

Magasinet Bus

Mandag 29. januar 2018 - nummer 1 - 6. årgang

Busturen fra Tinglev var nærmest svævende

Læs mere side 28 - 39

København får
en fjernbusterminal

Læs mere side 8 - 10

Ny analyse af busforbindelser i er-
hvervsområder peger på mangler

Læs mere side 14

2017 blev et skidt år for bussernes trafiksikkerhed

Læs mere side 12

Flere bilister mistede livet i trafikulykker

Læs mere side 45

Flere tager bussen og toget - i Skåne

Læs mere side 7

Taxi-selskab er blevet hædret fire gange i træk

Læs mere side 57

Østre Landsret slog Uber-bøderne fast

Læs mere side 56

Tag udfordringen op

Problem eller en udfordring. Den begrænsede plads på vejene - og for den sags skyld også på sporene - skaber behov for at se på vores ønsker om at komme ud og hjem. Hvilke muligheder er der for at få vores ønsker og transportbehov tilfredsstillet?

For VLAKE-Regeringen og Dansk Folkeparti på Christiansborg ser det ud som om, at vejen frem er veje med plads til flere biler. Det vil gavne både sikkerhed og mobilitet, lyder det. Men VLAKE-Regeringen og Dansk Folkeparti på Christiansborg skal heller ikke finde plads for enden vejene, når antallet af biler, der vil væk fra de selv samme veje, stiger p grund af deres beslutninger.

Det er byernes og bykommunernes problem - et problem, som det politiske flertal på Christiansborg umiddelbart ikke har den store interesse i at hjælpe med at få løst, selvom de med beslutninger om udvidede veje bidrager til at øge problemet i et forsøg på at please de mennesker, der vælger at køre i deres egen bil, når de skal frem - og tilbage.

Hvis vi hæver os lidt op og ser på trafikken i byerne, må vi her fra redaktionen på Magasinet Bus konstatere, at der er for mange biler om at dele den plads, der er til rådighed på gader og stræder mellem husene i byerne. Pladsen skal deles mellem de biler, der hører til hos byens borgere - og dem bliver der flere af - og de biler, der hører til de mennesker, der kører i egen bil til og fra arbejde, indkøb med mere.

Hvis byernes borgere kunne dele deres biler med hinanden, vil bilparken blive udnyttet bedre. Hvis byens gæster kunne åbne dørene for hinanden og køre sammen, vil det også udnytte bilernes passagerkapacitet bedre.

Og hvis flere vil gøre sig umage med at finde ud af, hvordan man kommer frem med bus eller tog - det kan faktisk lade sig gøre at komme rundt i landet med busser og tog - så vil der blive mere plads på vejene og alle bilister - store som små - vil komme hurtigere frem..

Her ligger udfordringen for os selv, men så sandelig også for politikere og trafikselskaber.

Vi vil opfordre politikerne til at tage udfordringen op og investere i transport og mobilitet som helhed.

Vi vil opfordre trafikselskaberne om at informere om deres transportløsninger og mobilitet i meget højere grad, end de gør i dag - og fastholde og udbygge deres transport- og mobilitetsløsninger

Vi vil opfordre os selv til at køre nye veje, der kræver mindre plads på vejene - det kunne være bus eller tog - eller at tage en mere med, når vi kører i vores egen bil.

God læselyst

Jesper Christensen

*Magasinet Bus bliver udgivet af
transportnyhederne.dk
Skolebakken 7, 1. tv
DK-8000 Aarhus C
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

CROSSWAY LOW ENTRY 3 AKSLET

VI HOLDER AF VORES PASSAGERER



FLERE PASSAGERER, STØRRE INDTJENING

- Klassens bedste passagerkapacitet.
- Enestående TCO med eksklusiv HI-SCR teknologi, der nedbringer brændstofomkostninger og emissioner.

STÆRK OG DRIFTSSIKKER

- Robust og driftssikker konstruktion.
- Optimeret vægt og længde giver maksimale præstationer.

ENESTÅENDE MANØVREEGENSKABER

- Klassens bedste vendediameter (23,8 m).
- Tredje aksel med integreret elektrohydraulisk styresystem gør den let at manøvrere.

TILGÆNGELIGHED FOR ALLE

- Let adgang, ind og ud for et smidigt flow af passagerer.
- Brugervenlig adgang for bevægelseshæmmede.

Kontakt os for at høre mere:



IVECO
BUS

Your partner for sustainable transport

Trafikselskab tog stikprøver af overenskomstforhold i Flextrafikken

I år indførte trafikselskabet Movia, der står for den kollektive transport med busser på Sjælland inklusiv Hovedstadsområdet, skærpet kontrol med løn- og arbejdsvilkår hos de operatører, der kører flextrafik for Movia. Et kontrolpanel med repræsentanter for arbejdsgiverorganisationer og fagforeninger har vurderet de første ti stikprøver. Resultatet viser, at kontrol og skarp opfølgning er nødvendigt

Kontrolpanelet, der har repræsentanter fra ATAX, Dansk Industri, Kristelig Arbejdsgiverforening, KRIFA, Det Faglige Hus og 3F, har gennemgået de første ti stikprøver, som Movia har foretaget blandt flextrafik-operatørerne. De seneste fire stikprøver er behandlet af Movia's kontrolpanel i slutningen af november i år. Ved alle stikprøver har Movia indhentet relevant dokumentation fra operatørerne - eksempelvis ansættelseskontrakter og de seneste tre måneders lønsedler for samtlige chauffører. Der er også ført kontrol med, om operatøren overholder den overenskomst, han har oplyst, at han kører efter.

Movia oplyser, at tre operatører efter stikprøvekontrollen har rettet op på forholdene, og den tilladelsesudstedende myndighed er orienteret. Tre andre operatører er efter det seneste møde i kontrolpanelet blevet bedt om at bringe forholdene i orden. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og den relevante kommune er som tilladelsesudstedende myndigheder blevet underrettet om forholdene.



Kollektiv trafik

Ved én stikprøve har det vist sig, at der er tvivl om gyldigheden af den overenskomst operatøren oplyser, han benytter sig af. I dette tilfælde afventer Movia svar og afklaring fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

En operatør havde ved stikprøve orden i samtlige dokumenter vedrørende overenskomstforhold med videre.

To operatører, der blev taget ud til stikprøvekontrol, er af forskellige andre årsager ophørt med at samarbejde med Movia i perioden.

- Vi havde selvfølgelig gerne set et bedre resultat. Men vi er godt tilfredse med det samarbejde, vi har med deltagerne i vores kontrolpanel, hvor vi får fokus på overholdelsen af overenskomster og andre lovkrav til operatørernes forhold, som for eksempel ansættelsesbeviser, siger Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen.

Hun oplyser, at Movia holder skarpt øje med, at de operatører, som har mangler i forhold til overenskomsterne, får bragt orden i forholdene. Movia sørger desuden for at orientere Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen samt kommunerne, som er de tilladelsesudstedende myndigheder, om de forhold, Movia måtte have fundet ved stikprøvekontrollerne.

- Stikprøvekontrollerne har vist, at der generelt er mangler i de ansættelsesbeviser, som operatørerne udsteder til chaufførerne. Movia sætter nu ind med ekstra indsats og vejledning til nye operatører om, hvor de finder relevante lovkrav og skabeloner til ansættelsesbeviser, siger Dorthe Nøhr Pedersen.

Kontrolindsatsen i 2017 bestod af 10 stikprøvekontroller, der har været udført hos små og mellemstore operatører. Movia ønsker at gennemføre flere kontroller i 2018 end i 2017, som led i en styrket indsats.

Fakta:

- Kørsel af Flextrafik for Movia kan kun udføres, hvis operatøren har en tilladelse. Tilladelse kan være til taxi, bus eller Offentlig ServiceTrafik. Taxitilladelse udstedes af en kommune eller et hyrevognsnævn, mens tilladelser til bus eller Offentlig ServiceTrafik udstedes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Movia udbyder Flextrafik til private operatører
- Movia's bestyrelse besluttede i december 2016 at indføre skærpet kontrol med løn- og ansættelsesvilkår i Movia's flextrafik ved nedsættelse af et kontrolpanel med deltagelse af arbejdsmarkedets parter.
- I Movia's kontrolpanel deltager ATAX, Dansk Industri, Kristelig Arbejdsgiverforening, KRIFA, Det Faglige Hus og 3F

Ny app skal gøre det bil-løstest at tage med bus og tog

Nordjyllands Trafikselskab, NT, har med motto'et "Let, lettere, billettest" lanceret en ny app, der skal gøre det lettere at købe en mobil-billet til busser og tog i Nordjylland

Med app'en NT Billet kan man købe kontantbilletter, tillæggsbilletter, nattilæg, cykelbilletter (Kun gyldig i Nordjyske Jernbaners tog) og hundebilletter.

Billetten har samme tidsgyldighed som NT's almindelige kontantbilletter og er gyldig i hele i hele Region Nordjylland med bus og/eller tog (DSB, Arriva og Nordjyske Jernbaner). App'en dækker dermed hele NT's takstområde.

På app'en kan man vælge mellem en zonebillet eller en rejse fra A til B.

De almindelige regler for at tage børn gratis med gælder også for mobilbilletter på app'en. De skal dog fremgå af billetten, men prisen fratrækkes automatisk ved billetkøb.

Billetter, der er købt i app'en, bliver gemt i app'en på den telefon, hvor den er downloadet. Man kan altid kende ens aktive billet på den farvede baggrund i app'en. Når billetten er udløbet, kan man finde den i menuen under Billethistorik.

Tilføjelse af salg af travel pass og særlige sæson- og kampagnebilletter forventes klar i første kvartal af 2018. App'en, der på engelsk hedder NT Tickets, er først lanceret i App Store og kommer snart også i Google Play.



Funktioner i app'en:

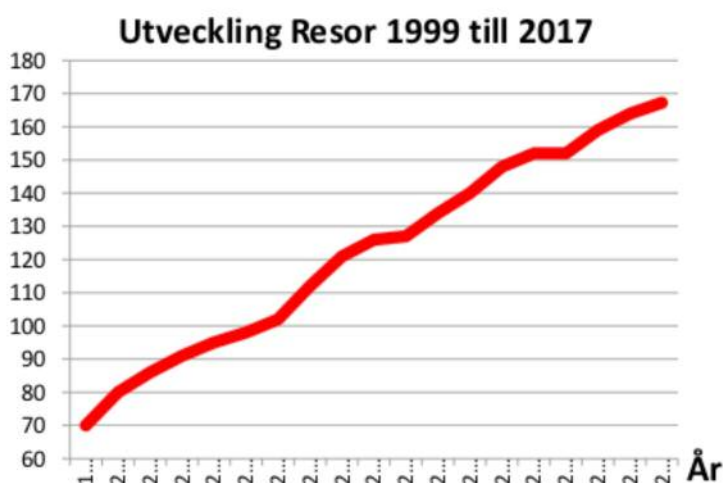
- Når man åbner app'en første gang, kommer man gennem et introflow, hvor man blandt andet skal give tilladelse til, at app'en må benytte ens GPS-position på telefonen. App'en spørger også om ens fødselsdag, så den automatisk ved, om man skal bruge en voksen, børne eller pensionistbillet
- Man skal som minimum oplyse ens mailadresse, for at foretage køb i app'en
- Hvis man opretter sig som bruger, får man nem afgang til genkøb af billetter
- Man kan også gemme de favoritsteder, man normalt rejser til, for eksempel hjem, arbejde eller skole, så man hurtigt kan få billet fra der, hvor man skal rejse fra til der, hvor man skal rejse til
- Man kan betale med MobilePay eller benytte følgende betalingskort: Dankort, Visa/Visa Electron/VPay, MasterCard/MasterCard Debit/Maestro, JCB
- App'en har tekst-til-tale funktion, som kan anvendes, hvis man har aktiveret dette på ens telefon.
- Øvrige handelsbetingelser findes i app'en

Flere tager bussen og toget - i Skåne

Skånetrafiken har oplevet en markant vækst i passagertallet gennem de seneste mange år - men trafiksselskabet har også investeret mange ressourcer i den kollektive trafik i regionen. Det fortalte Skånetrafikens Annika Bondesson på workshoppen Bedre bustrafik - et fælles ansvar, der blev holdt i København 9. januar. Annika Bondesson er upphandlingschef i Skånetrafiken, som står for den regionale trafik i Skåne med både bus og tog, der har forbindelse til naboregionerne i Sverige - og over Øresundsbron til Region Hovedstaden

Antallet af rejser i Region Skåne er steget fra omkring 70 millioner årlige rejser i 1999 til omkring 155 millioner årlige rejser i 2015. I 2017 kom tallet op på 167 millioner rejser. I de seneste år har Skånetrafiken satset mange ressourcer på at udvikle togdriften, der er stammen i den kollektive trafik i regionen med forbindelser mellem større byområder - eksempelvis Malmö, Helsingborg og Lund - og med forbindelse til byer i naboregionerne - for eksempel Göteborg.

Sammen med en bustrafik, der løbende er blevet udviklet - for eksempel med MalmöExpressen på byens linie 545, hvor passagertallet er blevet fordoblet siden 2010 ved blandt andet at indsætte tre-leddede og betydeligt længere busser - har Skånetrafiken fået flere til at vælge tog og bus.



Den økonomiske fordeling af den samlede omsætning på 6 milliarder svenske kroner er, at 58 procent kommer fra billetindtægter fra kunderne i 111 Øresundståg, 90 Pågatåg, 600 regionale busser, 400 bybusser og 340 servicebusser. Annika Bondesson fremhævede, at der er politisk enighed om at fastholde, at omkring 58 procent af indtægterne skal komme fra billetsalg.



Annika Bondesson oplyste, at billetpriserne er blevet hævet i seneste år, men at Skånetrafiken stadig er blandt de trafiksselskaber i Sverige, der har de laveste billetpriser.

Interesserede kan med et medlemsskab af Kollektiv Trafik Forum læse en større reportage fra workshoppen på Kollektiv Trafik Forum's webside - kollektivtrafik.dk - klik [her](#):

Annika Bondesson er upphandlingschef i Skånetrafiken, som står for den regionale trafik i Skåne med både bus og tog, der har forbindelse til naboregionerne i Sverige - og over Øresundsbron til Region Hovedstaden.



København får en fjernbusterminal

Københavns Kommune og Transportministeriet er blevet enige om, at det bedste sted at placere en fjernbusterminal er under vejbroen ved Dybbølsbro og Fisketorvet, hvor Vesterbro og Sydhavn mødes

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Et ellers uløseligt problem i den københavnske bustrafik ser nu ud til at blive løst: Manglen på terminalfaciliteter i det centrale København for fjernbusser og internationale busruter.

Efter årtiers tovtrækkeri er der omsider fundet en placering, som er tilfredsstillende for både passagerer, chauffører, busvognmænd og Københavns Kommune. Det bliver placeringen ved Dybbølsbro og Fisketorvet. Det er kort gangafstand til Dybbølsbro S-togstation – kun ét stop fra Københavns Hovedbanegård.

Rapport pegede på to placeringer

En rapport fra Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen, udgivet i februar 2017, pegede på to mulige placeringer: Dybbølsbro eller Ny Ellebjerg Station. De to placeringer ville samlet set have stort set samme anlægsøkonomi. Nu er Transport-

Kollektiv trafik

ministeriet og Københavns Kommune blevet enige om placeringen ved Dybbølsbro, hvor der netop nu er gang i store byggerier - blandt andet et ny Ikea-varehus. Vejbroen over baneterrænet ved Dybbølsbro skal i den forbindelse udvides.

Bedre service

Fjernbusterminalen skal betjene 250-300 busser dagligt med langt bedre forhold for den million årlige passagerer til og fra København, der i dag er henvist til at rende forvirrede rundt på cykelstier og vejbaner omkring Hovedbanen. Ved Dybbølsbro bliver der for eksempel plads og mulighed for noget så - i forhold til i dag - luksuriøst som at parkere cyklen, at blive guidet af skiltning, at tjekke afgangstiderne, gå på toilettet, at købe en juicebrik og endda at sidde ned og vente til bussen kommer.

Den videre proces

Københavns Kommune og Staten skal nu blive enige om, hvordan hovedstadens fjernbusterminal skal organiseres, hvem der skal drive den, og hvordan anlægsudgifterne i første omgang skal finansieres.

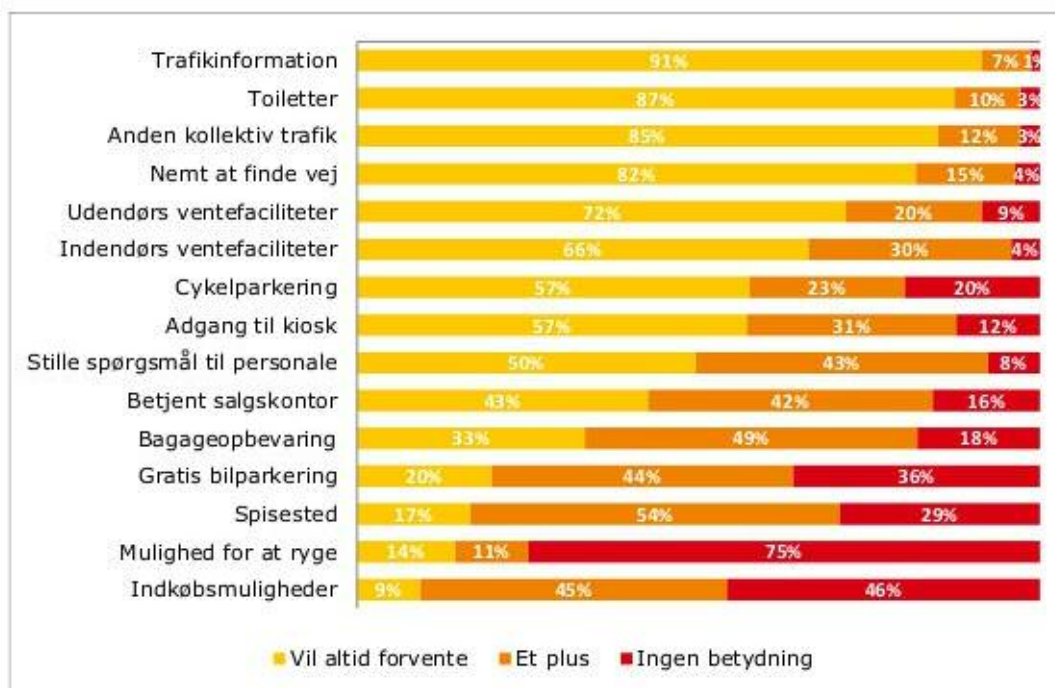
Trafikstyrelsen har anslået byggeprisen til omkring 50 millioner kroner, og at en fjernbusterminal med brugerbetaling fra busselskaberne kan hvile økonomisk i sig selv.

