

Magasinet Bus

Torsdag 26. januar 2017 til onsdag 22. februar 2017 - nummer 1 - 5. årgang

Busvognmand

- Nogle gange vinder vi

Læs mere side 27

Busselskab investerer i
hybride dobbeltdækker-busser

Læs mere side 17

Dansk og målrettet
uddannelse kan være vejen
til transporterhvervet

Læs mere side 44

Scania kørte frem med busserne

Læs mere side 18

Otte virksomheder er nomineret
til Danish Coach Award 2017

Læs mere side 36

Fra førersædet:

Hvor blev servicen af?

Læs mere side 48

Midttrafiks busser
kører på kortet

Læs mere side 4

Fjernbusserne vil fortsat vokse
med udvidet rutenet
og hård priskonkurrence

Læs mere side 8

Digitalisering åbner
nye muligheder for
busreklamer

Læs mere side 41



Det er vært at spå om fremtiden, men...

Hvordan ruster man sig til fremtiden? Det spørgsmål stillede vi en busvognmand, da vi besøgte ham midt i december. Svaret gik på, at hvis man er klar over, hvad man har og kan - og er opmærksom på, hvad der sker teknisk og hos kunderne, er fremtiden spændende.

Og hvad kan man så bruge det til?

Her fra sædet på redaktionen af Magasinet Bus i Aarhus ligger der i budskabet noget væsentligt, som kan ligge i et væsentlig ord:

Viden

Og det behøver ikke at være alverdens viden - blot viden om den verden, man kører rundt i. Den viden er til at få fat i. Men pas på, for mængden af tilgængelig viden er enorm. Den ligger let tilgængelig omkring 40 centimeter væk fra vores hoveder - enten på kontoret eller i lommen - men i store uoverskuelige og ikke mindst usorterede mængder.

Her på redaktionen arbejder vi på at sortere i de store mængder viden, som hvert minut plinger ind i indbakken, bearbejde den og viderebringe den til jer - vore læsere.

Men selvom vi gerne vil, kan vi ikke være overalt. Men vi kan håbe på at pirre jeres nysgerrighed.

Og en del af nysgerrigheden kan blive tilfredsstillet i de kommende måneder - dels på Ferie For Alle sidst i februar - dels på Busmessen sidst i marts - begge messer finder sted i MCH - Messecenter Herning.

Her fra sædet er vi af den opfattelse, at messer som de nævnte er et besøg værd. Begge steder kan man opsamle viden om den verden, man kører rundt i. Man kan få inspiration til nye tiltag, der kan være med til at forme fremtiden for en selv og de mennesker, man kommer i kontakt med i sit daglige arbejde.

Med viden kan fremtiden sandelig se spændende ud - lige til at gribe fat i.

Jesper Christensen - redaktør på Magasinet Bus og transportnyhederne.dk

*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.

Setra Busser

Skræddersyet mangfoldighed

I mere end 60 år har mærket Setra været ensbetydende med fremragende busproduktion. Vores passion for busser står bag Setra bussers høje standard. Sikkerhed, komfort, rentabilitet og individualitet præger mærket Setra.

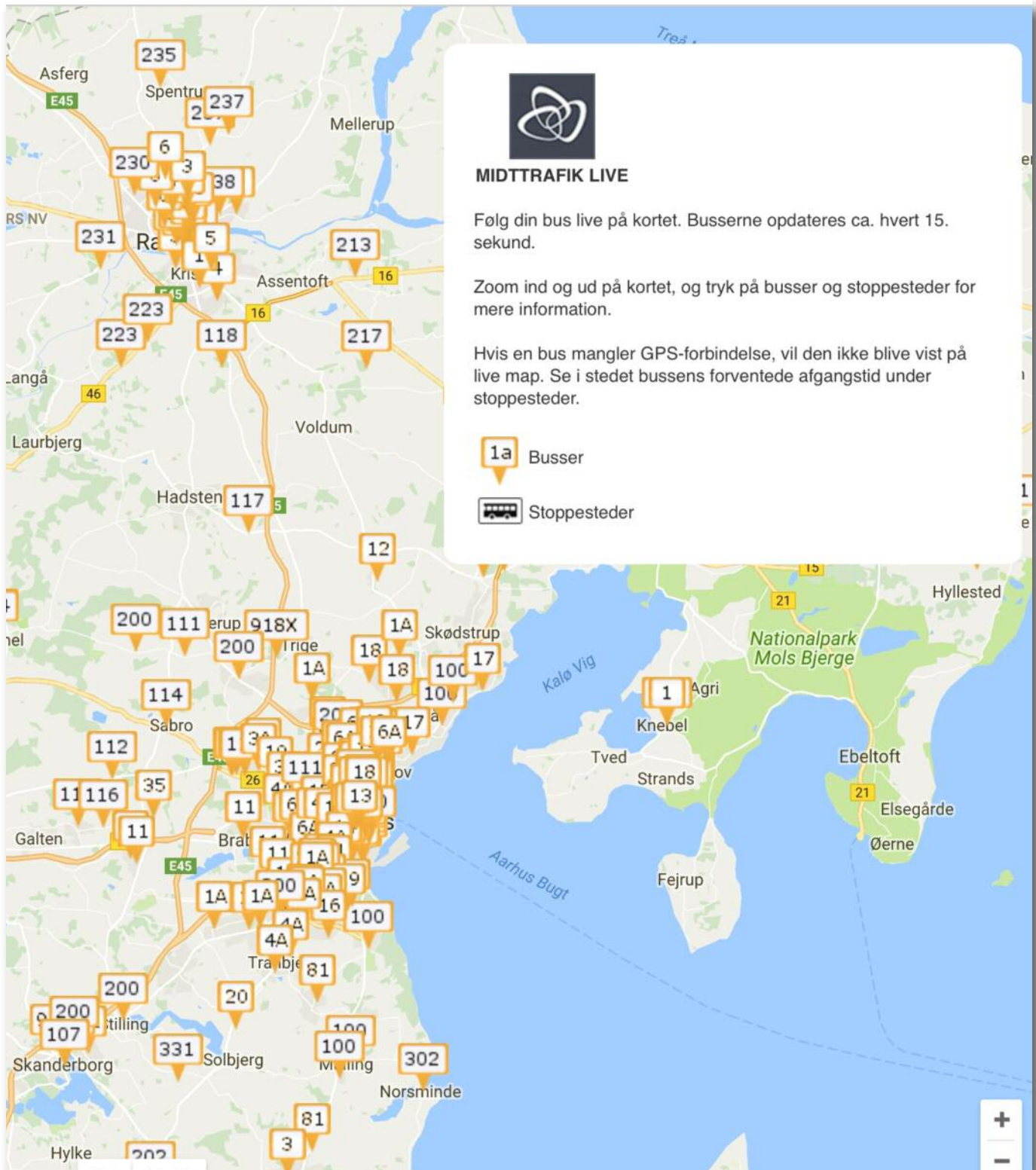
Hver eneste Setra bus er unik. Fra multifunktionel rutebus over luksuriøs turistbus til bogbus eller bus til medicinske formål: Setra omsætter dine ønsker i overensstemmelse med dine krav.



SETRA

The Sign of Excellence.

Kollektiv trafik



Midttrafiks busser kører på kortet

De digitale muligheder med GPS-enheder kan bruges til mange ting. Midttrafik udnytter GPS-enheder og hurtige forbindelser til at fortælle kunderne, hvor busserne er - med et mellemrum på 15 sekunder

Her er et skærmbillede fra live.midttrafik.dk onsdag 25. januar klokken 11.28.

Gratis bybusser til børn kører videre

Børn og unge i dagtilbud og på skoler i Odense kan også fremover køre gratis med bussen, når de vil på tur. Både Børn- og Ungeudvalget og By- og Kulturudvalget har besluttet at videreføre ordningen, som begyndte i efteråret 2015, og som 57.000 børn og voksne har benyttet sig af det seneste år. Ordningen siden september 2015 gjort det lettere for dagplejere, vuggestuer, børnehaver og skoler at tage på udflugt uden for myldretiderne

- Jeg er meget glad for, at ordningen fortsætter, da de gratis busser er med til at udvide børnene og de unges horisont. Personalet ude i dagtilbuddene og på skolerne siger, at de nu kommer ud af huset oftere, og at de tager på længere ture end før, hvilket er glædeligt, siger børn- og ungerådmand Susanne Crawley Larsen (R) og fortsætter:

- Jeg er også meget tilfreds med, at børnene samtidig er med til at udnytte de tomme sæder, der er i busserne udenfor myldretiderne, og at de vænner sig til at bruge den offentlige transport.

By- og kulturrådmand Jane Jegind (V) er især glad for, at Odenses børn fortsat får mulighed for at drage nytte af byens mange fritids- og kulturtilbud.

- På både fritids- og kulturområdet har vi i Odense en lang række tilbud, som ikke bare kan give inspiration til aktiviteter i fritiden, men også gøre vores yngste borgere klogere på sig selv, hinanden og den by, de vokser op. Det er vigtige elementer i deres dannelse, så jeg er oprigtigt glad for, at vi kan holde fast i ordningen, siger Jane Jegind.

Ordningen begyndte i september 2015, men fordi den hurtigt blev så efterspurgt, er den også blevet dyrere end planlagt for FynBus, som står for driften.

Især de såkaldte dubleringer, hvor der bliver bestilt en ekstra bus til at køre samtidig med den, som står i køreplanen, har vist sig at være meget populær. Faktisk blev der i 2016 bestilt 70 procent flere ekstrature end beregnet, når flere end 30 børn og unge skulle afsted. Derfor har de to forvaltningen nu sat sammenlagt en halv millioner kroner af til ekstrature.

Et administrationsgrundlag for de 500.000 kroner skal sikre, at beløbet ikke overskrides. Administrationsgrundlaget udarbejdes i et samarbejde mellem Børn- og Ungeforvaltningen, By- og Kulturforvaltningen samt FynBus.

Bus kørte fra motorvej - uden asfalt under hjulene

Mandag formiddag 9. januar kørte en bus af Amagermotorvejen ved Avedøre Holme over rabatten og op ad en bevokset skråning. Tre passagerer kom ifølge Hovedstadens Beredskab til skade ved ulykken

Under oprydningsarbejdet blev motorvejen spæret helt for trafik i en halv times tid i den kørselsretning, ulykken skete.

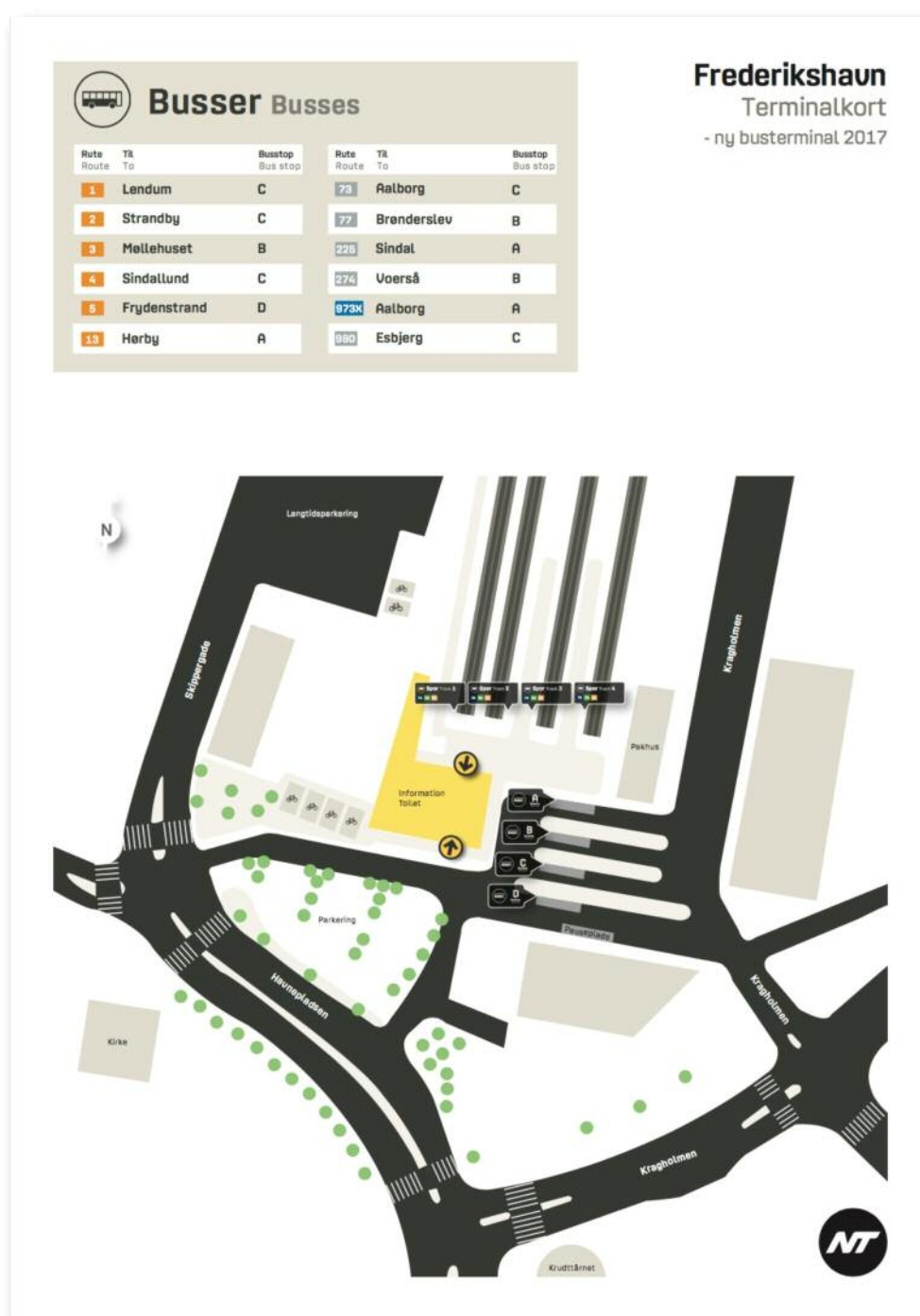
Politiet oplyser ifølge newsbreak.dk, at buschaufføren af ukendte årsager mistede herredømmet over bussen.

Busterminalen i Frederikshavn holdt flyttedag

Først i januar flyttede alle NT's bybusser, regionalruter og X-busser til den nye busterminal, som er placeret øst for banegården og overfor Krudttårnet i Frederikshavn

Frederikshavn Kommune har i løbet af efteråret anlagt en ny, tidssvarende busterminal med lettere adgang til vente-faciliteter, kiosk og toiletter i banegårdsbygningen og med lettere overgange mellem bus og tog. Desuden er den nye terminal udstyret med digital informationstavle, og der er opsat nye læskærme ved samtlige busperroner.

Interesserede kan nedenfor se et kort over den nye terminal.



EU-Kommissionen vil accepterer grænsekontrol frem til midten af maj

Tyskland kan sammen med Sverige, Norge, Danmark og Østrig fortsætte deres grænsekontrol frem til midten af maj. Det skriver det tyske nyhedsbureau DPA med henvisning til Die Welt

Baggrunden for at tillade endnu en forlængelse af grænsekontrollen ved grænsen til de fire lande er blandt andet risikoen for, at flygtninge og andre indrejsende fra andre lande, der i dag befinder sig i Grækenland og andre EU-lande, vil rejse videre til de nævnte EU-lande.

Derudover er Tyskland, Østrig, Danmark, Sverige og Norge belastet af allerede indrejste asylansøgere.

På ministerrådsmødet sidste uge i januar vil EU's indenrigsministre drøfte spørgsmålet, men det anses som sikkert, at ministrene vil acceptere, at de fem lande fortsætter med deres grænsekontrol.

Onsdag 25. januar kunne den danske udlændinge- og integrationsminister så meddele, at Danmark ville benytte muligheden for at forlænge grænsekontrollen.

Tysk busselskab kører ud af Danmark igen

Den tyske busoperatør Eurolines, som for et halvt års tid siden kørte ind på det danske indenrigsmarked for fjernbusser, har besluttet at indstille kampen om at vinde kunder fra de allerede etablerede operatører - eksempelvis Abildskou med Linie 888 og Rødbillet.dk

Eurolines har overdraget sine indenrigsruter på nær ruten til Bornholm, som køres af Larsen Busser A/S, til Rødbillet.dk, og dermed opgivet at komme ind på det danske indenrigsmarked for fjernbusser. Årsagen til, at Eurolines, der er ejet af Deutsche Touring GmbH, kører ud af Danmark igen, er angiveligt, at det har været vanskeligere end forventet at komme ind på det danske marked - og holde fast.

Eurolines er en sammenslutning af godt 30 uafhængige busselskaber. Eurolines har busforbindelser til over 204 europæiske byer og transporterer ifølge selskabets web-side over 200.000 skandinavere i sine busser.





Abildskou:

Fjernbusserne vil fortsat vokse med udvidet rutenet og hård priskonkurrence

Fjernbustrafikken bliver ved med at vokse. Konkurrencen er benhård på billetpris og rejseforbindelser. Én operatør har for nylig opgivet, men en ny er på vej til foråret

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

Væksten i antallet af fjernbuspassagerer fortsætter. To store operatører, Abildskou og Rød Billet, kæmper om de stadig flere kunder. Midlerne er lave billetpriser i forskellige farvekoder og et stadig voksende rutenet.

Andre vil også være med. Den tidligere største europæiske fjernbusoperatør Eurolines forsøgte sig i den danske fjernbustrafik i 2016, men har opgivet igen fra nytår 2017. Til gengæld har den hurtigt voksende tyske fjernbusoperatør, Flixbus, annonceret, at de i foråret 2017 vil åbne fjernbusruter i Danmark. Konkurrencen på området bliver ikke mindre i fremtiden.

Magasinet Bus har talt med direktør Jess Abildskou om det nye billetsamarbejde mellem Arriva Tog og Abildskou/Linie 888, om et væddemål og om unge mennesker, som har fundet glæden ved busrejser.

Nye rejsekombinationer

Abildskous rutekort over fjernbusforbindelser har for nylig fået nogle blågrønne tilføjelser. Et nærstudium af det midtjyske kort afslører, at disse nye linjer falder sammen med en del af Arrivas togtrafik.

- Vi har indledt et billetsamarbejde med Arriva Tog, sådan at rejsende kan skifte på de stationer, hvor linjerne krydser, fortæller Jess Abildskou til Magasinet Bus.

Kollektiv trafik

De nye skiftsteder er Esbjerg, Herning, Viborg og Silkeborg. Samarbejdet betyder, at omkring 25 nye jyske destinationer er kommet med på Abildskous rutenet.

- Vi kan ikke se den helt store effekt endnu, men samarbejdet er stadig meget nyt. Vi ser os selv som en vigtig del af den kollektive trafik, og specielt på de nye destinationer får folk et bedre tilbud end hidtil om rejser på tværs af landet, siger Jess Abildskou.

Hvis man som rejsende bruger Abildskous tilbud om billige billetter i fire farvekategorier - grøn, gul, blå og rød - er fordelene endnu mere indlysende. De grønne billig-billetter er de billigste, og dem er der også færrest af - helt ned til 50 kroner for en tur på tværs af landet.

- Presset på priserne er større end nogensinde, men de billige tilbudsbilletter er til gengæld den bedst tænkelige markedsføring, konstaterer Jess Abildskou.

Et væddemål

For et år siden indledte Abildskou et billetsamarbejde med Swebus, Nordens største udbyder af fjernbusstrafik og internationale busruter.

- Det samarbejde har virkelig givet bonus. Vi har dagligt rejsende fra Jylland og Fyn til Malmø og Lund. På mange af de øvrige destinationer som Göteborg og Halmstad er der hyppige bestillinger, siger Jess Abildskou.

Og så kommer vi til væddemålet. Den programmør, som tilpassede Abildskous e-handelssystem til de nye destinationer, vovede sig ud i et væddemål om rejsen Aarhus-Oslo. Hans påstand var, at der aldrig ville blive solgt sådan en billet.

- Han tabte væddemålet. Allerede inden der var gået en uge, solgte vi den første billet Aarhus-Oslo, og siden har vi solgt en del flere - ikke mange. Men kunderne er der også til den destination, siger Jess Abildskou, og tilføjer, at han selv var forbavset over udfaldet af væddemålet.

Glæden ved busrejser er genfundet

Der er ikke rigtig nogen samlet forklaring på det skift i rejsevaner, som har givet fjernbusserne det store løft i de seneste fem-syv år. Nogle ser det som et udslag af ændringer i nogle grundlæggende holdninger til transport og befordring - den samme bølge som har givet samkørselsportalen Gomore markant fremgang og som tegner til at brede sig endnu mere. Det er en ny fleksibilitet og prisbevidsthed, som især unge mennesker har taget til sig.

