandinavien og Europa.



DSB ansætter ny kommerciel direktør

Fra 1. januar 2017 hedder DSB's kommercielle direktør Jan Sigurdur Christensen. Han kommer fra en stilling som planlægningschef i DSB

Jan Sigurdur Christensen, der er 42 år, skal stå i spidsen for området, som blandt andet har ansvaret for udvikling, salg og markedsføring af DSB's kommercielle produkter samt kundecenteret.

- Med Jan Sigurdur Christensen får vi en direktør, som har faglig indsigt og erfaring fra det kommercielle område blandt andet fra sin tid i SAS. Samtidig har han stor viden om DSB's driftsorganisation, hvor han de seneste toethalvt år har haft ansvaret for vores køreplaner, som er et af DSB's vigtigste kommercielle salgsargumenter, siger DSB's administrerende direktør Flemming Jensen.

- Vi har også haft kig på eksterne kandidater, men vores interne viste sig at være mindst lige så kompetente. Og det er en stor fordel, at vi med valget af Jan Sigurdur Christensen får en kommerciel direktør, som i forvejen har et indgående kendskab til DSB, siger Flemming Jensen.

20 år i SAS

Jan Sigurdur Christensen er uddannet i organisation og ledelse fra Copenhagen Business School, CBS. Før han kom til DSB, var han ansat i SAS i 20 år, hvor han i en årrække blandt andet arbejdede med indtægtoptimering af flyselskabets kommercielle områder.

- Jeg glæder mig meget til at komme i gang med mit nye job. Jeg ved fra min tid i DSB, at det er fagligt meget dygtige medarbejdere, jeg fremover skal arbejde sammen med, og jeg ser frem til, sammen med dem, at intensivere arbejdet med at komme tættere på vore mange rejsende og gøre DSB endnu mere relevant for danskerne, siger Jan Sigurdur Christensen.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus her:

Vejtransportorganisation er blevet set efter i sammenføjerne

I foråret besluttede bestyrelsen i den internationale vejtransportorganisation IRU at hyre revisionsfirmaet Ernst & Young til at se organisationen efter i sømmene. Baggrunden var, at der var fremsat påstande om urent trav hos IRU og organisationens ledelse

Ernst & Young undersøgte påstandene og IRU's generelle ledelsesstruktur, overholdelse af regler og etiske standarder.

Revisionen vurderede over 2.800 dokumenter dateret tilbage til 1995 inklusiv dokumenter fra den person, der havde fremsat påstandene. Revisionen interviewede både ham og andre relevante personer.

Revisionen fandt ikke beviser for, at de påstande, der i april blev fremsat mod den nuværende ledelse af IRU, var rigtige, og der manglede ikke nogen penge. Revisionen kunne konstatere, at alle midler bliver behandlet regnskabsmæssigt korrekt, og de schweiziske skatteregler bliver fulgt.

Der blev heller ikke konstateret problemer med IRU's generelle ledelsesstruktur, overholdelse af regler og etiske standarder. Revisionen noterede, at der var sket betydelige fremskridt i arbejdet med øvet gennemsigtighed og forbedring af interne kontrolsystemer og risikostyring siden 2013.

På IRU's generalforsamling 4. november, hvor revisionsrapporten fra Ernst & Young blev lagt frem, var der bred enighed blandt medlemmerne om, at IRU og organisationens ledelse bør fortsætte den positive indsats, der har været igang siden 2013 for at forbedre IRU's styring og gennemsigtighed.

Den nuværende ledelse har fuld opbakning fra IRU's bestyrelse og medlemmer.



Busvognmænd skal have ny direktør - om et års tid

Danske Busvognmænds nuværende direktør, Steen Bundgaard har besluttet sig for at gå på pension ved udgangen af næste år, hvor han sidst på året fylder 65 år. Derfor har hovedbestyrelsen besluttet at ansætte den tidligere direktør på IRU's kontor i Bruxelles, Michael Nielsen, som foreningens kommende direktør

Danske Busvognmænd hovedbestyrelse har arbejdet med forskellige modeller for foreningens fremtidige ledelse. Resultatet er blevet, at bestyrelsen har besluttet at ansætte den tidligere direktør på IRU's kontor i Bruxelles, Michael Nielsen, som foreningens kommende direktør.