Efter planen skal der ligge et fælles beslutningsgrundlag klar til politisk stillingtagen i såvel Københavns Kommune som staten i løbet af foråret. Terminalen forventes at kunne tages i brug i 2019 eller 2020.

Situationen har været uholdbar i lang tid

Nogle fjernbusser har i mange år haft endestation på busterminalen ved Valby Station - en ganske velfungerende løsning. Eneste problem er afstanden på 2 kilometer til det centrale København. Tættere på Københavns Centrum er

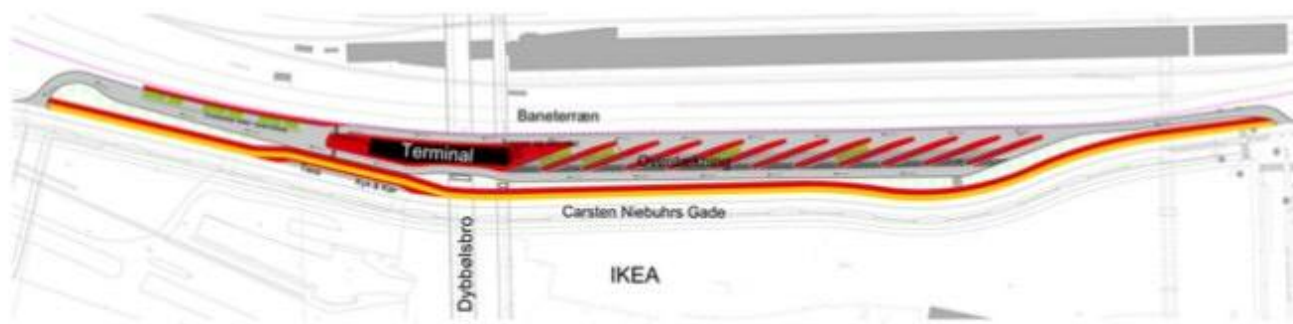
Figur 12. Passagerernes forventninger til faciliteter på en fjernbusterminal



Kilde: Wilke

Kollektiv trafik

Figur 19. Skitse for fjernbusterminal under Dybbølsbro.



Rød er fodgængerarealer inkl. busperroner. Gul er cykelsti. Grøn er holdende fjernbusser.

holdepladserne på Bernstorffsgade. Begge steder er ikke andet end stoppesteder ved vejkanterne, hvor forholdene for ud- og indstigende passagerer i årevis har været under al kritik - værst i Ingerslevsgade. Mest påtrængende er den evige konflikt mellem buspassagerer og cyklister, fordi ind- og udstigning sker hen over en cykelsti. Manglen på faciliteter er desuden iøjnefaldende i forhold til venteforhold, bagagehåndtering og trafikinformation - for slet ikke at tale om toiletadgang.

En fjernbusterminal i København har været på dagsordenen for busbranchen i flere årtier, men interessen for myndighederne har været meget begrænset. Tilsyneladende har Københavns Kommune uafbrudt siden 1920'erne fastholdt sin skepsis overfor de lange busruter – danske såvel som internationale. Først da Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen for nylig satte sig for bordenden, kom der skred i tingene.

En gammel skade

Der er historiske grunde til, at København aldrig har haft en central busterminal. Da mange private vognmænd i 1920'erne oprettede rutebileruter var der ingen - ingen - der fik tilladelse til at køre ind i Københavns Kommune. Derimod opstod der en lang række koncessionerede rutebileruter i nabokommunerne. Københavns Sporveje havde i både teori og praksis eneret på sporvogns- og bustrafik i København. Derfor fik København aldrig et net af regionale busruter til og fra hovedstaden, og heller ikke en rutebilstation, og det er virkelig et særsyn både i Danmark og nabolandene. HT/HUR/Movia har i samme logik aldrig skelnet mellem lokale og regionale busruter i Hovedstadsområdet.

Manglen på en busterminal blev åbenlyst, da den internationale buskørsel på liberaliseret for 25-30 år siden, og der også blev givet tilladelse til fjernbusruter mellem landsdelene. De seneste års markante ekspansion for fjernbuskørslen har kun gjort behovet for en fjernbusterminal i København større.

Figur 2. Karakteristika ved de to placeringsmuligheder

	Dybbølsbro Station	Ny Ellebjerg Station
Anlægsoverslag, terminal	54 mio. kr.	46 mio. kr.
Anlægsoverslag, adgangsveje	8 mio. kr.	35 mio. kr.
Forventet åbnings år	2019	2025
Beliggenhed i byen	Meget god	Middel
Tilgængelighed med kollektiv trafik	God	God
Tilgængelighed for fjernbusser	God	God
Antal standpladser	15	13
Udvidelsesmuligheder	Middel	Over middel
Arealet ejes af	Banedanmark	Københavns Kommune

Togoperatør melder sig ind i Dansk Industri

DSB melder sig ind i Dansk Industri (DI). Indmeldelsen ligger i forlængelse af DSB's strategi om at gøre selskabet mere markedsorienteret. Med indmeldelsen får DSB sammenlignelige overenskomster med andre togselskaber, som DSB typisk sammenlignes med. Det betyder, at størstedelen af medarbejderne i DSB bliver omfattet af nye overenskomster fra 1. april 2018

- DSB oplever stigende konkurrence fra private selskaber indenfor andre transportformer, ligesom DSB igennem flere år er sammenlignet med private togselskaber, siger DSB's administrerende direktør Flemming Jensen og fortsætter:

- Det har derfor været et ønske fra DSB's ledelse, at DSB får markedsorienterede aftalevilkår, samt at have en mere direkte indflydelse i centrale overenskomstforhandlinger.

Indmeldelsen i Dansk Industri betyder også, at DSB får styrket sin rolle i transportbranchen:

- DSB vil kunne deltage i de forskellige udvalg i DI på lige fod med øvrige operatører og dermed få større indflydelse i en branche, hvor DSB i dag står alene. DSB får dermed mulighed for at påvirke meningsdannelsen i branchen, siger Flemming Jensen.



2017 blev et skidt år for bussernes trafiksikkerhed

Syv personer blev dræbt i trafikken i ulykker, hvor busser var involveret. Tre dødsfald skete på bus-terminaler

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Bussen er fortsat det sikreste transportmiddel i vejtransporten. Det gælder i særklasse for buspassagerer, når de er inde i bussen. Som modpart i trafikken kan busser derimod være et ubehageligt bekendtskab - både for fodgængere, cyklister og bilister. Dødsulykker med busser involveret er dog sjældne. I nogle år registreres slet ingen dødsulykker med busser involveret.

2017 blev ikke sådan et år. Syv personer omkom i trafikken i seks ulykker med busser involveret. Det fremgår af dagbladet Politikens uofficielle liste over dødsulykker i 2017, som opregner i alt 181 omkomne i trafikken.

Tre dødsfald på busterminaler

Helt ekstraordinært skete tre trafikdødsfald ved to ulykker på busterminaler. Den alvorligste skete på Vejle Trafikterminal 16. december 2017, hvor en mand og kone på 80 år blev fastklemt under bagenden af en bybus, som var på vej ud af terminalen.

Mange ventende buspassagerer overværede den alvorlige ulykke, og det var ifølge Vejle Amts Folkeblads referat ganske svært for ambulancemandskab og politi af skaffe sig plads og arbejdsro på ulykkesstedet. Vejle Trafikterminal har en indretning, hvor passagererne går hen over det samme areal, hvor busserne kører ud, men med gode over- og belyningsforhold. Politiets konklusioner om ulykkens forløb har ikke været offentliggjort i dagspressen.

Det tredje dødsfald på busterminaler skete i Glostrup 11. februar sidste år, hvor en 94-årig mand blev kørt ned af en udkørende bus. Manden gik efter Sjællandske Mediers referat ud foran bussen, og chaufføren havde ikke en chance for at undgå påkørslen. Stationspladsen i Glostrup er ligesom Vejle Trafikterminal indrettet efter trafiksikre retningslinjer med tydelige fodgængerovergange og stakitter langs busperronerne.

Fire dødsfald på vejnettet

De øvrige fire dødsulykker med busser involveret er sket i kryds eller i forbindelse med overhalinger. Det er karakteristisk, at ingen buspassagerer er døde eller er kommet alvorligt til skade. Det er derimod bussens modparter, det er gået hårdt ud over: tre bilister og en motorcyklist.

Ingen højresvingsulykker med busser i 2017

Politikens liste over trafikdræbte i 2017 omfatter også fem højresvingsulykker med lastbiler. Fire cyklister og én fodgænger blev dræbt ved disse ulykker. Teoretisk set kunne busser lige så godt være skyld i højresvingsulykker. Men ingen busser var involveret i højresvingsulykker i 2017.

Barske konsekvenser

Det fremgår ikke af Politikens oversigt, hvilke trafikanter, der har været skyld i ulykkerne - hvis skyldsspørgsmålet overhovedet har kunnet afklares. Uanset den juridiske skyld er der altid alvorlige eftervirkninger af dødsulykker i tra-

Kollektiv trafik

fikken. Der alvorlige økonomiske og psykiske konsekvenser for efterladte og pårørende til de døde. Der er ofte andre tilskadekomne, som kan døje med eftervirkninger i årevis, nogle på livstid. Der er også psykiske eftervirkninger for buschaufførerne. Som regel rækker almindelig professionalisme og omtanke ikke i disse tilfælde. Der skal mere til - krisehjælp og ekstra personlig støtte over en længere periode.

Et skidt år for bussernes trafiksikkerhed

Med syv dræbte i ulykker med busser involveret er den første tanke, at nu må der gøres noget. Men hvad? Det må jo afhænge af, om der kan udledes noget generelt af ulykkerne. Det er svært at se, hvad det skulle være. Statistisk set har 2017 bare været et uheldigt år. De kedelige sager også fra 2017 om bremsen på busser har ikke sat bare det mindste aftryk i trafiksikkerhedsstatistikken.

Busbranchen bør altså fortsætte med at gøre alle de fornuftige ting, som allerede gøres, og som der også forventes af professionelle transportvirksomheder: Fokus på køretøjernes tekniske stand og vedligeholdelse i kombination med fokus på chaufførernes hensigtsmæssige adfærd i trafikken.

Officielle og uofficielle oversigter

Det er Vejdirektoratet, der udgiver den officielle statistik over dræbte og kvæstede i trafikken. Statistikken bygger på politiets indberetninger. Den officielle statistik for trafiksikkerheden i 2017 kan forventes offentliggjort til sommer. Dagbladet Politiken har i de seneste mange år lagt særlig vægt på at omtale alle trafikdrab - ud fra det udgangspunkt, at ethvert trafikdrab uanset omstændigheder er ét for meget. Politiken kan være hurtigere ude end Vejdirektoratet. Til gengæld må tallene betragtes som foreløbige. Der kan altså blive inkluderet flere dødsfald i statistikken end de 181. Vejdirektoratet har netop offentliggjort det officielle tal for trafikdræbte i 2017, som er 183 dræbte.

De politiske mål for trafiksikkerheden er at komme ned på højst 120 trafikdræbte i 2020.

85-årig mand blev påkørt af en bus

Thomas B. Triges Gade i Odense var om formiddagen mandag 15. januar spærret i flere timer på grund af et trafikuheld, hvor en 85-årig mand kom alvorligt til skade med sit ene ben, da han blev påkørt af en bus

Fyns Politi oplyser, at uheldet skete i krydset ved Østre Stationsvej i Odense.

Billetløs togpassager nægtede at oplyse sit navn

Der skulle en anholdelse og en tur på politistationen i Randers til, før en beruset 22-årig mand søndag 21. januar kom i tanke om, hvad han hed, og hvad han telefonnummer var

Østjyllands Politi havde forinden hentet den 22-årige mand i toget, der ikke havde billet og nægtede at opgive sit navn eller forlade toget.

Togpersonalet havde derfor ringet til politiet, som ankom til stationen klokken 9.43. Da den unge mand stadig ikke var samarbejdsvillig, måtte betjentene lægge manden i håndjern og tage ham med på politistationen.

Her fik manden pludseligt lyst til at give sit navn og cpr-nummer. Det viste sig, at han var 22 år og boede i Viby. Han blev sigtet for at nægte at opgive sit navn.

Ny analyse af busforbindelser i erhvervsområder peger på mangler

DI Transport har fået udarbejdet en analyse om kollektiv trafikbetjening af erhvervsområder. Analysen konkluderer, at en del af de danske erhvervsområder har gode kollektive trafikforbindelser, mens andre områder mangler forbindelse til reelle muligheder for at benytte den kollektive trafik til og fra arbejde

Omkring 10 procent af de ansatte, som indgår i analysen, har slet ikke et busstoppested i nærheden af deres arbejde.

Analysen har identificeret en række større erhvervsområder med over 500 ansatte, hvor der er under 6 afgangene i myldretiden mellem klokken 6 og 9. Disse områder er fordelt over hele landet.

Analysen giver anledning til, at kommuner, regioner og trafikselskaber overvejer, om betjeningen af erhvervsområder rundt om i hele landet kan blive bedre, så medarbejdere kan tage bussen eller toget på arbejde.

Mange steder mangler erhvervslivet arbejdskraft, og der er behov for, at virksomheder også kan rekruttere medarbejdere, som ikke har adgang til en bil.

Analysen er udarbejdet af Cowi og kan hentes **her**:

Analysen kan også hentes ved at klikke på illustrationen her til højre.

DI Business har beskrevet analysen i januar 2018. Interesserede kan læse mere **her**:

NOVEMBER 2017
ANALYSE FOR DI TRANSPORT

Kører den kollektive transport der, hvor arbejdspladserne er?



COWI



Plustur kører i hele Nordjylland

Plustur har siden maj sidste år kørt som pilotprojekt i Hjørring og Jammerbugt kommune. Fra 3. januar kørte Plustur ud i hele Region Nordjylland. Dermed blev det muligt at fremsøge og booke Plustur via Rejseplanen.dk i hele Nordjylland

Plustur er Flextrafik, som kan benyttes i de tilfælde, hvor bussen eller toget ikke kører hele vejen. Plustur kører mellem adresse og stoppested eller stoppested og adresse. Plustur kører aldrig hele vejen på den ønskede rejse.

Plustur fungerer på den måde, at man fremsøger den via Rejseplanen som en del af en samlet rejse. Man kan aldrig fremsøge en Plustur uden, at den er sammenhængende med bus eller tog. Når man har fundet den rejse, man ønsker, bliver man ledt over i bestillingsportalen, hvor man booker og betaler turen.

Prisen for en Plustur er 22 kroner pr. person og åbningstiden er tilpasset bus- og tog-tiderne.

Interesserede kan læse mere om, hvordan Plustur fungerer **her**:



Den kollektive trafik på Sjælland stiger med knap én procent i gennemsnit

Der var tale om få prisstigninger på udvalgte billettyper for passagererne i bus, tog og metro, da trafikskaberne 21. januar foretog den årlige regulering af taksterne i den kollektive transport på Sjælland. Rejsekort samt pendlere på længere strækninger blev friholdt for stigning. Samtidig blev pensionisternes takster holdt i ro

DSB, Metroselskabet og Movia - der er samlet i Din Offentlige Transport, DOT, på Sjælland inklusiv Hovedstaden - gennemførte 21. januar den årlige regulering af taksterne i den kollektive transport i deres område. Hvor taksterne i

gennemsnit var uændrede i 2017 i forhold til året før, steg taksterne i 2018 i gennemsnit med 0,9 procent, hvilket lå under inflationen.

Trafikselskaberne friholdt pendlerne på længere strækninger for prisstigning ved takstreguleringen 21. januar.

- Det gør vi for ikke at ramme den gruppe af passagerer, der blev mest berørt af den store takstreform, Takst Sjælland, som vi indførte for et år siden, siger forretningschef i Movia, Eskil Thuesen på vegne af DOT.

Her er prisen reguleret:

- Taksten pr. 1 zoneklip på mobilklippekort blev hævet fra 7,50 til 9,00 kr. Det var første gang i fem år, at denne takst steg. Passagerer kan slippe for prisstigningen ved at skifte til rejsekort
- Taksten for 24-timers billetten i hovedstadsområdet (zone 001-099) blev ændret fra 130 kroner til 150 kroner. Denne takst har ikke været hævet i syv år
- Taksten for et pendlerkort til to zoner for 30 dage steg fra 375 kroner til 395 kroner, så det i lighed med andre pendlerrejser nu svarer til ca. 26 rejsekortrejser

Alle andre takster er uændrede, herunder prisen på kontantbilletter og rejsekort.

- Vi har lagt stigningen på produkter, så vi fastholder principperne i Takst Sjælland, der sikrer, at rejsekort altid er billigste rejseform - med mindre du rejser ca. 26 gange om måneden på samme strækning, siger forretningschef Eskil Thuesen.

Transportministeren inviterer til konference om mobilitet for fremtiden

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) inviterer til en konference i København 13. marts, hvor det vil være muligt at få indsigt i en rapport fra ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden. Rapporten skal danne grundlag for en mere politisk diskussion om fremtidens transport

Selvkørende biler, førerløse tog, deleøkonomi, urbanisering samt ændrede adfærds- og familieformer er nogle af de elementer, der er poppet op i de seneste år - og som beslutningstagerne skal vurdere, når fremtidens transport skal planlægges

Med det udgangspunkt nedsatte Ole Birk Olesen i juni sidste år en ekspertgruppe, som skulle rådgive om den teknologiske udviklings implikationer for de kommende års transportpolitiske beslutninger.

I forbindelse med offentliggørelse af ekspertgruppens arbejde inviterer ministeren til en konference om mobilitet for fremtiden. Formålet med konferencen er at få et indblik i ekspertgruppens rapport og mere generelt at tage en politisk diskussion om fremtidens transport på et fagligt funderet grundlag.