- Det er generationerne under 25 år, som er vores største kundegruppe, siger Jess Abildskou, som ser tendensen slå hårdt igennem i hele den vestlige verden.

- Jeg tror udviklingen i USA spiller en stor rolle. I USA har fjernbusstrafikken stort set udkonkurreret passagertog, og der er en meget høj frekvens på busstrafikken mellem de amerikanske byer. Den form for bustransport er blevet meget synlig i mange amerikanske TV-serier, og det er måske derfor, at også danske unge har fået øjnene op for bustransportens muligheder, siger Jess Abildskou.

Han kan dog også konstatere, at de voksne og ældre generationer også er nemmere at flytte over i bussen i dag end for ti år siden.

- Den traditionelle busturisme har altid reklameret med, at busturen skulle være en del af oplevelsen - blandt andet af ferieoplevelsen. Det tror jeg også slår igennem på vores fjernbusruter, siger Jess Abildskou.

Kunder i syd får ny X-bus, nye busser og bedre plads til cykler

Bybusserne i Aabenraa får fra den kommende sommeren plads til to cykler inden i bussen, mens rute 285 til Rømø får plads til fire. En ny bus-operatør kommer på vejen i Vejen, mens Rute 44 mellem Esbjerg og Billund Lufthavn bliver opgraderet til en X-busrute

Ovennævnte er nogle af resultaterne af Sydtrafik's 10. udbud af kollektiv trafik i Sydtrafik's område, som også giver mere miljøvenlige busser, fordi 48 ud af 117 busser bliver fabriksnye.

- Aabenraa Kommune har valgt, at borgerne som noget helt nyt kan tage to cykler med inden i bybusserne og på ruterne 220 og 227. Førhen kunne de kun komme med i bagagerummet på rute 220 og 227, men fra sommeren 2017 bliver det langt mere kundesvenligt, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

Tag en pause fra cykelferien

Der bliver plads til fire cykler på rute 285, når der kommer nye busser på ruten mellem Skærbæk og Rømø i Tønder Kommune.

- Det er med tanke på de turister, som måske trænger til en pause fra cykelturen på eller omkring Rømø. De får nu muligheden for at få et lift, hvis benene strejker den dag, siger Lars Berg.

Et andet sted, hvor der sker en forandring, er mellem Esbjerg og Billund Lufthavn. Her har Region Syddanmark valgt at opgradere den nuværende Rute 44 til en X-busrute. Det øger komforten, som typisk er lidt højere i en X-bus. Både 944X og 915X får også fornyet køreplanerne til sommer.

Ny spiller på vejen i Vejen

Herning Bilen Specialruter gav det billigste tilbud for Vejen Kommune. Derfor overtager selskabet al åben buskørsel i kommunen. Det er første gang, at Herning Bilen Specialruter kører for Sydtrafik, men de har en del erfaring med kørsel for nabotrafikselskabet Midttrafik.

Samlet set udgør udbuddet over 858 millioner kroner fordelt over en periode mellem seks og otte år. Kontrakten træder i kraft 25. juni, hvor Sydtrafik også skifter køreplan. I alt har otte forskellige virksomheder budt på de forskellige udbudspakker. Kriteriet for tildeling var laveste pris.

Detaljer om 10. udbud

Fra 25. juni køres Sydtrafik's 88 busser i Aabenraa Kommune og Tønder Kommune af Umove A/S. Heraf vil 38 busser være fabriksnye og overholde miljønormen, Euro 6

I Vejen Kommune kommer 5 fabriksnye busser. De bliver en del af de i alt 24 busser, som fremover køres af Herning Bilen Specialruter. De Blå Busser skal fremover køre de to udbudte X-busruter - rute 915X og den nye 944X. Alle X-busserne er fabriksnye

Ny busrute er åbnet mellem Hornslet og Ebeltoft

Mandag 2. januar kørte en nye tværgående rute første gang mellem Hornslet og Ebeltoft på Djursland. Ruten kommer til at fungere som en almindelig busrute under trafikskabet Midttrafik, som man kender det fra andre busruter

Man kan derfor bruge de billettyper, man bruger normalt - eksempelvis rejsekort, periodekort, klippekort (via Midttrafiks app) og kontantbilletter.

Bussen stopper i byerne Hornslet, Mørke, Rønde, Feldballe og Ebeltoft, og en rejse mellem endestationerne gennem fem zoner koster:

- Rejsekort: 44 kr.
- Klippekort (via Midttrafiks app) 32 kr.
- Enkeltbillet: 50 kr.

Interesserede kan se køreplanen for den nye rute **her**:

Oliefyrsbrand satte først ild i én bus - så syv

Natten til tirsdag brød et oliefyr i en Arriva-bus i brand hos Arriva på Troensevej i Aalborg Øst. Inden ilden blev opdaget og slukket, havde den bredt sig. så i alt otte busser udbrændte. Derudover blev nogle andre busser mere eller mindre skadede af branden

Rute- og bybusser er som regel udstyret med et oliefyr, som kan indstilles til at slå til, så bussen er varm, når chauffør kommer og skal ud at køre. Natten til tirsdag opstod der en fejl i oliefyret i en af busserne på pladsen hos Arriva, og der opstod en brand, som så bredte sig.

- Alle de undersøgelser, vi har lavet derude, viser, at det er oliefyret i en af busserne, der er årsag til branden, siger vagtchef Per Vagn Nielsen fra Nordjyllands Politi til nordjyske.dk.

Da Nordjyllands Beredskab ankom til Arriva's anlæg stod der høje flammer op fra de brændende busser. Ud over at bekæmpe branden i busserne og forhindre, at den bredte sig til endnu flere busser, skulle de også sikre, at der ikke opstod farlige situationer andre steder på pladsen, hvor der er et gasanlæg, hvor der tankes gasbusser.

Derfor fik Nordjyllands Beredskab som noget af det første lukket for naturgasforsyningen.

Der stod i alt 67 busser parkeret på pladsen på Troensevej i Aalborg Øst. Hvis ikke branden var blevet opdaget og bekæmpet, kunne alle busserne været gået op i flammer.

Fælles organisering af den kollektive transport på Sjælland er kommet på plads

Den selskabsmæssige ramme for DOT (Din Offentlige Transport), som er et samarbejde mellem DSB, Metroselskabet og Movia, er nu på plads. Dermed tager parterne i DOT-samarbejdet et skridt i retning af at skabe større sammenhæng og tilgængelighed i den kollektive transport på Sjælland og Lolland-Falster på tværs af bus, tog og metro

- DOT sikrer, at kunderne i den kollektive transport på Sjælland og Lolland-Falster kun behøver én indgang til den kollektive transport, siger Lars Kaspersen, der er formand for DOT's nystiftede bestyrelse og kommunikationsdirektør i DSB.

DOT præger allerede i dag den kollektive transport på Sjælland og Lolland-Falster med trafikinformation, logo på tog, bus og metro, fælles kundecenterindgang, hittegodshåndtering, kampagner med videre. Selskabet driver også en fælles billet-app og et fælles informationsside på internettet.

- Med etableringen af Interessentskabet har vi nået en vigtig milepæl i organiseringen og forankringen af det fremadrettede arbejde, siger Lars Kaspersen.

DOT's bestyrelse består af kundedirektør i Metroselskabet Rebekka Nymark, sekretariatschef i Movia Camilla Struckmann og kommunikationsdirektør i DSB Lars Kaspersen.

Den daglige ledelse varetages af en sekretariatschef, og i løbet af 2017 forventes DOT at have i alt fem medarbejdere. Hertil kommer et antal projektmedarbejdere fra DSB, Movia og Metroselskabet.

DOT er etableret som et interessentselskab (I/S), der med lige store andele ejes af Movia, Metroselskabet og DSB.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus [her](#):

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



Passenger Information Systems
Bus | Train | Stop



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



Paris' myndigheder indfører kørselsrestriktioner

Myndighederne i Paris har for at begrænse luftforureningen besluttet, at alle køretøjer fra og med mandag 16. januar 2017 skal køre med en vignette i forruden på alle hverdage mellem klokken 08.00 og klokken 20.00. Afhængig køretøjets miljø-norm vil der være forskellige kørselsrestriktioner

Den krævede vignette koster 4,18 euro - cirka 31 kroner. Kører man uden den krævede vignette, kan det udløse en bøde på op til 135 euro - cirka 1.000 kroner.

Registreringen for udenlandske køretøjer åbner ifølge Danske Busvognmænd først op i begyndelsen af januar 2017, hvor der også vil være en engelsksproget web-side tilgængelig for at hjælpe med registreringen.

Danske Busvognmænd fremhæver, at der findes flere forskellige vignetter alt efter hvilken euro-norm, ens køretøj har. Der vil ligeledes være forskellige kørselsrestriktioner og parkeringsmuligheder i byen alt efter køretøjets miljø-norm.

Danske Busvognmænd gør opmærksom på, at man fra 1. juli og fremover ikke længere må køre i Paris med eksempelvis busser, der kun lever op til Euro 3-normen.

Kinesiske el-busser skal køre i Torino

Det første store italienske udbud med elektriske busser er blevet afgjort. Det betyder, at kinesiske BYD skal levere 19 el-drevne 12 meter lange bybusser til Torino. Busserne vil levere udslipfri transport af passagerer i byen gader. Kommer energien fra bæredygtig el-produktion bliver miljø-regnskab forbedret endnu mere

Udbuddet betyder en omsætning for BYD på 10 millioner euro - cirka 74,5 millioner kroner. BYD skal ud over flåden på de 19 elektriske 12 meter lange busser og levere fuld servicesupport i 10 år.

Med kontrakten vil BYD fra sommeren 2017 køre ind på det italienske med elektriske busser, der vil forbinde bycentre med forstæderne.

BYD oplyser, at der med den italienske aftale er afgivet ordre på over 100 el-busser til lande i Europa - først og fremmest Italien, Storbritannien og Frankrig.

Flere andre italienske busoperatører viser øget interesse for ren el-drift, påpeger BYD.



Regioner står bag nye CO2-frie busser

De over tre millioner passagerer, som årligt benytter Movia-buslinierne 600S og 390R, sætter et meget grønnere fodaftryk, når de stiger på bussen, end tidligere. Det er resultatet af, at trafikselskabet 11. december sidste år satte 25 nye CO2-frie regionsfinansierede busser ind på de to linier

De 25 nye busser på linje 600S og 390R kører på 100 procent syntetisk biobrændstof produceret ud af slagteriaffald. Det bliver de første buslinjer i fast drift, der udelukkende kører på det nye miljøvenlige brændstof, der er et anden generationsbrændstof, som alene baserer sig på rest- og affaldsprodukter. Kørslen på de to Movia-linier bliver CO2-fri, partikel-udledningen halveres og NOx-udledningen reduceres med 89 procent på linje 390R og 80 procent på linje 600S.

Passagererne kan også se frem til en behageligere rejse, for de nye busser indeholder en række opgraderinger i forhold til de tidligere busser, som øger komforten. Busserne på begge linjer har USB-stik, så man kan oplade sin telefon på farten, individuelt læselys, og stofbeklædte lofter og vægge, som reducere den indvendige støj.

Den generelle støjledning fra de nye busser vil også være lavere end med de tidligere busser, da der i udbuddet var stillet højere krav til, hvor meget busserne måtte støje.

- Jeg er rigtig glad for, at vi nu ruller ud med busser, som er meget miljøvenlige. Det går fint i tråd med Region Hovedstadens ambition om at den kollektive trafik i fremtiden skal være fossilfri. Og når vi ud over at hjælpe miljøet også øger komforten for de mange, som hver dag pendler med linje 600S, er det virkelig positivt, siger regionsrådsformand i Region Hovedstaden, Sophie Hæstorp Andersen (S).

Målsætning om en mere grøn transport

Sammen med kommunerne og regionerne på Sjælland arbejder trafikselskabet Movia målrettet med at skabe en grønnere kollektiv transport. Og der er ifølge Movia et uudnyttet potentiale på flere buslinjer for at sætte en grøn omstillingsproces i gang. Som situationen er i dag, og afhængig af hvilken buslinje der ønskes omlagt, vil der være tale om en meromkostning på ca. 3-6 procent om året for kommuner og regioner ved at indføre busser, som kører på bio-brændsel i stedet for diesel. Men altså også markante miljømæssige gevinster.

I det udbud hvor 600S og 390R indgik var det dog muligt at realisere miljøgevinster samtidig med, at regionerne faktisk opnåede besparelser på de to ruter.

Region Hovedstaden har bestilt linje 390R og er gået sammen med Region Sjælland om at bestille trafikken på linje 600 S.

Fakta om de to bæredygtige buslinier

Der er over 2,8 mio. passagerer der kører med linje 600S om året

Knap 500.000 passagerer kører med linje 390R om året

600S kører fra Hillerød over Roskilde til Hundige og er den travleste af de to linjer, mens 390R kører ruten Helsingør til Helsingør

Fra 11. december 2016 er det Arriva Danmark A/S, der varetager kørslen på 600S, mens Umove A/S varetager kørslen på linje 390R



Busselskab investerer i hybride dobbeltdækker-busser

Arriva, der er et bus- og togselskab i den tyske DB-Koncern, har investeret i 174 nye hybrid-doppeltdækker busser fra Volvo Busser

De 174 nye dobbeltdækker-busser af typen Volvo B5LH med hybridsystem er løbende leveret i de seneste måneder og er dermed blevet føjet til den eksisterende flåde på 44 hybridbusser, der blev leveret til Arriva i 2013.

Ud af den nye leverance skal 123 busser indgå i Arrivas trafik i London, mens de øvrige 52 skal køre på lokale ruter i Merseyside-området.

De nye busser, der er opbygget med karrosseri fra Wrightbus og har Volvo Bussers parallel-hybridsystem, kan reducere brændstofforbrug og CO2-udslip med op til 39 procent sammenlignet med konventionelle diesel-drevne dobbeltdækkerbusser.



- Med leverancen kommer vores flåde i North West til at bestå af 10 procent Volvo Hybrid-busser. Vi har oplevet god pålidelighed, driftssikkerhed og kvalitet fra Volvo så vel som vedvarende brændstofbesparelser, siger Phil Cummins, der er Area Managing Director hos Arriva North West.

- Derfor har vi ikke tøvet med at vælge samme leverandør en gang til, siger han.

Fleet Sales Manager for Volvo Bus, Dan Barwick, siger, at Volvo Busser er sikker på, at Arriva vil se vedvarende brændstofbesparelser med disse hybridbusser.

Arriva i Storbritannien har fået støtte til købet af de 174 busser fra den britiske regerings kontor for lav-udslips køretøjer - kontoret er tværministerielt og støtter det tidlige marked for køretøjer med ekstra lavt udslip.

Scania kørte frem med busserne

Fra at have en markedsandel på 5,5 procent i 2015 kun undergået af søsteren MAN endte 2016 på en helt anden måde, når det gælder busser. Med 161 nyregistrerede busser i den tunge ende blev Scania's markedsandel sidste år på 37,3 procent. Iveco kørte også markant frem i antal nyregistrerede busser og tog andenpladsen foran Volvo Busser

I faktiske tal fik Scania nyregistreret 161 busser over 12 ton og fik som ovenfor nævnt en markedsandel på 37,3 procent. Iveco fik nyregistreret 104 busser over 12 ton og opnåede dermed en markedsandel på 24,1. Volvo Busser, der var nummer et i 2015, kom med 46 nyregistrerede busser over 12 ind på tredjepladsen i 2016.

Mercedes-Benz kom ind på fjerdepladsen med 41 nyregistrerede busser over 12 ton. I 2015 var tallet 49, hvilket dengang rakte til en tredjeplads.

Setra, der sammen med Mercedes-Benz er en del af Daimler-koncernen, fik nyregistreret 28 nye busser i 2016 mod 23 i 2015.

Konkurrenterne hos MAN fik nyregistreret 18 nye busser i 2016 mod 6 i 2015. Dermed kunne MAN rykke op i rækkerne til en sjetteplads med samme antal nyregistrerede busser som Solaris på syvendepladsen. I 2015 var Solaris ikke med på listen.

I nedenstående tabel kan man se fordelingen af nyregistrerede busser i 2016 sammenholdt med 2015.

Det totale marked for busser over 12 ton endte på 432 - 123 flere end i 2015, hvilket svarer til en fremgang på 39,8 procent.

(Kilde og tabel: De Danske Bilimportører)

Mærke	2016		2015		Ændring, Antal
	Antal	Andel	Antal	Andel	
Scania	161	37,30%	17	5,50%	847,10%
Iveco	104	24,10%	62	20,10%	67,70%
Volvo Busser	46	10,60%	79	25,60%	-41,80%
Mercedes-Benz	41	9,50%	49	15,90%	-16,30%
Setra	28	6,50%	23	7,40%	21,70%
MAN	18	4,20%	6	1,90%	200,00%
Solaris	18	4,20%	-	-	100,00%
Irizar	6	1,40%	7	2,30%	-14,30%
Neoplan	5	1,20%	2	0,60%	150,00%
Linkker	2	0,50%	-	-	100,00%
Ebusco	1	0,20%	-	-	100,00%
Isuzu	1	0,20%	-	-	100,00%
VDL Bus	1	0,20%	1	0,30%	-
Güteryüz	-	-	3	1,00%	-100,00%
Irisbus	-	-	1	0,30%	-100,00%
VDL	-	-	59	19,10%	-100,00%
Total	432		309		39,80%



Nyt fra VBI Januar 2017

Værksted Sjælland
+4546161645
ka@busimport.dk

Salg /Værksted Jylland
+4574561326
info@busimport.dk

Salg Sjælland
Henrik Knudsen +4540203680
hmk@busimport.dk



MB Sprinter 519 cdi Pris 555.000. - kr.

Årg. NY **Pladser** 19 + F + G **Km.** 0 **Farve** Hvid **Euro** 5 **Gear** Automatik **Type** Turistline



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** Turistline



ISUZU VISIGO Pris 1.115.000. - kr.

Årg. Ny/DEMO **Pladser** 39 + F + G **Km.** 6.000 **Farve** Hvid **Euro** 6 **Gear** Automatik **Type** turist
Mini køkken, 2 køleskabe, fuld læder, ski kasse, osv. normal pris 1.200.000. - kr.



2 Stk. SETRA 431 DT Pris 2.299.000. - kr.

Årg. 2014 **Pladser** 75+1+1 **Km.** ca. 600.000 **Farve** køber ønske **Euro** 6 **Gear** Automatik **Type** turist



VOLVO 9700 B12B Pris 749.000. - kr.

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

En ordre på 88 reserverede førstepladsen

Scania blev markedsleder på busser i 2016. En stor levering på 88 busser til Tide Bus Danmark A/S i Odense gav udslaget

Scania nåede med de 88 busser til Tide Bus Danmark op på 161 nyregistreringer, hvilket rakte til en markedsandel på 37,3 procent - og dermed førstepladsen. Ud over de 161 busser, hvor hovedparten blev leveret til den kollektive trafik, leverede Scania et par busser til Grønland, som ikke tæller med i de danske registreringstal.

- Hos Scania har vi oplevet en klar stigning i efterspørgslen på totalløsninger, hvor vi som leverandør påtager os det fulde ansvar for bussernes drift, hvis busoperatørerne ønsker det, siger busdirektør hos Scania, Erik Rolvung.

Han fremhæver, at busoperatørerne især værdsætter den store driftssikkerhed, det lave brændstofforbrug samt Scantias dedikerede opbakning på servicesiden.



Torben Sørensen, driftsdirektør hos Tide Bus og Key Account Manager Dan Schroeder, Scania Danmark ved nye Scania gasbusser ved gastankingsanlægget hos Tide Bus i Silkeborg, som blev leveret i sommeren 2016. Senere kom andre Scania-busser til Odense.



Busdirektør hos Scania i Danmark, Erik Rolvung.

Scania er markedsleder på gasbusser

Scania har længe arbejdet målrettet med reduktion af CO₂-udslip, hvilket også kan aflæses i bestandsstatistikken. Scania er markedsleder med 77 procent af den gasdrevne busbestand til den kollektive trafik, hvoraf der i 2016 blev leveret 36 nye gasbusser.

- Vi har set en stor stigning i salget af vores busser med motorer til alternative brændstoffer. Interessen er stor, og er en nødvendighed for at nå CO₂-reduktionsmålene inden for transportsektoren. I 2016 så vi flere eksempler på denne målsætning. Eksempelvis har Scania leveret 23 busser til den kollektive trafik, som skal køre på det alternative brændstof HVO (Hydrogeneret vegetabilsk olie), som er biologisk olie. Det fremstilles fra forskellige kilder - eksempelvis spildolie, rapsolie, palmeolie og animalsk fedt. Sammenlignet med standarddiesel kan en optimal CO₂-reduktion nå op på 90 procent af CO₂-udslippet, siger busdirektør hos Scania i Danmark, Erik Rolvung.