I de seneste 17 år har Michael Nielsen haft direktørstillinger inden for brancheforeningernes europæiske og globale paraplyorganisationer - senest hos den internationale vejtransportorganisation IRU, der blandt andet har Danske Busvognmænd som medlem.

- Jeg ser frem til at arbejde endnu tættere med de enkelte vognmænd og operatører, hvor resultaterne af ens arbejde har en umiddelbar og direkte effekt, siger Michael Nielsen og fortsætter:

- Jeg ser det som min væsentligste rolle at sikre, at medlemmernes interesser bliver mødt bedst muligt. Derfor glæder jeg mig til, sammen med bestyrelsen, at fortsætte og udvikle samarbejdet internt i foreningen samt videreudvikle den service Danske Busvognmænd yder til medlemmerne.

Michael Nielsen vil også arbejde for at sikre, at det gode arbejde, der bliver udført såvel politisk som netværksmæssigt lokal, regionalt, nationalt samt internationalt bliver styrket.

Michael Nielsen starter hos Danske Busvognmænd 1. september 2017 og tiltræder 1. januar 2018 som foreningens administrerende direktør.



Vejdirektoratet er blevet bedt om at forsøge med fjernstyring af en enkelt bro

I stedet for at indføre fjernstyring af fire klapbroer i Nordjylland og på Sjælland, som Vejdirektoratet havde lagt op til, bad den daværende transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V), som en af sine sidste handlinger som minister, Vejdirektoratet om at starte med en forsøgsordning på én bro i 2020 for at høste erfaringer med ordningen

Vejdirektoratets planer om fjernstyring af klapbroer udløste lokal debat og bekymring blandt andet for sikkerheden. Daværende transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt bad derfor Vejdirektoratet om at starte med en forsøgsordning med fjernstyring. Vejdirektoratet skal lave en forsøgsordning på Kronprins Frederiks bro fra 2020, så man kan blive klogere på, om det faktisk virker, inden man beslutter, om man vil gå videre med planerne.

Forsøgsordningen med fjernstyring af Kronprins Frederiks Bro vil starte i januar 2020, hvor den vil overgå til fjernstyring fra Vejdirektoratets trafikstyringscentral i København. På det tidspunkt vil der også være en alternativ rute, når Kronprinsesse Marys bro åbner i slutningen af 2019.

Fakta om forsøget:

- I den et-årige prøveperiode vil der blive etableret service- og akutberedskabsaftaler til erstatning for det arbejde, som den nuværende brovagtordning udfører ud over at betjene broklappen. Disse service- og akutberedskabsaftaler vil kræve lokal forankring, da responstiden ved utilsigtede hændelser fastsættes til ca. 15 minutter
- Valget af en forsøgsordning på Kronprins Frederiks Bro har den fordel, at der i slutningen af 2019 vil være etableret en mulighed for passage af Roskilde Fjord via den nye højbro, hvilket vil være en overkommelig omvejskørsel, såfremt der måtte ske utilsigtede hændelser
- Forsøgsordningen vil blive evalueret ved udgangen af 2020, inden der træffes beslutning om eventuelt at inddrage andre personbetjente broer i ordningen
- Hvis det til den tid besluttes at gå videre med en fjernstyring af Aggersundbroen, Vildsundbroen og Hadsund Bro, vil det blive overvejet, om fjernstyringen af broerne kan placeres i Aalborg - enten sammen med Vejdirektoratets vintervagtcentral, eller sammen med styringscentralen for Limfjordstunnelen

Elektrificering af jernbanen skal fortsætte

VLAK-Regeringen har i de kommende år som mål at investere i en elektrificering af jernbanen på strækningerne Fredericia-Aalborg og Roskilde-Kalundborg

Strækningen Ringsted-Rødby elektrificeres som led i Femernprojektet. Elektrificeringen giver mulighed for at anvende moderne eldrevne tog, som vil nedbringe rejsetiden og gavne miljø og klima.

Transportministeren inviterer pensionskasser til at bygge infrastruktur

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) afholdt fornylig et møde med en række pensionsselskaber samt private og lokale aktører om at øge brugen af OPP - Offentligt Privat Partnerskab - når staten bygger infrastruktur

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen mener, at pensionskasser, lokale og private investorer i langt højere grad skal aktiveres, når der fremover skal bygges nye veje, tunneler, broer med videre.

