

Magasinet Bus

Fredag 26. februar til onsdag 23. marts 2016 - nummer 2 - 4. årgang

Danske Busvognmænd uddelte sine priser

Læs mere side 34

Trafikselskab vender op og ned på sig selv

Læs mere side 3 - 7

Finsk firma går forrest i mobilitetsrevolutionen

Læs mere side 12

El og brint vil kunne udkonkurrere benzin og diesel

Læs mere side 27

Busser og tog er basis for kærlige relationer

Læs mere side 13

Umove er en ny stor spiller på busmarkedet

Læs mere side 48



Mobilitetsrevolutionen

Her har vi GoMore, og her har vi Uber. Det er tilsyneladende to sider af samme sag. Begge udbyder samkørsel på en app og på et website.

GoMore er et dansk samkørselskoncept, som har opnået stor succes med at matche private bilister med ledige sæder og andre folk med en kørselsbehov. Desuden matcher GoMore private bilejere med folk, der engang imellem har et kørselsbehov. Alt foregår partnere imellem, men med GoMores organisation og diskrete styring som sikkerhedsnet. Men folkene bag GoMore kan nok ikke længere ses som rene idealister. GoMore er blevet en rigtig god forretning.

For brugerne af GoMore er der selvfølgelig også en kritisk grænse mellem deleøkonomi og forretning. Hvor tit må du leje din private bil ud, før der er tale om erhvervsmæssig biludlejning? Hvor ofte kan du have passagerer med på debasis, før du udfører taxikørsel? På længere sig kræver deleøkonomien afklaring af denne type spørgsmål.

Uber er til gengæld et langt mere spekulativt og aggressivt koncept. I alverdens byer er Uber gået i direkte konkurrence med taxierhvervet. Selv om Uber fortsat hævder at være samkørsel, er der næppe mange, som stadig tror på Ubers forsikringer om, at deres chauffører alligevel havde tænkt sig at køre de ruter, som de faktisk kører med passagerer. Nyheden om, at Ubers chauffører i New York for nylig "nedlagde arbejdet" kan vel overbevise selv de mest forhærdede liberalister om, at det ikke er samkørsel, Uber bedriver, men derimod pirattaxi. Og Uber skriver selv reglerne.

Uber er big business. Uber er også "disruption" - forstyrrelse. Uber udnytter, at alverdens regeringer og byer fortsat benytter en meget gammeldags detailregulering af taxierhvervet - opstået i Ruder Konges tid. Siden den gang har ingen beskæftiget sig med taxiregulering - hverken transportforskere eller politikere.

Endnu engang må man så prøve sig lidt frem og forsøge at undgå at gentage andres fejl, når en ny taxilovgivning skal designes - som i Danmark. Men rigtig mange lande og byer har præcis de samme problemstillinger at slås med.

Erfaringerne med Uber viser, at mobilitetsrevolutionen allerede er i gang. Den kommer typisk som en tyv om natten og vender op og ned på de vante forestillinger. Det, man kan gøre med en mobiltelefon, er på få år blevet et omdrejningspunkt for rigtig mange menneskers forbrug og adfærd - også transport og mobilitet.

I dette nummer af Magasinet Bus kan man læse om, hvordan Nordjyllands Trafikskab har set mobilitetsudfordringen i øjnene, og hvordan de forsøger at gøre organisationen bedre rustet til at opfange og udnytte denne nye udvikling - i stedet for at blive taget på sengen.

Jesper Christensen og Mikael Hansen

*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.



Trafikselskab vender op og ned på sig selv

Processen skal gøre Nordjyllands Trafikselskab til et mobilitetsselskab, som i endnu højere grad end nu kan skabe gode mobilitetsløsninger for alle borgere i Nordjylland. Forarbejdet til den nye forretningsplan har involveret en lang række samarbejdspartnere – kommuner, regionen, bus- og togoperatører, chauffører, mekanikere.

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

Illustrationer: Nordjyllands Trafikselskab

Nordjyllands Trafikselskab (NT) præsenterede den 19. januar 2016 sin nye forretningsplan ved et velbesøgt arrangement i Nordisk Film biograferne i Aalborg. Den nye forretningsplan er et markant opgør med enten-eller-tænkningen, som stadig præger debatten om kollektiv trafik overfor privat befordring. Det bliver næsten religiøst, og det vil NT gerne gøre op med. I forordet til den nye forretningsplan står der:

"Det er måden, vi i Danmark har det med at betragte tingen på. Som enten noget godt eller skidt. Noget enten sort eller hvidt. Der er for få stifindere og for mange fejlfindere, for hvem det ikke drejer sig om i samarbejde at finde løsninger til gavn for fællesskabet".

Forretningsplanen lægger op til en langt bredere vifte af partnerskaber og samarbejdsrelationer med private og offentlige parter. Det hele handler om at tilbyde de optimale mobilitetsløsninger til nordjyderne – uanset om de bor i Aalborg eller langt ude på landet.

Kollektiv trafik



For at kunne gøre dette er NT allerede begyndt på at ændre sig selv, sin struktur og sin arbejdsform, og overskriften er en omdannelse fra et trafikelskab til et mobilitetsselskab. NT lægger blandt andet op til et udvidet samarbejde med taxi og private udbydere af samkørsel, delebiler og delecycler.

Mobilitetsrevolutionen er i gang

NT's nye forretningsplan er også et svar på den store ændring i mobiliteten, som forventes at slå hårdt igennem i de kommende år. IT-teknologien er fødselshjælper for at langt mere broget billede af transportformer. Det er også storbyen, der er første store scene for mobilitetsrevolutionen. Her er der mange valgmuligheder, hvor traditionel kollektiv trafik kun er en del af viften. Passageren bliver til en "mobilst" – en alsidig transportbruger, som fra dag til dag, fra time til time, vælger den smarteste måde at bevæge sig rundt i byen på. En vigtig tendens er forbundet med deleøkonomien. Personligt ejerskab til f.eks. en bil eller en cykel bliver mindre væsentlig. Det vigtigste er adgangen til disse transportmidler. Delebiler, delecycler og samkørsel er derfor væsentlige nye aktører i mobilitetsbilledet. Forude venter en verden med selvkørende biler som et nyt element i det alsidige udbud af transportformer.

NT ønsker også at være på forkant med udviklingen. Mobilitetsrevolutionen foregår nemlig typisk som "disruption"-ordret oversat: "forstyrrelse". Eksisterende tjenester som f.eks. kollektiv trafik kan risikere at blive overhalet inden om – offentligt styrede tjenester er i særdeleshed i farezonen. Derfor er det NT's mål at fastholde en dynamisk og bevægelig organisation, som er i stand til at reagere hurtigt på nye udviklingstendenser.

NT's pointe er at oversætte mobilitetsrevolutionen til det temmelig tyndt befolkede Nordjylland. NT har allerede indledt et samarbejde med én af deleøkonomiens store succeser, samkørselsportalen GoMore. I en forsøgsperiode skal NT buslinjer og samkørsel med GoMore forsøges integreret i Hjørring og Aalborg Kommuner. Målet er en bedre mobilitet for flere borgere.

Kollektiv trafik

Et andet udviklingsprojekt er at skabe "Den nordjyske Rejseplan", hvor mange flere transportformer kan vises med den populære Rejseplan som udgangspunkt.

Den nordjyske mobilist

NT's direktør Jens Otto Størup gav i sin præsentation den 19. januar et nyt og mere nuanceret billede af "mobilisten"-model Nordjylland:

"Mobilisten har vi hidtil set som en storbybeboer, som har mange valgmuligheder i sin daglige transport – somme tid bilist, andre gange cyklist, bus- eller togpassager – måske metrobruger, hvis det er muligt. Fodgængere er vi alle hver eneste dag. Men fru Pedersen i Tversted er i virkeligheden også en mobilist: Nogle gange tager hun bussen, andre gange bliver hun kørt i bil af svigersønnen, og kun klarer fint at cykle hen til Brugsen. Vi vil gerne give fru Pedersen endnu flere valgmuligheder. Vores mål er at tilbyde alle nordjyder en god og rimelig billig transport fra dørtrinnet hen til vores stamnet af tog og busser. Det vil kræve, at vi tager flere trafikmidler i brug, end vi har til rådighed i dag, bl.a. taxa, delebiler og samkørsel".

Det nordjyske samarbejde er unikt

Nordjyllands Trafikselskab har en lang tradition for et meget konstruktivt samarbejde med sine ejere, regionen og de nordjyske kommuner. Og mange gange over årene er det lykkedes at opnå enighed om ambitiøse udviklingsplaner.

Og ikke nok med det. NT har også tradition for et tæt samarbejde med de busoperatører, som arbejder for NT. Samarbejdet gælder ikke kun direktører og driftschefer. Der er etableret en solid dialog mellem trafikselskabet og operatørernes forskellige medarbejdergrupper: chauffører, togpersonale, driftsansvarlige og mekanikere.

Den nye forretningsplan er blevet til ud fra et stort antal dialogmøder med alle disse parter. Repræsentanterne for



Kollektiv trafik

alle disse grupper var mødt talstærkt op ved præsentationen den 19. januar, og efter de brede smil at dømme kunne de fleste genkende ét eller andet i planen af det de selv havde bidraget med.

Jens Otto Størup er helt overbevist om, at NT's gode forhold til alle sider er et vigtigt element for at kunne realisere de nye visioner:

- Vi er allerede godt på vej. Et vigtigt element er den fælles forståelse af det grundlag, vi arbejder på. Vi er selvfølgelig stadig et trafikselskab, som skal arbejde ud fra lovgivningens rammer. Jeg bruger tit modellen over NT's samarbejdsrelationer som udgangspunkt. Hvis alle forstår, hvor de selv indgår i samarbejdet, glider tingene meget nemmere. En ny idé skal normalt diskuteres af rigtig mange forskellige mennesker, før den kan realiseres. Det kan vi ikke lave om på, så tålmodighed er vigtig. Det er netop vores mål med den nye proces at kunne sætte tempoet lidt op i den interne behandling af de nye ting, vi gerne vil have i gang.

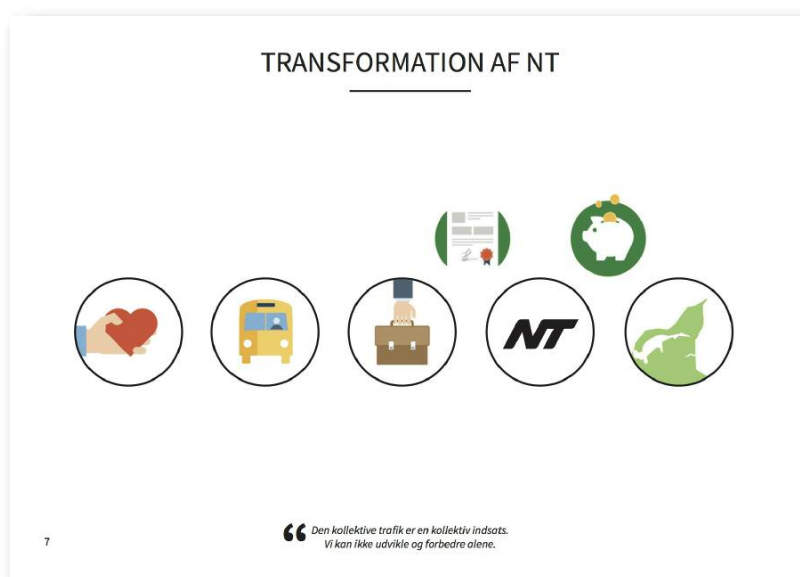
Jens Otto Størup fortæller, at netop i samarbejdet med chauffører, togførere og mekanikere har det været vigtigt at holde "idéerne varme" over tid for at understrege, at det at blive hørt ikke bare er en narresut.

- Ting tager tid. Det er lykkedes at få forståelse for dét, siger Jens Otto Størup.

NT's nye forretningsplanen består af tre dele:

- et resume
- hele planen
- en film.

Læs mere på www.nordjyllandstrafikselskab.dk - klik **her** - og vælg fanen "om NT" i topmenuen.



Kollektiv trafik

NT's vej fra trafikselskab til mobilitetsselskab

NT har opdelt sin forretningsplan i nogle eksterne og interne punkter under de tre hovedpunkter:

- Skabe sammenhængskraft og bæredygtighed
- Styrke partnerskaber
- Favne mangfoldigheden

Eksterne hovedpunkter

- Sammenhængskraft og bæredygtighed
- Det Nordjyske Hovednet
- Mobilitet for alle
- Mobilitet som vejen til et bedre Nordjylland
- Omstilling til mere grøn transport

Partnerskaber

- Fra samarbejde til partnerskaber
- Favne nye services og transporttilbud
- Bedre og mere effektiv drift

Favne mangfoldigheden

- Én indgang for kunden, NT samler den kollektive trafik i Nordjylland En tryk og god rejse for alle
- Mobilitetsindeks

Interne hovedpunkter

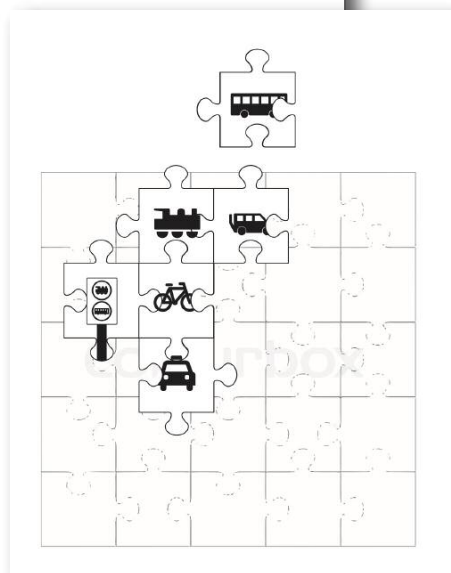
- Skabe sammenhængskraft og bæredygtighed
- Relationen til ejerkredsen (regionen og kommunerne)

Styrke partnerskaber

- Relationen til operatører og samarbejdspartnere.

Favne mangfoldigheden

- Relationen til kunder og borgere – fra passager til mobilist



MOBILITET OG DEN OVERORDNEDE DAGSORDEN

Optimal mobilitet er nødvendig for vækst.

VÆKST

Mobilitet er en væsentlig forudsætning for trivsel.

TRIVSEL

MOBILITET

MILJØ

Kollektiv trafik er samlet set den mest miljørigtige måde at skabe mobilitet på.

“Transporten fra A til B er sjældent et mål i sig selv. Vi har brug for at være mobile, fordi vi skal på arbejde, i skole, til fodbold, o.s.v. God mobilitet er afgørende for 3 af de helt store politiske dagsordener i Danmark.

6

Transportministeren vil fortsat kæmpe for lempelser i ID-kontrol til og fra Bornholm

Den danske transportminister Hans Christian Schmidt (V) vil have den svenske regering til at lempe ID-kontrollen for rejsende til og fra Bornholm. Over for Bornholms borgmester Winni Grosbøll (S) har transportministeren forsikret, at han fortsætter kampen for at få den svenske regering til at lempe på reglerne for ID-kontrollen for rejsende til og fra Bornholm

På et møde i Transportministeriet forleden fortalte Hans Chr. Schmidt Bornholms borgmester Winni Grosbøll, at han før mødet havde været i Stockholm for at møde den svenske infrastrukturminister Anna Johansson (S). På mødet i Stockholm understregede han over for den svenske minister, at han meget gerne ser, at kontrollen for rejsende til Bornholm bliver lempet.

- Vi skal simpelthen have hjulpet alle dem, der oplever problemer på grund af svenskernes ID-kontrol, siger Hans Christian Schmidt og fortsætter:

- Derfor benyttede jeg mødet med min svenske kollega til at minde hende om, at der er rigtig mange mennesker, der kommer i klemme ude i virkeligheden på grund af den ID-kontrol, som hendes regering har indført.

Mere specifikt kvitterede den danske transport- og bygningsminister for, at den svenske regering tidligere på året har efterkommet hans anmodning om at lempe reglerne for de skoleklasser, der holder lejrskole på Bornholm.

Han argumenterede for, at lempelserne bliver udvidet, så de også kommer til at omfatte idrætshold og andre ungdomsklubber, der gerne vil til Bornholm for at deltage i idrætsstævner og lignende.

Derudover påpegede han, at der også må ses på en løsning for bedsteforældre og andre familiemedlemmer, der ikke er forældre, der gerne vil holde ferie på Bornholm med deres børnebørn, nevøer, niecer og lignende.

Den danske transportminister understregede også, at han meget gerne ser, at syge og handicappede, der skal fra Bornholm til resten af Danmark for at modtage behandling, også får mere lempelige kontrol-vilkår.

- Sådan som svenskerne håndhæver ID-kontrollen lige nu, giver det store praktiske problemer for blandt andet idrætshold, der skal rejse til eller fra Bornholm for at komme til stævner, og for bedsteforældre, der vil holde ferie på den skønne ø med deres børnebørn, siger Hans Chr. Schmidt og fortsætter:

- Det er synd for alle parter - og det er ærligt talt heller ikke rimeligt, at de skal komme i klemme. Derfor bad jeg Anna Johansson om at se på muligheden for lempeligere forhold for de grupper - ligesom det jo lykkedes os at få gennemført lempeligere vilkår for skoleklasser.

Hans Chr. Schmidt og Winni Grosbøll bekræftede over for hinanden, at de begge gerne ser IC Bornholm køre som tog igen, når det er muligt. Ministeren oplyste på mødet, at DSB og Banedanmark er i gang med at se på sagen.