Fyn og Langeland får endnu grønnere busser

I slutningen af 2016 kunne FynBus' kunder opleve ekstra skinnende busser på udvalgte regionalruter - nu kan kunderne ikke undgå at se dem. Tide Bus Danmark A/S, der overtog regionalkontrakten efter Arriva, har netop fået leveret de sidste fabriksnye busser til glæde for FynBus' kunder og miljøet

På de ordinære regionalruter bliver FynBus' kunder nu modtaget af fabriksnye Scania-busser. De nye busser er laventrébusser med elektriske ramper. Det betyder, at for eksempel, at kørestolsbrugere og gangbesværede lettere kan komme ombord i bussen.

Busserne er samtidig forsynet med fuldautomatisk klimaanlæg, behagelige sæder, individuelle læselamper, gratis Wi-Fi, infoskærme og så er busserne mere miljøvenlige end de tidligere regionalbusser - de opfylder nu Euro 6-standarden.

De nye busser kører på næsten alle regional- og uddannelsesruter, men der er enkelte ruter, der ikke får nye busser, da Tide Bus Danmark A/S kun indsætter nye busser på de ruter, de har overtaget fra Arriva. Samtidig er der ingen garanti for, at ekstrasbusser er fabriksnye busser.

Der kører nu i alt 100 nye regionalbusser på de fynske veje. 75 på de ordinære regionalruter og 25 på uddannelsesruterne.



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 brugtbussmarked 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.



Fra venstre Martin Verhage (Allison), Henrik Fischer (N.C. Nielsen), Dag Johansson (Allison).

Truck-forhandler er blevet forhandler af automatiske gearkasser

Startskuddet på 2017 blev også startskuddet på et nyt samarbejde mellem Allison Transmission og N.C. Nielsen, der er kendt som forhandler af eksempelvis gaffeltrucks, terminaltraktorer og store containertrucks. N.C. Nielsen fik med årsskiftet den officielle forhandling af de verdenskendte og fuldautomatiske transmissioner i Danmark, på Færøerne og i Grønland

Med forhandler-aftalen skal N.C. Nielsen fremover servicere de fuldautomatiske Allison-transmissioner, som er monteret i lastbiler, busser, entreprenørmaskiner, terminaltraktorer og andet kørende materiel - eksempelvis Terberg YT-terminaltraktorer, som N.C. Nielsen forhandler. Dermed er Allison-transmissionerne og deres avancerede teknologi ikke ukendt for N.C. Nielsen.

En håndfuld af N.C. Nielsens egne servicemontører - dem er der 94 af på landsplan - skal efteruddannes til at kunne håndtere den fulde service på Allison-transmissionerne. De udvalgte servicemontører i fuld sving med at lære teknologien at kende til bunds, så de kan udføre service på gear, lejer, ventiler, kalibrering, skift af filtre og meget mere.

Netop service- og supportfunktionen hos N.C. Nielsen var et udslagsgivende element under forhandlingerne mellem de to parter. Både N.C. Nielsen og Allison Transmission er kendt i markedet for deres høje servicegrad og kvalitetsopfattelse, så det var nemt at få enderne til at mødes.

– Vi har haft et rigtig godt forhandlingsforløb, hvor begge parter har fået en god indsigt i hinandens virksomheder. Allison er "state-of-the-art" inden for fuldautomatisk transmission og med vores særligt uddannede servicemontører og kendskab til både intern og ekstern transport er vi i høj grad klædt på til opgaven. Vi ser også samarbejdet som en spændende mulighed for at udforske nye forretningsområder, siger teknisk chef Henrik Fischer fra N.C. Nielsen.

Julemanden kom med el-bus

Den finske by Tampere har taget i mod den første af fire elektriske bybusser. Det var polske Solaris, der stod for leverancen af de fire busser, der er af typen Urbano 12 Electric. I en af busserne kunne man møde julemanden, der i det område var kommet fra Lapland for at deltage i festlighederne, da de fire nye elbusser blev sat i ordinær drift på Linie 2 i Tampere kort før jul

Solaris underskrev kontrakten om leveringen af busserne 23. december 2015 - og et år efter kunne de første passagerer gå ind i en af de nye busser, der kører uden udslip i byens gader.

De nye Solaris-busser, der er leveret til busselskabet TKL er forsynet med High Power batterier på 75 kWh. Batterierne bliver opladet enten under vejs på ruten via pantografer på bussernes tag - eller ved traditionel opladning i depoterne med plug-in-kabler.

Solaris fremhæver i forbindelse med leveringen af el-busserne til Tampere, at Urbino-busserne er en ideel løsning på stigende behov for dynamisk udvikling af byområder.

Solaris peger også på, at Urbino-bussernes fordele blev fremhævet, da Urbino 12 electric blev kåret som Bus of the Year 2017.

Ind til nu har Solaris solgt og leveret over 100 elektriske busser til byer i Østrig, Tjekkiet, Spanien, Tyskland, Sverige og Polen og senest Finland. I ugerne op til jul har Solaris underskrevet kontrakter med busoperatører Krakow og i Jaworzno mellem Krakow og Katowice om levering af samlet 42 el-busser.



Busser købes til ophugning og skrot

Kontakt: telefon 4015 1188

Busbestanden gik tilbage med 8 i løbet af december

Ser man alene på december sidste år, svandt antallet af registrerede busser i Danmark ind fra 9.040 ved indkørslen til måneden til 9.032 ved udkørslen - et fald på 8. December sidste år ligner dermed december 2015, hvor lastbilbestanden også svandt ind

Trods tilbagegangen ligger antallet over de samme tidspunkter i 2015. Ved udkørslen af december 2015 var antallet af registrerede busser i Danmark 8.832. Der er dermed tale om en fremgang på 2,3 procent efter december 2016.

Ved indkørslen til december 2015 var antallet af registrerede busser i Danmark 8.860. I løbet af december 2015 svandt busbestanden ind med 28.

Busserne er blevet fornyet

I 2016 blev der nyregistreret 744 busser i Danmark. Det er 35 procent flere end i 2015, hvor tallet endte på 550

- Det er betydeligt over gennemsnittet de seneste fem år. Vi skal helt tilbage til 2008-10 for at se tilsvarende niveau for bussalget, siger Gunni Mikkelsen, der er administrerende direktør for De Danske Bilimportører.

En tvangsopløsning tog bussen med til skifteretten

Skifteretten i Horsens har taget et selskab med speciale i busrenovering under konkursbehandling. Selskabet, der blev etableret 15. marts 2010, havde svært ved at tjene penge de seneste år

Ifølge Statstidende drejer det sig om virksomheden Dansk Bus Renovering Holding ApS, CVR-nr. 32787886, der havde adresse på Torvegade i Tørring nordvest for Vejle. Virksomheden har været under tvangsopløsning siden 30. november sidste år.

Advokat Jens Paulsen, Kaj Munks Vej i Herning er udpeget som kurator.

Eventuel anmodning om valg af kurator og kreditorudvalg skal fremsættes skriftligt over for skifteretten senest tre uger efter denne bekendtgørelse.

Enhver, der har fordring eller andet krav mod skyldneren, opfordres til inden fire uger efter denne bekendtgørelse at anmelde sit krav til boets kurator opgjort pr. 10. januar.



Har du sat X i kalenderen?

Bliv opdateret på nyhederne, vend erfaringer på tværs i branchen og deltag i faglige, fornøjelige og festlige aktiviteter for dig og dine kolleger. Glæd dig til Busmessen med rekord mange udstillere, Danske Busvognmænd's årsmøde og masser af aktiviteter.



Se udstillerlisten og læs mere på busmessen.dk



Magelys-busser sørger for transport af samtlige hold under håndbold VM i Frankrig

Det 25. verdensmesterskab i håndbold for herrer finder sted i Frankrig. Hold fra 24 nationer kæmper om medaljerne - og bliver kørt i Magelys-busser leveret af Iveco. Busselskabet Transdev Groups 44 Magelys-busser er prydet med en særlig sticker i de farver, der kendetegner det 25. VM i herrehåndbold

Transdev har stillet de 44 Magelys-busser til rådighed for det Franske Håndboldforbund, som står for al transport mellem de otte franske byer, der er valgt som værtsbyer for gruppekampene, ottendedelsfinalerne, kvartfinalerne, semifinalerne, finalen samt President's Cup. Iveco Bus har i forbindelse med VM'et tilbudt Transdev en skræddersyet pakke for hele mesterskabets varighed.

Magelys turistbus, som er flagskibet i Iveco Bus' modelprogram, fik tildelt prisen som "International Coach of the Year 2016" af en jury bestående af 22 journalister fra den europæiske fagpresse.

Busserne har Iveco Cursor 9 Euro 6-motorer på 400 hk, der lever op til miljønormen via Iveco's HI-SCR-systemet, der er med til at optimere forbrændingen, da motoren kun indsuger frisk luft. Behandling af udstødningsgassen sker i et efterbehandlingssystem efter motoren og omfatter ikke recirkulation af udstødningsgassen.

Magelys udmærker sig også ved høje niveauer for både aktiv og passiv sikkerhed. For eksempel er dens robuste selvbærende konstruktion behandlet med kataforetisk coating for at sikre langvarig beskyttelse mod korrosion. Den er designet til at klare overrultest R66/01, en international test, som sikrer at passagererne er maksimalt beskyttet, hvis bussen skulle vælte. Magelys er desuden udstyret med de seneste teknologiske nyskabelser såsom LDWS (Lane Departure Warning System) og nødbremsesystemet AEBS (Advanced Emergency Braking System).



- Man skal også kunne sige nej til opgaver, der ikke hænger sammen, siger Peter Lading. Det kan eksempelvis være skirejser, som Todbjerg Busser ikke kører ret mange af længere.

Busvognmand:

- Nogle gange vinder vi

Todbjerg Busser i Brabrand vest for Aarhus er en blandt virksomhed, der tilbyder en bred vifte af service, når det gælder persontransport. Det gælder buskørsel med hvide VIP-busser med plads til en mindre udvalgt skare over kørsel med skolebørn og til fast rutekørsel i trafikselskabet Midttrafik's blå farver. Onsdag 14. december besøgte vi Peter Lading, der er søn af Jørgen Lading, som etablerede busvirksomheden i landsbyen Todbjerg nord for Aarhus i 1976 under navnet Hjortshøj Busser og Trans. Efter fem år flyttede virksomheden til Brabrand vest for Aarhus. I dag er adressen den samme, men forretningen er vokset til at råde over godt 60 busser og være arbejdsplads for mellem 80 og 90 mennesker

Af Jesper Christensen

Peter Lading kunne ret præcist sige, hvornår han havde tid til at få besøg af Magasinet Bus, da vi kontaktede ham midt i november sidste år. Grunden til, at han uden tøven kunne se så langt ud i fremtiden var, at han på det tids-



punkt sad og regnede på, hvad han skulle byde ind med i forbindelse med et udbud hos Midttrafik - og kunne se, at han først ville have tid til at byde på kaffe midt i julemåneden.

Da vi kom ind på pladsen på Sintrupvej i Brabrand, holdt der en blå Volvo-rutebus på pladsen - en mindre hvid bus med plads til en snes mennesker - og så nogle store hvide Volvo-turistbusser med plads til mange flere.

Busserne viste tydeligt, at Todbjerg Busser beskæftiger sig med lidt af hvert og mere til inden for persontransport - både det langtidsplanlagte med køreplaner og faste afgangstider i den ene ende af skalaen til decideret turistkørsel, der stadig er planlagt, men hvor programmet kan variere meget fra tur til tur.

Udbud spiller afgørende ind

Todbjerg Busser er gennem årene vokset - blandt andet gennem opkøb af andre virksomheder. Det betyder for eksempel, at virksomheden har en afdeling i Grenaa, hvor der i dag er 25 busser tilknyttet. Det lyder ganske godt med arbejdspladser til et passende antal chauffører og en leder af afdelin-

gen. Men størrelsen af afdelingen kan med ét salg ændre sig. Peter Lading fortæller, at kørslen, der beskæftiger 20 af afdelingens busser er i udbud.

- Vi kan på en gang komme ned på fem, siger Peter Lading, som håber på, at afdelingen kan fortsætte - helst med et vundet udbud.

- Men det er en udfordring, siger han og tilføjer:

- Vi plejer at byde, hvor vi kan. Så kan vi om ikke andet vise, hvor priserne bør ligge.

Peter Lading peger på, at Todbjerg Busser normalt ikke hører til blandt de billigste.

Købere og lovgivere bestemmer

Når en stor del af buskørslen sker i regi af eksempelvis de regionale trafikselskaber, er det også selskaberne, der udstikker rammerne.

Det gælder eksempelvis sikkerhedsniveau og miljø.

Her forklarer Peter Lading, at han gerne vil kunne leve op til forbrugernes ønsker om et højt service- og sikkerhedsniveau - eksempelvis i forhold til sikkerhedsseler, da det meste andet er lovgivningsbestemt - men at det er trafikselskaberne og dermed regioner og kommuner, der bestemmer niveauet gennem den pris, de vil betale for kørslen.

Ud over sikkerhedsforhold gælder det også miljø-krav og alternative energikilder. Her mener Peter Lading, at vi nok skal lidt længere frem for at opleve et markant skifte til biobrændstoffer - eksempelvis biogas - eller el.

- Fremtiden er spændende, og vi har bestemt ikke noget imod udviklingen. Men det kræver, at der er nogle, som vil betale, siger han og fremhæver, at han og andre busvognmænd ikke har x-antal kroner, der står forsøg på.

Dermed er det også her køberne og lovgiverne, der afgør udviklingen.

Peter Lading peger i forbindelse med udbud og den kørsel, Todbjerg Busser i dag kører for eksempelvis Midttrafik, at der generelt er en rigtig god dialog mellem parterne.

- Vi kan hurtigt komme gennem til kontaktpersonerne og kommer tit med på råd, siger Peter Lading.

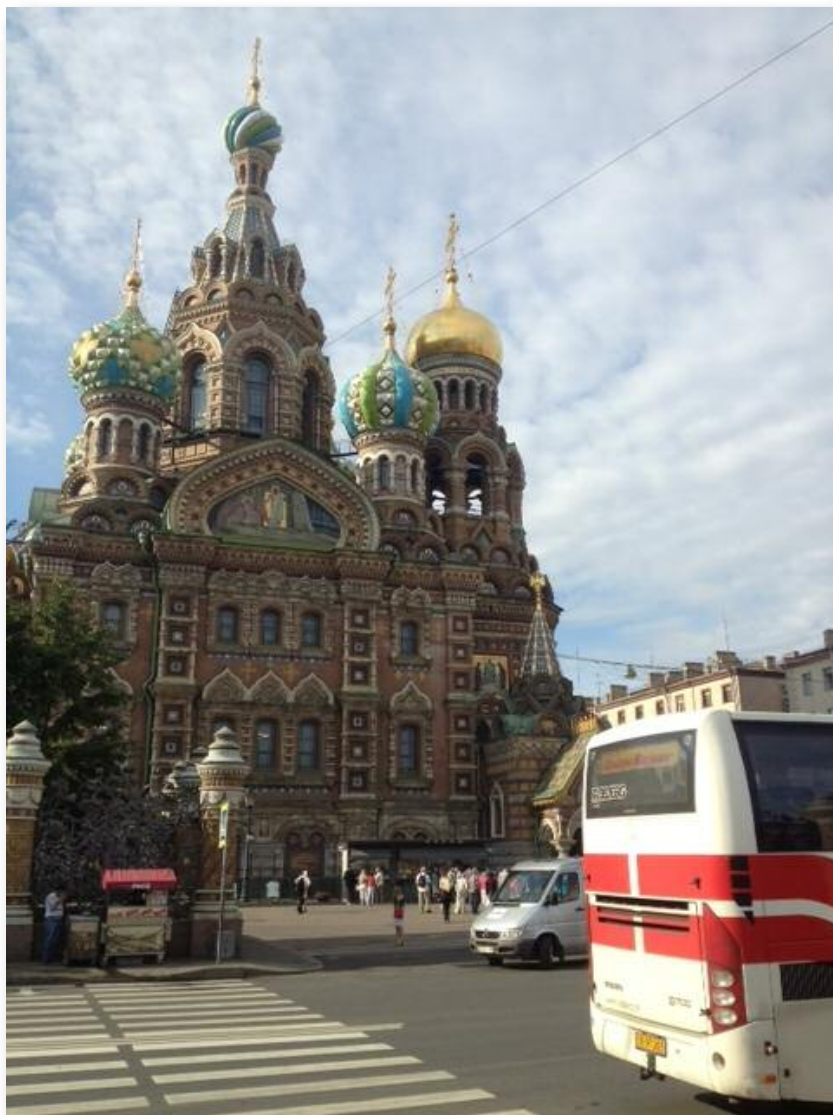
En mere sammensat medarbejdergruppe

Siden Todbjerg Busser så dagens lys i Todbjerg i 1976 er der løbet meget vand i Aarhus Å, der løber langs byens Brabrand Sti og videre ud i bugten og Kattegat. Kollektiv trafik kommer løbende i udbud, og hvad der tidligere var fast arbejde er i dag mere sammensat.

Ud over rutebilkørslen er der kommet Flextrafik til - begge dele er præget af tider med myldrende passagerer og tider, hvor der er langt eller længere mellem gæsterne.

Det har betydet en ændret sammensætning af medarbejdergruppen, hvor der i dag er flere, der arbejder mindre end uge-normen på 37. Det kan være mennesker i flexjob eller mennesker, der er kommet ud over pensionsalderen, men stadig gerne vil holde fast i rattet og yde en indsats. Det kan også blot være mennesker, der kan få dagen til at hænge sammen med en arbejdstid under uge-normen.

Peter Lading har samme udfordring som alle andre busvognmænd, der kører tilsvarende kørsel med meget kørsel



Todbjergs busser er et kendt syn - både lokalt i Aarhus, i Danmark og i Europa.

Todbjerg Busser præsenterer Danmarks første VIP-bus

VIP-bussen er et rullende konferencerum, frokoststue eller simpelt hen det mest luksuriøse transportmiddel, man kan forestille sig. En kørselskomfort som i de dyreste personbiler og med faciliteter som i en luksussuite. Alt sammen til kun nogle få hundrede kroner mere end dagsprisen på en almindelig turistbus...

Billederne taler vel næsten for sig selv...

– det er rendyrket luksus.

Der er plads til 24 personer i de oksehudsbetrukne lænestole og sofaer. Herfra har gæsterne mulighed for at se video (VHS) på de indbyggede TV-monitører og ved små borde kan der serveres drinks og mindre lune retter, som er anrettet i bussens bar. Baren er indrettet med køleskab, svalskab, kaffemaskine, mikrobølgeovn og køkkenbord med varmt og koldt vand.

Vi stiller gerne vore stewardesser til rådighed for betjeningen i bussen og til at sørge for øvrige praktiske gernemål på turen. Der er selvfølgelig et rummeligt toilet med håndvask, garderobe- og opbevarings-



skabe og termostatteret varmesystem. Store, tonede panoramavinduer sørger for det bedst tænkelige udsyn, men hindrer samtidig andre i at kigge ind. Endelig sørger bussens biltelefon for kontakten til omverdenen.

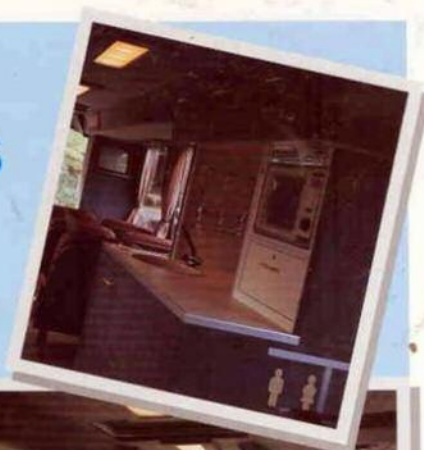
Anvendelsesmulighederne kender ingen grænser.

VIP-bussen kan i mange tilfælde være et alternativ til den almindelige turistbus. Det gælder både, når man ønsker at gøre noget særligt ud af transporten til og fra familie- eller firmafesten og når virksomheder, offentlige myndigheder og organisationer skal vise rundt, besøge udenlandske forbindelser eller ønsker at benytte transporttiden til præsentationer og konferencer under ultraditionelle former.

Eller en ferietur på luksusklasse til f.eks. Paris for en lille eksklusiv gruppe.

Det er stort set kun fantasien, som sætter grænser for VIP-bussens anvendelsesmuligheder.

Ring til os så vi kan fortælle, hvad Deres forslag kommer til at koste – det er sikkert billigere, end De tror.



om morgenen mellem klokken 6 og 10 og om eftermiddagen mellem klokken 14 og 19.