Ole Birk Olesen mødtes som VLAK-Regeringens transportminister med blandt andet PFA Pension, Refshaleøens Ejendomsselskab, PensionDanmark, Sampension, PKA og en række kommuner for blandt andet at drøfte mulighederne for OPP-konceptet.

- Det glæder mig, at pensionsselskaberne i dag klart har tilkendegivet, at de er medspillere i kampen for en bedre infrastruktur, hvor staten ikke altid står i spidsen for byggeprojektet og sørger for den langsigtede drift, men hvor der i stedet er tale om et gensidigt samarbejde. Et samarbejde som selvfølgelig skal være til fordel for begge parter, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

- Som politikere har vi en forpligtelse til nøje at overveje, hvordan vi får mest muligt ud af skatteborgernes penge. Op-gaver skal håndteres af dem, der kan gøre det bedst og til den bedste pris, og hvis vi kan få de bedste løsninger ved at inddrage private investorer, er det ikke noget, vi skal være forskrækkede over.



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!

Faste forbindelser

Erfaringer fra byggeriet viser, at offentlig-private-partnerskaber (OPP) kan øge incitamentet til at tænke langsigtet og helhedsorienteret. På den måde tages der aktivt stilling til, hvordan skatteborgernes penge forvaltes på bedste vis ud fra en totaløkonomisk tankegang.

Når det kommer til infrastruktur som veje, broer, tunneler med videre er der ind til nu få erfaringer med OPP-konceptet.

Ole Birk Olesen peger på, at VLAK-Regeringen er meget optaget af at undersøge mulighederne for hel eller delvis brugerbetaling af nye konkrete infrastrukturprojekter.

- Vi skal ikke til at have brugerbetaling på motorvejene i Danmark, men det er absolut værd at undersøge alternative finansieringskilder, når vi ser på nye store infrastrukturprojekter, hvor det ikke er realistisk, at staten betaler hele projektet, siger Ole Birk Olesen.

Mødet tog udgangspunkt i en drøftelse af, om og hvordan følgende tre konkrete infrastrukturprojekter kan opføres som mulige OPP-projekter:

- En Østlig Ringvej (havnetunnel) i København
- En tredje Limfjordsforbindelse
- En fjordforbindelse ved Randersfjord

Transportminister til rådsmøde i Bruxelles:

Det er vigtigt med et stærkt EU-samarbejde om grænseoverskridende infrastruktur

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) drøftede i forbindelse med et møde for EU-landenes transportministre, hvordan EU's finansieringsinstrumenter kan være med til at hæve niveauet for både offentlige og private investeringer i transportinfrastrukturprojekter.

- EU's finansieringsinstrumenter kan være med til at hæve niveauet for offentlige og private investeringer - særligt i grænseoverskridende transportinfrastrukturprojekter, hvor flere lande samarbejder om at gøre noget ved flaskehalse i det europæiske transportsystem, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

- Og hvis et projekt kommer Europa til gode, så synes jeg også, at det er fornuftigt, at EU-landene er fælles om at betale en del af regningen. Det skaber også incitament til at lave fælles infrastrukturløsninger landene imellem, som er til gavn for alle parter, tilføjer ministeren.

EU's investeringsniveau i transportinfrastruktur er dog faldet i perioden fra 2009-2014, og det mener ministeren er en bekymrende tendens.

- Det kan betyde, at der opstår yderligere flaskehalse i det europæiske transportsystem, som kan have negative følger for den økonomiske vækst. Derfor er det vigtigt for mig at sikre et fortsat stærkt europæisk samarbejde om infrastruktur, siger Ole Birk Olesen.



Foto: Metroselskabet/Ulrik Jantzen

Kronprinsen gik under jorden

Der var kongeligt besøg på metrobyggeriet, da Hans Kongelige Højhed Kronprinsen i denne uge besøgte den kommende metrostation ved Marmorkirken. Kronprinsen tog iført hjelm og sikkerhedsudstyr turen 35 meter ned under jorden og gik i tunnelen frem til Kongens Nytorv

Metrostationen ved Marmorkirken bliver Kronprinsens lokale station, da den ligger tæt på Amalienborg. Fra stationen er der 700 meter hen til stationen under Kongens Nytorv.