Konferencen finder sted på Tivoli Hotel & Congress Center på Arni Magnussons Gade i København tirsdag 13. marts kl. 13.00-17.00. Tilmelding skal ske senest onsdag 21. februar på ekspertgruppen@TRM.dk.

Det grønne plankeværk på Kongens Nytorv forsvinder

I seks år har et grønt byggepladshegn omkranset metrobyggeriet på Kongens Nytorv. Nu bliver hegn fjernet, og det betyder blandt andet et gensyn med Rytterstatuen på Krinsen. Nedtagningen af hegn er desuden første skridt mod en genetablering af en af Københavns mest prominente pladser

Nedtagningen af det grønne hegn er et synligt tegn på, at åbningen af hovedstadens nye metrolinje, Cityringen, nærmer sig. Flere steder i byen er hegnene allerede pillet ned, og nu er turen kommet til Kongens Nytorv.

- Når Cityringen står klar, vil den binde byen bedre sammen, mindske trængslen og gøre det endnu mere attraktivt at lade bilen stå. Nedtagningen af de grønne hegn markerer, at vi er ved at nærme os åbningen - og vi er mange, der har glædet os til at få åbnet byen op igen. Ikke mindst på Kongens Nytorv, hvor vi skal have genskabt den smukke plads frem mod åbningen af Cityringen i 2019, siger Københavns Overborgmester, Frank Jensen (S).

Det grønne hegn bliver i første omgang erstattet af et trådhegn, der skal danne rammen om det kommende arbejde med at indrette Kongens Nytorv. Når Cityringen åbner i sommeren 2019, vil 80 nye kejserlindetræer pryde den historiske plads, mens der også skal lægges omkring 900.000 chaussésten. I det hele taget vil det ovale haveanlæg Krinsen, der blev opført af Kong Christian den Femte i 1600-tallet, blive genopført som før.

- I forbindelse med byggeriet af Københavns nye metro har det været afgørende at sikre en fuldstændig genetablering af den smukke plads i hjertet af byen. Kongens Nytorv har enorm historisk betydning og har i mere end 400 år været en benyttet og beundret plads - både for byens borgere og for de mange gæster, der hvert år lægger vejen forbi København. Med nedtagningen af det grønne hegn er vi ét skridt

Rytterstatuen på Kongens Nytorv har i seks år stået og set på indersiden af plankeværket.

(Foto: Søren Hytting / Metroselskabet.)



Kollektiv trafik

nærmere en åbning af Cityringen, som vil gøre Kongens Nytorv til en endnu vigtigere plads og et nyt metroknudepunkt, siger Rebekka Nymark, der er kundedirektør i Metroselskabet.

Hegnet omkring byggepladsen ud for Lille Kongensgade og hen mod Strøget bliver ikke fjernet endnu, da der her skal bygges en ny hovedtrappe og en underjordisk gangtunnel mellem den nye og den eksisterende metrostation.

Når Cityringen åbner, bliver metrostationen på Kongens Nytorv en af de tre mest besøgte stationer i Danmark, mens passagertallet ventes at blive mere end fordoblet. I dag stiger ca. 24.000 daglige passagerer på metroen ved Kongens Nytorv, mens tallet i 2025 ventes at være vokset til ca. 90.000 passagerer.



Kongens Nytorv i 2010. (Foto: Dragør Luftfoto/ Metroselskabet)

Fakta om Cityringen i København

De 17 nye metrostationer vil forbinde brokvartererne med Frederiksberg og indre by. Samtidig bliver Cityringen udbygget med forbindelser til både Nordhavn og Sydhavn. I 2025 vil metroen have 174 millioner passagerer årligt, og ni ud af ti af Danmarks mest travle stationer vil have en metrostation.

Fakta om Kongens Nytorv metrostation

Kongens Nytorv bliver sammen med Frederiksberg Station metroknudepunkter, hvor Cityringen og de to eksisterende metrolinier krydser hinanden. De to underjordiske stationer forbindes med en tunnel, der gør det let at skifte mellem linjerne.

Oppositionspartier vil have miljøkravene hævet til Euro 6

En række folketingspolitikere fremsatte kort før jul et beslutningsforslag, der vil - hvis det vedtages - pålægge VLAKE-Regeringen at skærpe kravene til lastbiler og busser, der vi køre i byernes miljøzoner, til Euro 6-normen

Beslutningsforslaget blev stillet af Ida Auken (R), Morten Østergaard (R), Maria Reumert Gjerding (EL), Henning Hyllested (EL), Roger Courage Matthisen (Alternativet), Christian Poll (Alternativet), Pia Olsen Dyhr (SF) og Trine Torp (SF)

Forslag til folketingsbeslutning om opdatering af reglerne for miljøzoner i Danmark et lyder:

- Folketinget pålægger regeringen at foretage en opdatering af reglerne om miljøzoner, således at de bliver til ren luft-zoner, hvor der efter en hurtig indfasningsperiode stilles krav til lastbiler, busser og store varebiler om, at de skal opfylde de nyeste Euro-normer. Det vil betyde, at der nu stilles krav om, at:
- Lastbiler over 3.500 kg skal overholde Euro 6-normerne
- Busser over 3.500 kg skal overholde Euro 6-normerne
- Store varebiler over 1.760 kg skal overholde Euro 6-normerne
- Folketinget opfordrer regeringen til, at loven skal træde i kraft 1. juli 2019
- Folketinget opfordrer regeringen til, at lovforslaget skal sikre flere kommuner mulighed for at indføre ren luft-zoner. For eksempel byer med flere end 25.000 indbyggere, og at den nuværende københavnske miljøzone kan udvides med flere omegnskommuner
- Folketinget opfordrer endvidere regeringen til at sikre, at der skabes hjemmel for kommunerne til at stille krav til ikkevejgående arbejdsmaskiner, så emissioner herfra kan nedbringes
- Folketinget opfordrer endelig regeringen til i samarbejde med kommunerne at sørge for en effektiv håndhævelse af reglerne for at køre ind i ren luft-zonerne, så de sundheds- og miljømæssige effekter ved en opdatering af reglerne kan opnås.

I dag skal køretøjer, der er omfattet af reglerne for kørsel i miljøzoner i Danmark, leve op til Euro 4-normen.

Transportorganisation advarer mod forslag om strammere krav i miljøzoner

Med et nyt beslutningsforslag i Folketinget vil oppositionspartier i Folketinget have reglerne om miljøzoner i de større byer strammet fra Euro 4-normen til Euro 6-normen. Brancheorganisationen DI Transport advarer mod, at det kan blive meget dyrt

I dag er der indført miljøzoner i København/Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg. Her stilles der krav om, at lastbiler og busser lever op til mindst Euro 4-normen eller har monteret et system på udstødningen, så de lever op til kravene i Euro 4-normen.

Forslaget fra oppositionspartier i Folketinget lægger op til, at der fremover skal stilles krav om Euro6-norm eller tilsvarende eftermonteret udstyr. Samtidigt foreslår partierne, at miljøzonerne også skal omfatte dieselvarebiler med en tilladt totalvægt over 1.760 kg, der ligeledes skal leve op til Euro 6-normen. Derudover vil man åbne op for, at alle byer med over 25.000 indbyggere kan indføre en miljøzone.

Euro 6-normen blev obligatorisk for lastbiler og busser indregistreret før pr. 1. januar 2014. Og for varebiler pr. 1. september 2015.

Et lignende forslag om strammere krav til både erhvervskøretøjer og privatbiler i form af rent-luftzoner blev droppet af den daværende SR-regering i 2014. DI Transport er i gang med at analysere det nye forslag, men peger på, at det kan blive meget dyrt.

- I 2014 var vurderingen, at det kostede mellem 35.000-70.000 kroner pr. lastbil at eftermontere begrænsende udstyr som for eksempel en katalysator, og på en række lastbiler kunne det teknisk set ikke lade sig gøre. Vi vil derfor gerne advare om, at det er en meget stor regning, man udskriver til transportbranchen, siger seniorchefkonsulent Rune Noack fra DI Transport.

Det er DI Transports vurdering, at forslaget især vil ramme mindre og mellemstore vognmænd.

- Selv hvis man kun har ti lastbiler, der skal have eftermonteret udstyr, så bliver det en meget stor regning, som en række virksomheder ikke har pengene til, siger Rune Noack.

Samtidigt vil udvidelsen til også at omfatte varebiler have stor betydning for håndværkere, pakkedistribution, madlevering med videre. Der er pr. 1. januar 2017 ca. 270.000 dieselvarebiler med en totalvægt på over 2.000 kg. Disse er både erhvervsbiler og private biler med gul/hvide "papegøjeplader".

- Det er selvfølgelig ikke alle varebiler, der vil have behov for at køre ind i de større byer, men det ændrer ikke ved, at potentielt er det rigtig mange varebiler, der vil blive påvirket af en udvidelse af miljøzonerne, især hvis flere byer opretter miljøzoner, påpeger Rune Noack.

I dag er loven om miljøzoner sådan, at andre byer end de nuværende fire byer med miljøzoner kan indføre miljøzoner, hvis de kan dokumentere, at grænseværdierne for partikler overskrides. DI Transport ønsker at fastholde et krav om dokumentation, før man opretter nye miljøzoner.

DI Transport peger også på, at der er mange andre kilder til partikelforurening end lastbil, busser og varebiler - eksempelvis private brændeovne og kilder udefra, og udledningen fra lastbiler og varebiler alligevel vil blive bedre i takt med at køretøjerne udskiftes.

- Vi har forståelse for de sundhedsmæssige hensyn bag forslaget, men mener ikke umiddelbart, der er behov for at ændre på de nuværende miljøzoner. Hvis man vil gøre mere ved udledningen fra lastbiler og varebiler, kunne man forbedre trafikafviklingen i byerne og f.eks. åbne op for mere levering uden for myldretiden, siger Rune Noack.

EU's klimaministre og EU-Parlamentet er blevet enige om klimamål mod 2030

EU's klimaministre og Europa-Parlamentet er blevet enige om hvor meget de enkelte lande skal reducere deres CO2 udledning i såkaldte non-ETS sektorer (bygninger, transport og landbrug). Disse sektorer dækker næsten 60 procent af EU's CO2 udledninger. Danmark har fået et CO2-reduktionsmål på 39 procent i forhold til 2005

Dansk Energis viceadministrerende direktør, Anders Stouge, kalder målet for ambitiøst, men ikke urealistisk.

- Det er et ambitiøst mål for Danmark. Men hvis vi sætter tidligt ind og samtidig fokuserer på at elektrificere og effektivisere i rette doser, kan vi godt nå det. Nu handler det om at vi erstatter forbrændingsmotoren i vores biler med el og udskifter olie- og gasfyr med varmepumper, siger han.

De nationale mål varierer fra 0 til 40 procent. Reduktionsforpligtelsen er fastsat under hensyntagen til velstanden i de enkelte lande, hvorfor lande som Luxembourg, Sverige og Danmark har særligt høje mål. Til gengæld indeholder aftalen fleksibilitet ved, at en række lande kan vælge at gøre en ekstra indsats i de sektorer, der er omfattet af EU's CO2 kvotesystem (energi og industri), og så til gengæld gøre mindre for at reducere CO2 udledningerne i de berørte sektorer (bygninger, transport og landbrug).

- Udnytter man den omtalte fleksibilitet vil det blot betyde, at man udskyder nødvendige investeringer til et senere tidspunkt, så det vil vi ikke anbefale, siger Anders Stouge.

Aftalen skal endeligt bekræftes af de enkelte landes EU-ambassadører, men det forventes ifølge Dansk Energi at være en formalitet.





Bilproducent fra Korea har en vision om fremtidens mobilitet

En nat dansk tid i begyndelsen af januar præsenterede koreanske Kia Motors sin vision for fremtidens mobilitet på elektronikkonferencen 2018 Consumer Electronics Show (CES) i Las Vegas. På messen viste Kia en række nye teknologier som indgår i koncernens strategi, som de kalder 'ACE', hvor bilerne bliver Autonome, Connected og Eco/Elektriske. Kia har også planer om at lancere sin bil-delingsløsning 'WiBLE' i Europa i 2018

“Boundless for all” er navnet på Kias vision for fremtiden, hvor Kia ser en bredere løsning på mobilitet end ideen om, at en bil kun er en måde at komme frem på. Kias 'ACE' strategi baserer sig på tre kerne-elementer, som viser Kias vision for fremtidig persontransport:

- Autonom - Kia vil kommercialisere niveau 4 med test af selvkørende biler i Smartbyer i 2021
- Connected - inden 2025 vil Kia indføre connected car teknologi i alle segmenter, og alle modeller skal være connected car inden 2030
- Eco/Electric - inden 2025 vil Kia samlet have 16 modeller med miljøvenlige drivlinier, som inkluderer en række nye hybrider, plug-in hybrider og elektriske biler. Derudover lancerer Kia en helt ny brændselscelle-bil i 2020.

I 2019 vil Kia gennemføre en storskala test af selvkørende biler på offentlige veje, som skal bane vej for kommerciel produktion af teknologien. Målet er selvkørende biler på niveau 4 i smarte byer fra 2021 med et nyt Smart City pilot-projekt.

Kia Motors Corporation blev etableret i 1944 og er Koreas ældste producent af motordrevne køretøjer. Kia producerer over 3 millioner biler per år på 14 produktions- og samlefabrikker i fem lande.

Niro EV Concept blev afsløret på CES i Las Vegas.



Tyve tog sprintere i Vejle

I tidsrummet mellem fredag 19. og mandag 22. januar blev der stjålet to Mercedes Sprintere fra Rehabiliter & Busser på Flegmade i Vejle

Hvis nogen har set en eller begge biler et sted de seneste dage, kan man kontakte Morten Troelsen på telefon 5143 8978 eller Kim Søndergaard på telefon 4016 0701.

Politiet kan kontaktes på telefon 114, hvor man skal oplyse, at det drejer sig om et tyveri af to minibusser i Vejle og bede om at blive stillet videre til få fat i Sydøstjyllands Politi.

De to stjalne sprintere var klar til salg

Konsulent Morten Troelsen fra Rehabiliter i Vejle håber, at nogen har set de to nye og uindregistrerede Mercedes Sprintere, der i weekenden blev stjålet fra virksomhedens adresse på Flegmade i Vejle. Bilerne var klar til salg og opbygget som minibusser med lift bagerst

Morten Troelsen siger til transportnyhederne.dk/Magasinet Bus, at tyveriet først registreret tirsdag morgen, da han kom til Vejle igen efter at have været væk både fredag og mandag.

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

Materiel

Ingen hos Rehabilitering i Vejle spekulerede over, at bilerne var væk, før han kom til Vejle. Derfor har tyvene haft god tid til at komme væk med bilerne.

Morten Troelsen siger videre, at Rehabilitering i en weekend for to måneder siden fik stjålet en lignende Mercedes Sprinter 316 fra afdelingen i Odense. Denne Sprinter stod også klar til salg.

Hvis nogen har set en eller begge biler et sted de seneste dage, kan man kontakte Morten Troelsen på telefon 5143 8978 eller Kim Søndergaard på telefon 4016 0701. Politiet kan kontaktes på telefon 114, hvor man skal oplyse, at det drejer sig om et tyveri af to minibusser i Vejle og bede om at blive stillet videre til få fat i Sydøstjyllands Politi.

Ifølge Morten Troelsen har politiet registreret, at der er en øget interesse fra kriminelle elementer for minibusser, og her kan det måske være lettere at komme af sted med at stjæle og komme af med en Mercedes Sprinter end minibusser fra andre mærker.



Nye MB Sprintere - Euro VI

Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov. Taxa - Flexkørsel - Sygetransport - VIP



- **Mercedes sprinter 314 CDI** fra kr. 335.000,-
3500 kg. M1 Lift 5 + G + F
- **Mercedes sprinter 316 CDI** fra kr. 385.000,-
3500 kg. R1 Lift 7 + G + F
- **Mercedes sprinter 316 CDI** fra kr. 395.000,-
4050 kg. R3 Lift 14 + G + F
- **Mercedes sprinter 516 CDI** fra kr. 465.000,-
5000 kg. R3L Lift 19 + G + F

De anførte priser er standard opbygning. Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole ikke kan komme det samme antal i som hidtil.

Nye Isuzu'ere

- **NOVO** med op til 29 + F + G fra kr. 675.000,-
- **TURQUOISE** med op til 31 + F + G fra kr. 795.000,-
- **VISIGO** med op til 39 + F + G fra kr. 1.195.000,-



Brugte:

Mercedes Turismo - 2017

Km. ca. 4.317 - Manuelt gear - 54 + 1 + 1 pass.
Toilet, Køkken, fartpilot, sovekabine, fodstøtter,
ABS, bakkamera, retarder

Pris: 1.950.000 Kr.



Scania Omniline - 2008

Km. ca. 239.609 - Automatgear - 45/26 pass.
Fartpilot, tonede ruder, mikrofon, termoruder,
armlæn, retarder - **Har 5 andre af samme slags**

Pris: 375.000 Kr.



Man Lions Regio - 2012

Km. ca. 493.034 - Automatgear - 47 + 1 pass.
Læselamper, mikrofon, fartpilot, hattehylde,
fodstøtter, armlæn, bakkamera, klima

Pris: 700.000 Kr.



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680
E mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager

Tlf. +45 7456 1326
E mail: info@busimport.dk



Førerpladsen i MAN Lion's Coach er overskuelig og har et traditionelt og komfortabelt førersæde med mange indstillingsmuligheder.

Busturen fra Tinglev var nærmest svævende

MAN's regionschef på det vestlige busområde, Henrik N. Knudsen inviterede indenfor i en 3.328 kilometer ny MAN Lion's Coach. Han havde været på Als for at vise lækkerierne frem for en lokal busvognmand, så vi havde aftalt at mødes på stationen i Tinglev. Dermed blev omvejen på vej tilbage til MAN Truck & Bus i Aarhus kun en halv snes kilometer - og vi kunne bruge rejsetiden på at arbejde i det ofte benyttede rullende kontor i toget fra Aarhus til Tinglev

Tekst og foto: Jesper Christensen

Det hele var timet og tilrettelagt, så Henrik N. Knudsen klokken 14 kunne åbne døren og byde velkommen i den 13 meter lange Lion's Coach med 420 veltrimmede MAN-heste, en 12 trins AS-Tronic gearkasse fra ZF med automatiseret gearskift og et drivline optimeret til økonomisk og komfortabel kørsel med blandt andet EfficientCruise-systemet fra MAN, der søger for at tilpasse gear og motoromdrejninger ud fra den ønskede hastighed i forhold til, om det går op eller ned bakke. Systemerne er også kendt hos andre - hos søstrene Scania hedder der eksempelvis Active Prediction.