- Jo flere, der kan og vil tage ydertiderne, jo bedre kan vi stykke arbejdsdagens sammen for de chauffører, der har en arbejdsuge på 37 timer, siger han og tilføjer:

- Men vi kunne godt bruge lidt mere kørsel mellem klokken 10 og 13.

VIP-busser er efterspurgt

Todbjerg Busser har lige som flere andre busvognmænd flere busser, der ligger på et niveau over de fleste andre turistbusser. Der er lidt mere luksus og mere plads til benene - og de lidt større armbevægelser. Hos Todbjerg Busser kørte VIP-busserne ind på pladsen for første gang tilbage i forrige århundrede - i 1986..

I VIP-busserne er der stik til pc-opladning, musik, underholdning, internet, ovn, fryser, køleskab,



Busrejser



Nogle af busserne hos Todbjerg Busser har en anden farve end hvis.
Det er de busser, der kører for trafikselskabet Midttrafik. Her skal man
kigge lidt nøjere efter, hvis man skal se, hvem busvognmanden er.
Men navnet er der - lige over forhjulene i begge sider.

Busrejser

kaffemaskine, borde og sofaagtige sæder. De typiske passagerer i VIP-busserne er virksomheder, der vil gøre lidt ekstra for kunderne.

- Men vi har da en enkelt gang kørt en familie på skitur, siger Peter Lading.

Todbjerg Busser kører også en række sportsklubber i VIP-busserne - eksempelvis AGF, Bakken Bears, SK Aarhus, Aarhus Håndbold og Brabrand Fodbold. Tiden i VIP-busserne bliver for eksempelvis brugt til tilrettelægge den kommende indsats.

Peter Lading kan konstatere, at hvor Todbjerg Busser i 1980'erne var nærmest alene om at køre med VIP-busser, er der i dag kommet markant flere VIP-busser ud at køre på vejene.

Hvis man vil ind på markedet

Under snakken med Peter Lading kommer vi også ind på, hvordan man ruster sig til fremtiden og andre operatører, der vil ind på markedet.

- Hvis man vil ind på markedet, så handler det bare om at sætte prisen ned, siger han.

Her gælder det så for dem, der allerede kører på markedet, om at kunne sige nej og tage konsekvensen - eksempelvis at lukke aktiviteter ned og sige farvel til gode medarbejdere. Det er set tidligere - både at nye operatører har sat

prisen ned for at komme ud at køre - og at busvognmænd fra den ene dag til den anden har måtte sige farvel til dele eller hele deres forretning med tilknyttede medarbejdere.

Hvis man overhovedet kan forberede sig til fremtiden, så drejer det sig efter Peter Ladings opfattelse om at tage udgangspunkt i det, man har og kan.

Og så ellers være åben over for udviklingen, så man er opdateret med hensyn til det nyeste og dermed klar til at opfylde kundernes og købernes ønsker.

Senere, efter at snakket og drukket et krus kaffe med Peter Lading på kontoret, viser han rundt på pladsen, så vi kan få taget nogle billeder til denne artikel. Her fortæller han, at det ikke er tilfældigt, at de store busser alle har Volvo's jern-logo på fronten. Dels er Peter Lading godt tilfreds med kvaliteten - dels er det lettere at håndtere reparationer og service, når busserne er af samme mærke.



Om Todbjerg Busser

- Todbjerg Busser blev grundlagt i 1976 af den nuværende indehaver, Jørgen Lading, under navnet Hjortshøj Busser og Trans
- I 1981 flyttede virksomheden fra landsbyen Todbjerg nord for Aarhus til Brabrand. Dermed begyndte virksomheden at købe en lang række turistbusselskaber. Det betød at vognparken og forretningsområderne blev udvidet.
- Foruden turistkørsel for større rejsebureauer, individuelle turistgrupper, firmaudflugter, kørsel med VIP-busser og skole-/institutionskørsel, driver Todbjerg Busser i dag rutekørsel i Aarhus, Grenaa og Silkeborg
- Todbjerg Busser har mange års erfaring med at planlægge og gennemføre individuelle busrejser i såvel ind- som udland for såvel turistbureauer som private og virksomheder. De gennemføres i komfortable turistbusser eller i en af virksomhedens luksuriøse VIP-busser fra Aarhus-afdelingen
- Opgaverne med at planlægge og gennemføre busrejserne kan omfatte rejsemål, busfaciliteter, bemanning, servicering i bussen, færgebestilling, hotelreservationer, guide og seværdigheder med mere
- Todbjerg Busser har omkring 50 busser - turistbusser, VIP-busser, minibusser og rutebiler - fordelt på tre afdelinger i Aarhus og Grenaa

Todbjerg Busser er medlem af:

- Rejsegarantifonden med medlemsnummer 1437
- Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening - TA
- Danske Busvognmænd - DB



Helsingør får fordoblet krydstogtanløbene fra tre til seks - altså i 2018

Næste år får Helsingør besøg af seks krydstogtskibe. Det er dobbelt så mange anløb som i 2016. Anløbene er resultatet af to års intensivt arbejde med deltagelse på krydstogtsmesser, møder med rederier i Europa og USA, som byen og Nordsjælland nu kan høste frugterne af

- Der går som regel to-fem år fra de første møder med rederierne, til vi får et reelt anløb. Så krydstogt kræver en langsigtet strategi og indsats, siger krydstogtansvarlig Birgitte Bergman og fortsætter:

- Det er ikke nogen hemmelighed, at det er en udfordring at få anløb til Helsingør, da de fleste rederier gerne vil lægge til kaj. Men der er heldigvis rigtig mange, der kan se det unikke i Helsingør. Krydstogtturisterne sætter stor pris på, at der er let adgang til attraktionerne omkring Kulturhavnen, og at den gamle middelalderby og butikkerne er lige i nærheden. Men der er ingen tvivl om, at potentialet er langt større, hvis skibene kunne komme helt ind til kajen. Rederierne efterspørger alternative løsninger som for eksempel en ny krydstogtkaj,

Havets juvel tilbage i 2018

Passagererne skal sejles ind fra Reden, men det afholder ikke et af verdens største krydstogtskibe, Queen Mary, fra at komme tilbage i 2018. Skibets sjette besøg i Helsingør bliver et glædeligt gensyn og en oplevelse i sig selv for de helsingoranere, der vælger at lægge vejen forbi. Og Queen Marys besøg er bare et af de tre krydstogtanløb, der allerede er planlagt til 2018.

- Fra Helsingør Havnes side skal jeg da ikke lægge skjul på glæden ved at skulle servicere de allerede planlagte krydstogtsanløb i 2017 og 2018. Vores personale vil gøre deres ypperste for at få hele arrangementet, med ISPS kaj, trosse- og gæstemodtagelse, buspladser og politi til at fungere, siger Jesper Schrøder, der er havnechef i Helsingør Havne.

- Vores nye flydebro med to gange 90 meter kaj-side vil velkomme tenderbådene fra de skibe, der ligger på ankerplads, så ankomsten bliver så smidig som mulig. Samtidig bliver det interessant at kunne kommunikere med skibets kaptajn og informere om vores nye koncept Serviceport Elsinore, så både skibets kaptajn og redere i baglandet vil vide, at al form for service til et stort krydstogtsskib vil kunne leveres fra kajen i Helsingør, fortsætter han.

Afhængig af Helsingørs opbakning

Når krydstogtskibene lægger til i Helsingør tager ca. halvdelen af passagererne på udflugter til Nordsjællands slotte eller besøger nogle af destinationens andre seværdigheder. Den anden halvdel vælger at blive i byen, se et museum, shoppe eller gå på café.

Fakta:

- VisitNordsjælland driver sekretariatet for Cruise North Copenhagen, som er et samarbejde mellem Helsingør Havne, Hundested Havn og VisitNordsjælland
- Formålet med samarbejdet er at få flere anløb til Hundested og Helsingør Havne samt flere krydstogtgæster fra København
- Ca. 100.000 krydstogtgæster besøger i dag Kongernes Nordsjælland med udflugter fra København
- Det er VisitNordsjælland, der er ansvarlig for salg og markedsføring af Hundested og Helsingør Havne over for rederier og incoming bureauer i hele verden
- VisitNordsjælland deltager på Seatrade Global i Ft. Lauderdale, på Seatrade MED i Europa og er medlem af Cruise Baltic, Cruise Europa og Cruise Copenhagen Network

Busrejser

- At vi nu for alvor kan kalde os en krydstogtsdestination gør, at det fremover bliver lettere at tiltrække nye rederier, turister og rejsebureauer til Helsingør. Det synes jeg er meget positivt, da turisme er et område, som vi i kommunen arbejder helt bevist på at udvikle. Det gør vi ikke mindst, fordi det gavner byens handlende og skaber arbejdspladser. Derfor er det også vigtigt, at detailhandlen bakker op om besøgene, byens butikker holder åbent, og der bliver taget godt imod vores gæster. Deres førstehåndsindtryk af Helsingør betyder rigtig meget for, om turisterne kommer igen en anden gang og for, om de anbefaler byen til familie og venner, siger Benedikte Kiær, der er borgmester i Helsingør Kommune.

Målt på antal passagerer er Cruise North Copenhagen nu den næststørste danske krydstogtsdestination efter København. I 2016 havde Nordsjællands attraktioner besøg af ca. 100.000 af Københavns 750.000 krydstogtpassagerer, som tog på udflugt til Nordsjælland under deres ophold, anslår VisitNordsjælland.



Messe viser masser af feriemuligheder

Skandinaviens største feriemesse - Ferie for Alle 2017 - finder sted i MCH Messecenter Herning i dagene 24. til 26. februar 2017. Messen byder på over 1.000 udstillere - heriblandt alle de største charterbureauer

- Igen i år præsenterer vi takket være de over 1.000 udstillere Skandinaviens største udvalg af ferieoplevelser, -inspiration, -udstyr og -destinationer. Vores vigtigste mål er at sende besøgende hjem med deres drømmeferier, masser af inspiration og alt det udstyr, de higer efter. Desuden er messen også en oplevelse i sig selv med masser af tilbud, konkurrencer og underholdning for både store og små, siger projektchef i MCH Anders Ladefoged Mortensen.

Ferie for Alle fylder alle 13 messehallen i MCH Messecenter Herning - det vil sige 60.000 kvadratmeter - og er delt op i fem områder: Udland, Danmark, Camping, Udeliv og Golf.

I de to store haller, som rummer "Udland", vil der være fyldt med rejsebureauer og turistkontorer. Desuden vil besøgende her, som det eneste sted i Danmark, finde Danmarks største charterbureauer samlet på et sted.



Lige som i 2016 - billedet - bliver Danish Coach Award uddelt på Ferie For Alle 2017 i Herning 24. februar.

Otte virksomheder er nomineret til Danish Coach Award 2017

Otte virksomheder er med i det afsluttende felt om priserne ved Danish Coach Award 2017, der bliver uddelt på den kommende rejsemesse i Herning - Ferie For Alle 2017

Årets Busrejsearrangør står mellem et af de store fyrtårne i branchen og to mindre lokalforankrede virksomheder fra henholdsvis Sorø og Kjellerup. I kategorien Årets Turistbusselskab er der to gengangere og en nytilkommen, alle tre med fokus på miljø og arbejdsmiljø. Prisen som Årets Innovatør skal gives til en af tre virksomheder, som på hver sin måde har vist store kreative evner.

De nominerede i de tre kategorier er:

Årets Busrejsearrangør:

- Gislev Rejser - for den flotte markedsføring, og for hele tiden at have fokus på både intern og ekstern kvalitet, herunder det interne uddannelsesforløb Gislev Travel Excellence, brug af eget LEAN-system og forbrugeranalyser
- Klingenberg Rejser - for at være lokal forankret og for at tage ansvar ved fx at have folk i arbejdsprøvning, have fokus udelukkende på busrejser, for at tilbyde special- og temarejser, og for den store fremgang siden den nuværende ejer overtog i 2015
- Sørensen Rejser - for de seneste års flotte vækst hvor de med enkle virkemidler skaber vækst i både gruppe- og katalogrejser, det gode arbejdsmiljø med for eksempel at inddrage chaufførerne i udarbejdelse af turforslag, for deres nytårskur med 1.000 besøgende i virksomheden

Årets Turistbusselskab

- Egons Turist- & Minibusser - for deres vækst i både incoming og turistkørsel, for at sætte fokus på miljø ved både ISO 14001- og 18001-certificeringer, for at igangsætte egen intern uddannelse, for lokalt engagement i både Slagelse og København, og for deres alsidige og flotte markedsføring
- Københavns Bustrafik - for de seneste års flotte vækst og de tre gazelle-kåringer, for fokus på miljø ved både at være ISO 14001 certificeret, kun have busser med euro 6 norm, have fokus på energirigtig kørsel, og deres sociale engagement som for eksempel hjemløsekørsel
- Lyngby Turistfart - for at have fokus på sikkerhed, herunder køre/hviletid, arbejdsmiljø og efteruddannelse, for at tage ansvar og ansætte nye og unge chauffører, for at være et stabilt velrenommeret firma med mange store kunder og dermed mange store kørselsopgaver

Årets Innovatør

- Copenhagen Info - for deres engagement i turismen i København, for ideen med at etablere en one-stop-shop på Københavns Hovedbanegård, for at skabe sammenhæng mellem turisme og busser ved også at sælge billetter til forskellige busruter i deres shop
- Rød Billet - for deres eksplosive passagervækst, og for på den måde at få nye og yngre kundegrupper i turistbusserne, for tiltaget med at bruge en luksusbus med 3 sæder på række i stedet for 4 på flere ruter, og for at skabe arbejde til i alt 34 underleverandører svarende til 110 årsværk
- Sørensen Rejser - for at sælge ture i ydersæsonen og få nye kundegrupper op i busserne, deres iverigdom og gå på mod som på kort tid har skabt et marked for både senior-velvære og wellness-ture for yngre kvinder

Vinderne bliver offentliggjort på Ferie for Alle i Herning den 24. februar 2017 kl. 14 i Hal M på den store scene.

Om Danish Coach Award

Kandidaterne til Danish Coach Award er blevet indsamlet gennem Danske Busvognmænds tre kredsbestyrelser og kandidaternes egne indstillinger. De nominerede og endelige vindere bliver udpeget gennem afstemning i priskomiteen, der består af:

- Lars Thykier – Danmarks Rejsebureau Forening
- Lise Lyck – tidl. lektor i turisme og oplevelsesøkonomi, CBS
- Anna Wittgren – Visit Skåne/Visit Malmø
- Carsten Johansen – Tysk Turist Information
- Georg Julin – Invio, Innovationsnetværk for oplevelsesøkonomi
- Allan Jensen – Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv
- Steen Bundgaard – Danske Busvognmænd

Interesserede kan se mere om Ferie For Alle på websiden www.ferieforalle.dk.

Danske Busvognmænd:

Dokumentationskrav kvæler branchen

De østrigske myndigheder indførte 1. januar nye dokumentationskrav til udenlandske chauffører og busvirksomheder, der udfører enhver form for buskørsel i Østrig. En dansk busvirksomhed skal eksempelvis fremover indberette og medbringe en fem sider lang formular med diverse oplysninger om virksomheden, turen og lønforholdene for hver bus, der kører til Østrig. Derudover skal den enkelte chauffør også medbringe en ansættelseskontrakt med vedlagt tysk oversættelse, en lønseddel, A1-blanket samt dokumentation for, at virksomheden udbetaler løn til chaufføren

Hvis en busvirksomhed sender 15 busser med to chauffører afsted om ugen til Østrig i sæsonen for skiferie, betyder det, at der skal sendes 195 A4-sider i dokumentation med busserne for at overholde de østrigske regler. Dertil kommer de sædvanlige krav ved international kørsel om kontroldokumenter, aktivitetserklæringer, med mere.

- Flere EU-lande har skærpet deres fokus på mindsteløn - deraf de mange dokumentationskrav. Men de omfattende dokumentationskrav er efterhånden begyndt at kvæle bus- og transportvirksomheder, der reelt set ikke har noget med problemstillingen at gøre, siger administrerende direktør i Danske Busvognmænd, Steen Bundgaard.

Tidligere har Tyskland, Frankrig og Norge indført forskellige krav til dokumentation for overholdelse af mindstelønsreglerne. De østrigske dokumentationskrav er de mest omfattende hidtil. Steen Bundgaard mener, at de respektive landes dokumentationskrav er blevet til et kapløb mod bunden, som hindrer den internationale buskørsel.

- De mange særregler for hvert enkelt land er efterhånden ved at udvikle sig til et gedemarked. Det er vores klare mål i Danske Busvognmænd, at den internationale bustransport bør være styret af fælles europæiske regler, så en vognmand på en almindelig tur med turistbussen ikke skal forholde sig til fire-fem forskellige regelsæt undervejs, siger Steen Bundgaard og tilføjer, at det ikke gør det nemmere, når dokumentationskravene iværksættes med kort varsel, og end ikke myndighederne i de respektive lande kan afklare de nærmere detaljer for kravene.



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!

Politiet klippede pladerne på en bybus med bremsefejl

Nordjyllands Politi kontrollerede i begyndelsen af januar 11 bybusser - og fandt fejl på syv. En af busserne kunne ikke bremse på højre forhjul og fik fjernet nummerpladerne. Nordjyllands Politi peger på, at bussens bremsefejl kunne have fået fatale konsekvenser, hvis chaufføren bremsede hårdt op

Hos Nordjyllands Trafikselskab, der står for bybusserne i Aalborg, siger formanden Thomas Kastrup Larsen (S), der også er borgmester i Aalborg, at de to selskaber, der kører bybusserne i Aalborg - Arriva og Keolis - skal have strammet op på bussernes sikkerhed. Thomas Kastrup Larsen peger over for Nordjyske på, at der for to år siden var en tilsvarende situation, hvor det blev konstateret, at nogle bybusser kørte med dårligt fungerende bremses.

Det ene af selskaberne, Keolis, siger til Nordjyske, at selskabet er gået i gang med finde ud af, hvilke interne kontroller, der ikke har virket, når en bus, der ikke kan bremse på højre forhjul, kan komme ud at køre på gader og veje.

En af årsagerne til, at bremses på en bus - eller en bil i al almindelighed - ikke fungerer tilfredsstillende, kan være, at bremses ikke bliver brugt nok. Politiet konstaterede under kontrollen, at flere af busserne havde installeret følere, der registrerede chaufførernes opbremsninger. Formålet med følerne og deres registreringer er at anspore chaufførerne til at køre mere behageligt og undgå hårde opbremsninger. Men det har så den negative effekt, at bremses så at sige slumrer ind og mister en del af deres funktionsevne, hvis de ikke bliver brugt tilstrækkeligt tit og hårdt nok.

Det skal ikke opfattes som om vi her på Magasinet Bus opfordrer buschauffører til at køre uøkonomisk og ubehageligt ved dagen i gennem at foretage hårde opbremsninger. Det må efter vores opfattelse kunne ske på tider og steder, hvor det ikke generer hverken passagerer eller trafikanter.

Nordjyllands Politi til buschauffører: Motioner jeres bremses

I begyndelsen af januar havde Tungvognscenter Nord under Nordjyllands Politi fokus på busser. 27 busser blev kaldt ind til siden for at blive kontrolleret. Politiet fandt fejl på bremses på halvdelen af de kontrollerede busser fra busoperatørerne Keolis og Arriva, hvor Keolis havde fejl på flest busser

Ifølge politiet er problemet først og fremmest slumrende bremses på busserne. Bremses kan slumre ind, hvis de ikke bliver brugt nok. I Aalborg er en af årsagerne, at chaufførerne opfordres til at køre så behageligt og økonomisk som muligt - og altså undgå for mange og for hårde opbremsninger, som giver anmærkninger.

Som følge af kontrollen og de mange busser med fejl på bremses, råder politiet - lige som redaktionen på trans-

portnyhederne.dk gjorde - buschaufførerne til at massere bussernes bremses ved at foretage nogle hårde opbremsninger enten på vej ud på ruten, eller når de er på vej hjem til depotet.

Lederen af Tungvognscenter Nord under Nordjyllands Politi, Peter Lindholdt, mener, at det skal være sådan, at når chaufførerne kører ud fra anlægget og kommer til det første kryds, så trykker de hårdt på bremsen for at få bremsene varmet op og bevæget.

- Og så kan man gøre det samme når man kommer hjem, siger han ifølge dr.dk.

Keolis' kommunikationsdirektør Joakim Vasehus synes godt om forslaget.

- Vi skal finde ud af, om det så er chaufførerne eller værksteder, der skal massere bremsene. Det kan ske, når bussen starter eller slutter, eller når bussen er inde til sine planlagte serviceeftersyn, siger han ifølge dr.dk.

Hos Arriva, der er den anden busoperatør, der kører bybusser i Aalborg, mener kommunikationsdirektør Morten Nisum Larsen at det er en værkstedsopgave at motionere bussernes bremses.