Winni Grosbøll fortalte i øvrigt om en konkret episode, som havde rejst tvivl om, hvorvidt kørekort var tilstrækkeligt gyldig ID til at passere Øresund. På den baggrund vil transport- og bygningsministeren skrive til sin svenske kollega for at få svar på dette spørgsmål.

DSB's klippekort kan købes i DSB's app

Fra tirsdag 16. februar får DSB's kunder mulighed for at købe deres 10-turs klippekort til rejser på alle fjern- og regionaltoogsstrækninger - også til Bornholm - i DSB's app

App'ens 10-turskort ligner DSB's papklippe kort og gælder til 10 enkeltrejser på en strækning - eksempelvis Aarhus-København.

- Vi har et stigende antal kunder, der benytter sig af app'en, så det er en naturlig udvikling, at det nu også bliver muligt at købe sit 10-turskort også til de længere togture på både standard og DSB '1,' siger Susanne Mørch Koch, der er direktør i DSB Kommerciel.

Hun fortæller, at der i den seneste tid har været omkring 196.000 månedlige brugere af DSB's app.

Rejser man på den samme strækning mindst ti gange på et år, så er det 25 procent billigere at rejse med et 10-turskort end med en standardbillet. Mobilklippe kortet er gyldigt i et år. Tre måneder før udløb og igen tre uger før sidste rejsedato bliver kunden på e-mail mindet om, at 10-turskortet er ved at udløbe.

- Mobilklippe kortet kommer til at ligge let tilgængeligt i app'ens menu og ligner det velkendte papklippe kort. Det er let at navigere i, og med et par tryk er der klippet det ønskede antal klip af kortet til den strækning, det gælder til. Herefter modtager man en kvittering, så det er let at følge med i, hvor mange rejser, der er tilbage på kortet, siger Susanne Mørch Koch.

Det bliver muligt at dele klip fra klippekortet med eksempelvis kollegaen, der rejser på den samme strækning med jævne mellemrum. Ligesom der er lavet en ordning for fakturering for virksomheder med en erhvervsaftale.



Grænsebanegård er kommet et skridt nærmere

Bystyret i Flensborg har netop afsluttet en omfattende analyse af mulighederne for at optimere jernbanetrafikken blandt andet ved at anlægge en ny international banegård tæt på den dansk-tyske grænse. Et af formålene er at forkorte rejsetiden mellem Aarhus og Hamborg. Aabenraa Kommune og Region Syddanmark har bidraget økonomisk til analysen, der peger på Flensborg-forstaden Wei- che umiddelbart syd for den dansk-tyske grænse som en mulig placering af en ny international ba- negård for persontrafik

I dag skal alle tog på den nord-sydgående linje ind til banegården i Flensborg. Det er en omvej, der tager tid. Hvis banegården placeres længere mod vest, og den nord-sydgående linje dermed rettes ud, kan rejsetiden forkortes væ- sentligt.

Analysen, som blev offentliggjort tirsdag, har undersøgt fem placeringer for en ny internationale banegård - og peger på Flensborg-forstaden Wei- che som den bedste placering.

Wei- che ligger kun få km syd for grænsen tæt på motorvej A7, som på den danske side bliver til E45. Ved Wei- che er det også muligt at opføre et parkeringsanlæg, en såkaldt "park'n ride", hvor man kan parkere sin bil, mens man tager toget på ferie eller forretningsrejse syd på i Europa - eller nord på i Skandinavien.

- I Aabenraa Kommune er vi meget glade for, at Flensborg By har taget initiativet til denne analyse. Og jeg synes, at Wei- che er et godt valg, fordi rejsetiden mellem Aarhus og Hamborg kan blive forkortet væsentligt, og fordi det er nemt at køre dertil for os. Det er ikke alene et stort plus for togpassagerer. En ny banegård og de muligheder, der føl- ger med, er også med til at styrke et sammenhængende arbejdsmarked i den dansk-tyske region, siger borgmester i Aabenraa Kommune, Thomas Andresen (V).

Thomas Andresen mener, analysen er et godt grundlag for at komme videre med planerne.

- Der skal arbejdes på begge sider af grænsen for at få planerne ført ud i livet, så vi kan få en banegård, der også bli- ver et godt eksempel på et dansk-tysk partnerskab. Det kræver blandt andet, at ikke bare Aabenraa Kommune og re- gionen, men også folketingets politikere kan se åbenlyse fordele og bakker projektet op, siger Thomas Andresen.

Han ser det som et naturligt skridt efterfølgende at analysere forholdene for godstrafikken - herunder et eventuelt behov for en ny kombiterminal.

Interesserede kan se rapporten fra bystyret i Flensburg **her**:



Metroen i København fik 100.000 flere passagerer - om måneden

57,2 millioner passagerer kørte i løbet af 2015 med metroen i København. Det er en stigning på 1,2 millioner passagerer i forhold til 2014. Siden den københavnske metro åbnede i 2002 er antallet af passagerer vokset år for år

Sidste års stigning svarer til, at gennemsnitligt 100.000 flere passagerer kørte med metroen hver måned.

Udviklingen glæder Metroselskabets kundedirektør Rebekka Nymark, der forventer, at antallet af passagerer vokser yderligere i 2016.

- Vi er glade for, at flere og flere vælger metroen. København vokser med cirka 1.000 indbyggere hver måned, og den vækst er naturligvis en af forklaringerne på, at flere tager metroen. Mange har desuden fundet ud af, at det er utroligt nemt at komme med metroen til og fra lufthavnen. Men vi kan også se, at passagererne er glade for den service, vi leverer, siger Rebekka Nymark.

Det er særligt de største metrostationer, som passagererne er strømmet til.

De tre største stationer - Nørreport, Kongens Nytorv og Christianshavn - er alle vokset markant, og de tre stationer blev alene besøgt af godt 25 millioner passagerer i løbet af 2015.

Samlet set steg antallet af passagerer i metroen med 2 procent fra 2014 til 2015.

	Station	Daglige påstigere
	Nørreport	100.000
	København H	59.000
	Lufthavnen	25.000
	Kongens Nytorv	22.000
	Christianshavn	19.000
	Vanløse	17.000
	Roskilde	16.000
	Flintholm	16.000
	Østerport	16.000
	Valby	14.000

Finsk firma går forrest i mobilitetsrevolutionen

Nyt finsk firma har mobiliseret en række europæiske investorer bag en teknologivirksomhed, som vil revolutionere folks måde at transportere sig på ved at binde private og offentlige befordringsformer sammen i én app.

Mobilitetsrevolutionen er i gang, og teknologien er bindemidlet. Det er ideen bag MaaS Finland. Og det er de teknologiske løsninger, firmaet vil udvikle – primært til det europæiske marked. MaaS er en forkortelse for "Mobility as a Service" - mobilitet som serviceprodukt .

- Inden længe vil digitaliseringen omforme transportsektoren, siger Sampo Hietanen, direktøren og idemageren bag MaaS Finland.

- Vores vision er at skabe et finsk Netflix på transportområdet og ændre den måde folk bruger transporttjenester på. Om et par år er MaaS Finland enten det nye Nokia eller også er vi ude af billedet igen, fortsætter han.

Tre mobilitetsprodukter

MaaS Finlands app tilbyder tre mobilitetsprodukter. Det første kombinerer forskellige transportformer for den enkelte rejse, som en udvidet rejseplan. Den anden kombinerer privat bilkørsel med alle former for kollektiv trafik. Den tredje tilbyder et mobilitets-månedskort, som omfatter en bred vifte af transportformer.

- Du burde spørge dig selv: Hvad ville der ske ved at droppe din egen bil?, siger Sampo Hietanen.

- For hundrede euro om måneden kan du få ubegrænset adgang til kollektive trafik kombineret med et aftalt antal kilometer taxikørsel eller kørsel i en lejet bil. Du kan selv sammensætte din pakke efter sit eget eller familiens transportbehov.

Sampo Hietanen understreger, at MaaS-konceptet står og falder med samarbejde og partnerskaber mellem mange forskellige transportudbydere.

Firmaet MaaS Finland er et spin-off fra Finlands ambitiøse, statsstøttede udviklingsprogram for ITS – Intelligente Transport Systemer. MaaS Finland har allieret sig med en række internationale investorer fra blandt andet Australien, Tyrkiet, Cypern og USA.

Nogle af tankerne bag MaaS kan man genfinde i den nye forretningsplan for NT - Nordjyllands Trafikselskab.

Interesserede kan læse mere om NT's ideer for fremtiden på **side 3** i dette nummer af Magasinet Bus og på side 44 i **Magasinet Bus 1 - 2016**, som kan hentes **her**:





Tunnelbanen i Stockholm er et godt sted, hvis man vil finde en partner.

Busser og tog er basis for kærlige relationer

Hvis man søger kærligheden, kan det være en god idé at rejse med bus eller tog. En svensk undersøgelse foretaget af Novus via online interview for bus- og togoperatøren Arriva i Sverige sidst i januar viser, at hver tyvende rejsende - det er cirka fem procent - har fundet en partner i enten en bus eller et tog

Blandt dem, der dagligt benytter den kollektive trafik, har seks procent fundet en partner i tog, bus, sporvogn, tunnelbane eller metro. Chancen for at finde kærligheden i den kollektive trafik er ifølge undersøgelsen lige stor i Stockholm, Malmö og Göteborg.

Hvis man vil forsøge at finde en partner blandt de andre, der rejser kollektivt, er tendensen, at det er de største trafikveje, man skal holde sig til. I Stockholm er det først og fremmest i Tunnelbanen, at chancerne er størst, i Malmö og Skåne er det i Pågatogene og i busserne, de rejsende finder kærligheden, mens det i Göteborg er i byens mange sporvogne.

De mennesker, der rejser mest, flirter ifølge undersøgelsen også mest. 15 procent flirter mindst én gang om året, og stockholmerne er dem, der flirter mest. Undersøgelsen viser, at 5 procent af de rejsende i den svenske hovedstad flirter mindst en gang om måneden. Mænd flirter mere end kvinder og flere mænd har også inviteret en anden rej-

Kollektiv trafik

sende på date inden for det seneste år. De fleste flirtende er dem mellem 30-49 år. Chancen for at blive inviteret ud er dog størst i Stockholm, hvis du er mellem 18-29 år.

- Offentlig transport giver mulighed for spontane møder på en måde, som kun få andre steder kan matche. Flirt og flygtighed passer godt sammen. At de 30-49 årige er de flittigste er både sjovt og naturligt. De har ofte relativt skemalagte liv. Offentlig transport giver luft i løbet af dagen. Mænd har generelt større plads til at tage initiativ til flirt og sex. Når kvinder, som gruppe, flirter lige så meget, er vi kommet tættere på ligestilling, siger Pelle Ullholm, der er seksualoplyser hos RFSU.

I modsætning til den gruppe, der angiver, at de flirter, når de kører med offentlig transport, siger 75 procent af rejsende, at de aldrig flirter i offentlig transport.

81 procent af skåningerne siger, at de aldrig flirter, når de bruger offentlig transport. Måske er det derfor, de ikke bliver flirtet med. 82 procent af de rejsende i Malmö angiver, at ingen flirtede med dem. I Stockholm er det tilsvarende tal 67 procent.

Undersøgelsen blev foretaget af Novus via online interviews og omfattede 1.491 personer. Undersøgelsen blev gennemført mellem 21. og 27. januar. De personer, der deltog i undersøgelsen, angav, at de benyttede offentlig transport mindst en gang om måneden og bor i et af de tre største byområder i Sverige - Stockholm, Göteborg eller Malmö.

Sæt fokus på din historie

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

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

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

Vi kombinerer nutid og nostalgi



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk

Tølløsebanen er reddet

V-Regeringen har besluttet at fastholde de nuværende fordelingsnøgler for bloktilskud og investeringstilskud for de privatbanestrækninger, som regionerne driver – også efter 2016. Dermed får regionerne klarhed om fordelingen af deres tilskud til driften og vedligeholdelsen af privatbanerne. Der er dog stadig tale om en foreløbig løsning

Af: Mikael Hansen

I august 2015 besluttede V-Regeringen i økonomiaftalen med regionerne, at den nuværende finansieringsmodel for privatbanerne midlertidigt skulle videreføres i 2016. Regeringen ville herefter tage stilling til, hvorvidt det skulle se anderledes ud efter 2016, når den havde haft lejlighed til at se på behovet for eventuelle supplerende analyser i lyset af den udvalgsrapport om privatbanernes finansiering, som blev præsenteret i marts 2015.

Regionerne vil med udmeldingen fra V-Regeringen fremover have de samme rammer for at drive og vedligeholde privatbanerne, som de hele tiden har haft. Samtidig vil regionernes tilskud fortsat afhænge af, i hvilket omfang der er privatbaner i de enkelte regioner.

Aftale fra år 2000 er forlænget igen

Det er reelt den tredje eller fjerde forlængelse af den oprindelige aftale fra år 2000 mellem staten og de daværende amter om overdragelse af ansvaret for privatbanerne til amterne. Aftalen skulle blandt andet sikre, at amterne og siden regionerne ikke nedlagde privatbanestrækninger.

Der har været flere tilløb til ændringer af privatbanernes finansiering, senest SR-regeringens forslag om, at de nuværende øremærkede tilskud til drift og investeringer blev erstattet af bloktilskud.

Tølløsebanens fortrædeligheder

Det var dette forslag, der fik Region Sjælland til at suspendere den planlagte skinnerenovering for delstrækningen Slagelse-Skellebjerg på Tølløsebanen. Den manglende renovering fik i januar Lokaltog til at standse togtrafikken på strækningen.

- Dermed er sagen klar. Så kan vi begynde renoveringen af skinnerne mellem Slagelse og Skellebjerg. Allerede på torsdag vil jeg orientere regionsrådet og herefter kan forretningsudvalget sætte arbejdet i gang, siger regionsformand Jens Stenbæk (V), Region Sjælland, til DR Nyheder efter V-Regeringens nye udmelding.

- Den aktuelle situation på Tølløsebanen er et godt eksempel på, at denne her afklaring har været tiltrængt. Når nu der er skabt den klarhed om privatbanernes finansiering, som Region Sjælland har efterlyst, forventer vi i regeringen også, at regionen sørger for en hensigtsmæssig vedligeholdelse i fremtiden, lyder det fra transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V).

Foreløbig løsning

Regeringens beslutning bekræfter, at der ikke i dagens Danmark kan nedlægges eksisterende togdrift. Men bag forlængelsen af den gamle aftale ligger nye problemer. De fem regioner og deres forening Danske Regioner er enige om, at den nuværende aftale ikke kan dække det fremtidige investeringsbehov på privatbanerne, og regionerne ønsker også en frihed til at vælge mellem togdrift og busdrift på hele eller dele af de nuværende privatbanestrækninger. Striden om privatbanetilskuddene er reelt en del af den løbende føljeton om den offentlige tilskudsøkonomi, hvor regionerne er særlig udsat, da alle regionsaktiviteter finansieres af tilskud fra staten og kommunerne.

God for dine passagerer, god for dit budget.

Den nye UL business. En del af MultiClass familien.

Skal en specialist være dyr? Ikke i følge den nye MultiClass UL business. En landevejsbus til en fordelagtig pris, uden at gå på kompromis med kvalitet, holdbarhed og sikkerhed.
Se mere på www.setra.dk



SETRA

Bybusser og regionalbusser kører ad andre veje

Hos FynBus kører Citybusserne på rute 10 og busserne på regionalrute 110-112 ad andre veje fra 28. februar. Grunden er, at den sydlige del af Thomas B. Thriges Gade snart lukkes i forbindelse med omdannelsen af Thomas B. Thriges Gade, hvor det fremover ikke længere vil være muligt at køre over I. Vilhelm Werners Plads og Torvegade

Citybusserne på rute 10 kan ikke længere komme fra Klingenberg til Overgade. De vil i stedet køre fra Klingenberg ad Klosterbakken og tilbage ad Filosofgangen, hvorefter de kører ad St. Glasvej og Vestre Stationsvej til OBC.

Man kan stadig komme til Overgade ved at tage Citybussernes havneafgange, der kører fra OBC til Overgade på vejen til havnen. Havneruten er dog kortet af, så busserne drejer til venstre ad Malmøgade og kører tilbage ad Havnegade og til Seniorhuset som hidtil.