Vi satte os til rette i førersædet, hvor Henrik N. Knudsen gav en kort instruktion i de vigtigste funktioner. Her er det værd at bemærke, at det er en rigtig god idé at læse instruktionsbogen og spørge MAN's repræsentant om de mange finesser med indstillinger og informationer, der findes i instrumentbordets display - blandt andet nulstilling brændstofforbrug og kilometertæller. Bare for at se, om vi på turen nordpå med både landevejskørsel, motorvejskørsel og kørsel i eftermiddagstrafik kunne gøre det mindst lige så godt som MAN's mand.

Materiel

Tinglev Station en grå mandag eftermiddag i januar, hvor en kold og fugtig vind blæst blandet med sne og regn fik de fleste til at holde sig indendøre. Så det gjorde vi også, da Henrik N. Knudsen ankom til stationen og lukkede døren op til den nyeste udgave af MAN Lion's Coach.



Materiel



For ude lå 181 kilometer, hvor den første halve snes var af små landeveje fra Tinglev og ud til motorvej E45 ved Røllum syd for Aabenraa. Herfra ville vi køre godt 90 km nordpå med motorvejen til Vejle, hvor vi så ville dreje fra og følge landevejen over Østbirk til Skanderborg - omkring 55 km. De sidste omkring 25 kilometer mod Aarhus ville blive med motorvejen til Skanderborgvej og så med ringgaden nord på til Aarhus N, hvor turen så ville være slut i nærheden af Marienlund.

Mon ikke det skulle være muligt at få sat et nogenlunde pænt resultat på lystavlen i displayet med den omkring 15 ton tunge bus.

Nå, nok om det på nuværende tidspunkt. Sikkerhedsselen var spændt, rattet justeret og førersædet indstillet i både højde og drøjde og i forhold til speeder og bremsepedal.

Her er der plads til en kommentar. Hvorfor kom rattets øverste kant til at skygge for det øverste af displayet, da den bedste indstilling blev fundet??? Nå, mon ikke det kan lade sig gøre at ændre på det under vejs.

På vej ud af Tinglev fik bussen med MAN-løven på fronten lov til at vise sin manøvredegytighed - eller var det manden bag rattet, der skulle vise, at han kunne håndtere den 13 meter lange bus rundt om hjørnerne i den sønderjyske stationsby, hvor de fleste havde søgt indendøre i ly for det grå og triste vejr med sydøstlig vind og iskold slud. Både bus og chauffør kom godt gennem byen og ud på landevejen uden at der lå væltede vejskilte bag.

Materiel

Det centrale spejl midt i frontruden giver et blik over situationen i bussen, hvor der er "fælles" belysning og individuel belysning ved de enkelte pladser, hvor der også er stik, så passagererne kan få strøm på deres mobile enheder.



Instrumentbordet har en lille skærm, der er fyldt med informationer. Blandt andet fra et bakkamera, der viser, hvad der foregår bag bussen, når den er i bakgear.



Det siger sig selv. Spejle er uundværlige. Og et godt overblik er afgørende for blandt andet sikkerheden.

De næste små hundrede kilometer gik med 100 km i timen, når ikke afstandsradaren begrænsede fremfarten på grund af en forankørende lastbil. Afstanden var efter vores opfattelse sat lidt for langt, så vi skulle ud i overhalingsbanen i god tid. Men det er jo et temperamentsspørgsmål og en indstillingsmulighed.

Efter de første kilometer på motorvejen med mange overhalende personbiler viste MAN-bussen sin styrke med hensyn til overblik bagud i både vestre og højre sidespejl. Et enkelt blik var nok til at skabe det nødvendige overblik langt bagud i venstre side. Og når vi var forbi lastbilerne i højre spor sikrede højre spejl overblikket, så overhalingen blev kortest muligt uden at genere lastbilchaufføren alt for meget med stænk fra vejen.

Motorvejskørslen viste også, at bussen kan holde retningen og blive i sporet. Styringen er præcis, så man



Materiel



Store ovenlysvinduer er med til at skabe en god atmosfære inde i bussen, der er forsynet med rummelige hattehylder, hvor der er plads til meget store hatte og andet, som passagererne tager med

Skærmen i instrumentbordet kan også vise, hvad der sker, når den bagerste dør er åben.



Bussens toilet er placeret ved den bagerste indgang.



som chauffør ikke skal sidde og korrigere hele tiden. Vi nød også sporassistenten, der var vågen og sendte behagelige, men mærkbare vibrationer op i højre balde og lår, når vi kom for tæt på kantlinierne til højre og i venstre side, når afstanden til vognbanelinierne blev for kort.

Det var godt at vide, at overblikket, retningsstabiliteten og sporassistenten var i orden, inden turen ad den noget smallere landevej fra Vejle over Østbirk til Skanderborg.

Når man sidder bag rattet i den nye Lion's Coach er der ikke meget andet støj, end den fra vinden - og det er ikke meget. Lydforholdene er helt i orden. Henrik N. Knudsen ordnede uden at lagde mærke til det flere telefonsamtaler. Og når han var oppe foran kunne vi tale ubesværet om, hvordan det gik i det daglige. Han kunne for eksempel fortælle, at alle de MAN TGE-modeller, der var blevet opbygget som minibusser i forbindelse med efterårets TGE-karavane var blevet solgt, og at der var flere ny-opbygninger på vej. Henrik N. Knudsen fik også lov til at fortælle, hvad han fremhæver, når han skal argumentere for, at man som busvognmand skal vælge en MAN Lion's Coach.

- Køreegenskaber og pris. Man får rigtig meget bus for pengene, fremførte han og forklarede, at han med køreegenskaberne også tænkte på brændstoføkonomien.

Og så var vi kommet over Vejle Fjord, hvor retningsviseren blev slået ud og kursen lagt mere vestover mod Lindved.

Fakta om den testede MAN Lion's Coach

MAN Lion's Coach C med to aksler

Længde: 13,091 meter

Bredde: 2,55 meter

Højde: 3,87 meter

Akselafstand: 7,05 meter

Venderadius: 23.4 meter

Motor:

6-cylindret MAN D2676 LOH common rail på 12,4 liter

Effekt: 420 hk

Maksimalt dejningsmoment: 2.100 Nm

Gearkasse:

MAN Tipmatic - automatiseret manuel 12-trins gearkasse produceret af ZF

Baggage-kapacitet:

14,3 kubikmeter

Maksimalt antal passagersæder: 59

Tilladt totalvægt: 20.600 kg

Materiel



Belysningen skaber en tryk stemning i bussen, når dagen går på hæld.



Sikkerhedsinstruktionerne ved de enkelte sæder giver associationer til fly. Måske ikke så dårligt, hvis der skulle være en enkelt passager, der ikke er helt tryk ved at rejse med bus.

Materiel

Der er noget dejligt ved at komme væk fra motorvejen og ud på landevejene. Der var ikke mange biler på vejen, så vi fik mulighed for at nyde landskabet, hvor marker og skove denne dag var dækket af sne.

På vejen over Østbirk går både op og ned, ud og ind og gennem en del rundkørsler, hvilket udfordrede manden bag rattet. Var det muligt at komme gennem rundkørslerne uden at komme op på de hvide sten, der markerede kanten - og uden af komme for tæt på vejskilte eller blive tvunget helt ned i fart. Ja, det var det.

Bussen slog også sine gode køreegenskaber fast på det sidste stykke af turen gennem myldretidstrafikken i Aarhus.

Dermed kan vi i hvert fald give Henrik N. Knudsen ret på ét punkt. Køreegenskaberne, som de visser sig ude i virkeligheden taler meget klart til fordel for MAN Lion's Coach. Hvad så med brændstoføkonomien, som han også slog på? Hvor langt havde vi kørt pr. liter brændstof?

Da vi trak håndbremsen på Aldersrovej i Aarhus N viste triptælleren 181,3 kilometer og en brændstoføkonomi på 4,35 km/liter. Og det var vist lidt bedre end MAN's mand. Men vi havde også haft medvind på både motorvej og landevej.....

Så vi vil vove at give Henrik N. Knudsen ret, når han slår på en god brændstoføkonomi.

Om prisen også taler for bussen må blive en sag mellem Henrik N. Knudsen og hans kunder.



Køreturens faktuelle resultat med hensyn til brændstofforbrug.

Materiel



Materiel



Den testede MAN Lion's Coach på 13 meter har det største baggagerum af de forskellige udgaver, så vores oppakning tog ikke mange kubikcentimeter af den samlede plads på 14,3 kubikmeter.



MAN Lion's Coach fås også i en kortere to-akslet udgave på 12 meter og en akselafstand på 6,06 meter. Den fås også i tre-akslede udgaver på 13,361 meter og en akselafstand mellem foraksel og forreste bagaksel på 6,06 meter og på 13,901 meter og en akselafstand mellem foraksel og forreste bagaksel på 6,6 meter. Motorudvalget spænder fra motorer på 420 hk, 460 hk og til 500 hk. Til busser med 420 hk motorer er der mulighed for at vælge en seks-trins manuel gearkasse eller en seks-trins automatgearkasse i stedet for Tipmatic-gearkassen. Til busser med 460 hk motorer har man mulighed for at vælge en seks-trins automatgearkasse i stedet for Tipmatic-gearkassen. Busser med 500 hk motorer leveres med den nævnte 12-trins Tipmatic-gearkasse.

Den testede MAN Lion's Coach C har med 14,3 kubikmeter mest plads til baggage. Den anden to-akslede har på grund af den kortere længde plads til 11,7 kubikmeter, mens den korteste af de tre-akslede har plads til 11,8 kubikmeter og den største plads til 13,2 kubikmeter.



Reservedelsgaranti går ind i sit andet år

Som den første danske lastbil- og busleverandør indførte MAN for et år siden en to-årig garanti på MAN-originaldele og MAN-ombytningsdele. Her ét år senere er de første reservedele ved at gå ind i det andet år med garanti, hvilket dog ikke er noget, der bekymrer MAN's Spare Part manager Bjarne Rasmussen

- Vores kvalitet på MAN's lastbiler og busser, herunder også de reservedele som benyttes, er så høj, at vi ikke regner med væsentlige udgifter i forbindelse med den udvidede garanti. Det er naturligvis en væsentlig årsag til MAN's ene-gang i branchen med en forlænget garanti, at der kun sjældent er problemer med reservedelene, siger han.

Selvom Bjarne Rasmussen fremhæver den gode reservedelskvalitet, så kan han ikke udelukke at der opstår fejl. Det er netop derfor, at den to-årige reservedelsgaranti skal ses som en effektiv forsikring for kunderne.

- Som det altid er tilfældet ved at benytte MAN-originaldele, gælder to-års garantien både for selve komponenten samt for den medfølgende arbejdsløn og hjælpematerialer. Og den udvidede to-års garanti gælder også, hvis reparationen sker på et autoriseret MAN-værksted i udlandet, siger Bjarne Rasmussen og fortsætter:

- Det er langt fra tilfældet, at det er reservedelen, der er den dyreste del. Ofte udskiftes en reservedel til få hundrede kroner, men hvor det tager flere timer for mekanikeren at udskifte delen og reparere følgeskaderne. Her dækkes hele reparationen - reservedele såvel som timeløn - af den udvidede reservedelsgaranti.

Materiel

Det tyske kvalitetsinstitut, TÜV, har igennem en lang årrække vurderet kvaliteten på samtlige lastbilmærker ved at måle på antallet af fejl, som bliver rapporteret på et til fem år gamle lastbiler. Resultaterne af de seneste fire-fem års TÜV målinger viser, at MAN ligger helt i front på kvaliteten med meget få fejl indenfor hver årgang. Disse resultater afspejler en tendens, som MAN i årevis har set. Nemlig at kvaliteten af de mange MAN-originaldele er så høj, at det sjældent giver anledning til nedbrud eller stop af selve køretøjet.

Store krav til underleverandører:

MAN's originaldele produceres efter MAN retningslinjer og kontrolleres omhyggeligt for overholdelse af MAN's kvalitetsstandarder. Samme krav stilles til alle godkendte underleverandører, som alle skal leve op til MAN's mål, der skal sikre:

State-of-the-Art kvalitet takket være den nyeste MAN-teknologi samt løbende opdatering og udvikling, der sikrer, at enhver original MAN-reservedel er mindst lige så god eller måske endda bedre end den del, der skal udskiftes

Også to års garanti på reservedele til MAN's TGE-biler

Det er ikke kun MAN's mange danske ejere af lastbiler og busser, som har glæde af den to-årige garanti. Også MAN's helt nye kunder på varebilssiden nyder godt af den forlængede garanti.

- Det har naturligvis været en vigtig parameter i hele lanceringen af vores nye varebil, MAN TGE, at den fra start har haft to års garanti på reservedelene, og dermed adskiller sig væsentligt i forhold til stort set alle konkurrenter på markedet. Det er med til at give vores nye varebil et kvalitetsstempel, som er helt i tråd med den totaloplevelse, som vores kunder skal have, når de prøver en af vores varebiler, siger MAN's Varebilschef Nicolai Sperling.

MAN's omfattende program af renoverede MAN-originaldele, MAN EcoLine, er ligeledes omfattet af den to-årige garanti. Dermed er MAN's mange kunder med ældre køretøjer, der ofte benytter sig af de billigere renoverede EcoLine dele, også sikret en væsentligt forbedret garanti, når deres ældre MAN køretøjer trænger til at få skiftet reservedele, da MAN yder præcis samme to-års garanti på en fabriksrenoveret Ecoline-komponent som på fabriksnye komponenter.



MAN yder samme to-års garanti på en fabriksrenoveret Ecoline-komponent som på fabriksnye komponenter. Dermed er MAN's kunder med ældre køretøjer, der ofte benytter sig af de billigere renoverede EcoLine dele, også sikret en væsentligt forbedret garanti, når deres ældre MAN køretøjer trænger til at få skiftet reservedele. Her et billede fra 2008.



Danske havne får besøg af rekord mange krydstogtgæster

I løbet af 2018 vil der komme så mange krydstogtgæster til danske havne, at antallet vil sætte ny rekord. Det vurderer netværket CruiseCopenhagen, der er forankret hos Wonderful Copenhagen, som samler havne, turistorganisationer, attraktioner, hoteller, bureauer og transportfirmaer med mere på tværs af landet

Antallet ventes at nå op over 1,1 million gæster, der ankommer til danske havne fra Skagen i nord til Rønne i øst. Aarhus vil nå næsten 100.000 gæster, og Skagen mere end fordobler antallet af krydstogtgæster i 2018.

I Hundested, der først har etableret sig som krydstogtdestination inden for de seneste år, får man besøg af fire skibe og flere gæster end nogensinde før.

Også på Bornholm, i Kalundborg og Helsingør er der udsigt til flere krydstogtgæster, som vil skabe omsætning og beskæftigelse i det nye år.

København er stadig landets største krydstogtdestination og ventes at sætte ny rekord i år. Men der er en tydelig tendens til, at havnebyerne rundt i landet, som også satser på krydstogtturisme, får flere og flere gæster.

Ifølge CruiseCopenhagen vil havne uden for København nå næsten en kvart million gæster.

- Danmark går ind i sit bedste år for krydstogtturisme nogensinde. Og det er ikke kun København, der fortsætter vækstkurven op ad. Det nye år understreger for alvor, at hele landet er kommet med og har hul igennem på det internationale marked. Med vores mange havnebyer med individuelle udbud af oplevelser, har Danmark et stort potentiale for krydstogt, og det profilerer vi strategisk over for rederier og rejsebureauer verden over, siger Claus Bødker, der er krydstogtchef i Wonderful Copenhagen, hvor netværket CruiseCopenhagen, der samler den danske krydstogtbranche, er forankret.

Flere gæster og længere sæson i København

København er ikke kun Danmarks største krydstogtdestination. Den danske hovedstad er også Nordeuropas vigtigste destination for krydstogtturisme. I år kan København se frem til at tage i mod 875.000 krydstogtgæster, hvilket vil være det højeste antal nogensinde. Det er ikke kun antallet af gæster, der udvikler sig i København. Det samme gør også længden på sæsonen. I takt med at hovedstaden de seneste år har oplevet vækst i krydstogtturismen, er sæsonen blevet længere og længere. I 2018 vil sæsonen fra forårets første krydstogtskib lægger til i København til efterårets sidste stævner ud i Øresund vare 215 dage. For tre år siden varede sæsonen 173 dage.

Ud over de 215 dage fra marts til oktober kommer yderligere dage med trafik, når julesæsonen i 2018 trækker syv skibe til København i december med det højeste antal julekrydstogtgæster nogensinde.

- Det er virkelig positivt, at sæsonen bliver længere og længere, så vi kan brede antallet af besøg ud over en længere periode og dermed også skabe forretning uden for de traditionelt populære sommermåneder, siger Claus Bødker.