Busselskaber strammer op efter bremsefejl

En større politikontrol af bremsene på busser i Aalborg-området viste flere fejl på busser fra både Keolis og Arriva. Begge busselskaber ændrer procedure med hensyn til kontrol af, om busserne kan bremse, som de skal og lovgivningen kræver

Nordjyllands Politi kontrollerede 27 bybusser i Aalborg i begyndelsen af januar og fandt fejl på over halvdelen af dem. En af de kontrollerede busser bremsede ikke på det højre forhjul, mens flere af de andre busser også havde problemer med at bremse tilstrækkeligt effektivt. Ud over bremsefejl fandt politiet også fejl på håndtag eller knapper til nødåbning af døre.

Siden kontrollen har Keolis og Arriva, hvis chauffører og busser kører bybusserne i Aalborg for Nordjyllands Trafiksel-skab, gennemgået fejlene og sendt en redegørelse til Nordjyllands Trafiksel-skab.

De alvorligste fejl blev fundet på busser fra Keolis. Derfor vil dette selskab fremover lave flere bremsetest. Derudover vil Keolis ved hvert serviceeftersyn teste bremsene på en bremsestand. Keolis vil have adgang til en bremsestand døgnet rundt, og busserne vil som minimum blive serviceret hver tredje måned. Med hensyn til nødhåndtagene i busserne vil de på de ældste busser blive kontrolleret dagligt af chaufførerne, og alle bussers nødhaner vil blive en del af serviceeftersynene, hvor de hidtil kun har været til et tjek om året. Keolis vil derudover undersøge muligheden for yderligere servicetjek af bremsene.

Hos Arriva var bremsefejlene mindre, end fejlene på Keolis busser - men alligevel over det tilladte niveau.

Arriva har et fast eftersynsprogram, hvor de mest brugte busserne kontrolleres hver sjette uge, hvor de eksempelvis bliver prøvekørt af en mekaniker og får målt, hvor meget de bremses. Busser, der kører mindre, tjekkes hver ottende uge. Arriva vil fremover kontrollere busserne i Aalborg på en prøvestand, hvor skævbrem-sning og andre fejl på bremsene vil kunne måles mere nøjagtigt og efterfølgende udbedres inden, de kører ud på vejene.

Direktør Jens Otto Størup, Nordjyllands Trafiksel-skab, siger ifølge dr.dk, at han er tilfreds med de tilbagemeldinger, der er kommet fra Keolis og Arriva - og at begge selskaber nu strammer op på kontrollen af bremsene på deres busser.



Digitalisering åbner nye muligheder for busreklame

Sales Project Manager Per Schäfer fra Adibus har arbejdet med busreklamer i over 10 år - og området er midt i en rivende udvikling

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

Som sælger af busreklamer har Per Schäfer den ene ben i reklamebranchen - og det andet i busbranchen. Busreklamer kan ikke sælges uden et indgående kendskab til bussers udsende og indretning. Det er også nødvendigt at kende til den praktiske busdrift - fra ruteføring til trafikinformation.

Og Per Schäfer kender til det hele. Han er i dag ansat i Adibus, og kom fra en direktørstilling reklamebureauet XL Media. Før det arbejdede han med busreklame i AFA trafikreklame - én af pionererne indenfor området. Adibus har oprettet konceptet "Book a Screen" til blandt andet sine busreklameaktiviteter. Biografreklamer kører i samme koncept.

Per Schäfer er leder af Adibus' busreklameafdeling og har personligt buskunderne i Vestdanmark som arbejdsområde.

- Busreklame er stærkt på vej til at blive meget mere digitalt. Nogle af de store udviklingsområder er indvendige skærme med en blanding af trafikinformation, reklamer og infotainment. Vi er for nylig startet ud med dette koncept

Arbejdspladsen

for Tidebus på nye indvendige skærme i de regionale busser på Fyn. Her er der blandt andet mulighed for at målrette digitale reklamer til bestemte lokalområder via bussens GPS, siger han.

Det gode danske begreb "outdoor"

Den traditionelle busreklame er den udvendige reklame med folie-reklamer klæbet på bussens langsider og bagender. "Outdoor" er det gode danske udtryk for blandt andet denne reklameform.

Udvendige busreklamer er en forholdsvis besværlig reklameform - i forhold til de digitale medier. Der er en særskilt pris for både produktion af folie og af opklæbning. Hertil kommer leje af reklamepladsen, som er underlagt en del restriktioner, blandt andet reservationer af reklamepladsen fra trafikelskabet i bestemte perioder. Utraditionelle opklæbninger kan være svære at komme igennem med, både i forhold til chaufførens udsyn og til trafikelskabets regler.

- Alligevel er outdoor en ganske attraktiv reklameform med én af de bredest definerede målgrupper, nemlig alle og enhver, siger Per Schäfer og fortsætter:

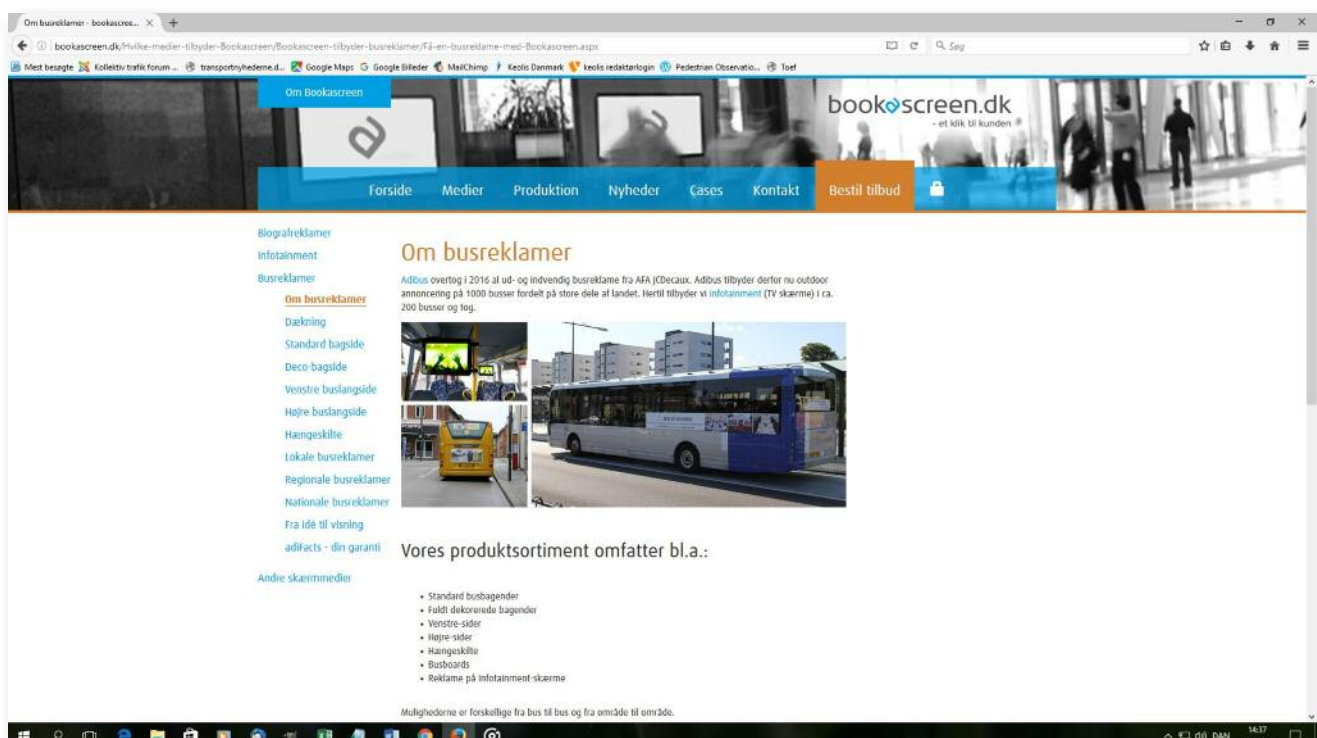
- Det er en bevægelig og dermed meget synlig reklameform. Vi regner kontaktpriisen ud i øre, hvor der regnes i kroner for eksempelvis avisreklame.

Kontaktpriisen er prisen for annoncørens kontakt/synlighed overfor én potentiel kunde.

Adibus har udviklet et særligt dokumentationsværktøj med blandt andet billedokumentation af den opklæbte reklame på bussen.

- Annoncørerne følger deres reklameaktiviteter langt tættere end tidligere, og vi skal dokumentere, at reklamen sidder på bussen, og at bussen rent faktisk kører i det område, vi har lovet. Det kan vores værktøj app'en AdiFact klare, og det har gjort vores arbejde betydelig lettere, siger Per Schäfer og understreger at reklamer på regionale busser styringsmæssigt er en større udfordring end reklamer på bybusser.

Fortsætter næste side.



Arbejdspladsen

- Mange busser kører på forskellige ruter fra dag til dag, men med vores AdiFact-system kan vi yde fuld fotodokumentation, siger Per Schäfer.

Reklame er reklame

Vi vender tilbage til det første ben - reklamebranchen. Her fastslår Per Schäfer, at busreklamer først og fremmest er reklame. Han har været i Adibus siden midt i december 2015, da hele AFA's busreklameafdeling blev solgt til Adibus.

- Adibus arbejder i forvejen med digitale informationssystemer i kollektiv trafik. Den stigende grad af digitalisering af reklamerne gjorde det oplagt at udvide med denne type aktiviteter, fortæller Per Schäfer.

- Som reklamesælger er det annoncøren, der er den egentlige kunde. Det handler om at forstå kundens behov og kunne tilbyde nogle medier, som passer til både budskabet og målgruppen. Og så skal man være kreativ i hele processen. I bedste fald kan man vise kunden nogle nye muligheder, som ikke var inde i billedet før. Og nej. Man kan ikke uddanne sig som busreklamesælger.

Per Schäfer er uddannet i reklamesalg og arbejdede i mange år som annoncesælger på Aarhus Stiftstidende, før han kom i nærheden af busreklame. I Adibus er hans titel Sales Project Manager - busreklame går i dag over lande- og sprogrænser og skal have en international profil.

- Busreklame er stadig en positiv udfordring for mig. Der er stadig mange ubrugte muligheder i den digitale annoncering i busser. Det er spændende at være med til, siger Per Schäfer.

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

Dansk og målrettet uddannelse kan være vejen til transporterhvervet

FO-Aarhus samarbejder med Dekra AMU Center Midtjylland om et kursusforløb, der under overskriften transportdansk skal bane vejen ud på gader og stræder for mennesker fra andre lande. Kursusforløbet kan løfte tosprogede borgere - eksempelvis fra Syrien, Irak, Iran, Rumænien og Polen - fra kontanthjælp og hen imod et job i transportbranchen ved at kombinere en traditionel chaufføruddannelse med brancherelateret undervisning i dansk

Baggrunden for kursusforløbet - og samarbejdet mellem FO-Aarhus og Dekra AMU Center Midtjylland - er blandt andet, at der er eller vil opstå mangel på chauffører.

På Transportdansk får kursisterne et kørekort til bus eller lastbil hos Dekra AMU Center Midtjylland, mens FO-Aarhus tager sig af danskundervisningen af de 16 kursister, der er på et hold.

- Før de tosprogede kursister kom til os har de oplevet mange afslag på grund af manglende faglige eller sproglige kvalifikationer. Med Transportdansk har borgerne skiftevis en dag med danskundervisning og en dag med en helt traditionel chaufføruddannelse. Kombinationen klæder de tosprogede borgere på til et godt job i transportbranchen, siger salgschef i Dekra AMU Center Midtjylland, Tina Dyrgaard og Torben Dreier, der er skoleleder i FO-Aarhus.

De tosprogede kursister udvikler sig eksplosivt

Shadi Alali er en af de 16 kursister, der hver eneste dag imponerer fag- og kørelærere i DEKRA AMU Center Midtjylland Peder Groes. - De tosprogede kursister er meget motiverede, og de rykker sig i hver eneste time. Kombinationen af danskundervisning og chaufføruddannelsen betyder, at kursisterne nemmere kan se en mening med at gøre sig umage, siger Peder Groes, der er fag- og kørelærer hos Dekra AMU Center Midtjylland.

Han fremhæver, at beståelsesprocenten er enestående høj, selv når han sammenligner med danske hold.

- Vores kursister er meget bevidste om, at vi kan hjælpe dem godt på vej mod et job i transportbranchen, hvis de både er fagligt dygtige, gode til dansk og kan begå sig på en dansk arbejdsplads. En ihærdig og målrettet indsats kan være vejen til et fast job, og det får de tosprogede borgere til at arbejde hårdt og godt i de 12 uger Transportdansk varer, forklarer Peder Groes, der sammen med Tina Dyrgaard og Torben Dreier glæder sig til at se resultaterne af Transportdansk.

- Mange af de tosprogede kursister er allerede i gang med at tage kørekort til anhænger, farligt gods og befordring af bevægelseshæmmede. De er ihærdige, og vi er sikre på, samarbejdet bliver en succes, der får flere tosprogede borgere ud på arbejdsmarkedet, understreger Tina Dyrgaard og Torben Dreier.





Busselskab om behov for chauffører

- Vi mærker den stigende aktivitet

Busselskabet Aarhus Sporveje havde torsdag 12. januar besøg af tre mænd med andet modersmål end dansk. De havde været på det 12-uger lange kursus - Transportdansk - som er blevet til i et samarbejde mellem Dekra AMU Center Midtjylland og FO-Aarhus, der eksempelvis tilbyder voksenundervisning, og skulle nu ud at søge arbejde. - Vi har brug dygtige chauffører uanset, hvor og hvad de kommer fra, siger afdelingsleder i Aarhus Sporveje, Sanne Gaarsdal, til transportnyhederne.dk

Af Jesper Christensen

Sanne Gaarsdal fremhæver, at Busselskabet Aarhus Sporveje gerne vil have en blandet chaufførgruppe. Men der er nogle krav, som chaufførerne skal kunne leve op til. Det er ud over at være dygtige til at køre bus, og at kunne tale dansk på så godt et niveau, at de kan klar stressede situationer.

Uddannelse

- Det er afgørende, at de kan takle de situationer, der opstår, siger hun - eksempelvis uheld med de lange busser i Aarhus' midtby, hvor chaufførerne skal kunne snakke med en modpart, hjælpe passagerer og kunne snakke med personalet hjemme på kontoret.

- Det kræver, at har et godt dansk - også i stressede situationer, siger Sanne Gaarsdal.

Ventelisten er blevet kortere

Busselskabet Aarhus Sporveje beskæftiger omkring 570 buschauffører, og har en venteliste på 40-50 chauffører, der gerne vil køre for selskabet.

Sanne Gaarsdal forklarer, at Busselskabet Aarhus Sporveje som en offentligt ejet virksomhed har lidt andre forhold for de ansatte end de private busoperatører, hvilket tiltrækker arbejdskraft.

- Men vi kan godt mærke, at der er kommet mere gang i hjulene, siger hun og forklarer, at for et par år siden var ventelisten på over 200.

Hun peger på, at mange af selskabets chauffører har en håndværkeruddannelse og derfor søger væk fra byens gader og veje, når der er arbejde inden for deres fag.

Derfor er Busselskabet Aarhus Sporveje hele tiden åben over for nye veje til at rekruttere chauffører til selskabets mange busser.

Efter endt kursus i transportdansk:

40 procent har fået arbejde

For et år siden begyndte de første kursister med andet modersmål end dansk på et særligt kursus i transportdansk, hvor de både kunne tage kørekort til lastbil eller bus og få undervisning i dansk målrettet et arbejde som chauffør

Af Jesper Christensen

Tina Dyrgaard, der salgschef i Dekra Amu Center Midtjylland, siger til Magasinet Bus, at omkring 40 personer - langt de fleste mænd - har gennemgået kurset, der er kommet i stand gennem et samarbejde mellem Dekra Amu Center Midtjylland og FO-Aarhus, der eksempelvis tilbyder voksenundervisning.

Hun siger, at kursisterne er meget engagerede og målrettet går efter at få job som chauffør. Tina Dyrgaard oplyser, at omkring 40 procent af kursisterne har fået arbejde. I de 40 er medtaget de 16, der netop nu har afsluttet kurset og er på vej ud for at søge arbejde.

- Og vi må sige, at buschaufførerne har lettest ved at få job, siger hun og vurdere, at det på grund af traditioner og vaner ligger noget tungere inden for godstransport.

Mandag 16. januar startede et nyt hold på det 12 uger lange kursus i transportdansk.

Høj gennemførelsesprocent

En af grundene til, at kursisterne kan gå ud til eksempelvis busselskaber og få job, er transportdansks grundlæg-

Uddannelse

gende konstruktion med, at kursisterne både bliver uddannet som chauffører og får målrettet undervisning i netop den del af det danske sprog, der er daglig tale på transportområdet med en række fagudtryk og talemåder.

- Det er derfor, det lykkes, siger Tina Dyrgaard og forklarer, at hvor Dekra Amu Center Midtjylland stiller om med kvalificerede undervisere inden for køreundervisning af engagerede kursister med andet modersmål end dansk, stiller FO-Aarhus op med undervisere, der er engagerede og meget gerne vil undervise netop den gruppe i dansk - transportdansk.

Hos FO-Aarhus peger Torben Dreier, der er skoleleder i FO-Aarhus, på, at når man arbejder med sproget inden for et emne, man har interesse i, er resultaterne meget bedre.

Efterspørgsel skabte idéen

Tina Dyrgaard fortæller til transportnyhederne.dk, at idéen til transportdansk opstod i en situation, hvor Dekra Amu Center Midtjylland oplevede at måtte afvise mennesker med andet modersmål end dansk, simpelthen fordi deres dansk ikke var godt nok til hverken at gennemføre en uddannelse som bus- eller lastbilchauffør - eller til senere at få job.

Spørgsmålet var, hvad Dekra Amu Center Midtjylland så kunne gøre for at løse problemet. Løsningen blev skabt i samarbejde med FO-Aarhus gennem et godt samarbejde og dialog, hvor parterne gensidigt respekterer hinanden.

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



Fra førersædet

Af Thomas Egeskov Fobian,
specialkørselschauffør

Hvor blev servicen af?

I disse tider, hvor service og kvalitet stort set ikke kan blive mere mangelfuld, er der alligevel steder hvor jeg tænker: Det var lige godt kattens.

Lad mig begynde med at fortælle om en arbejdsplads. Igennem årene har den vokset sig større end planen vist lige var. Forstået på den måde, at udvikling selvfølgelig er godt, men det kan saft-suse-mig også gå for hurtigt.

Én af de absolutte største grunde til, at den voksede sig stor på rekordtid, skyldtes virksomhedens og kollegaers kropsånd, og ikke mindst forståelse af, hvad der gjorde og stadig gør en god forretning, nemlig service og kvalitet.

I dag kan kunderne sagtens se om materiellet, i det her tilfælde busser, er nye og i pæn stand. Det var lidt lige meget førhen, der skulle de bare kunne køre!

Busmateriellet for en del år tilbage var ikke af nyeste model, så her var det vigtig, at servicen var på sit højeste. Det blev simpelthen indlært de nye folk gennem de "gamle". Tiden var med dem, og de kunne mærke, at det var den rigtige vej. Kunderne blev flere og flere, og der blev udvidet. Så langt så godt.

Vi tager nu et spring til nutiden. Arbejdspladsen, her en busvognmand, har en række forskellige kunder. En af kunderne er Flextrafik, hvor de står for booking og busvognmanden står for kørslen. Service i Flextrafik stiller nye krav til både chauffør og vognmand, fordi forskellige passagerer skal have forskellig service, alt efter om det er sygetransport, handicapkørsel, lægekørsel, Flextur eller noget helt femte.

For et par år siden var en chauffør på et to-dages kursus. Et tvingende nødvendigt to-dages kursus for chauffører, der kører for Flextrafik.

En stor del af den daglige minibus-kørsel er for chaufføren på den ene eller anden måde for Flextrafik. I det store hele er der ikke mange ændringer i den daglige kørsel for Flextrafik, kontra kørsel for eget kontor.

Men så stopper ligheden også. For nu kommer jeg ind på sagens kerne, service.

Det to dages kursus resulterede for chaufførens vedkommende kun i én ting - dyb forundring!

For alt, hvad han igennem 20 år har lært om service på sin arbejdsplads, var på dette kursus lig nul. Stort set al den service, som han har lært, skal komme helt naturligt, var her barberet væk. Til fordel for stramme regler, sikkert på grund af prisen - svært, måske umuligt, at kombinere med service.

Fra førersædet

Selv læreren gjorde flere gange alle opmærksom på, at den service, der normalt blev givet ude i marken, den kunne de godt pakke væk her! Den var der ikke tid til mere. Alt er baseret på minutter, så ingen ekstra service her.