På det uofficielle besøg var Kronprinsen ledsaget af Metroselskabets administrerende direktør, Henrik Plougmann Olsen, der viste sin kongelige gæst, hvordan man ved Marmorkirken har valgt at anlægge stationen med sporene oven på hinanden og ikke på hver side af perronen som på de øvrige stationer. Det betyder, at den kommende metrostation ved Frederiksstad bliver lige så dyb, som Marmorkirken er høj, nemlig knap 40 meter (uden spir). Dermed bliver den Cityringens dybeste station.

Cityringen kan byde de første passagerer velkommen i sommeren 2019. Til den tid vil 17 nye metrostationer forbinde brokvartererne med Frederiksberg og indre by. Samtidig bliver Cityringen også udbygget med forbindelser til både Nordhavn og Sydhavn. I 2020 vil seks af ti af Danmarks travleste stationer være metrostationer med over 200.000 daglige passagerer. I 2025 ventes metroen at have 130 millioner passagerer årligt.

Faste forbindelser



Kongens Nytorv metrostation

Når Cityringens kommende metrostation åbner på Kongens Nytorv, bliver stationen en af de travleste stationer i Danmark. I dag stiger ca. 22.000 daglige passagerer på metroen ved Kongens Nytorv, mens tallet i 2022 ventes at vokse til ca. 70.000 passagerer. Dermed bliver metrostationen Danmarks tredjestørste station. Både på Kongens Nytorv og Frederiksberg metrostation vil passagererne kunne skifte til de eksisterende metrolinier.

Marmorkirken metrostation

Den kommende metrostation ved Marmorkirken bliver knap 40 meter dyb. Det betyder, at den kommende metrostation ved Frederiksstaden bliver lige så dyb, som Marmorkirken er høj, nemlig knap 40 meter (uden spir). Når Cityringen åbner i 2019, vil stationen få 11.000 daglige passagerer, hvilket svarer til passagertallet på stationer som Høje-Taastrup eller Aarhus H.

Aalborg Lufthavn får direkte tog

Folketinget vedtog i november, at de eksisterende planer om en direkte togforbindelse til Aalborg Lufthavn, kommer op at køre på virkelighedens skinner

- Vi er glade for Folketingets beslutning om et tog lige til Aalborg Lufthavns hoveddør, som betyder en direkte og effektiv transportforbindelse mellem Københavns Lufthavn og Aalborg Lufthavn. Det vil ikke mindst have stor betydning for de mange rejsende, der nu meget nemmere og hurtigere kan komme ud at rejse fra Aalborg. Dette vil især kunne give flere passagerer fra Østjylland, siger lufthavnsdirektøren i Aalborg Lufthavn, Søren Svendsen.

Den nye forbindelse forventes at stå klar i 2019.

Politisk flertal går ind for at undersøge nye store vejprojekter

Et bredt flertal i Folketinget har indgået aftale om at sætte undersøgelser af ny midtjysk motorvej og Hillerødmotorvejens forlængelse i gang

Forligskredsen bag aftale om en grøn transportpolitik - Venstre, Liberal Alliance, Konservative, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og SF er blevet enige om at bruge 12 millioner kroner til en VVM-undersøgelse af Hillerødmotorvejens forlængelse.

Der har længe været et stort lokalt ønske om at få forlænget Hillerødmotorvejen fra Allerød og helt til Hillerød. Projektet går ud på at undersøge en udvidelse af den eksisterende motortrafikvej til en fire-sporet motorvej på hele strækningen. Motortrafikvejen er forberedt til udvidelse til motorvej.

- Motortrafikvejen fra Allerød til Hillerød er en af de mest belastede motortrafikveje i hele landet. En forlængelse af Hillerødmotorvejen vil kunne aflaste denne trængsel. Det betyder, at tid, der bliver brugt på at sidde i kø, i stedet kan bruges på arbejde eller sammen med familien, siger Ole Birk Olesen.

Med aftalen afsættes der 12 millioner kroner til VVM-undersøgelsen, som vil kunne gennemføres på ca. 2 år.

Ser på midtjysk motorvej

VLAK-Regeringen er ligeledes blevet enig med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre om at udmønte 65 millioner kroner til undersøgelser af en ny midtjysk motorvej.