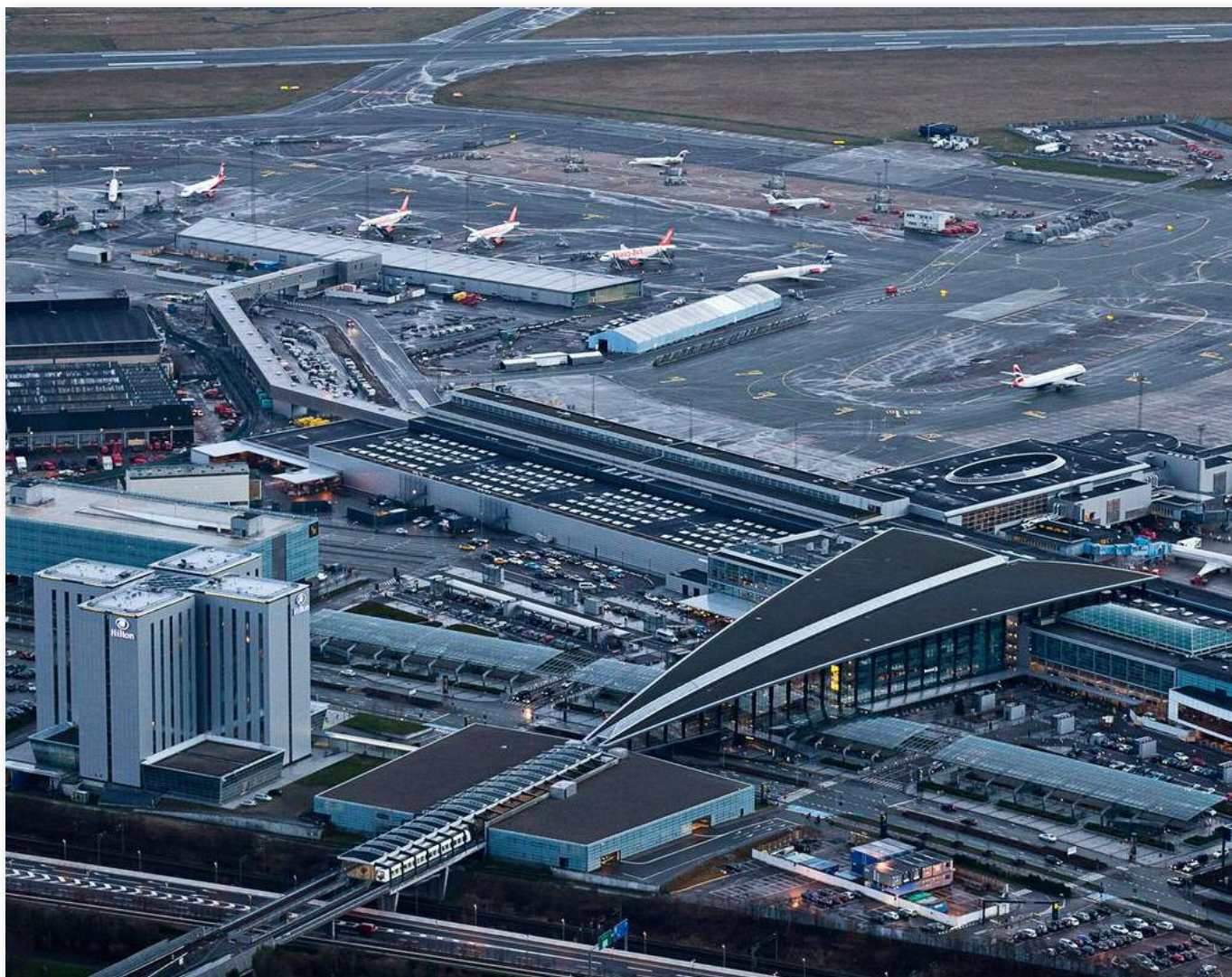
Fremgangen i dansk krydstogtturisme mærkes også på interessen hos aktørerne i branchen for at være en del af en fælles, koordineret indsats for at sælge det danske krydstogtprodukt til rederier og rejseagenter rundt i verden. Hos netværket CruiseCopenhagen er der i løbet af det seneste år kommet 20 procent flere medlemmer.



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!



Passagertallet fløj frem i København

2017 blev det ottende år i træk med vækst i Københavns Lufthavn. I alt 29.177.833 millioner rejssende valgte lufthavnen på Amager, hvilket er en stigning på 0,5 procent. Bag tallene ligger der en fremgang på passagerer, der fløj direkte, og på passagerer, der fløj langt. Omvendt valgte færre at tage et indenrigsfly eller rejse via København og videre ud i verden

Lufthavnen kan notere, at der siden 2009 har været en konstant vækst i antallet af passagerer ind og ud gennem lufthavnen, Hvor der i 2009 var 19,7 millioner passagerer, var der som nævnt 29,2 millioner passagerer sidste år. Dermed er der tale om en vækst siden 2009 på 48,2 procent.

Københavns Lufthavne peger i forbindelse med årsstatistikken på, at der i 2017 var 18 dage med over 100.000 rejssende gennem terminalerne. Den 7. juli blev den travleste dag i lufthavnens historie med 104.609 passagerer.

- Flere end 100.000 passagerer er det nye normale på de store rejsedage - og det har flyselskaberne og lufthavnens ansatte virkelig fået gearret hele organisationen og servicen til, siger administrerende direktør Thomas Woldbye, der kan konstatere, at væksten ikke vokser ind i himlen.

Busrejser

I årets sidste måneder stilnede væksten af, og december sluttede med 3,8 procent færre passagerer end december 2016.

Flere flyver direkte - og langt

Det seneste årti har tendensen været, at flere passagerer vælger at flyve direkte, når det er muligt, og tidspunktet passer. Det kan også aflæses i årets trafiktal, hvor antallet af lokalt afgående passagerer er vokset knap 3 procent til 14,5 millioner.

Også de lange ruter havde vokseværk. 185.000 flere passagerer rejste på en af de interkontinentale ruter ud i verden, hvilket er en stigning på 6 procent.

I 2017 åbnede nye ruter til New Delhi og Agadir (Marokko). Samtidig øgede flere flyselskaber antallet af afgange til Bangkok, Los Angeles og New York. 2018 byder på flere lange ruter, herunder Hongkong og Amman (Jordan). Desuden arbejdes der på yderligere ruter til Kina.

- Ser vi lidt bag tallene, er antallet af rejsende på ruterne til Kina vokset 5,3 procent til i alt 283.000. Ruterne til USA trives også godt med en vækst på 3,7 procent til 1.090.000 passagerer, siger Thomas Woldbye.

Af andre destinationer kan nævnes Dubai, der er vokset 9,7 procent til 351.000 rejsende. Højdespringer er Canada, der er vokset 20,7 procent til 157.000 passagerer.

Færre fløj indenrigs og i transfer

Til gengæld faldt antallet af rejsende på indenrigsruterne 5,8 procent til 1.611.369. Hvilket er et fald, som lufthavnen vil have vendt til en stigning.

- Derfor har vi sammen med de regionale lufthavne og indenrigsflyselskaberne sat gang i en stor kampagne for at øge kendskabet til, hvor hurtigt og nemt det er at flyve rundt i Danmark - og dermed også, hvor nemt det er at flyve via CPH og videre ud i verden, siger Thomas Woldbye.

På listen over top 10-destinationer ligger Aalborg nummer 6 med 861.236 rejsende.

Når det gælder transfer, var der også en negativ tendens i året, der gik. Antallet af transferpassagerer faldt 8,4 procent til 2.823.500. SAS står for 82 procent af transfertrafikken i Københavns Lufthavn.

	December			År til dato		
	2017	2016	Ændring (%)	2017	2016	Ændring (%)
Passagerer i alt	1.979.483	2.079.679	-4,8%	29.177.833	29.043.287	0,5%
Danmark	121.427	132.139	-8,1%	1.611.369	1.710.868	-5,8%
*) Europa	1.600.001	1.699.341	-5,8%	24.313.883	24.264.822	0,2%
**) Interkontinental	258.055	248.199	4,0%	3.252.581	3.067.597	6,0%
Rute	1.890.810	2.001.586	-5,5%	27.691.957	27.598.944	0,3%
Charter mv.	88.673	78.093	13,5%	1.485.876	1.444.343	2,9%
Afgående i alt	1.021.556	1.068.305	-4,4%	14.556.607	14.490.880	0,5%
Lokal	838.277	856.472	-2,1%	11.733.107	11.407.691	2,9%
Transfer/Transit	183.279	211.833	-13,5%	2.823.500	3.083.189	-8,4%
Operationer i alt	18.091	19.390	-6,7%	259.243	265.784	-2,5%
Danmark	2.165	2.264	-4,4%	28.415	28.960	-1,9%
*) Europa	14.573	15.832	-8,0%	214.977	221.197	-2,8%
**) Interkontinental	1.353	1.294	4,6%	15.851	15.627	1,4%



Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi: Vi vil have skærpet fokus på otte vejstrækninger

Hos Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi har færdselsafdelingen som en del af strategien og indsatsen i 2018 udvalgt otte vejstrækninger i politikredsen, der kommer særligt under lup i løbet af året. Erfaringer fra en tilsvarende indsats seks steder sidste år er så gode, at idéen med øget fokus på udvalgte strækninger bliver gentaget

Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi peger på, at de forventer, at særligt to af strækningerne formentlig vil vække opsigt - det drejer sig om Sydmotorvejen fra Farøbroen til Rødby og om Vestmotorvejen fra Slagelse til Korsør.

- Jeg er klar over, at mange har holdninger til, hvor politiet bør have fartkontroller på motorvejene. Det er altså bare sådan, at alle analyser og statistikker viser, at det her i kredsen er på de to strækninger, der sker flest færdselsuheld, og de sker med meget høj hastighed og er dermed ekstraordinært farlige. Derfor sætter vi ind på motorvejene og opfordrer til, at folk kører efter loven, så vi slipper for uheld, siger leder af færdselsafdelingen hos Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi, vicepolitiinspektør Erik Mather.

De otte strækninger, der får ekstra opmærksomhed i 2018, er følgende:

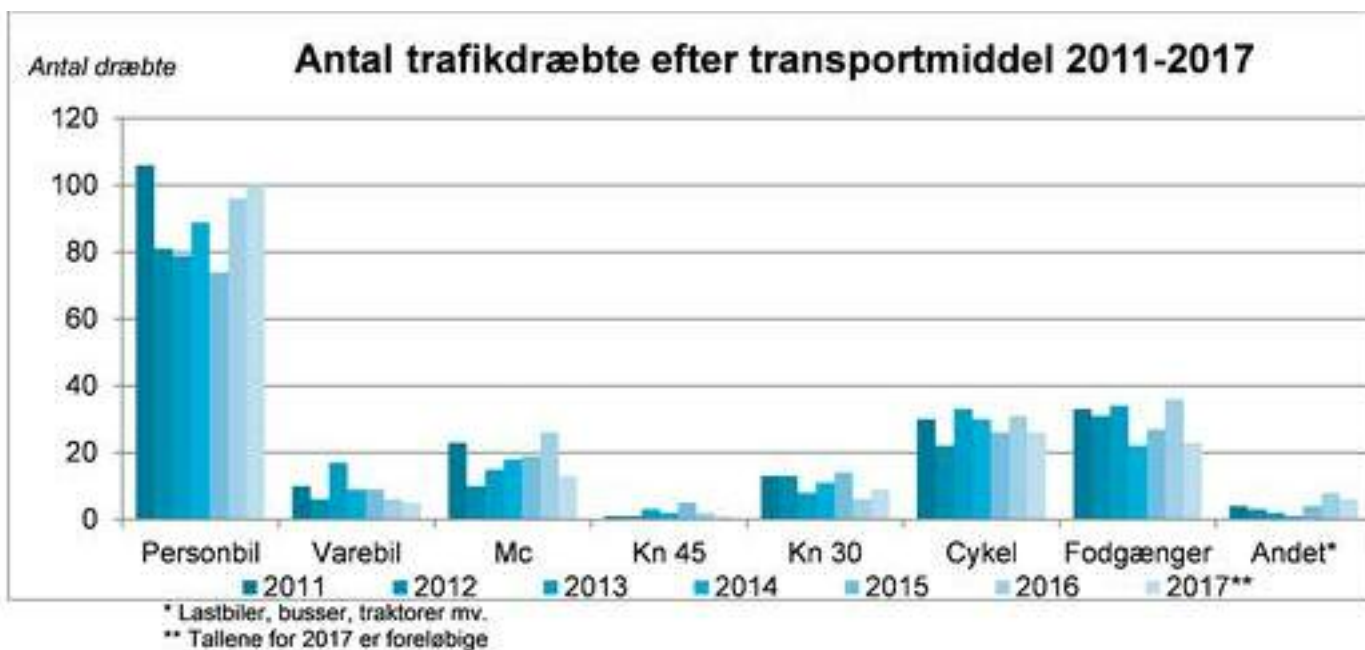
- Sydmotorvejen E47 (Farøbroen – Rødby)
- Vestmotorvejen E20 (Slagelse – Korsør)
- Østre Ringvej, Næstved, rute 14 (Parkvej – Køgevej)
- Skælskørvej, rute 256 (Næstved Landevej – Skælskørvej)
- Skælskørvej, rute 157 (Sorø – Dalmose)
- Grønsundvej, rute 287 (Grønsundvej – Æblehævej)
- Gedser Landevej, E55 (Nykøbing Falster – Gedser)
- Nykøbingvej, rute 271 (Stubbekøbing – Nykøbing Falster)

Trafiksikkerhed

Da 2017 var helt ung og sprød, meddelte politiet i Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi, at seks strækninger ville få ekstra opmærksomhed fra færdselsafdelingen i årets løb. På de udvalgte strækninger var farten alt for høj, og høj fart fører til flere uheld, og uheld fører til skader.

Ifølge vicepolitiinspektør Erik Mather har indsatsen haft en god effekt. På alle seks strækninger er både andelen af bilister, der kørte mere end 10 procent for hurtigt faldet, og det samme er sket med den målte gennemsnitshastighed.

- Det sker alt for ofte, at jeg må stå med løftet pegefinger og sige 'tsk-tsk', men det er der ingen grund til her. Arbejdet med de udvalgte strækninger har været en stor succes, og jeg har kun ros til overs for alle de bilister, der har forstået budskabet om, at farten dræber og derfor har sænket hastigheden. Derfor udvider vi også indsatsen i 2018 og regner med lige så god effekt, siger Erik Mather.



Flere bilister mistede livet i trafikulykker

Sammenlignet med 2016 blev 2017 et bedre år med færre dræbte fodgængere, cyklister og motorcyklister. I 2017 var der 23 fodgængere, der mistede livet i trafikken mod 36 året før. Der ser ifølge Vejdirektoratets foreløbige ulykkesstatistik også ud til at være et mindre fald i antallet af tilskadekomne fodgængere. Der tegner sig ligeledes et fald i antallet af dræbte cyklister fra 31 i 2016 til 26 i 2017. Også blandt cyklister ser det ud til, at der er færre tilskadekomne i 2017 sammenlignet med året før

Efter flere års stigning i dræbte på motorcykel, ser det ud til, at der er sket et markant fald i antallet af dræbte fra 26 i 2016 til 13 i 2017. Det er det laveste antal siden 2013. Dog er antallet af personer, der er kommet til skade på motorcykel, på niveau med de foregående år.

Antallet af dræbte bilister og bilpassagerer er steget fra 96 dræbte i 2016 til 100 dræbte i 2017.

- Ganske vist er der i 2017 tale om et fald i trafikdræbte i forhold til 2016, hvor 211 mennesker mistede livet på vejene. Men ser man over flere år, er der en tendens til, at antallet af dræbte mennesker i trafikken ikke falder i det omfang, som det burde, siger Mogens Kjærgaard Møller, der er administrerende direktør i Rådet for Sikker Trafik på baggrund af tallene for dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2017.

Færdselssikkerhedskommissionen har et nationalt mål om, at der i 2020 maksimalt må være 120 trafikdræbte og 2.000 tilskadekomne i trafikken om året. For at nå det mål, burde der i 2017 højst have været 138 dræbte på vejene. Dermed er der langt til målet, når der i 2017 var omkring 180 trafikanter, der mistede livet.

- Det er bekymrende, at antallet af trafikdræbte synes stagneret på et alt for højt niveau, og at der stadig er så mange mennesker, der mister livet i trafikken. Hovedparten af ulykkerne skyldes adfærden på vejene, og derfor er det vigtigt, at der fortsat bliver sat ind med blandt andet politikontrol og kampagner, siger Mogens Kjærgaard Møller.

Dødsulykkesstatistikkerne viser, at ulykkesfaktorerne især er for høj hastighed, uopmærksomhed og spirituskørsel.

- Politiet sætter ind mod de vigtigste ulykkesfaktorer. Derfor er netop disse tre valgt som fokusområder i politiets operative strategi, siger Erik Terp, der er chef for Rigspolitiets Nationale Færdselscenter.

- Politiets kontrol har som formål at øge færdselssikkerheden gennem at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne. Politiets medarbejdere yder hver dag en stor og vigtig indsats, og der er brug for et fortsat højt kontroltryk fra politiets side for at komme Færdselssikkerhedskommissionens målsætning nærmere, siger han videre.

Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af afdelingen for trafiksikkerhed i Vejdirektoratet, håber, at de nye tal markerer indgangen til en positiv udvikling, hvor ulykkestallene også falder i de kommende år.

- Færre har mistet livet i trafikken i 2017, men vi vil gerne nå ned på et endnu lavere niveau. Derfor arbejder Vejdirektoratet for en bedre trafiksikkerhed, når vi blandt andet sætter fokus på fremkommelighed og sikkerhed på statsvejene gennem kampagner, og når vi analyserer samtlige dødsulykker i trafikken. Det er det samlede resultat af indsatserne på mange felter, som skal til, for at vi kan nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, siger hun.