Så er det, jeg tænker, da jeg hører alt dette. Jeg er helt med på, at der skal være et sæt "klare spilleregler", som skal overholdes. Det går jo ikke at en chauffør gir én slags service, hvis en anden gør noget andet, når der er nogle klare regler, der skal overholdes. Jeg er også helt med på, at service kan være mange ting, og at vi alle oplever service forskelligt.

Men i min lille verden fungerer det bare ikke sådan. Her er service en meget stor del af min hverdag og skal være det. Det er da også et servicefag at køre bus, eller er jeg helt gal på den?

Lad mig give et par eksempler på, hvad jeg dagligt hører:

Fru Jensen skal hentes og køres til læge. Chaufføren kan se, at fru Jensen er meget dårligt gående, derfor henter han hende ved døren og hjælper hende ud i bilen. Han hjælper hende endda frakken på, for det er koldt og hun kan ikke selv. Og det er til trods for at der i ordren står at fru Jensen skal hentes ved kantstenen, og intet andet. På hjemturen følger en anden chauffør ikke fru Jensen ind, for han overholder "den rigtige" måde at gøre det på, ifølge ordren, sætter han fru Jensen af ved kantstenen og kører.

Hvem gør det rigtige her? Måske er turen bestilt forkert, men er det chauffør 1 eller 2, der skal melde tilbage til Flex-trafik om dette?

Fru Sørensen har været indlagt på sygehus og skal nu hjem. Der bliver ringet efter en bil, og lidt senere står chaufføren oppe på afdelingen. Fru Sørensen kom af sted med ambulance, da hun blev indlagt, så hendes personlige ting ligger nu i en pose. En pose, som ikke er blevet nævnt i ordren, så chaufføren vil ikke bære den, hvis fru Sørensen ikke selv kan, og afdelingen kan ikke afsætte en sygeplejerske til at gå med ned.

Folkens, hvor er vi snart henne. Bevares, jeg ved da godt, hvad der i teorien er det korrekte, "ifølge ordren". Men min oplæring, min opdragelse hjemmefra, min sunde fornuft og empati for et andet menneske, siger mig, at det jo er helt forkert. Ude i marken er servicen tabt på gulvet, og måske undlader denne chauffør at melde tilbage om en mangelfuld bestilling.

Desværre betyder disse regler også, at chaufføren kan miste den kørsel han har, hvis han lader sit gode hjerte løbe af med sig, og gang på gang bliver nogle minutter forsinket til næste tur, kun fordi han "brød reglerne" og ydede den service der var brug for.

Hvis I spørger mig, så mener jeg, at vi i dag er derude, hvor vi dagligt støder på fuldstændig mærkelige regler uden hensyntagen til den enkelte.

Og er vi enige om, at når der spares, så går det ud over kvaliteten, materiellet og servicen! Og det ses allerede tydeligt mange steder.

Jeg håber virkeligt, at bøtten en dag vender, og de kloge folk, som laver alle disse mærkværdige regler med negativ service til følge, får øjnene op for hvad der virkelig batter.

Service betaler sig, men hvor katten er den henne?

Danske Busvognmænd kritiserer taxiudspil

VLAK-Regeringen svigter fagligheden og professionaliseringen. I sin iver for at få gang i dynamikken i taxibranchen rammer regeringen bunden i forhold til de krav til kvalifikationer og faglighed, der stilles til vognmænd og chauffører. Der skal rettes op, mener Danske Busvognmænd

Med VLAK-Regeringens forslag til afregulering af taxibranchen, Taxi til fremtiden, er der et ensidigt fokus på den traditionelle taxikørsel. Man overser, at persontransporterhvervet også er leverandør til handicap- og specialkørslen, hvor landets svageste borgere (børn, personer med handicap, patienter, ældre m.fl.) har krav på en professionel befordring med høj faglighed og kvalitet hos både vognmand og chauffør. Det skriver Danske Busvognmænd i foreningens digitale nyhedsbrev.

Dette er til trods for, at cirka 50 procent af omsætningen blandt de nuværende transportvirksomheder, der er omfattet af den nuværende taxilov (taxi, sygetransport og, offentlig servicetrafik) ligger indenfor handicap- og specialkørsel for kommuner og trafikselskaber.

Svækkede krav

Der er desværre lagt op til markante svækkelser af kravene til det faglige niveau hos både vognmænd og chauffører i regeringens oplæg.

-Vi kan ikke se for os, at de transportvirksomheder, der etableres på baggrund af de nye forudsætninger i Taxi til fremtiden, kan løse opgaver med handicap- og specialkørsel for det offentlige. Uanset hvor vi kigger hen i vores branche, er der fokus på nye standarder, opkvalificering af medarbejdere og professionalisering af sektoren. Regeringens forslag er på det punkt helt ude af trit med sektorens behov, udtaler direktør i Danske Busvognmænd, Steen Bundgaard.

Der er ifølge Danske Busvognmænd mange gode elementer i Taxi for fremtiden, men der skal rettes op for at sikre fagligheden og professionaliseringen hos både vognmænd og chauffører.

Politiet har fået oplysninger om 1.700 Uber-chauffører

Skat har ifølge Jyllands-Posten sendt oplysninger om adresser og personnumre på de Uber-chauffører, der har bopæl i Danmark. Det drejer sig om 1.700 ud af de 2.000 navne, som Skat i efteråret fik oplysninger om fra de hollandske skattemyndigheder med henblik på at finde ud af, hvem og hvor meget de pågældende havde tjent på at køre for kørselstjenesten Uber

Ifølge Jyllands-Posten har politiet bedt Skat om oplysningerne.

Uber's talsmand i Danmark, Oliver Carra, har over for Jyllands-Posten peget på, at det fremover bør være obligatorisk for virksomheder at dele oplysningerne med Skat.

- Det vil medføre, at deleøkonomien i Danmark kan vokse under ordnede vilkår, som kommer det danske samfund til gode, lyder det ifølge Jyllands-Posten fra Oliver Carra.

Liberal transportminister: Uber er ulovlig

Ole Birk Olesen vedgår, at han tror, Uber er ulovligt. De kan kun være i Danmark, hvis de følger reglerne i den nye taxilov, som VLAKE-Regeringen lagde frem i sidste uge

Transportminister Ole Birk Olesen var ifølge Dansk Taxi Råd helt klar i spørgsmålet om Uber's fremtid i Danmark, da han præsenterede regeringens udspil til en ny taxilov tirsdag i sidste uge.

- Regeringen vil ikke lovliggøre Uber, sådan som Uber kører i dag. Hvis Uber ikke overholder reglerne, så får de ikke lov at køre. Der er lige nu usikkerhed om hvorvidt, der bliver betalt skat af Uber-kørsel. Uber skal dele oplysninger om kørsel med Skat ligesom andre kørselskontorer i Danmark. Førerne skal have førerkort og leve op til vandelskrav. Ønsker Uber og deres chauffører ikke at leve op til kravene i den lov, vi lægger op til, så bliver de lukket, sagde Ole Birk Olesen (LA) på pressemødet, hvor forslaget blev lagt frem.

Han afviste, at myndighederne skal tjekke hver enkelt Uber-bil fremadrettet for at sikre sig, at de lever op til reglerne.

- Det skal kørselskontoret. Uber skal have et kørselskontor i Danmark og de skal dele data med Skat ellers er det ulovligt, fastslog Ole Birk Olsen, som selvom han ikke er jurist - han er uddannet journalist - tror, at Uber's aktiviteter er lovlige i Danmark.

- Jeg tror, Uber er ulovligt. Det virker naturligt, at selskabet også er ulovligt, når det, chaufførerne gør, er ulovligt", sagde Ole Birk Olesen på pressemødet.

Uber kommer for Retten sidst i april

Anklagemyndigheden tiltalte for et par uger siden den amerikansk ejede hollandske kørselstjeneste Uber BV for at medvirke til Uber-chaufførers brud på loven om erhvervsmæssig persontransport. Københavns Byret har nu sat en dato på, hvornår sagen skal for retten

Straffesagen mod Uber BV skal foregå i Københavns Byret 24. april næste år. Anklagemyndigheden rejste tiltalen mod Uber BV, efter at Østre Landsret stadfæstede en dom over en Uber-chauffør, som en dommer ved Københavns Byret i juli idømte en bøde på 6.000 kroner for via Uber's app at have kørt andre mennesker fra et punkt til et andet mod betaling og dermed brudt lovgivningen på taxi-området.

Anklagemyndigheden betegner sagen mod Uber BV som en principiel prøvesag, hvor anklagemyndigheden ønsker at få rettens vurdering af medvirkeansvaret til den ulovlige taxikørsel.

Politiet har fjernet nummerpladerne på en Uber-chaufførs bil

Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg bad midt i december justitsminister Søren Pape Poulsen (K) om at oplyse, hvor mange gange politiet indtil da havde vurderet, at der ville være en nærliggende risiko for, at en Uber-chaufførs køretøj fortsat ville blive brugt i strid med reglerne og på den baggrund inddrage køretøjets nummerplade

Socialdemokraten Mattias Tesfaye, der havde ønsket, at Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg stillede spørgsmålet, har nu fået svar.

Justitsminister Søren Pape Poulsen oplyser på baggrund af oplysninger fra Rigsadvokaten og Københavns Politi, at der foreløbigt er foretaget administrativ inddragelse af nummerpladerne på et køretøj i forbindelse med, at chaufføren blev sigtet for overtrædelse af taxilovgivningen ved Uber-kørsel.

Administrativ inddragelse af nummerpladerne kan ske i de tilfælde, hvor et motorkøretøj anvendes i strid med indregistreringen, og hvor det vurderes, at der er en nærliggende risiko for, at køretøjet fortsat vil blive anvendt i strid med indregistreringen - eksempelvis hvis et motorkøretøj anvendes til erhvervsmæssig befordring af personer uden at være indregistreret dertil. Vurderer politiet i den situation, at der er nærliggende risiko for, at køretøjet fortsat vil blive brugt i strid med den foretagne indregistrering, kan nummerpladerne inddrages administrativt.

Københavns Politi har udarbejdet et action-card til brug for behandling af sager om Uber-kørsel. Heraf fremgår det, at den standsede chauffør skal gøres bekendt med, at køretøjets nummerplader vil blive inddraget, hvis køretøjet igen anvendes i strid med indregistreringen.

Oplysningen om, at køretøjet med det pågældende indregistreringsnummer er blevet anvendt i forbindelse med overtrædelse af taxilovgivningen ved Uber-kørsel, registreres i politiets sagsstyringssystemer, således at nummerpladerne kan inddrages i gentagelsestilfælde.

Det er således Københavns Politis opfattelse, at der ved brug af denne fremgangsmåde sikres et tilstrækkeligt grundlag for, at den enkelte polititjenestemand kan foretage en vurdering af, om der er en nærliggende risiko for, at køretøjet vil blive brugt i strid med indregistreringen.

S-politiker er tilfreds med Uber-pladeklip

Københavns Politi har klippet nummerpladerne af en bil, fordi chaufføren flere gange er blevet taget i at køre ulovlig taxikørsel, hvor han fik kunderne via Uber's app. Det fremgår af et svar fra justitsminister Søren Pape Poulsen (K) til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg

Socialdemokraten Mattias Tesfaye, der havde ønsket spørgsmålet stillet, er godt tilfreds med svaret - og at Uber-chauffører nu mærker konsekvenserne af, at de overtræder lovgivningen.

- Det, at den første Uber-nummerplade er klippet, er entydigt godt. Jeg håber, at der bliver klippet mange flere i fremtiden, siger Mattias Tesfaye ifølge Fagbladet 3F.

Det er efter socialdemokratens mening på tide, at sanktionerne for Uber-kørsel bliver høje nok til, at det ikke kan betale sig at sætte sig bag rattet.

- Det er et lille skridt i den rigtige retning. Så langt, så godt, siger han videre.

Fagbladet 3F skriver, at siden seks chauffører i juli sidste år blev idømt bøder på mellem 2.000 og 6.000 kroner, har politiet sigtet flere chauffører. De seneste tal, 3F er i besiddelse af, lyder på, at 115 Uber-chauffører, er sigtet for ulovlig taxikørsel.

Mattias Tesfaye håber på, at Københavns Politi vil prioritere indsatsen på området, så risikoen for at blive taget i at køre ulovlig taxi-kørsel via Uber bliver markant højere, end den er nu.

- Det er alt for nemt at slippe uden om, siger Mattias Tesfaye ifølge Fagbladet 3F.

Politiet i København er klar med flere sager mod Uber-chauffører

44 personer, som politiet i København har taget i at transporterer andre mennesker fra et punkt til et andet mod betaling uden at have tilladelse og andre nødvendige papirer i orden, skal nu i retten. De 44 personer har ved hjælp af Uber's app brudt lovgivningen på taxi-området

Med de 44 nye sager var det samlede antal sager mod personer, der har benyttet Uber's app til ulovlig taxi-kørsel, ved årsskiftet oppe på 124.

Det tal imponerer ifølge avisen.dk ikke Dansk Folkepartis transportordfører Kim Christiansen.

- I betragtning af, at der er over 1.000 Uber-chauffører, og at de alle sammen kører ulovligt, så er 124 sigtede alt for få. Politiet bør gøre mere ud af at standse Uber-chauffører, som jo er nemme at spotte i nattelivet i København, hvor de tager mange ture, siger Kim Christiansen ifølge avisen.dk.

Hos Københavns Politi er indsatsen mod Uber-chauffører en del af det daglige arbejde, hvor politiet også skal tage sig af eksempelvis bevogtning og bekæmpelse af bandekriminalitet.



2017 kan betyde lempelser af sanktioner for brud på køre- og hviletidsregler

Det ser ud til, at det kommende år bliver året, hvor vognmandsbranchen slipper lettere rent sanktionsmæssigt, når det gælder brud på køre- og hviletidsreglerne - særligt sanktioner for brud på regler, der ikke direkte har noget med trafiksikkerheden at gøre - eksempelvis åbenlys fejlbetjening af en lastbils tachograf

Efter både lyttemøder foretaget af tidligere transportminister Hans Chr. Schmidt (V) og et grundigt embedsmandsarbejde hos Transport- og Bygningsministeriet med inddragelse af transportbranchens organisationer, ligger der nu et konkret forslag om at sænke sanktionerne og ændre reglerne om frakendelse for overtrædelse af reglerne om køre- og hviletid.



Med lovforslaget foreslås en række ændringer af sanktionerne på køre- og hviletidsområdet, der skal gøre bødestørrelserne mere proportionale i forhold til, hvor grove forseelserne har været. Det foreslås således, at bøderne for overtrædelser af takograf-forordningen, der blandt andet skyldes sjusk og forglemmelse nedsættes, samtidig med at bøderne for de mest alvorlige overtrædelser forhøjes. Det foreslås endvidere, at virksomhedens bøder, ligesom det er tilfældet med førerens bøder, gradueres. Det foreslås desuden, at der fastsættes et bødeloft for førerens og virksomhedens samlede bøde.

- Vi har levet med et åbenlyst urimeligt og uproportionalt system i over 10 år, siden vi i 2005 fik trukket hæften over hovedet af rigspoliti og politikere i forening, siger DTL's administrerende direktør Erik Østergaard.

Siden 2005, hvor den daværende VK-Regering fik vedtaget de nuværende sanktioner, har chauffører og vognmænd levet med sanktioner, der kunne betyde et farvel til branchen for forhold, der ikke havde ret meget med trafiksikkerheden eller social sikring at gøre.

- Det ser ud til at slutte nu. Der er nu et politisk ønske om at gøre sanktioneringen af reglen mere proportional, enkel og retfærdig, så branchens pres har båret frugt, siger Erik Østergaard.

DTL-direktøren var selv med i initiativet i 2005, hvor den samlede branche - fra busvognmænd over godsbranchen til arbejdsgiverdelen - satte sig sammen og besluttede at arbejde hen imod et mere retfærdigt bøde- og sanktionssystem, så man undgik "dumme bøder" og katastrofale følger af selv små konstateringer på langvarige virksomhedskontroller.

Nyt system for frakendelse

Af lovforslaget fremgår, at det nuværende bødesystem har vist, at førere og virksomheder risikerer meget store samlede bøder ved overtrædelser af bestemmelserne på køre- og hviletidsområdet. Formålet med lovforslaget er herudover at indføre et nyt system for frakendelse af førerretten for overtrædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen.

I det hele taget indfører lovforslaget en ordning, hvorefter reglerne om frakendelse af førerretten i anledning af over-

trædelse af reglerne om største tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen adskilles fra færdselslovens øvrige frakendelsesregler. Ændringsforslaget indeholder tillige et forslag om ændring af sanktioner ved førerens overtrædelse af reglerne i køre- og hviletidsforordningen om afholdelse af pauser i køretiden.

Der er høringsfrist for lovforslaget 4. januar 2017. Høringen kan ses **her**:

Undersøgelse afliver en myte om ældre chauffører Ældre chauffører har formentlig har færre betjeningsfejl end yngre

At ældre chauffører har sværere ved at betjene den digitale takograf end yngre chauffører, er en myte. Det mener TUR, som har gennemført en spørgeundersøgelse, der viser, at der ikke umiddelbart kan påvises en sammenhæng mellem alder og evne til at betjene den digitale takograf. Tværtimod peger undersøgelsen på, at de ældre chauffører formentlig har færre betjeningsfejl end yngre chauffører

Undersøgelsen er udført af uddannelseskonsulent i TUR, Jes-Peter Nielsen, som har gennemført spørgeundersøgelsen på tre AMU-skoler, samt hos Transportspecialisten - en servicevirksomhed inden for køre-/hviletidsområdet - og Nationalt Færdselscenter, der varetager Rigspolitiets opgaver på færdselsområdet i tæt samarbejde med politikredsene.

Interesserede kan læse resultatet af spørgeundersøgelsen **her**:



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!

Chauffører med søvnapnø får lettere ved at blive udredt

Chauffører, der lider af ubehandlet søvnapnø har hidtil ofte afholdt sig fra at lade sig undersøge og behandle for sygdomsrelateret træthed som følge af søvnapnø. Nye regler fra Transportministeriet opstiller en række kriterier for søvnapnø, der i praksis betyder, at der skal ske en lægefaglig vurdering, før der eventuelt kan udstedes et kørselsforbud

Med de nye regler risikere man ikke at få et øjeblikkeligt kørselsforbud hos lægen, hvis lidelsen bliver nævnt i konsultationsværelset.

Det fremgår af de nye regler, at førere, der lider af "udtalt dagtræthed", som kunne formodes at skyldes "moderat eller svært obstruktiv søvnapnøsyndrom", skal undersøges af egen læge eller speciallæge i relevant speciale, inden kørekort kan fornyes. De kan rådes til - men pålægges ikke - til at lade være med at køre bil, indtil diagnosen er blevet bekræftet, hvis det vurderes, at dagtrætheden har indvirkning på evnen til at føre motorkøretøj på fuldt betryggende måde.

Påvirker livskvaliteten

Underdirektør i DTL - Danske Vognmænd Frank Davidsen er ikke i tvivl om, at de nye regler skaber større grundlag for at afdække problemets omfang og sikre, at chauffører med lidelsen kommer under behandling.

- Obstruktiv søvnapnø er en tilstand, der blandt andet medfører stor træthed i dagtimerne som følge af manglende dyb og sammenhængende nattesøvn. Overvægt og dårlig sundhedstilstand, som vi desværre kan konstatere hos mange chauffører, kan medføre øget risiko for søvnapnø, og det påvirker sundheden, arbejdsindsatsen og livskvaliteten - og i nogle tilfælde også trafikikkerheden. Det er både i chaufførens, vognmandens og samfundets interesse, at der tages hånd om tingene, siger han.

Frank Davidsen forstår godt, hvis nogle chauffører ikke har ønsket at udstille lidelsen for en læge, da det normalt vil medføre kørselsforbud på stedet.

- Nu er reglerne modereret, så der vil være mulighed for at få chaufføren udredt med hensyn til, hvor galt det er fat. Og der er rigtig gode muligheder for behandling, ved vi, påpeger Frank Davidsen.

Stort tabu

Frank Davidsen har de seneste tre år deltaget i en særlig søvnapnøgruppe bestående af Rådet for Sikker Trafik, 3F, Danske Busvognmænd, Dansk Taxiråd, Dansk Erhverv, TEC og Codan Forsikring samt søvnapnøforsker Lise Tarnow og udstyrsleverandøren Maribo Medico. Gruppens formål har blandt andet været at få mindre firkantede regler og større indsigt i forekomsten af søvnapnø hos chauffører. Her har man kunnet konstatere, at tabuet bag ved søvnildelsen er stort, for ingen ønsker at miste deres levebrød.