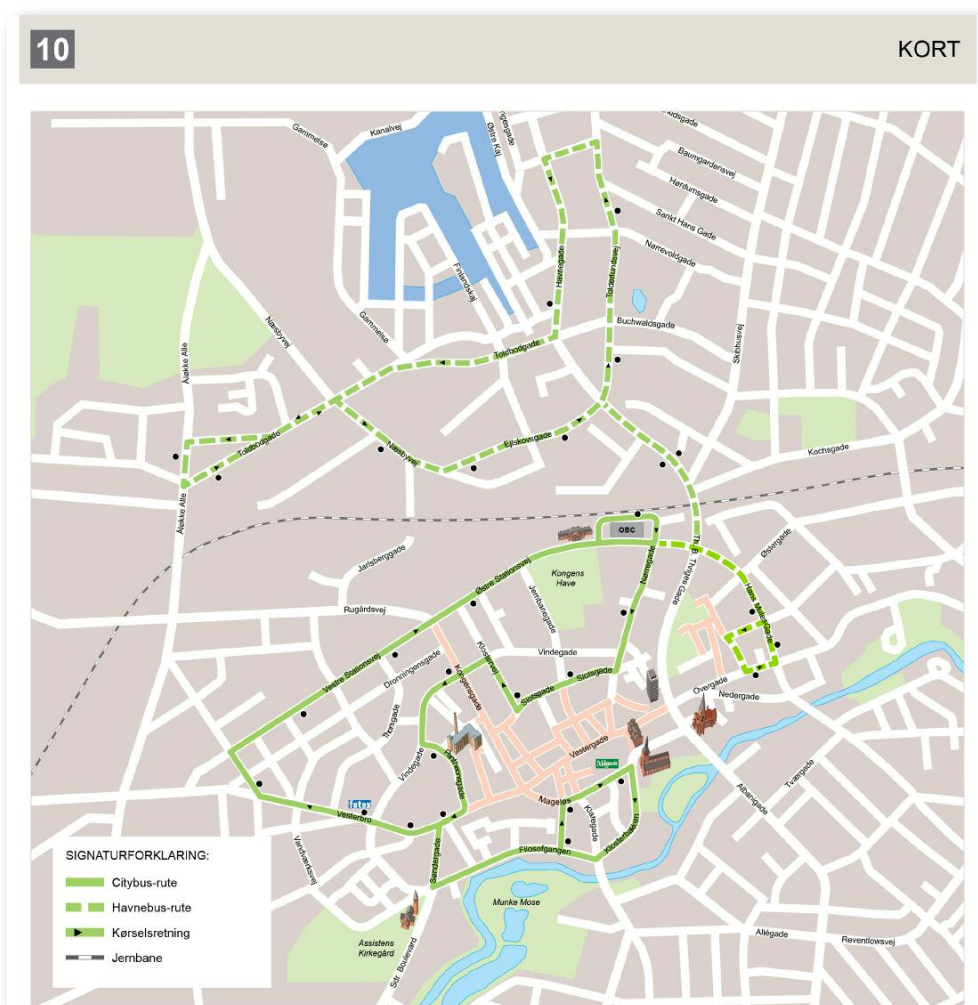
Citybusserne vil stadig køre hvert 10. minut, og havnebusserne hver halve time. Som noget nyt kører ruten også den første søndag i hver måned, når butikkerne i centrum har åbent.

Da rute 110-112 (OBC-As-sens/Faaborg) fremover ikke kan komme ad Nørregade-Fisketorvet-Klingenberg vil busserne på denne rute i stedet køre til og fra OBC ad Frederiksgade og Hjallesøvej.

Omlægningen betyder, at rute 110-112 ikke længere vil stoppe på den indre del af Læssøgade. Man kan i stedet gå til Hjallesøvej eller syd for ringvejen for at tage rute 110-112, eller til Sdr. Boulevard for at benytte andre ruter.

Ændringerne betyder også nye afgangstider på ruten, hvilket også vil påvirke kunder, der tager bussen til og fra Assens og Faaborg. I den nye køreplan er der blevet plads til en ekstra afgang på skoledage med rute 112S fra OBC klokken 16.00 til Skt. Klemens.

Man kan læse mere om ændringerne og finde de nye køreplaner, der træder i kraft 28. februar, på FynBus.dk. De trykte køreplaner kan også findes i busserne.



Tog- og busselskab udbyder sammen én billet

Fra mandag 7. marts er det slut med at købe flere billetter til én rejse, hvis man vil fra det sydvestlige Jylland til København. Transportselskaberne Arriva og Abildskou er nemlig gået sammen om at lave én samlet billet til hele rejsen - også selvom man skal skifte mellem Arrivas tog og Abildskou's busser.

Abildskou, der driver busruten Linie888 mellem Jylland og København, påbegynder 7. marts en ny rute mellem Esbjerg og København. Arriva og Linie888 er derfor gået sammen om at gøre skiftet mellem tog og bus på Esbjerg station mere attraktivt ved at lave én fælles billet, der gør det både nemmere og mere gnidningsfrit for de rejsende at skifte transportmiddel.

- Vi er super glade for den nye aftale med Linie888. Det betyder, at vi nu kan tilbyde vestjyderne en meget mere sammenhængende kollektiv trafik, når de rejser fra Syd- og Vestjylland til København. Vi håber, at en kombineret billet til hele rejsen vil være med til at gøre rejseoplevelsen mellem Sydvestjylland og København optimal - både for tog- og buspassagerer, siger salgschef Winnie Højer fra Arriva Danmark.



Mindre ventetid

Udover at rejsen bliver mere sammenhængende, reduceres ventetiden også. De to selskaber har sammentænkt deres køreplaner til fordel for passagererne, som fremover kan slippe for afbrydelser og ventetid på deres rejse.

Linie888's direktør Jess Abildskou er også glad for samarbejdet med Arriva og tilslutter sin nye rute med den øvrige trafik.

- Vi vil gerne gøre rejsen til og fra København så enkel som muligt for vores passagerer. Samarbejdet med Arriva binder vores nye rute 888 sammen med den øvrige kollektive trafik i Sydvestjylland og betyder, at vi kan tilbyde en mere sammenhængende rejse. Vores passagerer kan nu, uden besvær, skifte fra bus og tog og vice versa med samme billet.

Den kombinerede billet kan købes via Linie888's hjemmeside www.linie888.dk

Hvor gælder billetten til?

Billetten gælder mellem disse destinationer:

- Esbjerg - København
- Varde - København
- Ribe - København
- Tønder - København



Busser til turist og kollektiv trafik

Salg af nye og brugte busser

Jan Bredo - tlf. 20 43 13 94

John Greisen - tlf. 24 49 48 49

Bruno Hansen - tlf. 40 51 65 53

Volvo Busser Danmark

Nye busser på vej hjem til hurtig levering:

Volvo 9900 14 m. 52+1+1

Volvo 9700 14 m. 54+1+1

Volvo 9700 14,98 m. 65+1+1

Volvo Busser udstiller på Busmessen på Stand U2416 i Kolding 18. 19. marts



Nye trafiksignaler skal forbedre trafikken

Alle gamle trafiksignaler i København er blevet udskiftet. Dermed har store og små bilister, fodgængere, buspassagerer og cyklister udsigt til færre forsinkelser på vej til og fra arbejde

Mange trafikanter kan sikkert genkalde sig de lange køer, der tidligere prægede H.C. Andersens Boulevard og andre københavnske hovedfærdselsårer på grund af gentagne fejl i byens trafiksignaler. Nu har København som den første storby i Skandinavien gennemført en total udskiftning af styreapparaterne i alle byens cirka 380 signalregulerede kryds.

- Fremover bliver der færre forsinkelser på grund af signaler, der går i sort, og vi kan bedre holde de grønne bølger, der sikrer, at cyklister, bilister og buspassagerer kommer smidigt gennem byen. De nye styreapparater giver os mulighed for at skabe bedre forhold for de trafikanter, vi ønsker at prioritere i København, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

Det nye system er online, og det betyder, at Teknik- og Miljøforvaltningens trafikfolk fra kontoret kan se, om alle signaler fungerer, som de skal. Opstår der problemer med et signal, giver systemet automatisk besked, og dermed kan fejl opdages og rettes væsentligt hurtigere end før. Hvad der tidligere kunne tage uger, kan nu klares på få timer. Det er også blevet nemmere at tilpasse det enkelte signalregulerede kryds, så det danner grønne bølger med de nærliggende kryds.

Forudsætning for Intelligente Transport Systemer

Fornyelsen af trafiksignalerne er samtidig en forudsætning for Københavns Kommunes investeringer i Intelligente Transport Systemer, ITS. Blandt andet kan man tilkoble mange flere sensorer til signalerne, så de automatisk kan op-

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



Tænk på børnenes sikkerhed i bussen!

Et Sit Safe sæde fungerer som et regulær passager sæde, men forvandles hurtigt til et børnesæde, hvor de mindste pasagere op til 18 kg. kan sidde trygt og godt under hele køreturen.

Sit Safe er et patenteret barnesæde fuldt integreret i bagsiden på et almindelig passager sæde.

 **Mekasign as**

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

timere signalerne og for eksempel give grønne bølger til cyklister.

- København investerer massivt i forbedringer af trafikken i disse år. Intelligent trafikstyring kan hjælpe os til at sikre en mere glidende afvikling af trafikken i byen, som samtidig mindsker brændstofforbruget og luftforureningen. Det giver også mulighed for at prioritere fremkommeligheden for cyklister og buspassagerer, siger Morten Kabell.

Fakta om trafiksignalerne

- København har cirka 380 signalregulerede kryds. Til hvert kryds hører et styreapparat, der sørger for at skifte lyset i krydsets signaler. Alle styreapparaterne er nu udskiftet eller opgraderet til nyeste standard. Stort set alle er også koblet på et fælles overvågningssystem
- Systemet giver mulighed for dynamisk tilpasning af trafikken, så tiden med grønt i et kryds kan tilpasses varierende trafiksituationer. Eksempelvis er der meget pres på krydset Vordingborggade/ Kalkbrænderihavnsgade/ Sundkrogsgade på Østerbro, når der ankommer krydstogtskibe i Nordhavn. Her sikrer et særligt program ekstra tid med grønt for trafikken til og fra Nordhavn, mens man de øvrige dage prioriterer trafikken på Ring 2
- Strømforbruget på de nye lyssignaler og styreskabe er under en tredjedel af de gamle, så det bidrager til at leve op til kommunens mål om at være CO2-neutral i 2025
- De nye styreapparater og mange standere har en ny type overfladebehandling, som man ikke kan klæbe plakater på, og som lettere kan afrenses for graffiti. Det giver lavere udgifter til renholdelse.
- Udskiftningen af styreapparaterne indgår i Københavns Kommunes genopretningsplan for vejområdet "Et løft til vejene". Der er i alt afsat 50 millioner kroner til genopretning af byens trafiksignaler. For trafiksignalerne indeholder næste skridt en udskiftning af de resterende gamle standere og "signalhoveder", hvor blandt andet glødepærer udskiftes med energibesparende LED-teknologi.
- København fik sit første trafiksignal i 1928 i krydset Frederiksborggade/Farimagsgade
- Det er ikke kun bilisterne, der har grønne bølger i København. Byens mange cyklister har deres egne grønne bølger - blandt andet på Østerbrogade, Nørrebrogade og Amagerbrogade
- Busser på de mest travle ruter får særlig prioritet i cirka 50 af byens kryds
- En række befærdede fodgængersignaler i København har nedtællingssignaler, så fodgængerne kan se, hvor mange sekunder af det røde eller grønne lys, der er tilbage

Firma med intelligente transportsystemer åbner i København

Københavns Kommune har gennemført nogle forsøg og mindre projekter med Intelligente Transport Systemer, ITS. Sidste år gennemførte kommunen et større udbud på 47 millioner kroner, der skal realiseres som ITS-projekter på vejene i løbet af de næste tre år. Vinderen af udbuddet, hollandske Technolution, har besluttet at etablere et lokalkontor i København, hvor den første lokale ingeniør er ansat

- Vi vil også etablere et forsknings- og udviklingscenter for smart city-løsninger i København. Samlet set har Technolution en intention om at ansætte op til 15 ingeniører inden for de næste tre år med fokus på trafik, energi og sundhed, siger Kees den Hollander, Country manager Denmark i Technolution BV.

Technolution understøtter Københavns Kommunes ønsker om at indarbejde fremsynede og intelligente trafikstyringsløsninger, som kommer københavnere til gode. Firmaet samarbejder blandt andet med Danmarks Tekniske Univer-

sitet og en række specialvirksomheder om at udvikle ITS-løsninger, som kan sikre, at Københavns Kommune lever op til servicemålene i kommunens trafikledelsesplan for 2018.

De fastsatte servicemål for, hvor lang tid en tur gennem byen må tage på udvalgte strækninger på cykel, i bil og med bus, skal være realiseret senest i 2018.

- Cyklister kan se frem til at få skåret 10 procent af rejsetiden og få færre stop, mens den gennemsnitlige rejsetid med bus skal reduceres med 5 - 20 procent i myldretiden afhængigt af strækningen
- Fodgængere i især Københavns indre by skal nemmere kunne komme over vejen. Det skal være med til at få flere pendlere ud af bilen og over i bus og på cykel, så man opnår miljøfordele og bedre udnyttelse af den begrænsede plads på byens veje
- Bilisterne vil blive prioriteret på de fire største indfaldsveje til København og på dele af Ring 2. Her lover Københavns Kommune uændrede rejsetider til trods for udsigten til flere biler på vejene. Samtidig vil bilisterne få et bedre flow med færre stop

Aarhus Kommune har ansat en ny mobilitetschef

Teknik og Miljø i Aarhus Kommune har ansat civilingeniør Susanne Krawack som mobilitetschef. Susanne Krawack har gennem mange år været en af de centrale spillere i udviklingen af transportpolitik i Danmark

Susanne Krawack er i dag chefkonsulent i den grønne tænketank Concito, som hun selv er medstifter af. Tidligere har hun været direktør for Trekantområdet og for konsulentvirksomheden Tetraplan, som laver trafikplanlægning og trafikmodeller.

På det politiske område har Susanne Krawack ved flere lejligheder rådgivet skiftende regeringer om trafikplanlægning. Blandt andet i Transportrådet, hvor hun var sekretariatschef.

Direktør i Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Erik Jespersen, er særdeles tilfreds med, at det er lykket at rekruttere Susanne Krawack til stillingen som mobilitetschef.

- Med Susanne får vi en mobilitetschef til byen, som har en meget bred erfaring og en stor viden om mobilitetsplanlægning og bæredygtig transport. Susanne besidder fagligt stor kompetence indenfor strategisk trafikplanlægning, og hun har et solidt netværk og er meget respekteret i branchen. Dertil har hun lang erfaring med at servicere politikerne, og har en solid ledelseserfaring, siger Erik Jespersen.

Begynder 1. marts

Susanne Krawack tiltræder 1. marts i Teknik og Miljø's Center for Byudvikling og Mobilitet, hvor hun skal lede hele den afdeling, der tager sig af trafik- og mobilitetsplanlægningen i Aarhus. Her skal hun blandt andet være med til at udvikle en ny trafikplan for midtbyen, udvikle letbanens anden etape, understøtte en overgang til mindre klimabelastende transportformer og i det hele taget sikre, at alle aarhusianere og byens mange gæster kan komme frem og tilbage i byen på den bedst mulige måde - i takt med byens vækst.

- Aarhus Kommune er inde i en rigtig spændende udvikling, hvor man tænker mobilitet både regionalt og sammen med blandt andet byudvikling, klima og smart city for at skabe et attraktivt bymiljø og bedst mulig mobilitet for alle. Jeg glæder mig til at blive en del af denne udvikling og bruge mine kompetencer til at sikre borgere og erhvervsliv et mere sammenhængende og bæredygtigt transportsystem, siger Susanne Krawack.



Norges hovedstad vil kunne spare omkring en milliard kroner med el-busser

Et nyt studie fra Siemens og Volvo viser, at overgangen til elektriske busser ikke bare kan give bedre luft i Oslo, men også vil være ganske lønsomt. Sammenlignet med forskellige biobrændstoffer kan den norske hovedstad spare op til én milliard norske kroner over en ti-års periode

Inden 2020 skal alle busser i Oslo køre fossilfrit. For at nå dette mål, skal alle dieselbusser skifte over til biobrændstof eller skiftes ud med elektriske løsninger.

- For Oslo vil det være en omfattende omlægning, hvor hundrede vis af busser må skiftes ud. Vi vil helt sikkert se en kombination af flere forskellige fossilfrie teknologier, men vores studie viser en tydelig tendens. Nemlig at elektriske busser er den klart mest lønsomme teknologi, siger divisionsdirektør Lars Andresen hos Siemens.

Millioner at spare

Studiet omfatter 64 busruter i Oslos bykærne, som i dag betjenes med sammenlagt 460 busser. Vælger man en elektrisk hybridbus på disse ruter, vil Oslo spare 750 millioner norske kroner over ti år sammenlignet med dagens diesel-

busser. Sammenligner man med busser baseret på bioethanol, vil den tilsvarende besparelse være på en milliard norske kroner.

- Til trods for, at elektriske busser foreløbig er dyrere i indkøb, vil de alligevel være mere lønsomme. Hovedgrunden er, elektricitet er en meget billigere energikilde end både dagens diesel og alle typer biobrændstof. Derudover vil man med samme mængde energi kunne køre tre til fire gange længere med en elektrisk motor sammenlignet med en forbrændingsmotor, siger Lars Andresen.

Skal lade under vejs

El-busser består af to forskellige elektriske koncepter. Enten fylder man bussen med nok batterikapacitet, så den kan køre hele dagen og lade om natten, når den ikke er i brug - eller også vælger man en mindre batteri-pakke og lader bussen løbende i løbet af dagen på hurtigladestationer ved busholdepladserne. Hos Volvo Busser, der samarbejder med Siemens, satser man nu alt på det sidste koncept.

- Hurtiglading på holdepladserne giver en sundere økonomi, fordi flere busser kan bruge samme ladestation og ladetiden blot er nogle få minutter. Samtidig vil busser, som lades ofte, ikke have behov for store batteripakker om bord. Med andre ord handler det om et koncept, som betyder, at vi kan fragte passagerer og ikke batterier, siger markedsdirektør Svenn-Åge Løkken hos Volvo Busser.