- Jeg er meget tilfreds med, at vi er blevet enige om at få sat gang i undersøgelserne af en ny midtjysk motorvej og af Hillerødmotorvejens forlængelse. Det er to vigtige projekter at få igangsat, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA).

Idéen om en ny midtjyske motorvej betyder, at der nu bliver sat gang i en forundersøgelse på strækningen fra Hobro over Viborg til Give og en VVM-undersøgelse på strækningen Give-Billund-Haderslev. Undersøgelserne, der vil kunne gennemføres på to-tre år, koster omkring 40 millioner kroner for VVM-undersøgelsen af strækningen Haderslev til Give og 25 millioner kroner til forundersøgelsen af strækningen Give-Hobro.



Tysk miljøgodkendelse af forbindelsen under Femern bliver mere forsinket

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) mødte mandag 12. december sin tyske kollega, Slesvig-Holstens transportminister Reinhard Meyer og den dansk-tyske transportkommission

På mødet informerede Reinhard Meyer om, at den tyske miljøgodkendelsesproces nu ser ud til at blive yderligere seks måneder forsinket, og derfor først forventes afsluttet i 2018. En ny tidsplan for processen udarbejdes af de tyske myndigheder efter, at Femern A/S i februar 2017 afleverer svar på de mange indsigelser, der er indkommet.

Ole Birk Olesen og Reinhard Meyer deltog herefter begge i et møde i dansk-tysk transportkommission, hvor der blev holdt oplæg om den tyske føderale infrastrukturplan og om logistik og grænseoverskridende fragt i Jyllandskorridoren.

Togene kan køre videre med høj hastighed

Budgetudvalget i den tyske Forbundsdag har sagt ja til en højhastighedsbane til og fra Femernforbindelsen

Den hidtidige plan var en jernbaneforbindelse med maksimalt 160 km/t, men med den seneste beslutning skal banestrækningen være en såkaldt Tempo 200-strækning.

Med beslutningen vil den kommende 55 kilometer lange banestrækning blive ført gennem landskabet uden at skære eksisterende veje. Den vil blive ført under i tunneller eller over broer.

Beslutningen betyder ekstra-omkostninger på 100 millioner euro - cirka 745 millioner kroner - som vil blive betalt af forbundskassen.



Transportkommissæren ser frem til et travlt år

I begyndelsen af december diskuterede EU's transportkommissær Violeta Bulc EU-Kommissionens arbejdsprogram for 2017 med medlemmerne af EU-Parlamentets transportudvalg. EU-Kommissionen har et ambitiøst program, som transportorganisation ITD forventer sig meget af

For vejtransporten vil EU-kommissionen fortsætte arbejdet med at reducere lastbilens udledning af emissioner, udbygge de intelligente transportsystemer samt sikre ordentlige og klare arbejdsforhold i den grænseoverskridende transport og logistik.

ITD bemærker, at EU-Kommissæren gjorde meget ud af at fremhæve behovet for fælles og balancerede løsninger, som hun anser for den eneste holdbare fremgangsmåde, hvis alle skal stilles tilfredse. Den melding bakker ITD overordnet op om.

- ITD har længe været fortalere for, at al lovgivning for den europæiske transport tager udgangspunkt i fælles regelsæt. Det gælder for eksempel mindsteløn, hvor vi i dag ser konsekvenserne af forskellige nationale regler og administrative krav i forbindelse med dokumentation af aflønning. Det er vanskeligt for både virksomhederne og chaufførerne at navigere i, siger public affairs chef i ITD, Karen Roiy.

Violeta Bulc pegede i sin præsentation på, at meget kan hentes, hvis de nationale myndigheder fremadrettet fortolker og indarbejder reglerne ens på tværs af de nationale grænser. Men det stiller store krav til en klar og veldefineret lovgivning på blandt andet udstationeringsområdet, som i dag forvaltes forskelligt fra land til land.

- Det er fuldkommen essentielt, at kommissionens lovforslag om regulering af transport i det indre marked lander ordentligt. Selvom vi har ventet længe på at få klarhed på en række områder i transport- og logistikbranchen, er det vigtigere at få gennemarbejdet lovgivningen, så vi undgår udviklede regler, der ikke kan håndhæves, siger Karen Roiy.