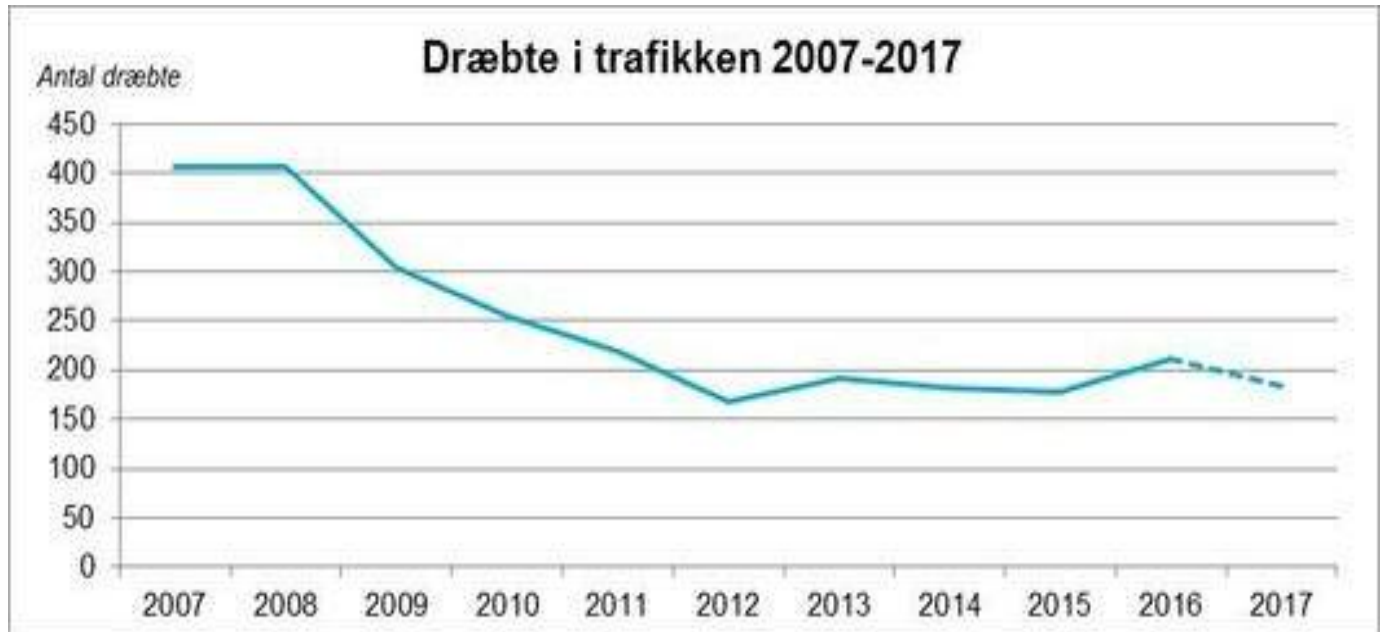
Færre blev dræbt i trafikken sidste år

De foreløbige ulykkestal viser, at 183 mennesker mistede livet ved trafikulykker i 2017, mens 3.097 kom til skade. I 2016 mistede 211 livet, mens 3.228 kom til skade i trafikken. Dermed endte 2017 en smule under 2016. Vejdirektoratet peger på, at antallet af dræbte i trafikken siden 2012 er stagneret med mindre udsving

Transportminister Ole Birk Olesen (LA) kalder det for positivt, at vi i en tid med øget trafik oplever, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i 2017 var lavere end i 2016.

- Jeg arbejder dog for, at antallet af dræbte og tilskadekomne kommer længere ned. En af de væsentligste årsager til ulykker i trafikken er uopmærksomhed, og i den forbindelse vil jeg til efteråret fremsætte et lovforslag, der skærper reglerne for anvendelse af håndholdte kommunikationsapparater, så det fremover kommer til at give et klip i kørekor-

Trafiksikkerhed



tet at bruge dem under kørslen. Samtidig er teknisk udstyr i biler og lastbiler en mulighed for at begrænse antallet af ulykker, siger Ole Birk Olesen, der mener, at nye teknologier, som kan være med til at øge den generelle trafiksikkerhed, og som er klar til at blive brugt, hurtigst muligt bør blive en del af udstyret i bilerne.

Ole Birk Olesen har på den baggrund opfordret EU-Kommissionen til at tage initiativ til, at de tekniske krav til udstyr i blandt andet biler og lastbiler fremrykkes, så kravene gælder fra 2018 i stedet for fra 2020, som der oprindeligt er lagt op til i EU-reguleringen.

Direktør Stefan Søsted, Færdselsstyrelsen, der administrerede store dele af færdsels- og transportlovgivningen, siger, at det overordnet er positivt, at 2017 bød på et fald i antallet af trafikdræbte sammenlignet med 2016.

- Der er dog fortsat behov for, at vi arbejder målrettet på at reducere antallet af ulykker yderligere, siger han og peger på, at da langt de fleste trafikulykker skyldes trafikanternes adfærd, har transportministeren bedt Færdselsstyrelsen om at sætte gang i et arbejde, der skal forbedre køreuddannelsen i Danmark.

Som følge heraf har Færdselsstyrelsen bedt Nord Universitet i Norge om at søsætte et forskningsprojekt, der skal munde ud i konkrete anbefalinger til en moderne, effektiv og fremtidssikret køreuddannelse.



Kørsel med håndholdt teleudstyr skal give klip i kørekortet

Fremover skal det give et klip i kørekortet at anvende alle former for håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater (tablets, laptops, mobiltelefoner mv.). Det mener VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti, som vil skærpe reglerne for anvendelse af håndholdt mobiltelefon under kørslen og gøre reglerne mere tidssvarende

Som reglerne er i dag, får man en bøde på 1.500 kroner, hvis man snakker i håndholdt mobiltelefon under kørslen. VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti mener, at reglerne skal skærpes, så det udover bøden koster et klip i kørekortet. Samtidig vil de tage højde for den teknologiske udvikling og gøre forbuddet teknologineutralt, så det omhandler alle håndholdte kommunikationsapparater og ikke kun mobiltelefoner.

Derfor vil transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen forberede et lovforslag, der kan fremsættes til efteråret, og derudover vil emnet blive drøftet i Færdselssikkerhedskommissionen senere på måneden.

- Det er enormt farligt for andre trafikanter, hvis man ikke koncentrerer sig om at køre bil, når man kører bil. Det er fantastisk egoistisk at kigge andre steder hen end på vejen, når man kører rundt med halvanden ton metal for enden af speederen. Derfor ligger det regeringen og Dansk Folkeparti meget på sinde at gøre noget ved den uopmærksomme adfærd, som en række bilister udøver i trafikken, når de eksempelvis sms'er eller laver Facebookopdateringer under kørslen, siger Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance.

Det er hensigten, at det med de nye regler skal give et klip i kørekortet at benytte håndholdt teleudstyr og andre håndholdte kommunikationsapparater - for eksempel tablets, GPS-enheder, bærbare computere og mobiltelefoner - til eksempelvis at tale i, SMS'e, skype, være på sociale medier, bruge andre internetrelaterede funktioner eller indstille GPS-enheder.

- Det nytter ikke noget, at vores lovgivning baserer sig på de teknologiske tilbud, der fandtes i år 1997, hvor forbuddet mod håndholdte mobiltelefoner blev indført. Vi skal derfor udvide forbuddet, så vi sikrer os, at alt håndholdt teleudstyr er omfattet af forbuddet. Det skal vi, fordi det er noget af det, der øger uheldsrisikoen mest. Det skal derfor have en mere umiddelbar konsekvens for kørekortet. Det tror jeg vil få folk til at respektere forbuddet mere, siger Ole Birk Olesen.

Forskning og undersøgelser af uopmærksomhed og distraktion i trafikken viser, at risikoen for ulykker øges, når man som fører koncentrerer sig om andre ting end kørselsrelaterede opgaver.

DTU har udarbejdet en rapport fra juli 2016 om distraktion og bilkørsel. Nummerindtastning på håndholdt mobiltelefon, at læse/skrive (eksempelvis på tablets), og at skrive SMS på håndholdt mobiltelefon er ifølge rapporten nogle af de aktiviteter, der medfører den største forøgelse af uheldsrisikoen.



Europæiske projekter fortæller om selvkørende biler

Bløde trafikanter føler sig mere trygge ved selvkørende biler end ved almindelige biler. Til gengæld har de svært ved at afkode de selvkørende bilers færden. Det viser erfaringer fra europæiske lande, der har gennemført forsøg med køretøjer, der kan køre selv

- Vi skal formentlig snart i gang med at gennemføre forsøg med selvkørende biler i Danmark, hvor cyklister - især i de større byer - fylder relativt meget i trafikken. Derfor er det relevant at se på, om vi kan lære af lignende projekter, som allerede er gennemført i andre europæiske lande, siger Andreas Egense, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

De vigtigste konklusioner er ifølge Vejdirektoratets vurdering:

- Cyklister og fodgængere føler sig tryggere ved de automatiske køretøjer end ved almindelige køretøjer
- Uformelle regler i trafikken er en udfordring for de selvkørende køretøjer, og det kræver især opmærksomhed de steder, hvor vejen deles eller krydses med andre trafikanter
- Cyklister og fodgængere har brug for tydeligere tegn fra de automatiske køretøjer om, hvad de har "tænkt" sig at gøre
- Selvkørende køretøjer skal introduceres gradvist, så de øvrige trafikanter har mulighed for at vænne sig til dem

- Erfaringerne viser, at cyklister og fodgængere overraskende nok føler sig tryggere ved de selvkørende køretøjer end ved almindelige biler. Samtidig er udfordringen, at de har svært ved at afkode, hvad de selvkørende køretøjer har tænkt sig at gøre. Det er nogle vigtige pointer, som er værd at kigge på, hvis man er i gang med at planlægge et forsøg med selvkørende køretøjer i byerne, fremhæver Andreas Egense.





Smallere vejbaner kan bane vejen for et ekstra spor på motorveje

Transportminister Ole Birk Olesen vil have undersøgt muligheden for at lave ekstra spor på motorveje ved at gøre de eksisterende smallere og udnytte ny teknik, der kan holde bilerne inden for stregerne

Ole Birk Olesen har opbakning fra partierne bag VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti til at bede Vejdirektoratet om at udarbejde en plan for, hvordan man ved hjælp af smallere vognbaner kan gøre plads til et ekstra spor på udvalgte dele af det eksisterende motorvejsnet - uden at det går udover trafiksikkerheden.

Formålet er at skabe mere plads til det stigende antal biler, som blandt andet lavere VLAKE-Regeringens lavere registreringsafgifter og lavere brotakster har og ventes at sende ud på især motorvejene.

Udgangspunktet for ideen er, at flere og flere biler ved hjælp af ny teknik - Lane Keeping Assistance (LKA) - efterhånden begynder at kunne holde vognbanen selv, hvilket øger trafiksikkerheden, da systemerne i mange tilfælde er bedre til at holde bilerne på sporet, end mennesker.

Derfor gør teknologien det muligt, at biler kan køre på en smallere vognbane, uden at det går ud over trafiksikkerheden. Vejdirektoratet har på den baggrund undersøgt mulighederne for at skabe plads til en ekstra, men smallere vognbane på motorvejene.

Ifølge Vejdirektoratet er det på nogle - men ikke alle - motorveje muligt at etablere et ekstra smalt spor. Som udgangspunkt skal motorvejen have 6 spor eller flere (dvs. 3 eller flere i hver retning). Og hvis man eksempelvis anlægger et fjerde spor på en motorvej, der i dag er tre-sporet, vil kapaciteten på vejen øges med 33 procent. Og det kan gøres til en brøkdel af prisen for at lave egentlige vejudvidelser, hvor vejen skal gøres bredere for at få et ekstra spor.

Det er almindeligt, at vognbanerne på motorvejene er 3,5 meter brede, mens 99 procent af alle biler er under 2,1 meter brede. Og producenter har til Vejdirektoratet oplyst, at biler med LKA kan køre forsvarligt på baner, der 2,5 meter brede. Det giver nye muligheder for at lave smallere vognbaner, som kan give plads til flere biler på samme strækning. Og det er nogle muligheder, ministeren og transportordførerne fra DF, V, LA og K mener, skal udnyttes.

- Den nye teknologi i bilerne indeholder spændende perspektiver for at afhjælpe problemer med kritisk trængsel på flere motorvejsstrækninger herhjemme. Vi mener derfor, at vi skal have undersøgt, hvordan vi kan udnytte de nye teknologiske muligheder, som kan sikre en bedre mobilitet i samfundet, siger Ole Birk Olesen.

Samtidig skal Vejdirektoratet undersøge, om de smallere vognbaner på egnede strækninger kan være en mulighed generelt og ikke bare for biler med den nye teknologi, der kan holde vognbanen selv.

Og så skal Vejdirektoratet afklare, hvordan smalle vognbaner kan indpasses i færdselsloven, samt hvordan sporene for de særlige LKA-baner skal afmærkes. Samtidig skal det overvejes, hvordan der skal kommunikeres til de øvrige trafikanter, herunder udenlandske trafikanter.

Eksempler fra Holbækmotorvejen

Vejdirektoratet har set på en konkret strækning på Holbækmotorvejen, hvor deres vurdering er, at der kan etableres et ekstra smalt spor for 3,8 mio. kr. pr. km. Her handler det mest af alt om ny afstribning, nye skilte og flytning af nogle dræn. Det er væsentligt billigere end en egentlig udvidelse af vejen, hvor broer og tilslutningsanlæg skal ombygges. Til sammenligning kostede udvidelsen med et ekstra spor på Køge Bugt Motorvejen ca. 150 mio. kr. pr. km.

På Holbækmotorvejen vil det ifølge Vejdirektoratet betyde bedre fremkommelighed på grund af mulighed for højere hastighed: Hvor man i 2020 uden et LKA-spor (Lane Keeping Assistance) i gennemsnit vil køre 94 km/t i myldretiden mod Roskilde, vil man ved at etablere et dedikeret spor kunne øge hastighederne for personbiler til hhv. 102 km/t i de blandede spor og 110 km/t i LKA-sporet. I 2025 vil der kun kunne køres 88 km/t uden et LKA-spor, hvorimod der vil kunne køres 108 km/t i både de blandede spor og LKA-sporet. Gevinsten afhænger dels af, hvor meget trængsel, der er på vejen, og dels af, hvor stor en andel af bilerne der har LKA.

Brotrafikken kørte tæt på 12,8 millioner biler

Biltrafikken over Storebæltsbroen nåede sidste år op på 12.779.643 køretøjer. Personbilerne tager sig af 87,4 procent af trafikken, mens lastbilerne står for 11,2 procent. Motorcyklerne kører af sted med 1,1 procent og efterlader de resterende 0,3 procent til busserne

I nedenstående tabel kan man se trafiktallene for brotrafikken siden Storebæltsbroens 1998.

En stikprøve-beregning viser, at fordelingen gennem årene har været stort set uændret.

Brotrafikken over sundet steg med 1,4 procent

7.530.255 køretøjer kørte over Øresundsbron i 2017, hvilket er det højeste antal på et år i Øresundsbrons historie. I løbet af 2017 blev der også sat rekord for antal køretøjer per døgn, per måned samt pr. år

Efter Øresundsbro Konsortiets første gennemgang af trafikstatistikken for 2017, står det klart, at der blev sat ny rekord med 7.530.255 køretøjer over broen i løbet af året. Det er 1,4 procent flere end i 2016, hvor der kørte 7.424.000 køretøjer over sundet. Rekorden inden da blev sat i 2009 med 7.104.000 køretøjer.

Fritidstrafikken er den største kategori og den, der er øget mest. Det blev især bemærket i årets sidste uger. I dagene fra 23. til 26. december kørte 25.022 personbiler med BroPas Fritid over broen. I 2016 var det 23.829 personbiler i samme periode. Det er en øgning på 1.193 personbiler (5 procent), og kun gældende for fritidstrafikken.



I sommeren 2017 blev der sat flere brorekorder. I juli var det antal køretøjer på et døgn, da 32.000 køretøjer tog turen over Øresundsbron 22. juli. I juli kørte 847.100 køretøjer over broen, hvilket også var en rekord for antal køretøjer på en måned.

Trafikken over Øresundsbron fordelte sig i 2016 med 89,6 procent på personbiler, 6,3 procent på lastbiler, 3,0 på varebiler, 0,7 procent på busser og 0,5 procent på motorcykler.



Udbygningen af Østjyske Motorvej er startet

En af Vejdirektoratets entreprenører er gået i gang med at udbygge motorvej E45 fra fire til seks spor mellem Aarhus og Skanderborg. Udvidelsen skal skabe mere plads til biltrafikken, der siden 2010 er steget med omkring 25 procent og dermed har skabt problemer med fremkommeligheden

Vejarbejdet er startet i den nordligste del af strækningen mellem motorvejskryds Århus S til syd for Skanderborg N, og det kommer i første omgang til at omfatte de sydgående spor. Vejdirektoratets entreprenør vil arbejde i midterterrabbatten og meget tæt på trafikken, og der vil være trafik til og fra arbejdsområdet.

I første omgang er trafikken blevet mod højre, så den kommer til at køre i nødsporet og det langsomme spor. Køresporet bliver smallere, og derfor sættes hastigheden til 80 km/t. Det hurtige spor inddrages til arbejdsområde.

- Vi holder cirka fire kilometer fri for vejarbejde midt på hele strækningen, hvor hastigheden sættes op til 110 km/t. Det gør vi for at give et "pusterum" i vejarbejdet og for at få skabt luft i trafikken igen, og endelig vil vi se, hvordan trafikken arter sig med omlægningerne og hastighedsnedsættelsen, inden vi går i gang med den midterste etape, siger Robin Højen Madsen, der er projektleder i Vejdirektoratet.

Lidt fakta om udvidelsen af E45

- I perioden fra 2010-2016 er trafikken steget med 25 procent.
- De nye motorvejsspor vil give trafikanterne en hurtigere og mere sikker rejse på strækningen. Efter Skanderborg bliver motorvej E45 igen firesporet forbi Ejer Baunehøj, Horsens og Hedensted. Nord for Vejle bliver E45 igen sekssporet.
- Normalt udbygger man en motorvej på ydersiderne, men på denne strækning sker udbygningen fra fire til seks spor i midterterrabbatten, da motorvejen mellem Aarhus og Skanderborg i sin tid blev bygget med en 12 meter bred midterrabat

Interesserede kan læse mere om udvidelsen **her**:

Den tunge trafik kan tanke brændstof på ny Truck Diesel station ved Horsens Syd

Energiselskabet OK har åbnet endnu en Truck Diesel station - denne gang i den sydlige del af Horsens. Med den nye Truck Diesel station kan OK bedre dække den tunge trafik på E45 samt til og fra Horsens

- Vi har allerede en Truck Diesel station ved Horsens, som ligger ved Lund, og med den nye station på Orionvej i Horsens Syd dækker vi endnu et populært tilkørselsområde ved motorvejen og gør det nemmere for vores eksisterende og nye transportkunder, siger OK's markedschef Henrik Dehn.

- Det bliver en topmoderne OK Truck Diesel-station, hvor der også kan tankes AdBlue, tilføjer han.