Der er i dag sådan en ladeteknologi, som er i daglig drift på busruter både i Stockholm, Göteborg og Hamburg. Volvo Busser vil til efteråret starte serieproduktion af elektriske busser - og de vil være på markedet i begyndelsen af 2017 - om et års tid.

Ruterne kan fastholdes

Ladetiden for busserne vil variere noget i forhold til, hvor lang busruterne er. Men den ligger mellem seks og otte minutter. Til trods for tiden til opladning vil konceptet med ladning af busserne ved busholdepladser ifølge Siemens og Volvo Busser ikke kræve væsentlige ændringer i dagens rutetilbud.

- Af de ruter, der er analyseret i studiet, kan otte ud af ti ruter opretholdes, som de er i dag. De øvrige ruter kræver kun mindre ændringer i køreplanen for at opnå tilstrækkelig kapacitet på batteriet. Alternativt kan ruterne betjenes af flere busser, siger Lars Andresen.

Konference sætter fokus på elektriske busser

I maj er der den anden Nordic Electric Bus Initiatives-konference. Konferencen afholdes i Helsinki af VTT. VTT er et finsk teknologisk institut, der svarer til en mellemting mellem DTU og TI i Danmark

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

EU har godkendt støtten til biogas

EU-Kommissionen har statsstøttegodkendt støtte til biogas, der bruges til procesformål i virksomheder, til transport og til andre energiformål. De nye støttesatser blev aftalt i forbindelse med Energifa-talen fra 2012. Godkendelsen betyder, at virksomheder kan få støtte til at bruge biogas direkte til produktionsprocesser. Derudover kan der gives støtte til biogas, der anvendes direkte til transport eller produktion af varme

Ifølge Energistyrelsen får de danske biogas-anlæg dermed flere muligheder for at afsætte deres produktion.

Energistyrelsen, der modtog godkendelsen fra EU-Kommissionen 17. december, og vil nu gennemgå den for at sikre, at det ikke er nødvendigt med yderligere afklaringer, inden støtten indarbejdes i de danske regler på området.

I Energifa-talen fra 2012 blev det aftalt at støtte biogas til fem anvendelser:

- elproduktion
- opgradering til naturgasnettet
- procesformål
- transport
- anden energianvendelse.

Den nye godkendelse gælder de tre sidste punkter i ovenstående liste. Støtten til de to første - elproduktion og opgradering - blev statsstøttegodkendt i 2013, og har bidraget til en stigning i produktionen af biogas i Danmark på 26 procent i perioden fra 2012 til 2014.

Støttesatser

Støtten til biogas til procesformål og transport består af tre tilskud:

- et grundtilskud på 39 kroner/GJ biogas
- et tilskud på 26 kroner/GJ biogas
- et tillæg på 10 kroner/GJ.

Støtten til anden energianvendelse, består af de to sidste tillæg på 26 kroner/GJ og 10 kr./GJ.

Tilskuddet på 26 kroner/GJ reguleres i forhold til naturgasprisen og forventes at udgøre 27. kr./GJ i 2016. Tillægget på 10 kroner/GJ nedtrappes frem mod 2020 og udgør 8 kroner/GJ i 2016.

Betingelser for støtten

Støtten gives på betingelse af, at biogassen opfylder kriterier for bæredygtighed. Der må således højst bruges 25 procent energiafgrøder i biogasanlæggene målt som vægtinput. Fra 2018 må andelen af energiafgrøder højst udgøre 12 procent. Denne betingelse gælder også for den eksisterende støtte til elproduktion og opgradering.

Energistyrelsen har desuden forpligtet sig til at overvåge, at støtten ikke giver anledning til overkompensation. Støtte-modtagerne vil hvert år skulle oplyse, hvilke biomasser, der er anvendt til biogasproduktionen samt give økonomiske oplysninger til brug for vurderingen af overkompensation.

Godkendelsen af de nye ordninger er givet i henhold til EU-Kommissionens gældende retningslinjer for statsstøtte, som trådte i kraft i 2014. Det betyder blandt andet, at der er strammere krav til ansøgningsproceduren, og at støttetil-

deling er betinget af, at støtten har en tilskyndelsesvirkning. Der må kun gives støtte til biogas, der anvendes til transport, hvis der ikke er anvendt energiafgrøder, som kunne have været anvendt som fødevarer. Transportstøtten må desuden ikke gives til biogas, der bruges til at opfylde iblandingskrav for biobrændstoffer til transport.

De nye krav betyder, at der er behov for at gennemføre en lovændring, inden støtteordningerne kan træde i kraft. Denne lovændring forventes gennemført i løbet af foråret 2016.

Støtteordningerne vil blive administreret af Energinet.dk. Inden støtteudbetalingen kan sættes i kraft, skal der udarbejdes bekendtgørelser, administrationsgrundlag og ansøgningsprocedurer. Det forventes, at den nye støtte vil kunne gives fra 1. juli 2016.

El og brint vil kunne udkonkurrere benzin og diesel

El- og brintbiler vil kunne blive et økonomisk attraktivt alternativ til personbiler, der kører på benzin og diesel. Denne udvikling vil kunne betyde, at CO₂-udledningen fra biler falder med 90 procent. Samtidig kan lastbiler og busser, der kører på biogas sammen med flere eldrevne tog, bidrage markant til at begrænse CO₂-udledningen.

Det viser Energistyrelsens opdaterede "Model for alternative drivmidler", der beregner omkostninger, energieffektivitet og udledning af CO₂ for en række ikke-fossile brændstoffer. Modellen viser også, at der på sigt er CO₂-besparelser at hente i fly- og skibstransporten, hvis disse i højere grad bruger biobrændstoffer.

Model rækker til 2050

Den alternative drivmiddelmodel har gennemgået en større opdatering. Som noget nyt inkluderer modellen ikke kun personbiler og tung transport, men også tog, skibe og fly og rækker nu frem til 2050. Modellen er også blevet udvidet med flere drivmidler, og indeholder nu 47 kombinationer af transportmidler og drivmidler. Herudover er drivhusgasudslip forbundet med fremstillingen af transportmidlerne inkluderet.

Energistyrelsen opdaterer løbende beregningsmodellen for alternative drivmidler i takt med udviklingen inden for transport og drivmidler. Den opdaterede model skal fungere som et fælles fagligt datagrundlag for alle, der beskæftiger sig med omkostninger, drivhusgasudledninger og energieffektivitet i transportsektoren. Modellen kan blandt andet bruges til at pege på omkostningseffektive teknologier, der gør det muligt at komme i mål med ambitionen om en fossilfri transportsektor.

Modellen viser:

- Hvor det er muligt, er el som drivmiddel en klima- og energieffektivitetsmæssig gevinst. El- og brintbiler kan blive billigere end benzin- og dieslbiler på sigt
- Anden generations biobrændstoffer giver væsentlige klimafordele og har potentiale til at blive konkurrencedygtige med fossile brændstoffer imod 2035
- Ikke alle biobrændstoffer giver klimagevinster. Første generations biodiesel baseret på raps giver for eksempel meget små eller ingen reduktion i forhold til almindelig diesel

Fond giver 150 millioner kroner til forskning i grønt brændstof

Pengene, der er doneret af Villum Fonden, skal give DTU, KU og SDU samt Stanford i USA plads til at fejle undervejs mod det banebrydende teknologiske gennembrud

Verden over forsker man i at finde alternative løsninger til olie og kul - til den såkaldte fossilfri fremtid efter 2050. Transportsektorens problemer er særlig vanskelige at løse. Nu kan arbejdet intensiveres i Danmark på DTU i Lyngby, Københavns Universitet og Syddansk Universitet samt på Stanford i USA.

Den private Villum Fonden har givet de 150 millioner kroner, der er fondens største forskningsinitiativ til dato, til et nyt center, der skal udvikle bæredygtige brændstoffer og kemikalier.

Forskerne har brug for god tid

Professor Ib Chorkendorff fra DTU Fysik bliver leder af VILLUM Center for Science of Sustainable Fuels and Chemicals, der de næste otte år skal forske i katalysatorer og udvikle banebrydende teknologier, der kan erstatte fossile ressourcer med bæredygtige løsninger.

- Det er også nødvendigt for at finde løsninger. Vi kommer ikke hele vejen ved det her alene. Det er en kæmpe problemstilling, vi kigger ind i her. Hvis vi virkelig skal være fossilfri i 2050 skal vi bruge teknologi, vi reelt set ikke har i dag. Derfor skal der udvikles ny teknologi, siger Ib Chorkendorff til DR Nyheder.

Nogle af løsningerne i dag kan man godt bruge, men de ineffektive, og derfor bliver de for dyre. Ib Chorkendorff mener, at hvis samfundet virkelig skal være fossilfrit i 2050, skal løsningerne kunne udkonkurrere fossile brændstoffer på prisen.



Busvognmændene mødes i Kolding

I weekenden 18. - 19. marts holder Danske Busvognmænd årsmøde. Denne gang er det i Kolding, hvor der fredag og lørdag også er en tilhørende busmesse

Busvognmændene holder i år deres årsmøde på Hotel Comwell Kolding. Som tidligere bliver der også i år en busmesse i forbindelse med årsmødet. I samme weekend holder arbejdsgiverorganisationerne TA og AKT/AVT deres generalforsamlinger.

På den nævnte busmesse, der åbner fredag 18. marts klokken 13, udstiller:

Sydglass A/S
Dekra
Finn Frogne
VDL Bus & Coach Danmark A/S
Partex Data

EvoBus Danmark A/S
web Tour / t2pTracking
VBI Group
ITD
Meka-Sign A/S

Irizar Danmark A/S
Volvo truck Center Danmark
Rehailer og Busser AS
FCA Denmark A/S
Volvo Danmark - Truck afd.

Trapeze Group A/S
Nordfyns Finans
Bridgestone Danmark A/S
European Breakdown Service ApS
Jyske Finans A/S

Satire Fuel & Retail AS
Handucare A/S
Dansk Firmagaver
Dansk Bus Renovering
Europart Danmark A/S

Bushistorisk Selskab
Scania Danmark A/S
Vagn Erik Hvid
Ovethi Dansk Dæk Service
Danske Færger A/S / Scandlines

MAN Truck & Bus Danmark A/S
Nordisk Dæk Import A/S
Wallmns Cirkusbygningen
Stroco
Christonik

Fartskriver Danmark A/S
Wennstrom Wash Systems A/S
OK
Eberspächer Danmark
Adibus A/S

Rent Jysk Erhvervsbeklædning / Tøj Til Alle
AutocubyVest DK ApS
Webasto Thermo & Comfort Denmark A/S

Lørdag åbner busmessen klokken 9.00. Begge dage lukker messen klokken 17. Messen arrangeres iøvrigt af MCH Messecenter Herning.



MAN priste sine bedste

På MAN Trucks & Bus' årlige kick off-møde, som fornyligt blev afholdt i nærheden af Vejle, har MAN uddelt priser til tre af sine bedste

MAN Trucks & Bus forklarer om priserne:

MAN Eftermarkedsprisen 2015

Med vægten lagt på udvikling i markedspotentialet, uddannelse af personalet samt kundetilfredsheden, blev det MAN's store forhandler på Fyn, MAN Odense A/S, der løb med titlen og dermed blev kåret som årets servicepartner.

Hos MAN blev der med stor tilfredshed noteret, at netop MAN Odense A/S har vist en meget positiv udvikling og dermed har været med til at udbygge og forstærke sin position på Fyn.

Årets MAN sælger 2015

Ved en samlet vurdering af salgsindsatsen i 2015 blev salgskonsulent Erik Christiansen, MAN Esbjerg, kåret som årets sælger. På trods af, at Erik Christiansen har arbejdet med salg af lastbiler hos MAN i mere end 25 år, så er det dejligt at se, at de mange års erfaring ikke har været en sovepude, men tværtimod er blevet brugt til at arbejde med at sælge MAN til endnu flere nye kunder, som ikke tidligere har kørt MAN. Dette var et væsentligt kriterie i kampen om at blive årets sælger.

Årets MAN løve 2015

Som et symbol på kraft og styrke, indgår Büssing-løven, som en del af MAN's logo. Netop handlekraft og stor styrke i det daglige arbejde er kvaliteter, som MAN gerne ser hos sine medarbejdere og derfor kåres der hvert år en person, som har gjort en ekstraordinær indsats. Titlen som "Årets løve 2015" blev givet til driftsleder hos MAN Aalborg, Jørgen Korsgaard, der i 2015 har ydet en stor indsats i arbejdet på at sikre en fortsat positiv udvikling for MAN i det Nordjyske område.



Nyt fra VBI februar 2016

Afdeling Jylland

Vejstruprød Busimport ApS
Kongensgade 38, 6070 Christiansfeld
Tlf. +45 74561326

Afdeling Sjælland

Busimport.dk Sjælland ApS
Motorgange 13, 2690 Karlslunde
Tlf. +45 46161646

Salg Jylland / Fyn

Leif Brændekilde +4540359308 lb@busimport.dk
Svend Pedersen +4540174791 sp@busimport.dk

Salg Sjælland

Henrik Knudsen +4540203680 hkn@busimport.dk
Dan Pedersen +4540356252 dbp@busimport.dk



2 stk. SETRA S 431 DT

Årg. 2011 Pladser 83 + F + G km. ca. 540 og 670.000 Farve sølv metal Euro 5 Gear PowerShift Type fuld turist



SETRA S 431 DT

Årg. 2011 Pladser 78 + F + G km. ca. 550.000 Farve Hvid Euro 5 Gear PowerShift Type Fuld turist



Neoplan Cityliner

Årg. 2009 Pladser 51 + F + G Km. ca. 330.000 Farve Hvid Euro 5 Gear automatik Type Fuld turist



Mercedes Sprinter 519 cdi

Årg. ny Pladser 19 + F + G Km. ny Farve sølv metal Euro 6 Gear automatik Type Minibus VIP
Nedbygget bagagerum, klima, hattehylder, bus dør, lukket til bagagerum, 220 v, osv.

Der tages forbehold for mellemsalg samt tryk fejl.

www.busimport.dk

Norsk transportmesse afholdes for 11. gang

I dagene 9.-11. juni er der Transport 2016 i Lillestrøm. Messen finder sted i Norges Varemesse og byder på lastbiler, busser, varebiler og taxier

Sidste gang, der var transportmesse i Lillestrøm, besøgte 18.500 mennesker de 262 udstillere.

I 2016-udgaven vil messe have fokus på miljø, sikkerhed og kompetencer. Temaet er valgt, fordi arrangørerne vil pointere, at transporterhvervet møder stadigt større udfordringer og hårdere konkurrence og rammevilkår. Samtidig peger arrangørerne på, at transporterhvervet står over for nye muligheder og nyheder inden for miljø og sikkerhed.

Interesserede kan se mere om Transport 2016 [her](#):

46 nye busser kom på gaderne i januar

Salget og leverancerne af nye busser varierer meget hen over året - og fra år til år. Det skyldes først og fremmest større eller mindre udbud af offentlig trafik. I januar i år blev der nyregistreret 46 nye busser, hvilket er 10 flere end i januar sidste år

I hele året 2015 blev der solgt 550 busser, hvoraf de 80 blev indregistreret i december.

Det samlede antal busser i Danmark ligger nogenlunde konstant. Opgjort pr. januar i år var der 8.834 busser på vejene, hvilket er samme niveau som året før.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Førerløs bus bliver testet i Holland

Den eldrevne, selvkørende minibus WePod rullede for nylig ud på sin jomfrutur - 200 meter ad offentlig vej og 200 meter tilbage igen - i byen Wageningen nær Arnhem i Holland.

Hastigheden var hele 8 km i timen, senere er det meningen, at WePod skal kunne køre op til 25 km i timen. Det kræver dog at et omfattende testprogram afsluttes tilfredsstillende. Det skriver Ritzau.

Wageningen er en anonym provinsby i det sydlige Holland, og det er lokale parter, der står bag produktionen og afprøvningen af WePod.

Der er plads til 6 passagerer i en WePod, så det er vel en tilsnigelse af kalde den for en bus. En bus skal som bekendt efter såvel danske regler som EU-bestemmelser have mindst 9 passagerpladser, foruden førerpladsen, som vi i dette tilfælde kan se bort fra.

Grunden til at WePod kaldes en bus er nok, at den og dens søstre på sigt skal indgå i byens kollektive trafik på en 6 km lang strækning.





Vinderne af Danish Coach Award 2016 i midten med diplomerne flankeret af repræsentanter for priskomiteen. Årets Turistbusselskab: Malling Turistbusser (tv) . Årets Innovatør på busområdet: Søren Rejser (im) og Årets busrejsearrangør: Gislev Rejser (th). (Foto: Jesper Christensen).

Danske Busvognmænd uddelte sine priser

Fredag eftermiddag klokken 14.00 begyndte uddelingen af de tre priser, der hører med under Danish Coach Award 2016, på Ferie for Alle i MCH Messecenter Herning. De tre vindere, der efter tur blev kaldt på scenen i Hal M i messecenteret, repræsenterede både små og store selskaber

Efter at have været nomineret i både 2013 og 2015 tog Gislev Rejser i tredje omgang prisen hjem som Årets Busrejsearrangør. Prisen blev tildelt på baggrund af en flot vækst de seneste år. Men komiteen var ikke mindst imponeret af den fremsynede transformation fra et familieejet busrejsebureau til en moderne og professionel koncern, som Gislev Rejser har søsat.