Søvnapnø-gruppen har med støtte fra FDE-fonden undersøgt forekomsten af søvnapnø hos medarbejdere i virksomheder, der på en eller anden måde beskæftiger sig med transport. En afsluttet undersøgelse af chaufførerne hos en større dansk produktionsvirksomhed afdækkede, at kun 44 procent af de undersøgte er helt fri for tegn på obstruktiv søvnapnø. Dem, der har fået konstateret lidelsen, bliver tilbudt et behandlingsforløb.

De nye regler om søvnapnø, der træder i kraft 1. januar, kan læses

Tillidsmand brød alkoholregler to gange

Ledelsen i en transportvirksomhed bortviste en tillidsmand, da han for anden gang inden for 12 dage ikke kunne starte sin lastbil efter at have pustet i bilens alkolås. En faglig voldgift har givet virksomheden medhold i, at bortvisningen af tillidsmanden var i Arbejdsgiverorganisationen ATL mener, at afgørelsen kan få betydning i lignende sager

Af sikkerhedsmæssige årsager har virksomheden, hvor den nu bortviste tillidsmanden var ansat som chauffør til udelukkende at køre med benzin og olie, en nultolerancepolitik over for alkohol, og har installeret alkolås i alle sine lastbiler. Alkolåsen virker som en startspærre og forhindrer bilen i at starte, hvis den person, der puster i apparatet, har en alkoholpromille på 0,2 eller derover.

Tidligt om morgenen 14. juli sidste år mødte tillidsmanden på arbejde. Han pustede i alkolåsen, men bilen ville ikke starte. En udskrift fra alkolåsen viste senere, at hans promille var over 0,2. Efter 45 minutter var den faldet til 0,18, og først på det tidspunkt kunne bilen starte. Tillidsmanden fik ved den lejlighed en kraftig mundtlig påtale, hvor alkoholpolitikken og sanktionen ved gentagelsestilfælde blev indskærpet over for ham.

12 dage senere - 25. juli - gentog episoden sig. Men denne gang viste udskriften fra alkolåsen, at promillen var på 0,43. Tillidsmanden fortsatte med at forsøge at starte bilen, og næsten halvanden time senere viste alkolåsen en promille på 0,29. Da virksomheden modtog målingerne fra alkolåsen, blev han indkaldt til en samtale, hvor han blev bortvist fra virksomheden.

Alkolåsen fungerer som dokumentation

Tillidsmandens faglige organisation, 3F, mente, at bortvisningen var usaglig og indklagede sagen for en faglig voldgift. De mente ikke at data fra alkolåsen kunne stå alene. Desuden læste de lokalaftalen sådan, at der skulle udføres en kontrolmåling med et alkoholmeter, og at der skulle tages en blodprøve, hvis der var uenighed om kontrolmålingen.

Under sagen førte DI/ATL vidner, som understøttede troværdigheden i målingerne fra alkolåsen.

- Særligt under den anden hændelse var der ingen tvivl om, at den målte promille ikke kunne skyldes andet end indtagelse af alkohol, siger Frederik Rindom Korch, der er advokatfuldmægtig i DI/ATL.

Opmanden skriver i sin kendelse, at det kommer virksomheden til skade, hvis der kan rejses berettiget tvivl om målingerne fra alkolåsen, og virksomheden ikke indhenter andet bevis. Men i dette tilfælde var der ikke tvivl om, at målingerne fra alkolåsen var korrekte.

- Med denne afgørelse er vi klogere på retsstillingen. Når der er tale om certificerede og kalibrerede alkolåse, og målingen ligger ud over den almindelige usikkerhed, kan data fra alkolåsene fungere som bevis. Det kan blive afgørende i fremtidige sager, siger Frederik Rindom Korch.

Vigtigt at medarbejderne er informeret

Frederik Rindom Korch, der førte sagen for virksomheden, fortæller, at det var afgørende for sagens udfald, at virksomheden havde en klart formuleret alkoholpolitik, som medarbejderne var blevet informeret om på forhånd.

- I dette tilfælde var alkoholpolitikken beskrevet i tillidsmandens ansættelseskontrakt. Den fremgår af chaufførhåndbogen og et tillægssdokument til chaufførhåndbogen. Alkoholpolitikken er også nævnt i en lokalaftale, der gælder for en gruppe chauffører på virksomheden, siger Frederik Rindom Korch.

Samlet resultat efter skat for danske selskaber (mia. kr.)



Revisorer:

Danske virksomheder har næsten fordoblet deres overskud siden 2010

Danske virksomheder har øget overskuddet fra 125,07 milliarder kroner i 2010 til 226,98 milliarder kroner i 2015. En analyse af knap 150.000 selskabers årsregnskaber foretaget af FSR - danske revisorer på baggrund af data fra Experian viser, at det især er industrien, handelsfirmaerne, ejendomsbranchen og vidensservice, der trækker overskuddet op

- Der er rigtig mange virksomhedsejere, aktionærer og medarbejdere, der har været tilfredse ved at se i årsregnskaberne de seneste år. Overskuddene er steget støt og næsten fordoblet siden 2010. Samtidigt vender flere virksomheder underskud til overskud, siger Tom Vile Jensen, der er erhvervspolitisk direktør i FSR - danske revisorer.

Samlet viser analysen, at 65,9 procent af selskaberne havde overskud i deres 2015-regnskab mod 57,65 procent i 2010-regnskaberne.

Industrien og Hovedstaden trækker store overskud hjem

Industri, Handel, Ejendomsbranchen og Vidensservice er umiddelbart de brancher, der leverer de største bidrag til det samlede overskud i dansk erhvervsliv.

- Fremgangen i overskuddene har været meget stærk og bredt forankret i dansk erhvervsliv. Størstedelen af brancherne kan fremvise langt større overskud end tilbage i 2010. Industrien er den branche, der klart hiver det største overskud hjem med næsten 78 milliarder kroner i overskud. Men også handelsvirksomheder klarer sig godt. Ejendomsbranchen er til gengæld en højdespringer, som er gået fra et rundt nul, da det så værst ud, til næsten 30 milliarder kroner i overskud, siger Tom Vile Jensen og fortsætter:

- Stort set alle landsdele har nydt godt af fremgangen i overskuddene. Hovedstadens virksomheder skaber ikke overraskende det største overskud. Men virksomhederne i Sydjylland og især i Østjylland har også klaret sig godt og vist fremgang i overskuddene,” siger Tom Vile Jensen.

Svært at få overskud i den kommende tid

Fra 2014 til 2015 løftede virksomhederne overskuddet med hele 21 procent - fra 187,42 milliarder kroner til 226,98 milliarder kroner. Om det væksttempo i overskuddet kan holdes i den kommende tid vides ikke, men virksomhederne står efter opfattelsen hos FSR - danske revisorer over for nogle udfordringer, som kan tage toppen af overskuddet ude i virksomhederne.

- Alene i 2015 er det lykkedes virksomhederne at øge overskuddet med 21 pct. Det er en meget stor fremgang på bare et år. Om erhvervslivet kan gentage det høje væksttempo, når vi får tallene for 2016 og også i de kommende år, ved vi selvfølgelig ikke, men det vil kræve investeringer og nye løsninger, hvis tempoet skal holdes, siger Tom Vile Jensen og fortsætter:

- Revisorerne har peget på, at virksomhederne i øjeblikket kæmper med stigende mangel på arbejdskraft og udfordringer med produktiviteten. Samtidigt mangler mange nystartede og mindre virksomheder finansiering til at sætte gang i nye tiltag. Det er alle forhold, der kan spænde ben for erhvervslivet, og som påvirker overskuds-udviklingen negativt.

2016 satte konkursrekord

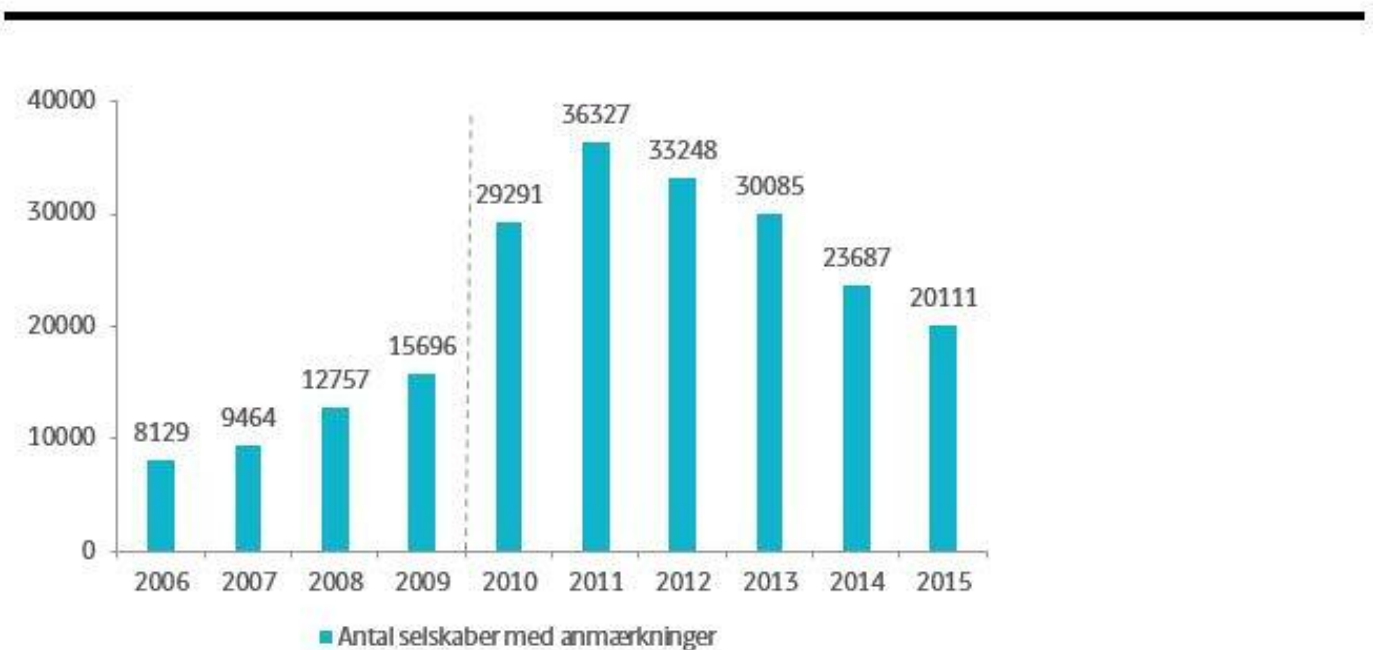
Data- og analysevirksomheden Experian, der løbende holder øje med eksempelvis antallet af konkurser, har gjort 2016 op og fundet frem til, at i alt 6.792 virksomheder gik konkurs i løbet af året

Det er 130 flere end i 2010, hvor konkurstallet toppede efter finanskrisen i sensommeren 2008. Sammenlignet med 2015 blev 2.659 flere virksomheder erklæret konkurs i 2016. Experian peger på, at der er flere teknikaliteter, der har påvirket resultatet. Den ene er, at et nye it-systemer hos myndighederne betød, at konkursbehandlinger i 2015 blev forsinket, hvilket har givet kunstigt mange konkurser i 2016 og kunstigt få i 2015. Den anden er, at der har været forskydninger i inddrivelsen fra Skat. Det har også medvirket til et urytmisk flow af konkurser.

- Det er derfor ikke nødvendigvis udtryk for økonomisk ulykke, at konkurserne ender så højt i 2016, vurderer Jens Hjarsbech, der er økonom i Dansk Erhverv, der har analyseret tallene fra Experian.

- Udover teknikaliteter er der også dét vilkår, at langt flere end tidligere stifter virksomhed med eksempelvis de nye IVS-konstruktioner. Det er virksomheder, der er lette og prisbillige at etablere, men for en del ender med at blive erklæret konkurs, uden at de reelt har haft en aktivitet, siger han videre.

Figur 1: Udviklingen i antallet af regnskaber med revisionsanmærkninger



Kilde: Experian 2016 (Den lodrette streg markerer en ændret dataindsamlingsmetode fra 2009 til 2010. Før 2009 registrerede Experian anmærkninger for tabt selskabskapital i en separat kategori)

Revisorer:

Flere virksomheder fravælger revision - færre selskaber får revisoranmærkninger

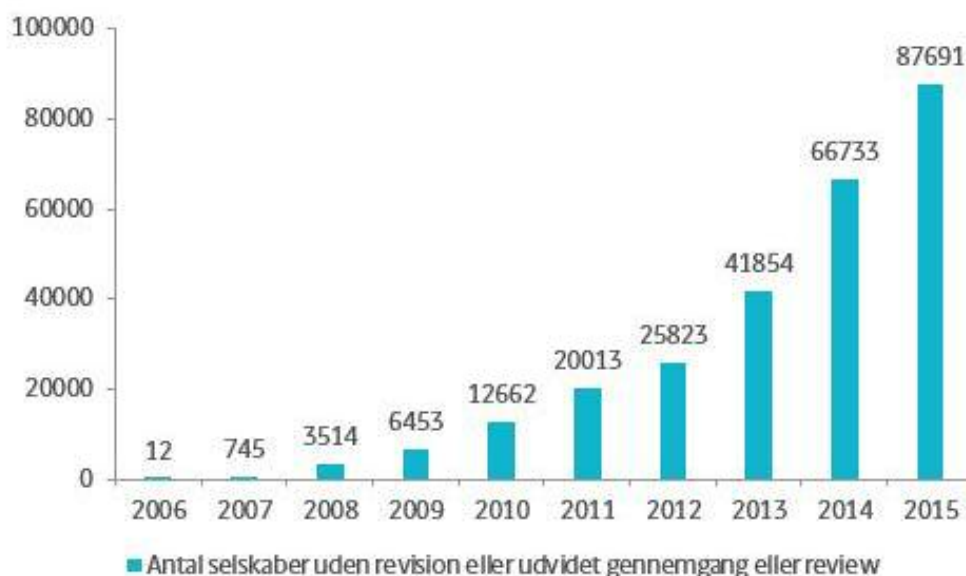
Revisorernes organisation FSR - danske revisorer og kreditvurderingsinstituttet Experian har set på over 232.000 selskaber, der er forpligtet til at indsende årsrapporter til Erhvervsstyrelsen. Gennemgangen viser, at der er noteret 16.000 færre advarsler om usikkerheder i årsregnskaberne siden 2011. En stor del af faldet skyldes ifølge FSR - danske revisorer og Experian at, at selskaberne fravælger revision

Antallet af selskaber med et forbehold eller oplysning om usikkerheder fra deres revisor i årsregnskabet falder for fjerde år i træk. Antallet af selskaber med en revisoranmærkning toppede i 2011-regnskaberne, hvor over 36.000 selskaber havde et forbehold eller en supplerende oplysning fra deres revisor i årsregnskabet. I 2015 regnskaberne, som blev afleveret sidste år, var det tal faldet til godt 20.000. Det svarer til et samlet fald på 45 procent på fire år.

De seneste års fald i antallet af anmærkninger i påtegningerne på regnskaberne hænger naturligt sammen med de senere års gode konjunkturer, der betyder, at færre selskaber er økonomisk nødlidende. Derudover hænger faldet sammen med, at antallet af selskaber, som får revideret deres regnskab, også er faldet de seneste år. Over 87.000 selskaber havde i 2015 fravalgt at få foretaget revision, udvidet gennemgang eller review af deres 2015-regnskab. Det er 20.000 flere end året før.

FSR - danske revisorer og Experian peger på, at en del af disse selskaber ville alt andet lige have fået en anmærkning fra deres revisor, hvis der var foretaget revision eller andre ydelser med sikkerhed. Blandt de over 87.000 selskaber, der ikke blev revideret, anslås det, at godt 12.000 at have fået mindst én revisoranmærkning, hvis deres regnskab var blevet revideret.

Figur 2
Udviklingen i antallet af selskaber, der har fravalgt revision



Kilde: Experian 2016 og egne beregninger

712 virksomheder gik konkurs i december

I løbet af december endte 712 virksomheder i en af landets skifteretter. Det var en stigning på 24,9 procent sammenlignet med december 2015, hvor der var 570 konkurer

Lolland-Falster og Hovedstaden har haft de største relative stigninger i antal konkurer sammenlignet med december 2015. Flere regioner har haft relative fald i antal konkurer med Sjælland som det største, sammenlignet med december 2015.

Hvis man ser på de seneste 12 måneder har der været en stigning på 64,3 procent sammenlignet med samme periode et år tidligere. Det er Hovedstaden og Lolland-Falster, der har haft de største relative stigninger sammenlignet med samme periode et år tidligere.

Det er brancherne Andre Serviceydelser og Undervisning, som har haft de relativt største stigninger i antallet af konkurer sammenlignet med december 2015. Råstofudvinding og Sundhedsvæsen med mere er de brancher, der har haft størst fald i antallet af konkurer. Når der ses på de seneste 12 måneder, er det brancherne Information & Kommunikation og Pengeinst. & Finans, som har haft de relativt største stigninger. Branchen Handel har nominelt haft flest konkurer i perioden. Forsyningsvirksomhed med mere er den eneste branche med relativt fald i antal konkurer sammenlignet med de samme 12 måneder et år tidligere.

Transportministeren forbereder lovgivning til selvkørende biler

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) vil i denne uge fremsætte et lovforslag, der åbner for kontrollerede forsøg med selvkørende biler. Med lovforslaget kobles hensyn til trafik-sikkerhed med muligheden for innovation via automatisering af biler

Ved at gøre lovgivningen mere tidssvarende er der mulighed for at få mere viden om, hvordan man kan anvende køretøjernes selvkørende funktionalitet til innovation i den offentlige sektor og i erhvervslivet. Konkret har Aalborg Kommune og Vesthimmerlands Kommune allerede meldt ud, at de vil ansøge om at gennemføre forsøg med selvkørende busser på særligt afgrænsede vejstrækninger.

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen ser store potentialer i selvkørende biler, og han mener, at de kontrollerede forhold i en forsøgsordning vil være den rigtige måde at se teknologien an på i Danmark.

- Vores lovgivning skal være tidssvarende, så vi kan afprøve potentialerne i den nye teknologi under trafiksikkerhedsmæssigt kontrollerede forhold. Vi må nemlig ikke lukke øjnene for den gradvise udvikling, der er i gang inden for den selvkørende bilteknologi. Lige fra ABS-bremsen, som betyder, at helt uerfarne bilister kan gennemføre en noget nær perfekt opbremsning af bilen i en kritisk situation, til intelligente lygter, fodgængerbeskyttelse og automatisk parke-ring, siger han.

Han peger på, at delvist selvkørende biler eksisterer.

- Med de rette trafiksikkerhedsmæssige rammer tror jeg, at Danmark kan blive et sted, hvor virksomheder og myndigheder afprøver og viser, hvad selvkørende biler kan bruges til, når teknikken er klar, siger Ole Birk Olesen.

På længere sigt vil den selvkørende bilrevolution kunne udvikle en teknologi, som er endnu mere sikker for fodgængere, cyklister, passagerer og andre trafikanter end, hvad der gælder bilparken i dag. Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen mener, at vi skal forberede os til den udvikling samtidig med, at vi sikrer, at det hele sker i et forsvarligt tempo med trafiksikkerheden i fokus.

I den forsøgsordning, som ministeren foreslår, skal alle ansøgninger ses grundigt efter i sømmene af vejmyndigheder, Færdselsstyrelsen, politiet og en uvildig ekspert, før ministeren giver tilladelse til, at selvkørende biler kommer ud på vejnettet.

Desuden vil ministeren ved samtlige ansøgninger om forsøg inddrage politikerne fra Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg i beslutningen.

Transport-, bygnings- og boligministeren kan trække tilladelsen til et forsøg med selvkørende biler tilbage, hvis der opstår tvivl om sikkerheden omkring forsøget.

Erfaringerne fra forsøgsordningen kan senere indgå i en vurdering af behovet for at indføre en permanent regulering af området.

Ministeren forventer at kunne fremsætte lovforslaget i Folketinget onsdag 25. januar.

Flydende forbindelser



Tvillingefærgerne sejler videre på ruten mellem Lolland og Langeland, da rederiet Færgen er blevet tildelt færgebetjeningen af ruten frem til 2028. Foto: Færgen.

Færgen fortsætter på ruten Spodsbjerg-Tårs

Sund & Bælt har besluttet, at rederiet Færgen fortsat skal betjene færgeruten Spodsbjerg-Tårs. Den nuværende kontrakt udløber 1. maj 2018, og med beslutningen kan Færgen se frem til yderligere ti år på ruten frem til 2028 - med mulighed for at få kontrakten forlænget i yderligere to år

- Vi er meget glade for fortsat at skulle varetage færgedriften mellem Lolland og Langeland, fordi vi gennem flere år har investeret markant i at skabe et meget velfungerende færgekoncept til netop overfarten Spodsbjerg-Tårs. Vi vil derfor fortsætte med at fokusere på udvikling af erhvervslivet og turismen i området. Jeg glæder mig ikke mindst på vegne af vores medarbejdere, som selvfølgelig er meget glade for udfaldet, siger John Steen-Mikkelsen, der er administrerende direktør i Færgen.