Skærpede EU-miljøkrav til udstødningsgasser, som indeholder NOx-partikler, og som udledes fra dieseldrøjetøjer, har medført, at efterspørgslen på additivet AdBlue har været stigende de seneste år, og derfor har OK også installeret AdBlue standere på langt de fleste centralt placerede Truck Diesel stationer.

Fokus på sikkerhed

Energiselskabet OK har stort fokus på udvikling af digitale løsninger efter kundernes behov, så længe løsningerne også er med fokus på sikkerhed.

En af løsningerne, der øger sikkerheden, er muligheden for tankning via sms, og den kan bruges forskelligt hos kunderne efter behov. Nogle kunder bruger den kun i nødstilfælde, hvis chaufførens Truck Diesel-kort for eksempel er beskadiget, og han står og skal tanke, men den kan også bruges som eneste løsning, hvor chaufføren altid tanker via mobilen, når der tankes på en af OK's Truck Diesel stationer. Der er flere muligheder, og det er et spørgsmål om den enkelte kundes behov.

Flere stationer på vej

Henrik Dehn påpeger, at man løbende vurderer nye placeringer ud fra OK's vækst på transportmarkedet, men at målet ikke "blot" er at have mange stationer, men derimod gode placeringer til stationerne.

- Det handler om at dække efterspørgslen bedst muligt, men i takt med, at vi oplever stigende efterspørgsel, er det selvfølgelig kun naturligt, at vi planlægger flere og flere OK Truck Diesel-stationer - og det vil man givetvis også få at se i løbet af 2018, siger Henrik Dehn.

Kort før jul åbnede OK en Truck Diesel station i Sønderborg.

Fakta om OK a.m.b.a

- OK-kæden omfatter over 660 tankstationer samt 73 Truck Diesel stationer, hvor vognmænd kan tanke døgnet rundt, fordelt over hele landet. På langt de fleste stationer kan man tanke AdBlue, der doseres til udstødnings-systemet og dermed mindsker udslippet af NOx
- OK har markedets mest sikre Truck Diesel kort med indbygget chip, der er umulig at kopiere
- OK repræsenterer den verdensomspændende smøreolieproducent Mobil på det danske marked
- OK a.m.b.a er landsdækkende leverandør af transportdiesel, benzin, smøremidler, naturgas og elektricitet til både erhverv og private. Desuden leverer OK rådgivning, projektering og installation af varmepumpeløsninger i alle størrelser

Politiet flytter 125 årsværk fra Sjælland til Jylland

Som led i VLAKE-Regeringens plan om at flytte en række statslige arbejdspladser fra hovedstadsområdet til det andre dele af Danmark kommer politiet til at bidrage med omkring 125 årsværk. Det er først og fremmest arbejdspladser i det eksisterende Administrativt Center Øst i Høje Taastrup, som skal flyttes til Holstebro, hvor det skal lægges sammen med Administrativt Center Vest

Politiets nye samlede administration, Politiets Administrative Center, forventes at være etableret i løbet af i år, mens udflytningen af arbejdspladser gradvist vil ske frem mod midten af 2019.

Medarbejderne i Administrativt Center Øst udfører i dag en lang række forskellige opgaver - eksempelvis udstedelse af kørekort, automatisk trafikkontrol, våbentilladelser og opdatering af kriminalregistre.



Kriminalregistret er en opgave, som er særlig for Administrativt Center Øst og kræver derfor ekstra opmærksomhed at flytte, men derudover er det i store træk de samme opgaver, som kollegerne fra Administrativt Center Vest udfører.

Udflytningen berører omkring 125 årsværk fra Københavns Vestegns Politi og Midt- og Vestsjællands Politi. Udover alle arbejdspladserne i Administrativt Center Øst, vil der være visse opgaver forbundet med politiets tungvognskontroller, som flyttes fra Tungvognscenter Øst i Greve til Tungvognscenter Syd i Vejle.

- Det er også her afgørende, at udflytningen sker i en god og ordentlig proces med fokus på, at nødvendig viden følger med opgaven,” understreger Ina Eliassen.

104 arbejdspladser under Transportministeriet flytter ud

VLAKE-Regeringen har besluttet at udflytte en række statslige arbejdspladser. På Transport-, Bygnings- og Boligministeriets område drejer det sig samlet om 104 arbejdspladser

Banedanmark flytter 60 arbejdspladser til Ringsted, som skal varetage opgaver indenfor trafikplanlægning. Dermed flyttes et fagligt samlet område til Ringsted, som sammen med de allerede eksisterende funktioner skal arbejde med at optimere den løbende trafikplanlægning og aktiviteter i baneinfrastrukturen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen flytter 40 arbejdspladser til Færdselsstyrelsen i Ribe, som skal varetage opgaver inden for erhvervstransport, herunder taxi-området og bilsyn. Dermed samles opgaver vedrørende færdselsområdet og der skabes bedre sammenhæng mellem regulering og tilsyn.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen flytter 4 arbejdspladser til Sikkerhedsstyrelsen i Esbjerg som led i oprettelsen af Center for Markedsovervågning.

Socialdemokraternes transportordfører vil have et ja eller et nej fra transportministeren

VLAK-Regeringens transportminister Ole Birk Olesen (LA) er blevet stillet et spørgsmål om et selskab, der tilbyder transportservice af gods, hvor man som godsejer selv gerne må køre med. Selskabet er ejet og drevet af en tidligere Uber-chauffør og forretningskonceptet leder tankerne hen på Uber's

Det er Socialdemokraternes transportordfører Rasmus Prehn, der vil have Ole Birk Olesen til at svare på følgende paragraf 20-spørgsmål:

Synes ministeren, at det er i orden, at transportvirksomheden Urban Go opererer i Danmark, når deres forretningsform strider mod den nye taxilovgivning?

Spørgsmålet er sat til mundtlig besvarelse 24. januar.

Urban Go beskriver sig selv således:

- Urban Go ApS er et 100 procent danskejet anpartsselskab, der tilbyder transportservice i hele Storkøbenhavn og en stor del af Nord- og Midtsjælland - blandt andet Helsingør/Nordkysten, Holbæk, Roskilde og Køge.
- Urban Go ApS' primære formål er fragt- og kurérservice. Som kunde er man mere end velkommen til at køre med. Mange af Urban Go ApS' biler har plads til både tre og fire passagerer.

Urban Go ApS blev etableret 26. juni sidste år.

Uber-chauffører for retten: Østre Landsret slog bøderne fast

Tirsdag 16. januar lod dommeren i Østre Landsret hammeren falde i fire sager om fire personer, der havde udført ulovlig persontransport via Uber-tjenesten og undladt at betale skat af deres indtjening. Anklageren ville have de fire tiltalte idømt bøder på henholdsvis 591.500 kroner, 135.000 kroner, 72.000 kroner og 48.000 kroner. Beløbene svarer til det, de fire hver især tjente på Uber-kørsel i 2015 med et tillæg på 20 procent

Østre Landsret slog fast, at de fire personer, som tidligere blev idømt bøder ved Københavns Byret, samlet skal betale knap 696.000 kroner i bøde for i alt 7.717 ulovlige Uber-kørsler. Med dommen stadfæstede Østre Landsret byrettens dom fra august sidste år.

Taxi-kørsel

Med dommen kan anklagemyndigheden nu fortsætte sagerne mod omkring 1.500 personer, der har udført ulovlig persontransport via Uber-servicen.

Sagerne mod Uber-chaufførerne bygger på oplysninger, som Skat har fået via de hollandske skattemyndigheder. Holland er hjemsted for Uber's europæiske aktiviteter.

Antallet kan blive større, da Skat også har bedt om navnene på de personer, der har kørt for Uber i 2016 og 2017.

Forhandlingssekretær i 3F's Transportgruppe, Allan Andersen, er godt tilfreds med tirsdagens dom i Østre Landsret.

- Det skal ikke kunne betale sig at snyde systemet. Ingen skal have lov til at køre frihjul, og nu har de fire Uber-chauffører fået en straf, der kan mærkes, og som forhåbentlig afskrækker andre, siger han til Fagbladet 3F.

Taxi-selskab er blevet hædret fire gange i træk

Taxiselskabet Dantaxi 4x48, der opererer over det meste af Danmark, er for fjerde gang i træk blevet kåret som det selskab, der giver passagererne i Københavns Lufthavn den bedste service på taxi-kørslen fra Lufthavnen. Ifølge direktør i Dantaxi 4x48, Carsten Aastrup, er det et resultat af en målrettet strategi

- Vi har sat os det mål, at vi vil være de bedste på tilgængelighed og bedst på service. Vi har nu det mest fintmaskede net af taxier både i København og i Danmark som helhed. Vi er til stede i 54 af Danmarks 98 kommuner heriblandt i de seks største lufthavne. At vi nu, for fjerde gang i træk i en uvildig undersøgelse, er blevet kåret som det bedste taxiselskab, er vi umådeligt stolte over, siger Carsten Aastrup.

Det er Københavns Lufthavn, der står for undersøgelsen, som vurderer de københavnske taxiselskabers serviceniveau og hvert kvartal udpeger det selskab, der sammenlagt opnår den højeste score i en række forskellige servicekategorier. CPH gør brug af mystery shoppers til at teste om taxiselskaberne lever op til lufthavnens servicekriterier. En taxitur, som en "mystery shopper" tager fra lufthavnen, måles på 26 punkter. Der måles på kriterier som chaufførens høflighed, sprogbrug, rutevalg, hjælp til bagagen og en hel del andet. Derudover vurderes bilens renhed inde såvel som ude.

Hele taxibranchen er lige nu i gang med at omstille sig til den øgede konkurrence, som den ny taxilov medfører. Det gælder også i Dantaxi 4x48.

- Vi hviler ikke på laurbærrene, men vil i foråret søsætte en række tiltag, der vil gøre det nemmere og endnu mere trygt at vælge en taxi fra vores selskab. Vi arbejder med at forbedre uddannelsesmulighederne for både nuværende og kommende chauffører, og vi vil gøre det nemmere for chaufførerne at køre på tværs af kommunegrænserne. Taxierne skal dirigeres derhen, hvor kunderne er, påpeger Carsten Aastrup.





Webseite orienterer om den nye taxilov

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har lanceret en ny webside - taxilov.dk - hvor man kan finde informationer, råd og vejledning til den nye taxilov, der trådte i kraft mandag 1. januar

Taxiloven omfatter erhvervsmæssig persontransport i biler op til under otte passagerer - det vil sige taxikørsel, limousinekørsel og kørsel for offentlige myndigheder. Med websiden taxilov.dk vil Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen forsøge at redegøre for, hvad den nye taxilov betyder for den enkelte. Fra Dansk Taxi Råd lyder det, at der er god hjælp at hente på taxilov.dk.

- Vi synes, at det er en rigtig god og overskuelig side, der vejleder alle ud i reglerne om ny lovgivning, herunder vigtige datoer for, hvornår man kan søge om tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, siger direktør Trine Wollenberg, Dansk Taxi Råd.

Websiden giver blandt andet et overblik over ansøgningsfrister og datoer for lodtrækning om tilladelser til erhvervsmæssig personbefordring i 2018. Overblikket finder man under fanebladet "Du vil være vognmand". Man kan også finde vejledninger i fornyelse af førerkort, ombytning af taxitilladelser samt oprettelse af kørselskontor.

Taxi-organisation skal have ny formand

Når Dansk Taxi Råd afholder generalforsamling 4. maj, genopstiller John Lindbom ikke. Dermed skal Dansk Taxi Råd have en ny formand

John Lindbom blev valgt som formand i 2003 for den dengang nye forening Dansk Taxi Råd, der var en fusion mellem flere taxiforeninger. John Lindbom havde stået i spidsen for arbejdet med at samle taxibranchen i én forening. Det var efter hans opfattelse et nødvendigt tiltag, hvis taxibranchen skulle opnå politisk indflydelse i et reguleret erhverv.

15 år efter, at Dansk Taxi Råd blev dannet, er tiden kommet til, at John Lindbom vil takke af.

- Taxibranchen har fået en ny taxilov, der moderniserer erhvervet og tager det ind i en ny fremtid og derfor synes jeg, at det er det helt rette tidspunkt at stoppe og give stafetten videre, siger John Lindbom.

I Dansk Taxi Råd konstituerer bestyrelsens sig selv med formand og næstformand. Derfor skal den nye formand findes i kredsen af valgte medlemmer til bestyrelsen efter generalforsamlingen 4. maj.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her**:



Overskud fordelt på landsdele, 2010-2016 (milliarder kroner). Kilde: Experian og beregninger fra FSR, 2017

Virksomhedernes overskud er steget med 160 milliarder kroner siden 2010

Siden den økonomiske krise ramte i sensommeren 2008 har virksomhederne mere end fordoblet overskuddet. Fremgangen kan spores i alle dele af landet og i alle brancher, men industrien er størst og står for næsten hver tredje overskudskrone. Det viser en gennemgang af regnskabsdata fra knap 900.000 årsregnskaber, som FSR - danske revisorer har foretaget

Siden finanskrisen er de danske virksomheders overskud efter skat steget med 160 milliarder kroner fra et overskud på godt 119 milliarder kroner i 2010 til et overskud på ca. 279 milliarder kroner efter skat i 2016. Alene i 2016 oplevede virksomhederne en overskudsvækst på 23 milliarder kroner . en stigning på ni procent.

Analyse fra FSR - danske revisorer er udarbejdet på baggrund af regnskabsdata fra knap 900.000 regnskaber indhentet hos kreditvurderingsbureauet Experian.

- Siden finanskrisen har virksomhederne virkelig fået vind i sejlene. Overskuddet er vokset år for år og er mere end fordoblet siden finanskrisen. Overskuddet giver virksomhederne plads til nye investeringer i maskiner og salgsaktiviteter, der ruste dem i den internationale konkurrence. Der kommer også nye jobs til, hvilket blandt andet kan ses i, at ledigheden er lav for øjeblikket, siger Tom Vile Jensen, der er erhvervspolitisk direktør i FSR - danske revisorer.

Overskud fordelt på hele landet

Det stigende overskud kan ses i samtlige 11 landsdele, som opgørelsen er fordelt på. Størst udvikling ses ikke overraskende i København by og København omegn, hvor virksomhedernes overskud sammenlagt er steget med godt 59 milliarder kroner fra 2010 til 2016. Også virksomhederne i Syddjylland med en stigning på 25 milliarder kroner for perioden og Østjylland med en stigning på 28 milliarder kroner for perioden har oplevet store stigninger i virksomhedernes overskud.

Den laveste stigning ses på Bornholm, hvor overskuddet kun er steget med lidt over 200 millioner kroner for perioden.

- Tallene viser, at fremgangen kan spores i virksomheder over hele landet, så det er ikke kun København og Århus, der trækker overskuddet i vejret, men også for eksempel Nordjylland, Vestjylland, Fyn og Østsjælland. Hele landet kan derfor komme til at nyde godt af virksomhedernes overskud, når der bliver investeret og skabt nye arbejdspladser, siger Tom Vile Jensen.

Alle brancher nyder godt af fremgang

Samtlige brancher kan også notere fremgang på bundlinjen siden 2010. Størst fremgang i kroner og ører ses i Industrien, der næsten har fordoblet sin fremgang fra 45 milliarder kroner i 2010 til 89 milliarder kroner i 2016. Også inden for branchen Vidensservice, rengøring og anden operationel service er der sket en markant stigning i overskuddet fra ca. 12 milliarder kroner i 2010 til næsten 46 milliarder kroner i 2016. Det svarer til mere end en tredobling af bundlinjen.

- Industrien er den største af alle. Overskuddet her svarer til, at industrien står for næsten hver tredje overskudskrone tjent herhjemme. Det er imponerende, men det er også vigtigt at fremhæve, at alle brancher nyder godt af fremgangen, siger Tom Vile Jensen.

Interesserede kan se hele analysen **her**:

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



Sådan så det ud fra oven, da vandet blev lukket ind i den finske dok, så Bornholmslinjen's nye kombinerede fragt- og passagerfærge, Hammershus, kunne flyde frit.

Bornholmerfærge er søsat i Finland

Bornholmslinjen's kombinerede fragt- og passagerfærge blev fornyligt søsat på det finske værft, Rauma Marine Constructions, da de finske skibsbyggere lukkede vand ind i dokken, så færgen Hammershus fik vand under kølen

Byggeriet af den kombinerede fragt- og passagerfærge, som fra september skal sejle mellem Rønne og Køge samt på ruten mellem Rønne og Sassnitz, er foran tidsplanen, selvom byggeplanerne er blevet ændrer under vejs.

Ved byggeriets start i Finland var planen, at færgen skulle kunne medtage op til 400 passagerer. Men positive tilbagemeldinger fra Bornholm om blandt andet tysksruters potentiale betød, at færgens design blev ændret flere gange, så der nu er plads til 720 passagerer. Færgen bliver central i rederiets strategi om at få flere tyske turister til Bornholm.

- Vi glæder os over den gode fremdrift i byggeriet. Kombinationen af denne helt nye færge og meget skarpe priser er afgørende for vores ambition om at udnytte det potentiale, som Tyskland har for Bornholm samt give en endnu bedre service på ruten Rønne-Køge, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

Den nybyggede færge skal efter planen leveres og overtages på det finske værft 27. juni, hvor en besætning fra Molslinjen sejler den nye ropax-færge til Danmark.

På broen af den nye færge vil kaptajn Flemming Ejlersen stå. Han sejlede senest Express 3 hjem fra et værft i Tasmanien - en tur på 25.000 kilometer. Turen hjem fra Finland er små 600 sømil, hvilket svarer til godt 1.000 kilometer. Den tur tager et par dage.

Molslinjen's nybyggede ropax-færge får navnet Hammershus

Bornholmslinjen's nye kombinerede fragt- og passagerfærge, som fra september skal sejle mellem Rønne og Køge og på ruten mellem Rønne og Sassnitz, kommer til at hedde Hammershus

- Vi har hele tiden tænkt, at færgen skulle bære et rigtigt bornholmsk navn. Og gennem hele forløbet har vi haft en ide om at opkalde færgen efter et kendt sted på Bornholm - og intet sted på øen er vel mere kendt end Hammershus, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

Ropax-færgen Hammershus leveres og overtages på det finske værft Rauma 27. juni, hvor en besætning under ledelse af kaptajn Flemming Ejlersen sejler den nye kombinerede fragt- og passagerfærge til Danmark.