Malling Turistbusser modtog prisen som Årets Turistbusselskab. Malling Turistbusser blev bemærket for deres gennemførte produkt, der gennem årene har sikret en meget loyal kundekreds. Også virksomhedens sociale ansvar qua miljøcertificeringer, engagementet i lokalsamfundet og ordentlige arbejdsforhold blev tillagt særlig vægt.

Også et andet busrejsebureau gjorde sig bemærket ved dette års Danish Coach Award. Det var Søren Rejser, der var nomineret for første gang, endda i hele to kategorier. Søren Rejser blev kåret som Årets Innovatør. Den forholds-

En sikker investering.

Mercedes-Benz Tourismo med Euro6 motor er mere økonomisk end nogensinde. 30% forlængede serviceintervaller, 40% mindre AdBlue forbrug og 50% mindre motorolieforbrug, sammenlignet med Euro5 motoren. Dette sparer dig for hyppige værkstedsbesøg og holder dine omkostninger nede.

Mercedes-Benz Tourismo – en sikker investering!



Mercedes-Benz – Et mærke fra Daimler AG



Mercedes-Benz
The standard for buses.

vis lille vognmandsforretning med eget rejsebureau har gjort sig bemærket for sin kreative markedsføring og evne til at levere konkurrencedygtige busrejser med simple og effektive markedsføringsmidler.

- De uddelte priser viser, at små som store rejsebureauer og busvognmænd har deres berettigelse i branchen. Med uddelingen af priserne får vi synliggjort, at busbranchen er i bevægelse og stadig formår at tiltrække nye kunder. Det ser vi tydeligt i år - både blandt vinderne, men også blandt de nominerede virksomheder, sagde direktør i Danske Busvognmænd og medlem af priskomiteen, Steen Bundgaard.

Med prisen fulgte en bronzeskulptur af kunstneren Inge Frost samt retten til at markedsføre sig med Danish Coach Award 2016-logoet de kommende år.

Danish Coach Award er sponsoreret af Danske Busvognmænd og OK.

Priskomiteen bag Danish Coach Award

De nominerede og endelige vindere af Danish Coach Award bliver udpeget af en uafhængig priskomite, der består af:

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

Årets Busrejsearrangør: Gislev Rejser

"Med over 20.000 rene busrejsende er Gislev Rejser vel nok den busrejsearrangør i Danmark, der sender flest busrejsegæster afsted. Gislev Rejser har oplevet betydelig vækst i 2015. Den erfarne busrejsearrangør, grundlagt 1946, hviler dog ikke på laurbærrene. I disse år gennemgår man en omfattende transformation, der skal trimme virksomheden til også i fremtiden at være blandt danskernes foretrukne busrejsearrangører. Denne strategi in-

debærer egne interne uddannelsesprogrammer (Gislev Travel Excellence), der skal sikre, at Gislev Rejsers kvalitet og engagement skinner igennem i produktet. Hertil har Gislev Rejser - som en af de meget få virksomheder i busbranchen - søsat sit eget lean-system og indhentet statistiske forbrugeranalyser, der skal sikre forbrugerne mest mulig kvalitet for pengene. Gislev Rejser er klar til at føre busrejsen ind i en ny tidsalder."



Årets Turistbusselskab: Malling Turistbusser

"Den midtjyske busvognmand, grundlagt 1967, der i dag drives af 2. generation, er en typisk blandet forretning, der engagerer sig i både turist- og rutekørsel. Kundekredsen må være blandt landets mest loyale - der er ingen tvivl om, at det er en bus fra Malling Turistbusser, man bestiller, hvis der skal bruges kørsel i området. Malling Turistbusser kører ikke selv for rejsebureauer, men sammensætter selv

både endagsture og udlandsture for sine kunder. En solid økonomi over flere år beviser, at Malling Turistbusser ved, hvad de laver. Intet mindre end tre gange er Malling Turistbusser blevet kåret af passagererne til det bedste busselskab i Midttrafik - senest i 2015. Malling Turistbusser går et ekstra stykke for deres kunder. Men det er ikke kun i buskørslen, at Malling Turistbusser engagerer sig. Virksomheden sponsorerer flere sportsklubber i området, og i 2015 tog man et ekstra socialt ansvar ved at lade sig miljøcertificere. Malling Turistbusser er en stolthed i lokalområdet og busbranchen mere generelt."



Årets Innovatør på busområdet:

Sørensen Rejser

"Sørensen Rejser er ikke som alle de andre. Busrejsearrangøren leverer de gamle klassikere i sit busrejseprogram, og så alligevel ikke. Mere end 20.000 potentielle kunder modtager det omfattende busrejsekatalog fra Sørensen Rejser, der både afviger i form og indhold fra de mere traditionelle busrejsearrangører og disses markedsføring. Virkemidlerne er enkle men effektive og formår at ramme netop de målgrupper, Sørensen Rejser ønsker at tiltrække. I 2015 formåede man i et innovativt

samarbejde med Grenaa-Anholt-færgen og Anholt's Turistkontor at sende 200 gæster på endagstur til øen, og få rejsebureauer formår at markedsføre gamle "Retro-ture" lige så innovativt som Sørensen Rejser. Sørensen Rejser udvikler konstant sit produkt, og resultatet er et både varieret og kreativt udbud af busrejser."





Turistbusser skal finde et andet sted

Kolding Kommune har besluttet, at turistbusser ikke længere må bruge rutebilstationen. Danske Busvognmænd er i dialog med Kolding Kommune om at finde en løsning, så turistbusser stadig kan samle passagerer op i Kolding centrum

I forbindelse med renovering af Kolding Rutebilstation er kommunen nået frem til, at turistbusser ikke længere må bruge rutebilstationen, selvom Kolding Kommune tidligere havde meldt ud, at der også i den nye busterminal i Kolding ville blive plads til to turistbusser. Danske Busvognmænd har holdt et møde med Kolding Kommune og fremhæver, at begge parter er opsatte på at finde en løsning, der også er brugbar for turistbusser.

Danske Busvognmænd vil i arbejdet med at finde den rigtige løsning gerne have kortlagt, hvor mange busser, der samler passagerer op på Kolding Busterminal - og hvornår busserne ankommer. Danske Busvognmænd har derfor efterlyst alle planlagte data for perioden 2. marts til 31. december 2016.

Danske Busvognmænd arbejder ud fra en model, der betyder, at omlæsning ikke længere må foregå på Kolding busterminal, og at det maksimale ophold for turistbusser på terminalen eller i Kolding centrum bliver 15 minutter. Omlæsning kan i stedet foregå på Hylkedal Rasteplads.

For at finde den optimale løsning, så turistbusser fortsat kan samle op i Kolding centrum, peger Danske Busvognmænd på, at det kræver, at alle bakker op om de fælles retningslinier, som det arbejdes på at få på plads.



Krydstogttrafikken i København vil sætte nye rekorder i 2016 og 2017

Copenhagen Malmö Port forventer i år en vækst på 9 procent i antallet af krydstogtgæster til København. I slutningen af juni vil der blive sat rekord for antal gæster på en enkelt dag. Næste år vil ifølge Copenhagen Malmö Port komme til at slå alle rekorder med 850.000 krydstogtgæster. Den samlede krydstogtforretning bidrager med ca. 1,3 milliarder kroner til hovedstadens økonomi

Krydstogttrafikken har i de seneste 10 år udviklet sig særdeles positivt for København. I 2005 var der godt 400.000 passagerer, og i år forventer Copenhagen Malmö Port 740.000 gæster - en vækst på 9 procent i forhold til 2015. Lidt under halvdelen af årets anløb er de såkaldte turn-around anløb, hvor skibene skifter passagerer. Disse anløb er særligt lukrative, fordi de skaber større omsætning hos hoteller, flyselskaber, handlende, restauranter og andre virksomheder i turist- og oplevelsesbranchen.

Lovende fremtid

Fremtidsudsigterne for krydstogtindustrien er særdeles lovende med stadigt stigende efterspørgsel og flere og større skibe på vej fra værfterne.

- Vi forventer en fortsat vækst i antallet af gæster og skibe i København, siger krydstogtschef Arnt Møller Pedersen fra Copenhagen Malmö Port (CMP), der er ansvarlig for afviklingen af krydstogttrafikken i København.

Allerede nu kan CMP konstatere, at 2017 vil komme til at slå alle tidligere rekorder. Da krydstogtrederierne planlægger i god tid, og med de aftaler, der er i hus på nuværende tidspunkt, vurderer Copenhagen Malmö Port, at 850.000 krydstogtgæster vil komme til København næste år. Det vil slå den hidtidige rekord fra 2012, der havde 840.000 gæster.

Rekord på en enkelt dag

2016-sæsonen begynder 28. april, og i løbet af året er planlagt 304 anløb af 67 forskellige skibe fra 35 forskellige rederier. Til juni vil der blive sat rekord for antal krydstogtgæster på en enkelt dag, da der forventes syv skibe med i alt 24.000 gæster og 7.000 besætningsmedlemmer på samme dag.

Copenhagen Malmö Port peger på, at tendensen for krydstogtanløb i København er, at skibene bliver stadig større. De største med en kapacitet op til 4.000 gæster. Det stiller nye krav til effektiv logistik, især hvis man vil være turn-around destination.

Positiv økonomisk effekt

- Der er investeret massivt i, at København fortsat skal være en attraktiv krydstogtdestination, blandt andet i form af den nye Oceankaj, der åbnede forrige år. Det er dejligt at se, at mange års hårdt og vedvarende arbejde fra alle aktører i branchen nu bærer frugt, siger Arnt Møller Pedersen.

Det estimeres, at krydstogtindustrien skaber godt 4.000 job (primært sæsonstillinger) og bidrager med en samlet omsætning i hovedstadsregionens økonomi på 1,3 milliarder kroner. De over 100.000 ekstra passagerer, der forventes i 2017, vil generere en meromsætning i turistbranchen på anslået 200-225 millioner kroner.

Fakta om krydstogskibenes anløb

- Krydstogtskibene bliver større og større med op til 4.000 gæster per skib. I 2016 forventes 15 anløb med de helt store skibe. Næste år er der allerede anmeldt 55 store anløb
- Ved et enkelt stort krydstogtskib med 4.000 gæster håndteres 12.000 kufferter, 15 store lastbiler med proviant, 35-40 turbusser, 1.500 taxa- eller limousinure samt en del gæster med bus, tog og metro
- 2016-sæsonen starter 28. april og slutter 13. oktober - bortset fra 3 juleanløb i december
- I 2016 er planlagt i alt 304 anløb af 67 forskellige skibe fra 35 forskellige rederier
- I juni 2016 forventes på en enkelt dag 7 skibe med 24.000 gæster og 7.000 besætningsmedlemmer. Det bliver det største antal i København på en enkelt dag nogensinde
- 850.000 krydstogtgæster forventes til København i 2017. Det vil være ny rekord
- Krydstogtindustrien skaber 4.000 job (primært sæsonstillinger) og bidrager med 1,3 milliarder kroner til hovedstadens økonomi
- De fleste krydstogtgæster kommer fra Tyskland (27 procent) efterfulgt af USA/Canada (26 procent), England (14 procent), Italien (4 procent), Spanien (4 procent). Danmark er på en 10 plads (2 procent)

Dansk Folkepartis transportordfører er ny formand for Færdselssikkerhedskommissionen

- I Danmark har vi et lavt antal trafikdræbte sammenlignet med andre EU-lande, og som formand for Færdselssikkerhedskommissionen vil jeg først og fremmest have fokus på sætte nye mål for at bringe antallet endnu længere ned, siger Kim Christiansen, der siden 2007 har været ordfører på trafikområdet for Dansk Folkeparti siden 2007

- Det skal også i årene fremover være således, at der næsten hvert år er historier om, at nu er vi endnu engang på vej til et rekordlavt antal dræbte i trafikken, siger han videre.

Kim Christiansen, der har været medlem af Færdselssikkerhedskommissionen gennem en årrække, er blevet udpeget som formand for Færdselssikkerhedskommissionen af Transport- og Bygningsminister Hans Christian Schmidt (V).

- Jeg er meget glad for udnævnelsen til formand for Færdselssikkerhedskommissionen og ser meget frem til at fortsætte det gode og konstruktive samarbejde med Kommissionens medlemmer, så vi kan få bragt antallet af trafikdræbte endnu længere ned, siger Kim Christiansen.

Færdselssikkerhedskommissionens primære opgave er at komme med forslag til initiativer, der kan nedbringe antallet af trafikulykker. Kommissionen består af repræsentanter for de politiske partier i Folketinget såvel som fagfolk fra relevante ministerier og organisationer.

Enhedslistens medlem af Færdselssikkerhedskommissionen: En bemærkelsesværdig udnævnelse af Kim Christiansen som ny formand

Transport- og Bygningsministeriet har udpeget medlemmer til den nye Færdselssikkerhedskommission, som skal nedsættes efter hvert folketingsvalg. Den nye formand for kommissionen er Kim Christiansen, der er transportordfører for Dansk Folkeparti

Henning Hyllested, der er udpeget som Enhedslistens repræsentant i Færdselssikkerhedskommissionen, kalder udnævnelsen af Kim Christiansen for bemærkelsesværdig.

Henning Hyllested, der er færdselsordfører for Enhedslisten, siger, at Færdselssikkerhedskommissionen har fået sig en formand, som står bag flere forslag i Folketinget om at forhøje fartgrænserne, både på stort set alle vejtyper som for forskellige køretøjstyper.

- Det er en bemærkelsesværdig udnævnelse al den stund, at Færdselssikkerhedskommissionen er sat i verden for at forbedre færdselssikkerheden og dermed nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Man må sige, at med Kim Christiansen har man fået en formand, som nærmest står for det modsatte, siger Henning Hyllested.

Senest har Kim Christiansen foreslået at hæve fartgrænsen på hovedvejene fra de nuværende 80 km/t til 90km/t.

Henning Hyllested peger på, at øget fartkontrol med fotovognene har nedbragt farten på vejene - ikke mindst på de farligste af dem, landevejene.

Henning Hyllested er selv udpeget til færdselssikkerhedskommisionen som repræsentant for Enhedslisten.

Den nye formand for Færdselssikkerhedskommisionen: Jeg er forpligtet til at have fokus på nye teknologier

Dansk Folkepartis transportordfører Kim Christiansen er blevet udpeget som formand for Færdselssikkerhedskommisionen. Han er blevet kritiseret for at have en fart-app, som kan advare mod fartkontroller. Her på [Magasinet Bus/transportnyhederne.dk](#) har vi stillet Kim Christiansen nogle spørgsmål om fart-app'en

- Jeg er om nogen med mit ordførerområde forpligtet til at have fokus på nye teknologier, siger han til [Magasinet Bus/transportnyhederne.dk](#) og fortsætter:

- Nu bliver det jo kaldt en fart-app, men den kan faktisk bruges til mange andre informationer -kødannelse og ulykker.

Kim Christiansen forklarer, at det for ham ikke er nødvendigt at have en alarm.

- Men heldigvis er Rådet for Sikker Trafik også af den opfattelse, at det faktisk får folk til at sænke hastigheden, siger han.

Som det fremgår af programmet, er han blevet blitzet med 92 km i timen, hvor der var 80 .

- Det er jo ikke racerløb, men uopmærksomhed - det kan man undgå med en alarm. Jeg tror, at vi inden for en overskuelig fremtid vil se lignende teknologier i alle nye biler, siger han.

Kim Christiansen har senere fået en bil med fartpilot.

- Og det er en rigtig god ting.

Det er ikke hans indtryk, at man har en fart-alarm på sin telefon, fordi man generelt kører for hurtigt.

- Men der er 1,5 millioner, der har downloaded alarmen, så jeg skal jo ikke kunne sige, hvad den enkeltes motivation er. Men hvis bare det er med til at øge trafiksikkerheden, så er jeg tilfreds, siger Kim Christiansen.

Interesserede kan eventuelt se DR-programmet **her**:

Branchedirektør kommer også med opsang til bilister i personbiler

For et par uger siden kom branchedirektør i DI Transport, Michael Svane, med en opsang til lastbilchauffører - specielt rettet mod dem, der overhaler. Han har fulgt opsangen til transport-erhvervets store med en lignende til mændene og kvinderne bag rattet i de personbiler, der også er på vejene. - Der er brug for en oprustning af trafikmoralen på de danske veje, mener Michael Svane

Michael Svane skriver:

I sidste uges kommentar berettede jeg om mine oplevelse på en tur til Jylland. Mit fokus var unødige overhalinger foretaget af lastbiler. Min kommentar har affødt mange reaktioner - langt de fleste positive. Det er jeg glad for.

Mine trafikale iagttagelser stopper ikke kun ved lastbilerne. På den samme tur og efterfølgende ture til Jylland har jeg også set, hvordan nogle bilister helt og aldeles ser stort på bremseafstande. Man kan kun undres over den dødsforagt, som sådanne bilister udviser.

Jeg har på mine ture til og fra Jylland i sidste uge oplevet mere end 50 personbiler, som trækker hurtigt ind foran en lastbil. Kun takket være årvågne chauffører i lastbilerne, blev disse situationer kun til oplevelser på en dårlig trafikultur og ikke fatale ulykker. Snevejret i sidste uge blev yderligere en understregning af nogle bilisters dårlige trafikultur. Hasarderede overhalinger af snepløve og saltspredere var et ikke sjældent syn.

Der er brug for en oprustning af trafikmoralen på de danske veje.

Dårlig moral og dobbeltmoral kan man nok affinde sig med, men ikke når det handler om trafikken.