EU-Kommissionen vil komme med transportforslag

EU-Kommissionens arbejdsprogram for 2017 indeholder en række forslag til ændring af lovgivningen på transportområdet. DI Transport peger eksempelvis på gennemførelsen af EU's strategi for lav-emissions mobilitet, der indeholder en revision af reglerne for vejbenyttelsesafgifter for lastbiler, strategi for udledning af CO₂ fra biler, varebiler, busser og lastbiler efter 2020 samt en gennemførelse af den internationale aftale om emissioner fra luftfarten

Derudover peger DI Transport på, at EU-Kommissionen vil se på reglerne for adgang til markedet for busser og lastbiler - altså krav til vognmandstilladelser samt regler om international godstransport, herunder cabotagereglerne. Endvidere vil man også revidere direktivet om kombineret transport.

Derudover vil EU-Kommissionen revidere forslaget om køre- og hviletid og uddannelsesdirektivet for chauffører til både bus- og godstransport.

EU's transportministre siger ja til jernbanepakke

Transportministrene i EU har nu formet sagt ja til nye regler på jernbaneområdet, der skal skubbe togtransport frem i Europa. Reformen i form af den fjerde jernbanepakke skal åbne de nationale markeder for passagertransport med tog og skabe mere fair betingelser for de forskellige togselskaber med hensyn til en ikke diskriminerende adgang til jernbanenet

- Nu er den fjerde jernbanepakke endeligt på sporet. Vore borgere vil nu kunne få glæde af bedre service fra togselskaberne, siger den slovakiske minister for transport, byggeri og regional udvikling, Arpád Érsek.

- Togselskaber skal have bedre adgang til markederne i alle medlemsstater for at øge konkurrencen, valgmuligheder og kvaliteten for passagererne. Og togselskaberne skal skubbes til at give deres bidrag til bæredygtig mobilitet i vore samfund, siger han videre.

De nye regler, der ventes endeligt godkendes i EU-Parlamentet i løbet af det sene efterår, skal gøre det enklere for nye togoperatører at komme ind på markedet og tilbyde deres service. Det skal resultere i flere valg, billigere billetter og øget kvalitet for passagerne.

Udbud vil blive normen for offentlige kontrakter med nogle undtagelser. De steder, hvor direkte aftaler vil give den bedste kvalitet, service eller den bedste økonomi, vil de stadig være mulige at indgå.

For at sikre en fortsat og velfungerende service kan de enkelte EU-lande begrænse nye operatørers ret og muligheder for at komme på skinner, hvis den foreslåede service vil true det økonomiske grundlag for en eksisterende kontrakt om togservice.

Reformen vil også styrke uafhængigheden mellem ejerne af jernbaneinfrastrukturen og togoperatørerne, så alle får lige adgang til sporene. Medlemsstaterne kan fortsat beholde deres eksisterende organisationer, men der vil taget de nødvendige forholdsregler for at sikre gennemsigtighed og for at undgå interessekonflikter.

De nye regler vil blive indført gradvist. Ejerne af infrastrukturen - jernbaneanlæg - skal følge reglerne senest to år efter, de er trådt i kraft.

På basis af reglerne om adgang til jernbanerne vil togoperatører kunne lancere nye togservice fra 14. december 2020. Reglerne om udbud af offentlig togservice vil begynde syv år efter de er trådt i kraft.

Reglerne træder i kraft, når de er endeligt godkendt af EU-Parlamentet. Det ventes at ske i løbet af det sene efterår i år.



Magasinet Bus

Torsdag 17. november til onsdag 14. december 2016 - nummer 11 - 4. årgang

Busvognmand i Sunds har en sund forretning:

- Jeg ser lyst på fremtiden

Læs mere side 16 - 21

Fra førersædet:

På Od

Med bus til den Høje Taastrup

Uber-chauffør tabte sin anke
sag i Landsretten

Læs mere side 12

Gebyrer på transportområdet
bliver mindre - og større

Læs mere side 36

Busch
tra

Svenskerne fortsætter med
grænsekontrol

Læs mere side 7

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 11?
Så hent det her!

BRÜCHNER
491 SUND
TEL: 97 14 10 52

VOGN 7

DK AV 27 129
Eudon Danmark 15