I 2012 indsatte rederiet de to moderne dobbeltenderfærger - tvillingefærgerne »Langeland« og »Lolland« på ruten. Investeringen i nye færger har sammen med investeringen i havneanlæg både tredoblet kapaciteten i forhold til tidligere og løftet kundeoplevelsen så meget, at trafiktallene siden da er steget markant. I juli 2016 havde ruten de højeste trafiktal på overfarten siden etableringen af Storebæltsforbindelsen i 1998.

Også Sund & Bælt udtrykker tilfredshed med tildelingen af ruten til Færgen, som har varetaget færgebetjeningen af Spodsbjerg-Tårs siden 1975 og dermed fejrede 40 års jubilæum på ruten i 2015.

Flydende forbindelser

- Set i lyset af, at vi kun har haft én byder på opgaven, er det tilfredsstillende, at vi med den nye aftale opnår en besparelse på op mod 25 procent samtidig med, at den gode service fastholdes. Færgen har igennem årene leveret en meget driftssikker og stabil løsning, baseret på deres store erfaring, og vi ser frem til, at Færgen også fremadrettet opretholder en pålidelig, effektiv og god service på ruten til gavn for overfartens kunder, siger Sund & Bælts adm. direktør Mikkel Hemmingsen.

I udbudsmaterialet bliver fæргеbetjeningen af Spodsbjerg-Tårs beskrevet som en særlig samfundskritisk opgave, idet formålet er at sikre gode transportveje mellem landsdelene i Danmark. Færgen har igennem flere år investeret stort i færgeruten mellem Langeland og Lolland. I 2015 blev det således muligt at benytte BroBizz på ruten, hvilket har gjort både check-in og betaling langt hurtigere end tidligere.

Samtidig har rederiet investeret i markedsføringskampagnen "De Danske Sydhavskyster" i samarbejde med fire kommuner og lokalområdets største turismeaktører, hvilket har skabt trafik på overfarten og vækst i lokalområdet. Endeligt bliver LangelandsFærgen og en lang række turismeaktører fra Langeland og Lolland promoveret via Færgens bookingportal Dansk Ø-ferie, der samler de bedste oplevelser på de danske øer.

Om Færgen

Færgen er Danmarks største ø-rederi og sejler til henholdsvis Bornholm, Samsø, Fanø, Als, Langeland og Lolland via i alt syv forskellige ruter. Færgen står desuden bag bookingportalen Dansk Ø-ferie, der samler alle de bedste oplevelser på de danske øer ét sted og gør det muligt at booke både transport, ophold og oplevelser hjemmefra. Det sker blandt andet via såkaldte ø-hop, hvor ophold på flere øer kombineres og kan finde sted under én og samme rejse.

Flere tog færgen mellem Sønderjylland og Fyn

Rederiet Færgens trafiktal for 2016 viser markant vækst for færgeforbindelsen Bøjden-Fynshav. Tallene tyder på, at mange jyder og fynboer har opdaget genvejen med færgen mellem Sønderjylland og Fyn. Rederiet Færgen melder for tredje år i træk om vækst i rutens trafiktal

Branchens primære trafikparameter i form af antallet af overførte personbiler viser, at i alt 130.245 personbiler blev overført på ruten mellem Bøjden og Fynshav i 2016. Det er en stigning på 6,7 procent i forhold til 2015, der også var et år med vækst. Dengang glædede Færgen sig over, at årets færgetrafik overgik trafiktallet fra 2014, da 150-året for slaget ved Dybbøl Mølle blev markeret med en lang række arrangementer og som direkte konsekvens heraf også en markant øget trafik via AlsFærgen. Derfor er glæden over den fortsatte vækst på ruten så meget større i dag.

- Med tanke på den til tider massive kødannelse i trekantområdet er Bøjden-Fynshav et rigtig godt alternativ. Det ser vi som den primære forklaring på, at rutens trafiktal bliver ved med at vokse år efter år. Når der er tale om en genvejsrute, skal det være enkelt og hurtigt at benytte den, og det er tilfældet med AlsFærgen, som vi har gjort meget for at gøre let tilgængelig, siger Lindy Kjøller, der er salgs- og marketingchef hos Færgen.

Færgen tog i 2015 en ny AlsFærge i brug, hvilket fordoblede kapaciteten på ruten. Derudover rummer færgen et stort pendlerområde med gratis Wi-fi, så forretningsrejsende har mulighed for at arbejde under overfarten. Ligeledes er ruten blevet omfattet af Brobizz-ordningen, hvilket har gjort indtjekning lettere og dermed færgerejsen som sådan mere fleksibel.

Hvad angår antallet af overførte passagerer er der også vækst at spore i AlsFærgens trafiktal for 2016. I alt er 331.303 passagerer blevet overført, hvilket er en stigning på 2,5 procent i forhold til 2015. Ligeledes er antallet af overførte lastvogne i vækst med 3.001 eksemplarer, hvilket er en stigning på 7,3 procent sammenlignet med 2015.



Færgens trafiktal for 2016 viser rekordvækst for ruten mellem Kalundborg og Ballen på Samsø. (Foto: Færgen)

Færgetrafikken mellem Sjælland og Samsø satte rekord

Rederiet Færgens trafiktal for 2016 viser ekstraordinær vækst for færgeforbindelsen mellem Kalundborg og Samsø. Øen i Kattegat, der også har færgeforbindelse til Jylland, har de seneste år udviklet sig fra mest at være kendt for sine kartofler til også at være kendt som turismedestination med et højt kulinarisk niveau, gode forhold til aktiv ferie og som et oplagt sted at trække stikket og slappe af

Antallet af overførte personbiler på ruten mellem Kalundborg og Samsø kom op på i alt 58.131 i 2016. Det er en stigning på 13,6 procent i forhold til 2015, der også var et rekordår.

- Der er mange forhold, der peger i retning af Samsø lige nu. Blandt andet er færgekonceptet blevet forbedret, så rejsetiden er blevet mindre og afgangene flere, ligesom billetpriserne er blevet sat markant ned uden for højsæsonen. Derudover har vi et meget velfungerende samarbejde med Visit Samsø om at promovere øen og skabe nye oplevelser og events. Under alle omstændigheder er det meget specielt, at færgetrafikken til øen bliver ved med at fremvise en så voldsom vækst, siger Lindy Kjølner, der er salgs- og marketingchef hos Færgen.

Han henviser blandt andet til, at Ballen på Samsø i 2015 fik en ny færgehavn, ligesom Færgen indsatte en moderniseret færge på ruten mellem Kalundborg og Ballen. Det har nedsat sejltiden til 1 time og 15 minutter i weekender og ferieperioder, ligesom det daglige antal afgang er blevet forøget.

Prisnedsættelserne på færgebilletter uden for højsæsonen mellem Kalundborg og Samsø blev sat i gang 1. september 2016 med reduktioner på op til 40 procent i forhold til normalen. Det har haft stor effekt, idet antallet af overførte personbiler i perioden fra 1. september til 31. december 2016 steg med 23 procent på ruten mellem Kalundborg og Samsø i forhold til samme periode i 2015.

Også hvad angår antallet af overførte passagerer er der vækst at spore i SamsøFærgens trafiktal for 2016. I alt er 189.963 passagerer blevet overført, hvilket er en stigning på 7 procent i forhold til 2015. Ligeledes er antallet af overførte lastvogne i vækst med 2.606 eksemplarer, hvilket er en stigning på 9,7 procent sammenlignet med 2015.

Skånsk havn satte trafikrekord sidste år

Trafikmængderne i sydsvenske Ystad Havn fortsætter med at vokse. I 2016 blev der sat fire nye rekorder, og den magiske grænse på 2.000.000 passagerer blev nået. 1.375.176 passagerer rejste til og fra Bornholm via Ystad i løbet af 2016

Ystad Havns trafiktal for 2016 viser en meget positiv udvikling, og mængderne af gods, lastbiler, personbiler og passagerer satte alle nye rekorder i 2016.

- Det er meget tilfredsstillende at se vores og vores kunders indsats give positivt udslag i trafiktallene. Med flere trafikrekorder i 2016 stadfæster vi vores position som en af Sveriges største havne, siger administrerende direktør for Ystad Havn, Björn Boström.

Ystad Havn er i Danmark især kendt for færgeruten til Bornholm. I 2016 rejste 1.375.176 passagerer mellem Ystad og Bornholm, hvilket er en medvirkende årsag til, at Ystad Havn i 2016 nåede op på over 2.000.000 passagerer. Stigningen i godsmængden på 11,4 procent skyldes primært vækst i trafikken mellem Ystad og Polen.

Ystad Havn forventer, at den positive udvikling vil fortsætte de kommende år, og havnen forbereder sig på stigende trafikmængder og større færger ved blandt andet at bygge to nye færgeløjer.

- Vi forventer, at væksten i markedet vil fortsætte de kommende år, og sammen med vores kunder er vi i fuld gang med at planlægge, hvordan vi skal håndtere stigende trafikmængder i fremtiden", siger Björn Boström.

Politikere så på adgangsforholdene til Ystad Havn

Det bornholmske folketingsmedlem Peter Juel Jensen (V) besøgte fornylig Ystad Havn sammen med sin kollega fra den svenske rigsdag Kent Härstedt (S), hvor de så nærmere på udfordringerne med adgangsvejen til Ystad Havn

Når færgen fra Bornholm ankommer til Ystad, sker det alt for ofte, at bilerne ikke kan køre fra færgen på grund af kø på vejen, der fører mod Malmø og København - E65. Denne trafikale udfordring fik fornylig det bornholmske folketingsmedlem Peter Juel Jensen (V) til at gøre holdt på Ystad Havn sammen med sin kollega fra den svenske rigsdag Kent Härstedt (S).

- Færgeruten til Ystad og vejen fra Ystad videre til København er af vital betydning for den fortsatte udvikling af Bornholm. Trafiktallene mellem Ystad og Rønne stiger jævnt, og med de billigere billetter i fremtiden, så vil den udvikling fortsætte – derfor skal infrastrukturen også kunne bære den øgede trafik. Jeg er glad for at kunne besøge havnen sammen med en god ven fra den svenske rigsdag, Kent Härstedt. Vi arbejder tæt sammen i OSCE, og kan vi



Fra venstre Peter Juel Jensen (V), Kent Härstedt (S) og Björn Boström.

Flydende forbindelser

løse udfordringer i resten af verden, så kan vi vel også i fællesskab sikre den nødvendige infrastruktur, siger Peter Juel Jensen.

Adgangsvejen til Ystad Havn er en svensk statsvej, så beslutningen om en eventuel udvidelse skal komme fra de svenske politikere, selvom flaskehalsen i høj grad påvirker Bornholm.

- E65 er en særlig problemstilling, fordi den påvirker mange bornholmere i det daglige og er vigtig for Bornholms udvikling, men samtidig er et svensk anliggende. Det er vigtigt, at danske og svenske politikere arbejder sammen om dette, og derfor er vi rigtig glade for, at Peter Juel Jensen og Kent Härstedt sammen besøgte Ystad Havn i dag, siger Björn Boström.

I 2016 rejste knap 1,4 millioner passagerer mellem Bornholm og Ystad. Et flertal i Folketinget har besluttet at sænke færebilletpriserne til blandt andet Bornholm, hvilket forventes at få trafikmængden til at stige yderligere mellem Bornholm og Ystad.

Budskab fra Bornholm:

Transportministeren skal på banen i spørgsmål om infrastrukturen i Ystad

Bornholms Regionskommune, DI Bornholm, Rønne Havn, Bornholms Passagerforening og Destination Bornholm har sammen med Ystad Havn og Ystad Kommune sendt et brev til transportminister Ole Birk Olesen (LA). I brevet giver aktørerne udtryk for bekymring for kapaciteten på adgangsvejen til havnen i Ystad, som har stor betydning for transportmulighederne til Bornholm

De fem aktører på Bornholm håber sammen med den svenske kommune og havn, at den danske minister vil arbejde aktivt for en infrastrukturforbedring i og omkring Ystad i samarbejde med sin svenske kollega, infrastrukturminister Anna Johansson (S).

Baggrunden for henvendelsen er, at der årligt rejser 1,4 millioner mennesker med færgerne mellem Ystad og Rønne, hvilket gør Ystad til den primære transportkorridor for Bornholm. Derfor er det afgørende for Bornholm med god og hurtig adgang til havnen i Ystad via vej E65 mellem Ystad og Malmö.

- Adgangsvejen til Ystad Havn er en fælles dansk-svensk interesse. Vi håber, at vi med brevet kan få ministerens opmærksomhed på problemstillingen, og at han vil tage det op med sin svenske kollega. Desværre er der langt både mentalt og fysisk fra beslutningstagerne i Stockholm ned til Ystad og Bornholm, så vi har brug for, at den danske transportminister arbejder aktivt for sagen, siger Björn Boström, der er administrerende direktør for Ystad Havn, som er medunderskriver på brevet.

I 2018 bliver færebilletterne til Bornholm sænket markant, hvilket ventes at øge presset på adgangsvejen. Det er frem for alt den sidste del af vejen, som går gennem Ystad by og ned til havnen, der er en flaskehals. Kø på vejen betyder oftere og oftere, at biler ikke kan køre fra færgen i Ystad, men må holde i kø på rampen.

- Det er en uholdbar situation. Vi har virkelig behov for, at der bliver foretaget langsigtede forbedringer på adgangsvejen. Vi håber inderligt, at den nye danske transportminister også vil interessere sig for problemstillingen og arbejde for, at der bliver fundet en løsning, siger Björn Boström.

Leverandør til transporterhvervet får ny direktør

Kim B. Jepsen tiltræder 1. januar stillingen som direktør i Besko A/S, hvor han får ansvar for salg og drift i den danske del af forretningen, som beskæftiger ca. 80 medarbejdere, fordelt på 9 afdelinger

Kim B. Jepsen er 38 år gammel og kom til Besko i 2013 fra en stilling som driftschef hos KH Onestop. Kim B Jepsen har siden været en vigtig brik i den udvikling som Besko siden 2014 har gennemgået, og som i dag placerer virksomheden som landets førende reservedelsgrossist til den tunge sektor.

Thorsten Winterberg forsætter som administrerende direktør i selskabet, og får med udnævnelsen af Kim B. Jepsen frigjort tid til at fokusere på sin opgave som ansvarlig for BPW Gruppens europæiske eftermarkedsstrategi. En opgave han har arbejdet med siden 2014. Ud over denne opgave fungerer Thorsten Winterberg også som direktør i det nordtyske datterselskab Besko Nutzfahrzeugteile GmbH.

- Kim B. Jepsen har gennem sin indsats de seneste tre år på fornemmeste vis formået at gøre en stor forskel både i forhold til medarbejdere og kunder, hvilket gør udnævnelsen af ham til et naturligt skridt, siger Thorsten Winterberg.

Besko har afdelinger i Aalborg, Aarhus, Herning, Kolding, Padborg, Esbjerg, Odense, Greve og Næstved. Besko lagerfører stort set alt inden for reservedele og tilbehør til lastbiler, busser, påhængs- og sættevogne.



Kim B. Jepsen tiltræder 1. januar 2017 stillingen som direktør i Besko A/S, hvor han får ansvar for salg og drift i den danske del af forretningen.

Tidligere minister bliver formand for Metroselskabet I/S

VLAK-Regeringen har udpeget Jørn Neergaard Larsen (V) til medlem af bestyrelsen i Metroselskabet I/S. Efter aftale med de øvrige interessenter - Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune - tiltræder Jørn Neergaard Larsen som formand for bestyrelsen

Jørn Neergaard Larsen var indtil i efteråret, hvor statsminister Lars Løkke Rasmussen (V) udvidede sin regering med Liberal Alliance og Konservative beskæftigelsesminister. Jørn Neergaard Larsen var inden da DA-formand.



Uffe Willemoes-Wissing

Busforhandler får ny salgschef

Uffe Willemoes-Wissing er ansat som ny salgschef hos EvoBus i Køge. Uffe Willemoes-Wissing har arbejdet i 10 år hos Mercedes-Benz Danmark - de sidste fem som ansvarlig for service og reservedele for erhvervskøretøjer

Uffe Willemoes-Wissing er oprindeligt uddannet som klassiks musiker. Senere gik vejen over programmering og systemudvikling til styring af interne processer og videre til salg og marketing.

For Uffe Willemoes-Wissing handler salg først og fremmest om samarbejde og respekt, hvor kunderne hos EvoBus kan nyde godt af hans store kendskab til kundeservice, til markedet og til hele organisationen - fra Køge til Stuttgart.

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

Letbanen i Aarhus afslutter skinnearbejde i Nørreport-kryds

Aarhus Letbane har indledt sjette og sidste fase af arbejdet med at lægge skinner over krydset ved Nørreport og Kystvejen. En langvarig og kompliceret opgave med at etablere skinner over det stærkt trafikerede vejkryds mellem Nørreport og Kystvejen nærmer sig dermed sin afslutning.

Modsat de tidligere faser sker det ikke ude i krydset, men langs det stykke af Kystvejen, hvor letbanesporet fortsætter mod Risskov og Grenaa. Dermed spærres der for højresving fra Sverigesgade ud på Kystvejen i nordgående retning. Derudover kan der køres i krydset som normalt - dog undtaget lørdag i perioden fra klokken 16 til klokken 23.00. I dette tidsrum vil der også være spærret for højresving fra Nørreport mod Kystvejen i sydgående retning på grund af åbningsfesten for Kulturbymarkedet 2017.

For at reducere generne for trafikken i det meget trafikerede kryds, har Aarhus Letbane fået dispensation til at arbejde døgnet rundt. Arbejdet med at lægge de sidste skinner i Nørreport-krydset forventes at være afsluttet søndag 5. februar.

Ud over skinner i Nørreport-krydset skal der etableres skinner, kørestrøm, perroner og signalanlæg langs havnefronten mellem Nørreport og DOKK1. Dette arbejde fortsætter vinteren over - herefter testkøres letbanen frem mod åbningen i maj 2017.

Køreledninger skal op over 12 vejkryds i Aarhus

Aarhus Letbane trækker køreledninger fra Skejby i udkanten af byen til Mindet i Aarhus Midtby. Dermed begynder den sidste del af arbejdet med at etablere kørestrøm på en seks kilometer lang strækning gennem 12 store vejkryds i Aarhus

På store dele af den centrale strækning fra Skejby til den nye havnefront i Aarhus, er det indledende arbejde allerede udført. Her er der opstillet master og efterfølgende monteret bæretove, så de er klar til at bære køreledningerne. De første køreledninger hænges op i krydset Brendstrupgårdsvej - Olof Palmes Allé i Skejby. Herfra bevæger arbejdet sig ned mod Mindet på Europaplads via det dobbelte letbanespor på Nehrus Allé, Randersvej, Nørrebrogade, Nørreport og Kystvejen - en strækning på seks kilometer.

Arbejdet er delt op i seks mindre etaper, hvor der trækkes køreledninger over ét til tre vejkryds ad gangen. Opgaven forventes afsluttet i begyndelsen af marts.

Ophængningen af køreledninger sker ved hjælp af en særlig maskine, der kører på letbaneskinneerne. Dermed foregår det meste af arbejdet inde i letbanesporer, og det tager kun 15-20 minutter at trække køreledninger tværs over et vejkryds. I det tidsrum er det til gengæld ikke muligt at krydse vejbanen, men det vil fortsat være muligt at svinge til højre.

For at minimere generne for trafikken udføres arbejdet om natten mellem klokken 1 og 5. Skilte, der informerer trafikanterne om arbejdet og de kortvarige afspærringer vil løbende blive flyttet, efterhånden som arbejdet bevæger sig fremad.

- Med ophængning af køreledninger nærmer vi os afslutningen på letbanens anlægsarbejde i det centrale Aarhus. Da arbejdet udføres hurtigt og om natten, forventer vi ikke, at trafikanterne kommer til at mærke meget til det. Efterfølgende skal der monteres signalanlæg, og det vil også kun i begrænset omfang genere trafikken. Derefter, og når der er lagt skinner langs havnefronten, er vi faktisk klar til at testkøre letbanetog i det centrale Aarhus, siger Jørgen Hansen, der er anlægsschef hos Aarhus Letbane.



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 44

Hver anden bus er i undersøgelse om trafikultur:

Taxi og mere egoistiske trafikanter

Busserne kørte uden tilladelser

Læs mere side 59

Chauffører er klar til kamp mod pirattaxier

Læs mere side 60

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

Gik du glip af Magasinet Bus 12 - 2016? Så hent det her!