Husk, du er ikke alene, når du færdes. Din adfærd kan i yderste konsekvens gå ud over andre!

Bus blev påkørt i lyskryds

Onsdag 10. februar lidt før klokken ni kørte en 63-årig mand over for rødt lys i krydset Silkeborgvej - Aaby Ringvej i Aarhus vestlige bydel

Den 63-årige, der kørte ind mod Aarhus fra vest, kørte ind i en svingende bus, der svingede til venstre fra Åby Ringvej ad Silkeborgvej mod Vest. Der skete materiel skade ved uheldet.

Kvinde blev ramt og kørt over af en bus i Aarhus

Mandag 22. februar om aften ved 19.15-tiden blev en 57 årig kvinde ifølge Østjyllands Politi påkørt af en bus, da hun gik ad fortovet på Sønder Allé fra Spanien i retning mod Fredensgade i Aarhus. Det er lige ved rutebilstationen i Aarhus

Ved påkørslen blev den 57-årige kvinde skubbet forover, hvorved hun slog hul i panden og fik ødelagt sine briller. Chaufføren fortsatte i sin bus uden at standse og kørte over kvinden, hvorved hun brækkede alle ti tæer. Chaufføren kørte fra stedet uden at standse. Kvinden nåede ifølge politiet ikke at se, hvilken bus, der var tale om - og heller ikke, hvilken farve bussen havde.

Østjyllands Politi er meget interesseret i at høre fra vidner, der kan have overværet uheldet.

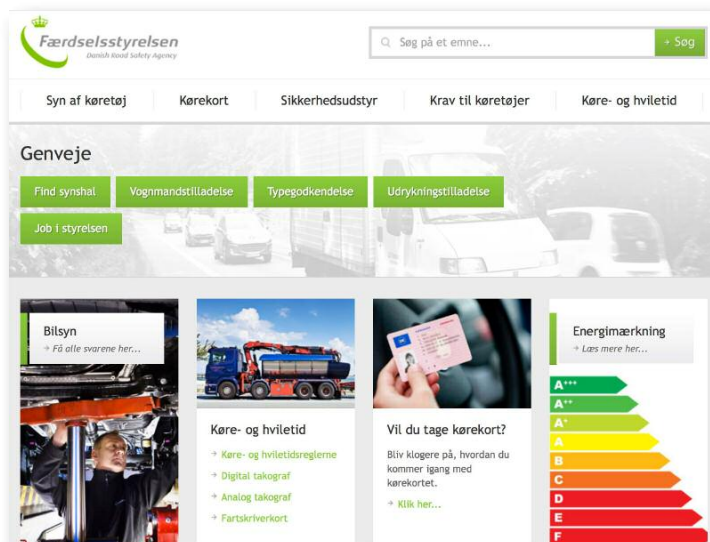
Vidner kan kontakte Østjyllands Politi på telefon 114.

Færdselsstyrelsen har fået sin egen side på nettet

Færdselsstyrelsen, der er en del af Trafikstyrelsen, er flyttet fra København og har slået sig ned i Ribe. Med åbningen følger en ny website, hvor information om styrelsens ansvarsområder er samlet

Færdselsstyrelsens hjemmeside - fstyr.dk - indeholder blandt andet informationer om bilsyn og krav til køretøjer, som hidtil har ligget på Trafik- og Byggestyrelsens hjemmeside, samt informationer om kørekort og køre- og hviletid, som tidligere har ligget på Rigspolitiets hjemmeside.

Nyheder om disse områder bliver fremover udsendt via den nye hjemmeside, der kan ses **her**:

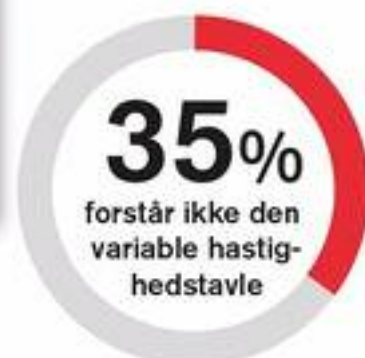


Fakta om Færdselsstyrelsen

- Den nye Færdselsstyrelsen er en del af Trafik- og Byggestyrelsen, som hører under Transport- og Bygningsministeriet
- Færdselsstyrelsen består af omkring 70 medarbejdere og har ansvar for regulering og tilsyn på færdselsområdet, herunder for at bidrage til udarbejdelse af bekendtgørelser og vejledninger, administrering af færdselslovens regler og behandling af generelle spørgsmål om de enkelte sagsområder
- Færdselsstyrelsen samarbejder med Rigspolitiets, politikredsene, Vejdirektoratet og landtransportbranchens organisationer

Vejdirektoratet spørger:

Kan du vejskiltene



Vejdirektoratet har lanceret en kampagne med titlen "Skilt med det", hvor man kan teste, om man forstår de danske vejskilte. Baggrunden for kampagnen er, at en undersøgelse viser, at mange har svært ved at afkode specifikke vejskilte. Her på transportnyhederne tog vi testen - og resultatet deler vi gerne med læserne længere nede i teksten

Hvad betyder eksempelvis det blå skilt med barnet og bolden? Vejdirektoratets test giver dig svaret sammen med svaret på, hvad otte andre vejskilte betyder.

Vejdirektoratets kampagne sætter fokus på de ni udvalgte vejskilte, som danskerne ifølge undersøgelsen har sværest ved at forstå - eller huske. Kampagnen rummer en test i form af en animeret køretur, hvor det er muligt at teste sig selv i, hvor godt man kender til de ni skilte.

- Vejskilte er jo ikke et emne, de fleste af os er optaget af. Men det er vigtigt, bilisterne forstår vejskiltene betydning, når de sætter sig bag rattet, for skiltene er med til at regulere vores færdsel, så alle kommer nemt og sikkert frem, siger afdelingsleder Per Antvorskov fra Vejdirektoratet.

- Derfor har vi med denne kampagne valgt at sætte fokus på vejskilte på en ny og sjov måde, hvor danskerne kan teste sig selv og sammenligne deres resultat med resten af Danmark, siger han videre.

I praksis er det politiet, der håndhæver færdselsloven, og både Rigspolitiet og Dansk Kørelærer-Union har deltaget i at designe vejskilte-testen.

Vicepolitimester hos Rigspolitiet Vibeke Christensen peger på, at Færdselsloven er med til at opretholde en sund trafikadfærd.

- Derfor er færdselstavler også en del af teoriprøven, når man skal tage kørekort. Denne kampagne er en god måde at sætte fokus på de færdselstavler, der kan drille bilisterne. Vi håber, at bilisterne er bedre klædt på til deres køretur, efter de har taget testen, siger hun.

Kør, lær og del

I testen kommer man ud på en virtuel køretur. Her møder man ni vejskilte, og for hvert skilt skal man svare på et spørgsmål. Hvis man svarer forkert, får man en huskeregel, der skal hjælpe en til at huske vejskiltets betydning. Formand for Dansk Kørelærer-Union Rene Arnt hilser også kampagnen velkommen.

- For mange bilister er det lang tid siden, de var oppe til køreprøven. Derfor er dette en god mulighed for at genopfriske nogle af vejskiltene betydning ved at tage testen, siger han.

Når man har gennemført testen, kan man dele resultatet og udfordre venner og familie.

Hvem er bedst til vejskilte - mænd eller kvinder

- Der findes mange fordomme om køn og trafik. For eksempel laver vi ofte grin med, at mænd skulle være de bedste til at parallelparkere. Men vejskilte-testen vil vise, om kvinder er bedre til vejskilte, siger Per Antvorskov fra Vejdirektoratet.

I resultaterne kan man også følge med i, hvilken region der klarer sig bedst, eller om det er dem med eller uden kørekort, der kender vejskiltene bedst. Resultaterne bliver opdateret live.

Og så til resultatet, da vi her på transportnyhederne.dk kørte ad den virtuelle vej. Vi kunne svare rigtigt på syv af de ni spørgsmål - og det var under gennemsnittet. Hovedparten ligger på otte rigtige ud af de ni. Vi kan så glæde os over, at vi i hvert fald ikke kørte for hurtigt ved det ene spørgsmål. Det andet spørgsmål handlede om et parkeringsforbud.

Fakta om Vejdirektoratets "Skilt med det-kampagne"

- Kampagnen er udviklet i samarbejde med Rigspolitiet og Dansk kørelærerunion.
- De ni vejskilte, der indgår i testen, er de vejskilte, som danskerne har sværest ved at forstå. Interesserede kan se hele brugerundersøgelsen [her](#)
- I testen bliver der spurgt ind til de ni vejskiltets betydning. Vejskiltene refererer til regler om forbud eller oplysning
- I Danmark har vi omkring 300 færdselskilte.

Interesserede kan selv forsøge sig med vejskiltene - klik på billedet nedenfor eller [her](#):

Hvis man vil se flere vejskilte og vide, hvad de betyder, er der en oversigt [her](#):



Sort på hvidt:

Genstande til at manipulere takografer er forbudte



I den kommende bekendtgørelse om køre- og hviletidsbestemmelserne i vejtransport står det sort på hvidt, at det er ikke tilladt at fremstille, distribuere, annoncere eller sælge genstande, der er konstrueret eller beregnet til at manipulere takografer

I bekendtgørelsen, der træder i kraft 2. marts står det under kapitel 4:

Forbud mod fremstilling m.v. af genstande til manipulation af takografer

Paragraf 9 b.

Det er ikke tilladt at fremstille, distribuere, annoncere eller sælge genstande, der er konstrueret eller beregnet til at manipulere takografer.

Længere nede i bekendtgørelsen står der noget om, hvilken straf, man får, hvis man bliver taget i at bryde paragraf 9 b ved alligevel at fremstille, distribuere, annoncere eller sælge genstande, der er konstrueret eller beregnet til at manipulere takografer.

Overtrædelse af paragraf 9 b straffes med bøde eller fængsel indtil 4 måneder, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.





Umove er en ny stor spiller på busmarkedet

Det nye busselskab Umove med den tidligere Arriva-direktør Johnny B. Hansen i spidsen greb bolden, da tre meget forskellige private busselskaber stod over for et generationsskifte. Resultatet er blevet en ny dansk storspiller i et marked for rutekørsel, som ellers er præget af internationale koncerner.

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

Umove har for nylig etableret sig i et nyt hovedkvarter på Farverland i Glostrup, oprindeligt opført af MAN's busvirksomhed, hvor der også er busanlæg for de 55 busser, som betjener linjerne 3A og 9A, som Umove vandt i foråret 2015. Driften startede den 13. december 2015, og alt ser da også nyt og kun let brugt ud – huset såvel som busserne. Man kan næsten se over til konkurrenten Keolis, og rundt om tre hjørner har Nobina hovedkvarter, endnu en konkurrent på det hårde marked for kontraktkørsel for rutekørsel med bus.

På 1. sal på Farverland 7 har direktøren Johnny B. Hansen sit kontor og her forklarer han på en solrig februardag, hvordan han er havnet her.

To generationsskifter i Nordsjælland

Busselskabet Umove var første gang i spil, da det nordsjællandske busselskab Fjordbus i november 2013 blev solgt til Umove med Johnny B. Hansen og Tim Valbøl, den tidligere ejer Finn Sørensen og kapitalforvaltningsselskabet Artha Transport A/S som aktionærer. Samtidig købte Umove det familieejede De hvide Busser. Bag dette selskab stod de tre søskende Finn Knudsen, Jytte Stæhr og Peer Knudsen. I begge tilfælde var ejerne et pænt stykke over pensionsalderen. Umove var en attraktiv virksomhed at sælge til. Alternativet havde været at sælge til de store udenlandske busselskaber.

- Umove er en rent dansk busselskab og rent privatejet. Vores investor, Artha Transport A/S, er datterselskab af et dansk kapitalforvaltningsselskab. Det passer godt til vores arbejdsform med rimeligt lange kontrakter, siger Johnny B. Hansen.

- Vi havde brug for forholdsvis "tålmodige penge", men selvfølgelig skal der være overskud og et afkast, ellers bliver

Arbejdspladsen

samarbejdet med Artha Transport en meget kort historie. Arthas indgang som investor i et dansk busselskab var i øvrigt lidt af en sensation. Helt op til 2013 blev busbranchen set som meget risikabel og problematisk.

Umove tabte halvdelen

Kort tid efter handleerne i efteråret 2013 var en stor del af Umoves ny-erhvervede kørsel i udbud, og resultatet var en katastrofe for det nye busselskab. Halvdelen af kørslen blev tabt, og de to store busanlæg i Slingerup og Kvistgård stod halvtomme.

Fra lille til stor i 2015

Men Umove og Johnny B. Hansen var ikke færdige med at overraske busbranchen. I Movias store udbud i foråret 2015 lykkedes det Umove at genvinde hele sin kørsel i Helsingør-området og at vinde kørslen på to A-buslinjer i København, 3A og 9A. Kun få uger efter kunne Johnny B. Hansen og busvognmand Bent Thykjær give håndslag på Umoves overtagelse af Bent Thykjærs omfattende busforretning med hovedkvarter i Horsens. Endnu engang rykkede både ledelsen og Artha Transport ud med den afgørende kapitaltilførsel. Også denne gang var der tale om et generationsskifte. Bent Thykjær var nået den normale pensionsalder efter 30 år som busbranchens frække, jyske gadedreng og succesfulde iværksætter.



- Vi er altså ikke ansatte direktører på de vilkår, vi havde i Arriva. Vi er medejere og ligner altså de traditionelle busvognmænd, som vi har overtaget fra, påpeger Johnny B. Hansen

Hermed rykkede Umove fra at være et mindre temmelig presset busselskab i Nordsjælland til at være én af de store spillere på det danske busmarked. Med ca. 400 driftsbusser var Umove på kort tid vokset til Danmarks næststørste busselskab kun overgået af Arriva Danmark.

Umove i dag

Her i begyndelsen af 2016 blev Umoves første etableringsfase afsluttet med indflytning i et nyt hovedkvarter og busanlæg på Farverland i Glostrup. Og nu er det Umoves logo, der pryder busserne fra Helsingør til Glostrup, fra Mors til Tønder.

Tre tidligere Arriva-folk står i spidsen for Umove: Johnny B. Hansen, Tim Valbøl og Brian Höyer. De er alle tre medejere. Sammen med Finn Sørensen har de en ejerandel på 40 procent, mens kapitalforvalteren Artha Transport A/S står for 60 procent.

- Vi er altså ikke ansatte direktører på de vilkår, vi havde i Arriva. Vi er medejere og ligner altså de traditionelle busvognmænd, som vi har overtaget fra, påpeger Johnny B. Hansen og fortsætter:

- Umove er i det hele taget et helt andet koncept. Hovedmassen af vores forretning er jo overtaget fra eksisterende, velfungerende busselskaber, og vi har ikke haft noget ønske om at lave det hele om.

Arbejdspladsen

Han fortæller, at Umove er blevet godt modtaget i de tre tilkøbte busselskaber og også blandt de medarbejdere i København, som blev overdraget fra Arriva.

Umove-stil og Bent Thykjær stil

Alle de tre overtagne busselskaber var under de tidligere ejere præget af en personlig driftsform, hvor de direkte relationer mellem medarbejderne og chefen var helt afgørende. Også hos Bent Thykjær var de personlige relationer meget stærke på trods af en virksomhed med afdelinger og udkørsler over det mest af Jylland. I de senere år i takt med virksomhedens vækst blev det ledertrioen Bent Thykjær, Søren Olesen og Poul Tønnersen, der stod for en modificeret udgave af denne meget personlige ledelsesform.

Magasinet Bus:

I den jyske del af busbranchen foregår der et uformelt væddemål. Det handler om, hvorvidt det vil være muligt af overtage og transformere Bent Thykjærs virksomhed til noget mere "normalt". Dem, det kan lykkes for, vil få nogle ekstra skulderklap over årene. Johnny B. Hansen, er du kandidat til de skulderklap?

- Det satser jeg sandelig på at være. Vi er allerede godt på vej, siger Johnny B. Hansen og fortsætter:

- Det er for det første lykkedes at genvinde de jyske kontrakter, som har været i udbud, siden vi overtog. For det andet kommer vi jo med meget forskellige ressourcer. Thykjærs ledelse er specialister i regionale og lokale busruter, vi fra den sjællandske side er vel nærmest specialister i bytrafik. De to opgaver skal gribes meget forskelligt an. Vi har oplevet, at vi kom til Jylland med vores fine og meget detaljerede regnemodeller, og vi nåede frem til næste samme resultat som Thykjær-ledelsen, da vi skulle beregne vores tilbud. Og vores metoder var virkelig vidt forskellige.



- Kunsten er at samle de bedste erfaringer og ressourcer og bruge dem på den nye måde. Og vi har virkelig en meget dyb og alsidig erfaring at trække på. På det mere formelle plan konstaterede vi, at Thykjærs regnskabssystem var bedre end de sjællandske, så det har vi udbredt til hele Umove, siger Johnny B. Hansen.

Farvel til turistikørsel

Umove har lige for nylig afhændet den sidste turistikørselsafdeling. Det var Thykjærs turistafdeling, og den blev solgt til - Bent Thykjær. Tidligere blev Holger Danske Turisttrafik solgt til Edelskov A/S og senest har Umove solgt sin aktiepost i Edelskov A/S til nogle af de øvrige aktionærer i Edelskov.