Den nye færge Hammershus er en kombineret fragt- og passagerfærge på 158 meter med 1.500 lanemeter til fragt og med plads til 720 passagerer om bord.

Det er ikke første gang, at et skib med navnet Hammershus lægger til i Rønne. Ifølge "Med Sejl, Damp og Motor, Bornholmske skibe cirka 1850-1998" af Erik Pedersen, har seks skibe med det navn gennem tiden været tilknyttet Bornholm.

Den seneste færge Hammershus var fra 1965, hvor Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 indsatte færgen Hammershus på ruten København-Rønne-Ystad. Færgen sejlede på forskellige ruter til og fra Bornholm frem til 1992

Molslinjen overtager 1. september besejlingen af Bornholm.

Hammershus overtages på Rauma-værftet i Finland 27. juni 2018, hvorefter den sejles til Danmark.





Rederiet Færgen præsenterer en ny sejlplan for ruten mellem Kalundborg og Samsø, hvor ændringerne i høj grad

Samsøfærgen sejler efter ny plan

Rederiet Færgen præsenterede i december ny sejlplan for ruten mellem Kalundborg på Sjælland og Ballen på Samsø. Den nye sejlplan imødekommer ønsker fra samsingerne

Den nye sejlplan for SamsøFærgen mellem Ballen og Kalundborg indeholder en række små og store ændringer, der har til formål at gøre livet lettere for både samsinger og turister med retning mod øen. I puslespillet for at få sejlplanen til at gå op har Færgen i vidt omfang taget udgangspunkt i input fra samsingerne selv.

- SamsøFærgen er samsingernes vej imellem Sjælland og deres hjem, og derfor skal de selvfølgelig have medbestemmelse over sejltidene i det omfang, det overhovedet er muligt. Vi er meget glade for at kunne imødekomme en række af samsingernes ønsker i den nye sejlplan, og derudover glæder vi os over, at trafikken mellem Kalundborg og Samsø aldrig har været større, siger Jonny Hansen, der er terminalchef i rederiet Færgen.

Flydende forbindelser

Blandt de større ændringer er, at turene på 75 minutter mellem Kalundborg og Samsø nu er sat til at vare 80 minutter. Den fem minutter længere sejltid skyldes en nødvendig ændring af havnelayoutet i Ballen Havn i 2015, som Rederiet Færgen ikke har haft indflydelse på. Ændringen har betydet, at overfartstiden siden da har været tre-fire minutter længere end oprindeligt planlagt. Færgen er blevet enig med Transportministeriet om at ændre sejlplanen, så der er taget højde for de fysiske forhold i havnen, hvilket gør det muligt for Færgen at overholde overfartstiden. Ændringen er allerede taget i brug på ruten.

Derudover er morgenafgangenen fra Ballen flyttet frem fra klokken 7.00 til klokken 6.45 efter ønske fra Samsø Kommune. Ligeledes er eftermiddagsafgangen fra Ballen i lavsæsonen flyttet fra klokken 16.00 til klokken 15.30. Endeligt er morgenafgangenen på søndage i lavsæsonen flyttet fra klokken 07.00 til klokken 7.40.

Det samlede antal afgangene er også blevet ændret, da sejlplanen for 2018 er udvidet i forhold til sejlplanen for 2017. Blandt andet sejles der i 2018 seks ture på alle hverdage i efterårsferien.

Øgningen i antal afgangene skal ses i lyset af et år, der har budt på stor vækst i færgetrafikken mellem Kalundborg og Samsø. Således viser rutens senest opgjorte trafiktal pr. 30. november, at der er overført 8,3 procent flere biler sammenlignet med samme tidspunkt sidste år. Dermed har færgetrafikken mellem Sjælland og Samsø aldrig været større. Foruden en række initiativer fra Færgen for at forbedre rutens overordnede færgekoncept skyldes væksten i høj grad de billige færgebilletter, som er udløbet af den politiske aftale om trafiktal ligestilling samt et velfungerende arbejde med at markedsføre Samsø som turismested.

Færgen har i 2017 arbejdet sammen med flere turismeaktører på Samsø og støttet en lang række kulturelle arrangementer på øen. Blandt dem Samsø Festival, Samsø Jazzfestival, Årets Kartoffelmad, Årets Vildtret, Samsø Idræt & Kultur samt idrætsklubben Sambiosen.

Molslinjen vil ansætte 300 til Bornholmslinjen

Fra 1. september er det rederiet Molslinjen og ikke rederiet Færgen, der står for færgebetjeningen af Bornholm. Molslinjen er i gang med at få organisationen bag "Bornholmslinjen" på plads. Fra februar begynder Bornholmslinjen at søge efter medarbejdere til organisationen, der ventes at komme til at beskæftige omkring 300

- Vi har en plan, der viser et klart omrids af den organisation, vi skal bruge, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

Han understreger, at det endnu er for tidligt at komme ind på, hvor mange stillinger, der bliver inden for hver kategori. Men de 300 ansatte fordeler sig med cirka 250 til søs og cirka 50 ansatte i en organisation på land.

De første stillinger slås op i februar og marts - og så vil resten af stillingerne blive slået op hen over 2018 og frem til begyndelsen af 2019.

- Vi vil meget gerne medvirke til, at overgangen mellem os og Færgen bliver så god som mulig. Det er af afgørende vigtighed for alle bornholmere, at trafikken til og fra øen fungerer både op til og efter 1. september, siger Carsten Jensen.



Rederiet Færgens trafiktal for 2017 viser vækst for færgetrafikken til Bornholm, Samsø, Fanø, Als, Langeland og Lolland. Foto: Færgen.

Trafikken til de danske øer sætter rekorder

For fjerde år i træk kan rederiet Færgen notere vækst i færgetrafikken til de danske øer, som rederiet forbinder. For tre af syv ruter er der tale om trafikrekorder. - Vi kan konstatere, at danskerne i højere grad end tidligere holder ferie i deres eget land, og at øerne er ekstremt populære, siger salg- og marketingchef i rederiet Færgen, Lindy Kjøller

For fjerde år i træk kan rederiet Færgen notere vækst i færgetrafikken til henholdsvis Bornholm, Samsø, Fanø, Als, Langeland og Lolland. For tre af de i alt syv ruter er der tale om trafikrekorder.

- Vi er vidne til en solstrålehistorie for dansk turisme og ikke mindst for udviklingen i yderområderne i Danmark. Vi kan konstatere, at danskerne i højere grad end tidligere holder ferie i deres eget land, og at øerne er ekstremt populære. Øernes turismeprodukt og prisreduktionerne uden for højsæsonen passer perfekt ind i et ændret rejsemønster, hvor vi generelt rejser oftere, men kortere. Bemærkelsesværdigt er det også, at vi kan se vækst i trafikken for alle trafikformer, siger Lindy Kjøller.

Flydende forbindelser

Han henviser i den forbindelse til, at trafikvæksten til øerne fælder både antallet af overførte passagerer, personbiler, lastbiler og busser. Branchens primære trafikparameter i form af antallet af overførte personbiler viser, at i alt 1.194.700 personbiler blev overført via rederiet Færgens syv ruter i 2017. Det er en stigning på 6,3 procent sammenlignet med 2016. Særligt markant er væksten på ruterne Ystad-Rønne, Kalundborg-Samsø og Esbjerg-Fanø, hvor færgetrafikken aldrig har været større end i 2017.

Ligeledes er antallet af overførte passagerer i vækst for alle øer, som rederiet Færgen sejler til. Her ligger det samlede tal på 4.466.001 passagerer, hvilket er en vækst på 4,3 procent sammenlignet med 2016. Derudover er antallet af overførte lastvogne steget med 0,7 procent, mens antallet af overførte busser er steget med 5,2 procent i sammenligning med 2016.

Også for de færgeruter, som ikke er drevet af turisme, er der tale om fremgang. Således viser genvejsruterne Spodsbjerg-Tårs mellem Langeland og Lolland samt Bøjden-Fynshav mellem Fyn og Als vækst i trafiktallene. En udvikling der formentlig har at gøre med at danskerne er trætte af kø og trængsel på motorvejene og i stedet vælger færgevejen som alternativ.

Derudover oplyser Lindy Kjøller, at Færgen kan konstatere en tydelig afledt effekt af de politiske bestemte prisnedsættelser på færgebilletter uden for højsæsonen til en række danske øer.

- Trafikken til øerne er vokset markant uden for højsæsonen, efter at billetterne til øerne er blevet sat mærkbart ned. Men nok så vigtigt har prisreduktionerne medført, at også trafikken i højsæsonen er vokset. Danskerne er i høj grad blevet ekstra opmærksomme på øerne, og det er præcis den form for positive spiral, der er med til at skabe jobs og udvikling i de små samfund, siger Lindy Kjøller.

Prisnedsættelserne på færgebilletter uden for højsæsonen til en række danske øer blev sat i gang 1. september 2016. Der var tale om markante reduktioner på op til 53 procent i forhold til normalen.

Som yderligere forklaring på fremgangen peger Lindy Kjøller på en stor stigning i kvaliteten af øernes turismeprodukt inden for blandt andet gourmet, kulturelle events, gode forhold til aktive ferier - og ikke mindst den ro og idyl, der samlet set kendetegner de danske øer. Således viser Færgens interne kundeundersøgelser, at netop disse parametre er afgørende for danskernes valg af deres eget land som feriedestination. Ligeledes er alle Færgens ruter blevet omfattet af Brobizz-ordningen, hvilket har gjort indtjekning lettere og færgeoplevelsen som sådan mere fleksibel.

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.



Letbanen i Aarhus kørte med en snes tusinde passagerer på den første dag

Op mod 20.000 personer kørte en tur med Danmarks første letbane, der havde premiere torsdag 21. december, hvor 99,04 procent af alle afgangene kørte til tiden

Aarhus Letbane begyndte at køre i ordinær drift mellem Aarhus H og Skejby Sygehus fra klokken 11.00 på premiere-dagen, hvor alle kunne køre gratis med. Stort set alle afgangene kørte med fyldte letbanetog, hvilket vil sige ca. 200 passagerer ad gangen. Med seks afgangene i timen det meste af dagen anslår Aarhus Letbane, at næsten 20.000 mennesker kom ud at køre med Letbanen i løbet af den første dag.

Kørslen forløb godt. Keolis, der er letbanens operatør, kørte med en præcision på 99,04 procent.

Den første dag med fuld ordinær drift - fredag 22. december - var det mange passagerer med Letbanen.

Uventede besparelser dækker udgifter til aflyst åbningsfest

Aarhus Letbane og letbanens operatør, Keolis, har indgået en aftale i sagen om økonomisk kompensation efter aflysningen af letbanens åbning i september. Aftale betyder, at Aarhus Kommune får dækket udgifterne til den aflyste åbningsfest

Aflysningen af åbningen betød, at letbanens operatør, Keolis, fik nogle uventede besparelser på selskabets drift. Denne besparelse har Keolis valgt - per kulance - at sende videre til Aarhus Letbane, der til gengæld frafalder alle yderligere økonomiske krav mod Keolis i forbindelse med den aflyste åbning 23. september.

Aarhus Letbane har for sin part valgt at bruge en del af beløbet fra Keolis til at kompensere Aarhus Kommune for de udgifter, som kommunen havde til den aflyste åbningsfest for Letbanen. Dermed kommer skatteyderne i Aarhus ikke til at betale de omkring 570.000 kroner, som den aflyste åbningsfest kom til at koste.

Administrerende direktør Thomas Friis Brændstrup hos Keolis Aarhus Letbane A/S glæder sig over aftalen, og ser frem til at drive Aarhus Letbane i de næste mange år.

Efter aflysningen arbejdede Keolis målrettet på at få godkendt selskabets sikkerhedsledelsessystem. Det lykkedes 4. december, hvor Keolis blev certificeret af Trafik-, Bolig- og Byggestyrelsen. Dermed fik Keolis lov til at køre med passagerer i letbanetogene. De første tog begyndte at køre med passagerer torsdag 21. december - dagen efter at Trafikstyrelsen havde godkendt letbanestrækningen fra Aarhus H til Universitetshospitalet i Skejby.

- Aarhusianerne har ventet tålmodigt på åbningen, og vi kan nu endelig vise, hvad vi dur til. Den første uges passagerdrift har vist en meget høj grad af præcise tog, og vi har stort set ikke haft aflysninger. Det skyldes i høj grad vores dygtige og veluddannede letbaneførere og styringsmedarbejdere, siger Thomas Friis Brændstrup.

Reelt tog det to uger for Keolis at få rettet op på manglerne i selskabets ledelsessystem.

Keolis og Aarhus Letbane har siden 17. juli kørt testkørsler og siden 21. december almindelig drift - dog uden passagerer fem til 21. december - efter køreplanen med op til seks afgang i timen. I den periode er der sket tre mindre uheld, hvor bilister har overtrådt deres vigepligt og er kørt ud foran et letbanetog. Alle tre uheld har kun medført mindre materiel skade.





Letbanen i Aarhus kører med stor rettidighed

Torsdag 21. december kørte det første letbanetog med passagerer i Aarhus. En måned efter kan letbanen-selskabet med tilfredshed notere, at togene kører med en rettidighed på over 99 procent og mindre end 0,3 procent aflyste afgange

Foreløbige passageroptællinger fra et letbanetog på en hverdag i midten af januar viste en smule højere passagertal end tilsvarende tal fra buslinje 1A på strækningen fra Banegårdspladsen til Universitetshospitalet i Skejby. Aarhus Letbane peger på, at det er for tidligt at konkludere noget om passagertallene på nuværende tidspunkt.

Ifølge trafikselskabet Midttrafik vil man først begynde at få valide passagertal, når både Odder- og Grenaa-banen er åbnet og det samlede letbanesystem er i drift.

Hovedstadens Letbane er rykket tættere på

Sjællands første letbane, der kommer til at forbinde Lyngby i nord og Ishøj i syd via en 28 kilometer lang sporstrækning, er klar til at blive anlagt. Hovedstadens Letbane vil binde kommunerne langs Ring 3 sammen og gøre livet nemmere for 13-14 millioner passagerer om året. Letbanen vil komme til at binde fem S-togslinjer og regionaltogstrafikken sammen på tværs og skabe et sammenhængende højklasset kollektivt trafiksystem i Hovedstadsområdet

Hovedstadens Letbane har afsluttet udbudsprocessen, og revisionsfirmaet EY har gennemført et endeligt kvalitets-tjek af projektets risici og reserver. Vinderne af de i alt otte kontrakter på Hovedstadens Letbane er udpeget, og indstillingen skal nu behandles af ejerkredsen bag Hovedstadens Letbane. Resultatet holder sig inden for det afsatte budget. Projektet er fordyret på enkelte af anlægskontrakterne, men det modsvares af besparelser på finansieringsomkostningerne. Der vil fortsat være en reserve på 30 procent af basisoverslaget, hvilket er et pænt stykke over de 10-20 procent, som revisionsfirmaet EY anbefaler i deres gennemgang af risikoregister og reserver.

- Vi har haft en meget konstruktiv dialog med tilbudsgiverne, og vi har opnået fornuftige priser. Vores udbudsstrategi om at udbyde strækningen i en række mindre pakker har bevirket, at flere selskaber har haft lyst og mulighed for at være med, og vi ser frem til den videre proces, siger Henrik Plougmann Olsen, administrerende direktør i Hovedstadens Letbane.

Ledelse og bestyrelse i Hovedstadens Letbane afventer nu ejernes beslutning.

- Men Hovedstadens Letbane kommer til at give et gevaldigt løft til såvel fremkommeligheden som investeringslysten langs hele Ring 3. Jeg er sikker på, at når letbanen står færdig, vil rigtig mange sige; "Hvorfor fik vi ikke bygget den letbane for længe siden?". Den bliver en stor gevinst for Storkøbenhavn og de mange omegnskommuner, siger Birgitte Brinch Madsen, der er bestyrelsesformand i Hovedstadens Letbane.

Hovedstadens Letbane ventes at være med til at skabe op mod 36.500 nye arbejdspladser og tiltrække 32.000 nye indbyggere langs Ring 3 frem mod 2032. Hovedstadens Letbane vil forbinde en lang række S-togslinjer og skabe bedre forbindelsesmuligheder til øvrig kollektiv transport. 13-14 millioner passagerer forventes årligt at rejse med Hovedstadens Letbane. Til sammenligning havde Kystbanen godt 9 millioner passagerer i 2016.

Mange danske selskaber blandt vinderne

Det bliver tre danske selskaber, som kommer til at stå for selve anlægsarbejdet. Den 28 kilometer lange strækning er inddelt i fem anlægskontrakter (ombygning af veje, broer med videre), en kontrakt på leverance af tog og jernbaneinfrastruktur, mens der er en kontrakt på opførelsen af kontrol- og vedligeholdelsescentret samt en drifts- og vedligeholdelseskontrakt på Hovedstadens Letbane.

- | | |
|--|--|
| • Anlægsarbejde i Ishøj Kommune | M.J. Eriksson A/S |
| • Anlægsarbejde i Vallensbæk, Brøndby og Glostrup Kommuner | Per Aarsleff A/S |
| • Anlægsarbejde i Rødovre og Herlev Kommuner | CG Jensen A/S |
| • Anlægsarbejde i Gladsaxe Kommune | CG Jensen A/S |
| • Anlægsarbejde i Lyngby-Taarbæk Kommune | Per Aarsleff A/S |
| • Kontrol- og vedligeholdelsescenter | CG Jensen A/S |
| • Transportsystem (tog og jernbaneinfrastruktur) | Konsortium med Siemens A.G, Siemens A/S og Aarsleff Rail A/S |
| • Drift og vedligeholdelse i 15 år | Metro Service A/S |

Magasinet Bus

Mandag 18. december 2017 - nummer 12 - 5. årgang

Midttrafiks Rute 100 har fået plads til flere

Læs mere side 4

MAN TGE er en

passagertrolley

Læs mere side 6

To erfarne køreledere går sammen om minibus i Århus

Læs mere side 8

Gik du glip af Magasinet Bus 12 - 2017? Så hent det her!

Flere holder til højre i trafikken

Læs mere side 42

Busprojekt i Aalborg får plus 250.000.000 kroner

Læs mere side 14