- Baggrunden er den enkle, at vi ikke har forstand på turistikørsel, og vi ser det som en helt anden forretningstype med et helt andet fokus end kontraktkørslen for trafikelskaberne, siger Johnny B. Hansen.

- Det samme gælder for Flextrafik. Vi har en enkelt Flextrafik-kontrakt i Vejle, men det er ikke noget vi aktuelt arbejder på at udvide. Også Flextrafik og den øvrige specialkørsel er en helt anden forretningstype end rutekørsel, og vi

Arbejdspladsen



har ekspertisen i Vejle, men ikke i resten af virksomheden endnu. Vi vil helst arbejde med det, vi har forstand på.

Nyt buskoncept i Glostrup

De to A-buslinjer i København drives med 55 fabriksnye VDL-busser, og Umove har valgt et helt nyt koncept for busvedligeholdelsen.

- Vi har lagt vægt på totaløkonomien i busanskaffelsen. Det er altså ikke kun anskaffelsesprisen, der har afgjort

www.bus-store.com



FEEL GOOD
WARRANTY

Tried. Tested. Trusted.

Din Sikkerhed. Den nye BusStore Garanti

Med de nye klassificeringer kan du føle dig sikker undervejs. Guld klassificeringen fra BusStore, for brugte Mercedes-Benz og Setra Busser giver dig 100% garanti på drivlinjen.

For nærmere info kontakt: Claus Korsgaard på tlf: +45 56 37 00 63.

BUSSTORE
Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

Arbejdspladsen

sagen. Det er også finansieringen, busvedligeholdelsen, og muligheden for tilbagekøb, siger Johnny B. Hansen.

- Det endte med en aftale med VDL om, at de står for busvedligeholdelsen her på vores værksted. Det er et nyt koncept, at vi så at sige er flyttet sammen, og at VDL's mekanikere arbejder tæt sammen med vores lokale driftsledelse. Denne type aftale betyder også, at et eventuelt tilbagekøb vil være muligt i det forhåbentlig teoretiske tilfælde, at det ikke lykkes for os at få forlænget kontrakten med Movia efter de første seks år.

Et modent busmarked

Umoves entré i den danske busbranche har som sagt været en ganske stor overraskelse for mange - ikke mindst direktørgruppens samarbejde med Artha Transport A/S. Johnny B. Hansen forklarer det med, at busmarkedet har ændret sig i de seneste år.

- Der er foregået en modningsproces. Alle operatører kæmper en brav kamp i udbudsrunderne, men alle selskaber skal i dag tjene penge. På den anden side af bordet er der også sket mange ændringer. Kontrakterne er blevet længere og er bundet op på kvalitetskrav, og der er i de fleste trafikselskaber flere forhandlingsrunder, hvor vi kan få lov at forfine vores tilbud og for alvor vise, hvad vi dur til. Det er en helt anden verden end i de første udbudsrunder i 1990'erne. Markedet er drejet til vores fordel, for Umove vil gerne bidrage med udvikling af buskørslen.

Elbus-forsøg

Allerede til efteråret deltager Umove i en elbusforsøg på linje 3A i samarbejde med Københavns Kommune og Movia. To elbusser skal køre på linjen, og de er indrettet til at blive opladet på ruten.

- Vi tror på, at det bliver eldriften, der bliver den bærende i bytrafikken i løbet af få år, siger Johnny B. Hansen, som også har en fortid som direktør i den danske afdeling af det nu lukkede elbilselskab Better Place.

TUR har fået en ny kommunikationsmedarbejder

Cecilie Villirs begyndte 1. februar som kommunikationsmedarbejder hos TUR - Transporterhvervets Uddannelser

Cecilie Villirs blev færdig som cand.mag. i sprogpsykologi i 2014 og har siden da arbejdet med digital kommunikation og markedsføring hos en el-installatør. Hun har erfaring med at opbygge og producere indhold til hjemmesider, sociale medier og generel skriftlig kommunikation til forskellige platforme.



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

Arbejdsgiver må betale godtgørelse og løn til opsagt mekaniker

Under en langtidssygemelding tog en mekaniker på skiferie. Det fik arbejdsgiveren til at bortvise og fyre mekanikeren. Mekanikerne mente sig uretfærdig behandlet og sagen kom for byretten, som gav arbejdsgiveren medhold. Mekanikeren ankede sagen til Landsretten, som gav mekanikeren medhold

Vestre Landsret mente ikke, at det var i orden at bortvise og fyre mekanikeren, og arbejdsgiveren skal derfor betale godtgørelse og løn i opsigelsesperioden.

Mekanikeren var som følge af en cykelulykke blevet langtidssygemeldt i oktober 2013. Under sin sygemelding tilbød han at lave små arbejdsopgaver på arbejdspladsen, men det afviste hans arbejdsgiver. I januar 2014 var han til lægen, hvor det blev konstateret, at han skulle sygemeldes yderligere fire uger. To dage efter besøget hos lægen tog mekanikeren på skiferie, hvor han ikke stod på ski, men hyggede sig med sin søn på børnebakken.

Arbejdsgiveren fandt ud af dette midt inde i skiferien og mente, at det var meget over grænsen for, hvad man kan tillade sig under en ansættelse og bortviste derved mekanikeren. Byretten godkendte denne bortvisning.

Vestre Landsret mente dog ikke, at bortvisningen var berettiget - her lagde de især vægt på, at lægen havde udtalt, at skiferien ikke kunne gøre nogen skade for mekanikeren i helbredsprocessen. Endvidere var det essentielt, at arbejdsgiveren havde afvist mekanikerens tilbud om, at han kunne påtage sig nogle deltidsopgaver, og derudover havde arbejdsgiveren udtalt, at han havde accepteret skiferien, hvis blot mekanikeren havde spurgt. Herved mente Landsretten, at bortvisningen ikke var berettiget, og arbejdsgiveren skulle betale godtgørelse for bortvisningen, løn i opsigelsesperioden og godtgørelse grundet manglende ansættelsesbevis.

HR Forum, der er et institut inden for viden omkring HR - tidligere hed det personaleforhold - peger på, at sygemeldinger ikke er entydige. Sagen viser, at man ikke kan afgøre sygemeldinger ud fra generelle regler, men man bliver nødt til at se på de konkrete forhold. Som udgangspunkt er det acceptabelt at tage på ferie under sygdom, såfremt ferien ikke kan forværre sygdommen.

Man kan som arbejdsgiver lave en aftale om 120-dagesreglen i ansættelseskontrakten, som betyder, at hvis en medarbejder har 120 sygedage inden for en periode på 12 måneder, kan medarbejderen opsiges med en måneds varsel. Hvis ikke 120-dagesreglen er aftalt, kan det være meget svært at opsiges en sygemeldt medarbejder.

Arbejdsgivere skal altid tænke sig grundigt om, før de opsiges en sygemeldt, grundet blandt andet høje godtgørelser.

Interesserede kan se mere om HR Forum på websiden hr-forum.dk

Fagforening skaffede 4,4 millioner kroner

I løbet af 2015 skaffede Chaufførernes Fagforening i København i alt 4.394.267 kroner hjem til sine medlemmer i sager om arbejds-skader

I december alene blev det til 322.289 kroner.

Chauffører fik 2,6 millioner hjem i faglige sager

Chaufførernes Fagforening i København skaffede i løbet af 2015 i alt 2.626.719,28 kroner hjem til sine medlemmer i faglige sager

I december alene blev det til 226.525,13 kroner.

Grænsekontrollen er forlænget endnu en gang

Kontrollen ved den dansk-tyske grænse og i havne med færgeforbindelser til eksempelvis Tyskland er blevet foreløbigt forlænget med 10 dage indtil 4. marts. V-Regeringen vurderer fortsat, at kontrollen er nødvendig for at undgå ophobning af illegale udlændinge i Danmark

På baggrund af et fortsat stort antal flygtninge og andre mennesker, der ønsker at komme til Europa, og en fortsat svensk id-kontrol, har V-Regeringen valgt at forlænge den danske grænsekontrol. Regeringens vurdering er, at der uden grænsekontrol ved den dansk-tyske grænse, stadig vil være risiko for, at et meget stort antal illegale udlændinge strander i Danmark, når de uden de fornødne id-papirer forhindres i at rejse ind i Sverige.

Udlændinge-, integrations- og boligminister Inger Støjbergs ministerie oplyser, at grænsekontrollen løbende bliver vurderet og vil kunne intensiveres efter behov. V-Regeringen har ikke taget stilling til, om den midlertidige grænsekontrol skal forlænges ud over de 10 dage, men Schengen-reglerne giver mulighed for at forlænge kontrollen yderligere, hvis der fortsat vurderes at være en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed.



Bus- og godstransport mødes i et styrket samarbejde mellem to organisationer

Danske Busvognmænd og transportorganisationen ITD, der har undertitlen "Brancheorganisation for den danske vejgodstransport", har udvidet deres samarbejde. Det øgede samarbejde mellem organisationerne skal blandt andet styrke den brede politiske interessevaretagelse på det transport- og erhvervspolitiske område. De to organisationer, der har samarbejdet gennem flere år, har siden 2013 delt kontor på Vesterbrogade i København

På et møde mellem de to organisationers ledelse tirsdag 9. februar faldt aftalen om et styrket erhvervspolitisk samarbejde på plads. Aftalen betragtes som en naturlig videreudvikling af det samarbejde, de to organisationer har haft igennem flere år.

- Vi har valgt at udvide vores samarbejde med ITD, fordi vi mener, at det er i vores medlemmers interesse. Vores medlemmer har igennem årene modtaget en række services og rådgivning fra ITD, og vi har igennem de sidste år samarbejdet tæt om en række erhvervs- og transportpolitiske tiltag. Ud af dette arbejde er der vokset et ønske om at få en endnu bedre aftale i stand om et større samarbejde. Det er vi nu kommet i mål med, siger Steen Bundgaard, der er administrerende direktør i Danske Busvognmænd.

Rent praktisk betyder aftalen blandt andet, at Danske Busvognmænd indgår som associeret medlem af ITD på linje med de samarbejdsaftaler, som Danske Busvognmænd har med Dansk Erhverv og DI. Overgangen som associeret medlem sker med indgåelsen af aftalen.

Fra ITD's side er der glæde over, at samarbejdet med Danske Busvognmænd udvides.

- Det er helt klart en styrkelse af vores organisationer både set i et politisk perspektiv, men også i forhold til, at vi hermed i fællesskab repræsenterer et bredt udsnit af den danske transportsektor og dermed får en større tyngde. Vi ser frem til at videreudvikle samarbejdet med Danske Busvognmænd endnu mere og bidrage til at servicere og rådgive deres medlemmer, siger Jacob Chr. Nielsen, der er administrerende direktør i ITD.

Danske Busvognmænd har 289 medlemsvirksomheder, der tilsammen råder over 5.000 busser og har 13.000 ansatte. Organisationens medlemmer dækker over turist-, rute-, og handicapkørsel. Samarbejdsaftalen betyder, at ITD inklusiv associerede medlemmer repræsenterer 1.094 virksomheder på transportområdet.

Det udvidede samarbejde betyder ikke noget for de to organisationers selvstændighed, som fortsætter som hidtil.



Forsikringsmægler sætter fokus på vognmænd

FPR Forsikringsmægler A/S, der blev grundlagt i 1994 og i dag beskæftiger 21 medarbejdere - heraf er 8 forsikringsrådgivere fordelt over hele landet - har sat en forsikringspakke sammen målrettet bus- og godsvognmænd

Pakken har med FPR Forsikringsmægler A/S' egne ord bedre dækninger og fordelagtige priser i forhold til det øvrige forsikringsmarked.

- Dette kan vi gøre, fordi vi går ud og forhandler med forsikringsselskaberne ud fra en stor kundemasse på netop vognmandssegmentet, lyder det fra forsikringsmæglervirksomheden.

- Til denne opgave har vi ansat Lars Wayland, der kommer fra Codan Forsikring, hvor han har været ansat i 21 år heraf 15 år som erhvervsassurandør målrettet bus- og godstransportbranchen, lyder det videre.

Lars Wayland har også arbejdet i Codans underwriting-afdeling, og har dermed indgående kendskab til priser og risikosammenhæng.



Om FPR Forsikringsmægler A/S

I 1994 startede de to partnere Finn Enkebølle og Claus Ravn Jonsen virksomheden FPR Forsikringsmægler A/S, der i dag har 21 ansatte - heraf er 8 forsikringsrådgivere fordelt i hele landet. Hovedfirmaet ligger i Taastrup vest for København med en filial i Haderslev

FPR Forsikringsmægler A/S er forsikringsmæglerfirma, der rådgiver virksomheder og organisationer omkring forsikringsforhold

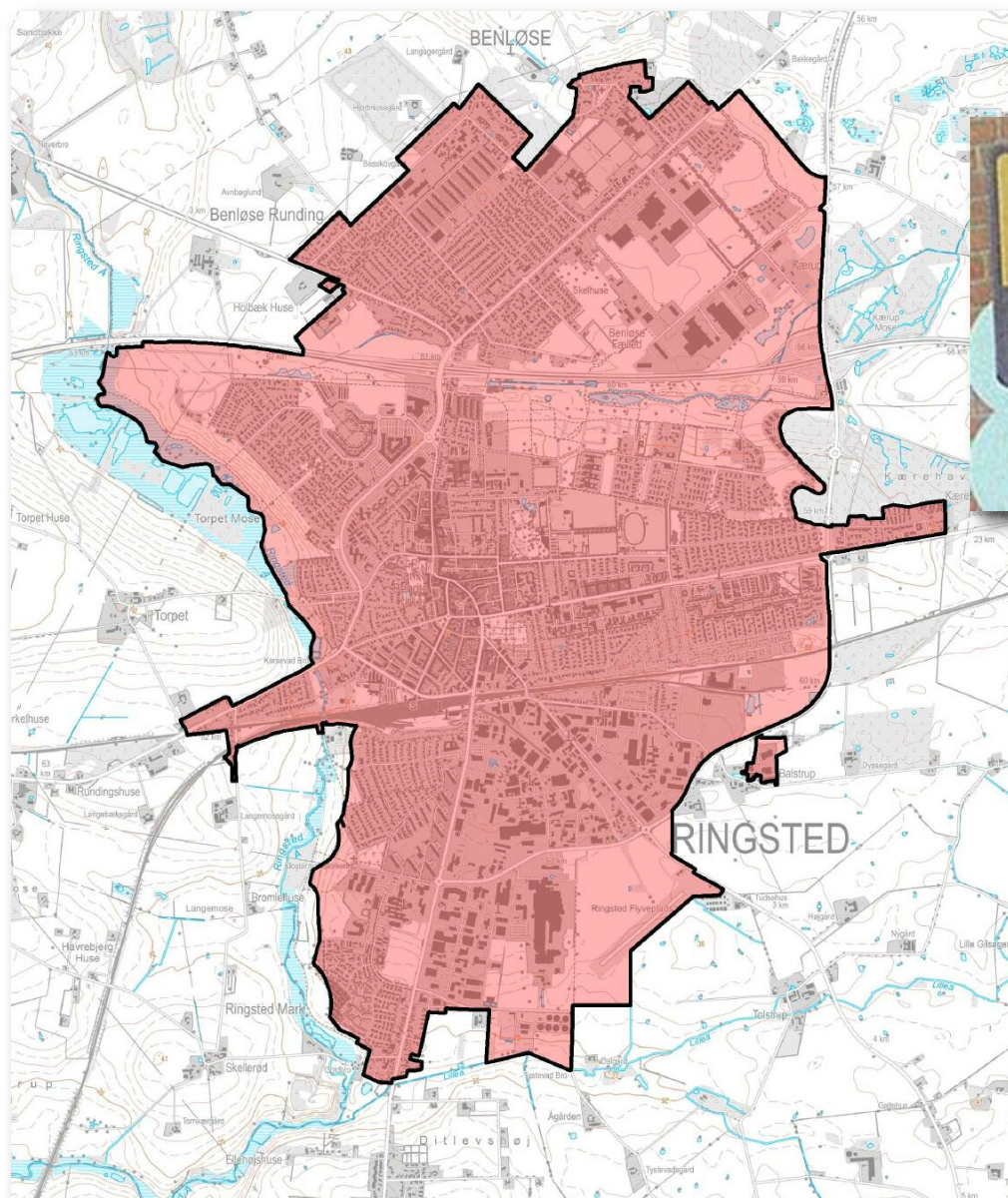
Virksomheden, hvis speciale er brancheaftaler, har mange års erfaring med at sammensætte forsikringspakker, der er tilpasset den enkelte branches særlige risici. Virksomheden ønsker at levere en kvalificeret rådgivning baseret på erfaringer med branchens udfordringer

FPR Forsikringsmægler A/S udvikler specialdesignede værktøjer, der afdækker og klarlægger den enkelte virksomheds risici

FPR Forsikringsmægler A/S har opstillet målsætninger for det daglige arbejde. Målsætninger er et udtryk for, hvordan virksomheden ønsker at lave forretning med sine kunder. De er samtidig med til at skabe den røde tråd i medarbejdernes arbejde

FPR Forsikringsmægler A/S' forsikringsagentur hedder Basta Forsikring, hvor FPR Forsikringsmægler A/S har udvidet forretningssegmentet til udover at omfatte håndværk og detailhandel også at omfatte bus- og godstransportsektoren.

Specialkørsel



Ringsted Kommune begrænser Flextur i byen

Fra 11. februar var det ikke længere muligt at bruge Flextur i byområdet i Ringsted. For meningen med Flextur er at være en alternativ transportmulighed i landområderne, hvor busbetjeningen er begrænset. Ringsted Kommune har fået grønt lys fra trafikskabet Movia til en forsøgsordning.

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

Flextur er trafikskabernes åbne tilbud om kollektiv trafik som dør-til-dør kørsel. Billetpriisen er lidt højere end en busbillet men markant lavere end prisen for en taxa. Flextur er et rigtig godt tilbud til borgere i landområder, hvor bussen kører sjældent eller slet ikke. Derfor er Flextur blevet et rigtig godt supplement i kommunernes planlægning af den lokale kollektive trafik. Det har gjort det muligt at tynde bustrafikken ud i landområderne og til gengæld styrke den i byområderne.

Kunderne har taget godt imod Flextur-tilbuddet - lidt for godt, mener man i Ringsted Kommune. Det er især væksten i antallet af Flextur-bestillinger i selve Ringsted By, der har været i fokus.

Specialkørsel

- Hensigten med Flextur-tilbuddet er først og fremmest at fremme mobiliteten i landområderne. fortæller centerchef for Teknik- og Miljø Thorbjørn Fangel, Ringsted Kommune og fortsætter:

- Derfor har vi ønsket at lægge begrænsninger på de ture som både begynder og slutter i byområdet, hvor borgerne i højere grad har mulighed for at benytte busser. Det har vi for nylig fået accept af fra Movias bestyrelse i form af en forsøgsordning, hvor man ikke kan benytte Flextur inden for den byzone, vi har fastlagt. Derimod kan man stadig benytte Flextur i landområderne og fra landområderne i Ringsted Kommune til byzonen og omvendt, og stadig som et dør-til dør tilbud.

Næstved har også en forsøgsordning

Nabokommunen Næstved Kommune fik for knap et år siden tilladelse til et lignende forsøg, men her har man valgt en anden zoneinddeling med flere byzoner. Næstved Kommune har desuden udpeget stoppesteder i byzonerne som start- eller slutpunkter for Flextur-rejserne. Flextur kan også benyttes på tværs af kommuner, og det har gjort de to forsøgsordninger en lille smule indviklede.



- Forsøgsordningen betyder samtidig, at man ikke kan benytte Flextur fra byzonen i Ringsted til en byzone i Næstved, fortæller Thorbjørn Fangel.

A-bus og Flextur i Ringsted

For få år siden styrkede Ringsted Kommune sin bybustrafik i Ringsted by i form af en A-buslinje med mange afgange i byens naturlige nord-syd akse. En del af bustimerne fra landruterne blev trukket ind til byen. Resultatet var, at mange flere begyndte at bruge bybussen. Til gengæld kunne borgerne i Ringsteds store opland bruge Flextur i stedet for bussen.

Ringsted Kommune fik endda lov til at modificere de almindelige regler for Flextur. Normalt kan man køre 10 km for grundtaksten på 24 kroner - svarende til en tozoners busbillet. I Ringsted blev det muligt at køre 15 km for grundtaksten.

- Vi er i øjeblikket i gang med at evaluere ordningen med at køre 15 km for grundtaksten og på den baggrund skal vores Byråd tage stilling til, hvorvidt man ønsker at ansøge Movia om at gøre ordningen permanent, siger Thorbjørn Fangel.

Forsøgsordningen har betydet en lille stigning i udgifterne for Ringsted Kommune, men er til gengæld i tråd med hensigten med Flexturordningen.

- Det giver de rigtige muligheder for de rigtige borgere, nemlig dem, der bor uden for Ringsted by. Til gengæld begrænser vi som nævnt brugen af Flextur i selve byområdet og henviser borgerne til vores udmærkede busnet, siger Thorbjørn Fangel.

Movia: Flextur er et generelt tilbud

Hos trafikselskabet Movia er forsøgsordningerne i Ringsted og Næstved blevet accepteret med en vis skepsis. For Flextur ses her som et generelt tilbud, som helst skal være ensartet overalt for at ordningen er nem at bruge for kunderne. Kommunegrænserne bør efter Movias mening ikke spille en rolle for kundernes valg. Men kommunegrænser spiller en afgørende rolle for finansieringen, designet og taksterne for ordningen, for det er kommunerne, der betaler regningen.

Specialkørsel

De fleste kommuner i det storkøbenhavnske byområde tilbyder ikke Flextur til deres borgere, hvilket indirekte vil kunne opfattes som en støtte til Næstveds og Ringsteds problemformulering.

Ringsteds løsning med såkaldte "Flexturfrie områder" løser måske kun delvis problemet med de utilsigtede ture i byområderne. I referatet fra Movias bestyrelsesmøde 10. december 2015 beskrives problemet således:

"Denne løsning har en svaghed ved, at kunderne kan omgå begrænsningen i de flexfri zoner ved at foretage to rejser – via en adresse uden for zonen. Forventningen er således, at man i Ringsted vil se rejser ud af de flexturfri zoner og en rejse ind igen for at omgå begrænsningen af Flextur for byinterne rejser".

Movias bestyrelse har efter en meget grundig sagsbehandling accepteret en større fleksibilitet i kommunernes styring af Flextur-tilbuddet. De to forsøgsordninger i Næstved og Ringsted skal evalueres grundigt, når de er afsluttet. Samtidig har Movias bestyrelse åbnet mulighed for, at kommunerne kan opkræve dobbelt grundtakst i byområder. En anden ny mulighed er at hæve grundtaksten til 36 kroner i stedet for 24 kroner.

I referatet fra Movias bestyrelsesmøde 10. december 2015 fremgår denne vurdering:

"Baseret på de hidtil høstede erfaringer med det igangsatte stoppestedsforsøg i Næstved er det administrationens vurdering, at kommunernes behov for større kontrol med udviklingen i tilskudsbehovet til Flextur løses bedre ved at hæve priserne, end ved at lukke for den adressebaserede kørsel".

Diskussionerne om Flextur er langt fra slut. Spørgsmålet er, om Flextur på længere sigt skal være et ensartet produkt i hele landet. Dette vil kræve en ny beslutnings- og finansieringsmodel. Flextur er i øjeblikket fortrinsvis et lokalt kørselstilbud, som er styret af den enkelte kommune, og det betyder forskellige regler og takster fra kommune til kommune.

Flextur får taxibranchen rødt

Taxibranchen har længe været på jagt efter såkaldt "misbrug" af Flextur, især Flextur-bestillingerne i byområderne. Således har taxaselskaberne i Næstved og Ringsted ført an i kritikken af Flextur-ordningen. Samme kritik lyder fra taxaselskaber over hele landet: Flextur er taxakørsel med kommunalt tilskud og det underminerer taxaselskabernes forretning, som i forvejen er presset af priskonkurrence på offentlige kørsler.

Omvendt har trafikselskaberne og kommunerne fremført, at en åben ordning, som bruges efter reglerne, aldrig kan være misbrug. Diskussionen om "misbrug" har som beskrevet ført frem til forsøgsordningerne i Næstved og Ringsted kommuner. Inger Therkildsen fra Kalø Taxi på Djursland udtaler for eksempel til Dansk Taxi Råds nyhedsbrev fra december 2015:

- Flextur er vores Uber. Før havde jeg ti ture til Tirstrup Lufthavn om ugen. Nu har jeg tre. Når jeg henter piloter ude i lufthavnen, kan jeg se mine gamle kunder stige ind i flexbiler. Det er altså et stort problem her ude på landet. Vi har heller ingen udkørsel til byen fredag og lørdag aften.

Udfordringen for kommunerne er at holde balancen mellem et godt kollektivt trafiktilbud til alle borgere - også dem i landområderne, men på den anden side også at sikre grundlaget for en rimelig taxidækning.

Flextur er et godt tilbud til borgerne, som sagtens kan se forskel på priserne for bussen, Flextur og en taxa. Det er måske her problemet ligger. Flextur i byen er for billig og taxaen er måske for dyr.

Taxi-kunde udøvede hærværk på en taxi

Onsdag 17. februar om aftenen blev en politipatrulje sendt til parkeringspladsen ved den lokale Pub i Sønderriis ved Esbjerg. En 45-årig mand, havde bestilt en Taxa hjem. I stedet for at tage taxaen hjem, begyndte manden at slå og sparke på bilen

Bilen fik synlige skader, og manden blev sigtet for hærværk.

Transportministeren foreslår ændringer

Transportministeren har sendt et forslag til ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og lov om taxikørsel i høring. Forslaget handler om løn- og arbejdsforhold for chauffører

Formålet med lovforslaget er at tilvejebringe det fornødne hjemmelsgrundlag for at kunne stille krav om, at indehavere af tilladelser til at udføre godskørsel, buskørsel, taxikørsel, limousinekørsel, sygetransport og offentlig service- trafik følger bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører i kollektive overenskomster indgået af arbejdsmarkedsparter i Danmark - og som gælder på hele det danske område.

Det er planen, at den ændrede lov skal kunne træde i kraft 1. juli i år

Interesserede kan læse forslaget, der er under behandling i Folketinget, **her**:

Taxinævn indfører nyt kørselsreglement

Taxinævn Syd i Sønderjylland har indført et nyt kørselsreglement, som skal give kunderne i Taxinævn Syds område bedre kendskab til det fastsatte serviceniveau og samtidig sikre, at der er klarhed hos alle vognmænd og chauffører omkring den service og kvalitet, som Taxinævn Syd forventer at finde i taxierne

Det nye kørselsreglement, der blev godkendt med rettelser til paragraf 3, 15 og 24, træder i kraft 1. marts 2016.

En arbejdsgruppe bestående af sekretariatet og to repræsentanter fra nævnet har ved udarbejdelsen af reglementet hentet inspiration fra andre kommuner. I reglementet kan man blandt andet læse, at chaufføren under tjenesten skal fremstå soigneret og udvise høflig og behjælpelig optræden. Chaufføren kan kun afvise kunder, hvis de er synligt påvirkede eller kan tilsmudse taxien. Under kørsel med passagerer skal radio og eventuelt kommunikationsudstyr være indstillet til lavest mulige hørbare styrke med mindre andet aftales med kunden.

Interesserede kan læse det nye kørselsreglement for Taxinævn Syds område **her**.

Enhedslisten vil have en Task Force Uber

Henning Hyllested, der blandt andet er transportordfører og ordfører mod social dumping for Enhedslisten i Folketinget, vil have både justitsminister Søren Pind (V) og transportminister Hans Christian Schmidt (V) til at forklare, hvorfor sagen mod den app-baserede kørselstjeneste Uber trækker ud og der ikke gribes effektivt ind over for de ulovligheder, Uber er blevet politianmeldt for

Enhedslisten lægger op til, at Folketinget vedtager en opfordring til V-Regeringen om at nedsætte en Task Force Uber, hvor politiet, Skat og Trafikstyrelsen samarbejder tæt om at stoppe den ulovlige piratkørsel - herunder formodet snyd med skat, som Uber-chauffører formentligt gør sig skyldige i.

- Når justitsminister Søren Pind bruger EU som undskyldning for ikke at gribe ind over for den pirat-taxakørsel, som Uber udfører, er det en dårlig undskyldning, siger Enhedslistens transportordfører, Henning Hyllested, og fortsætter:

- Taxikørsel er stadig et nationalt anliggende. At man fra spansk side har henvendt sig til EU-domstolen for at få en bedømmelse af Uber, ændrer intet ved det. Domstolen burde i virkeligheden have afvist henvendelsen, men den aktivistiske domstol kan ikke nære sig.

Henning Hyllested mener, at justitsministeren og rigsadvokaten skal tage Trafikstyrelsens anmeldelse af Uber alvorligt og se at få gennemført en retssag for overtrædelse af den danske taxilovgivning, som Trafikstyrelsens anmeldelse af Uber giver anledning til.

- Enhedslisten har for længst anmeldt en såkaldt forespørgselsdebat om Uber, som er fastsat til 29.marts. Her vil både justitsministeren og transportministeren skulle forklare, hvorfor sagen trækker ud og der ikke gribes effektivt ind over for ulovlighederne. Enhedslisten lægger op til en vedtagelse, hvor regeringen opfordres til at nedsætte en Task Force Uber, hvor politiet, Skat og Trafikstyrelsen samarbejder tæt om at stoppe den ulovlige piratkørsel - herunder den formodede snyd med skat, som Uber-chaufførerne formentligt gør sig skyldige i, siger Henning Hyllested.

Han oplyser videre, at Enhedslisten på vej med et beslutningsforslag, som skal give Skat nogle effektive redskaber til at inddrive skat fra selskaber som eksempelvis Uber.





De forsamlede chauffører og enkelte vognmænd organiserede blokaden selv i frustration over deres svindende levegrundlag. Her taler Suhail Butt.

Københavnske taxi-vognmænd og chauffører demonstrerede mod Uber-tjenesten

Klokken nærmer sig 21. Det er lørdag aften og turisterne på Kongens Nytorv kigger undrende på det begyndende trafikale kaos lige foran Hotel D'angleterre. Mængden af natchauffører foran hotellet vokser langsomt, men sikkert, og det er svært at se en ende på rækken af taxaer ned af Kongens Nytorv. Hornene gjalder. Hotelportien fra det ikoniske hotel kigger bekymret på det usædvanlige opløb. Jo flere chauffører og biler der ankommer, jo højere bliver stemningen

Jonas Foldager, Chaufførnyt

Taxachauffør Nadeem Rasool og vognmand Suhail Butt, der er to af organisatorerne bag aftenens protest, er travlt optaget af interviews med TV2 og andre medier. Men endelig er det tid til at sætte i gang. Suhail hopper op på ladet af en stor pick-up og kalder til kamp. Men gang på gang slår han også fast:

- De skal ikke få lov at provokere os. Husk nu. Vi er indenfor loven, vi er de gode.

Taxi-kørsel

Der er hverken højtaleranlæg, scene eller andre dyre og smarte foranstaltninger. Det er chauffører og små vognmænd, der selv har taget affære, så det meste foregår mund til mund og over telefon. Nadeem råber, så højt han kan, instruktioner om ruten, og chaufførerne går til bilerne. Endelig sker der noget. Og så alligevel ikke med det samme. For mængden af deltagende taxaer er så stor, over 500, at det tager en evighed at komme afsted.

Københavnske taxichauffører er i gang med den første større blokader i København imod, hvad mange betegner som pirattaxi-selskabet Uber.

Mister levebrødet

I følge paragraf 1 stk. 1 i loven om taxikørsel er det erhvervsmæssig befordring, når man tager betaling udover blot at dele udgifterne. Og det gør Uber.

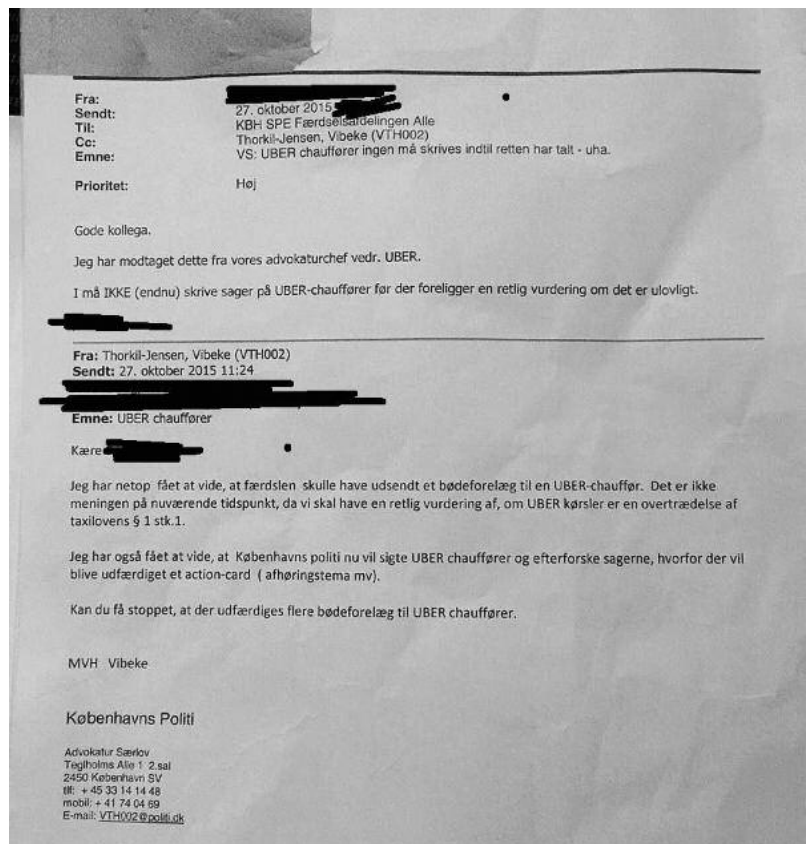
I følge loven skal taxier blandt andet aflønne efter gældende overenskomst, tilbageholde skat af medarbejdernes løn, betale feriepenge, pension, have forsikring af passagererne (løber op i 2-3.000 kroner om måneden), være tilmeldt et kørselskontor osv, osv. En lang række udgifter og reguleringer gennem loven, som blandt andet skal sikre, at chauffører har et minimum af rettigheder, uddannelse osv. Og at forholdene er ensartede og sikre for kunderne. Hos Uber er det bare at snuppe privatbilen, melde sig til, og så ellers snuppe pengene uden andre omkostninger end afskrivning og brændstof. Skattebetaling er op til Uber-partnernes egen samvittighed.

Derfor blev Uber politianmeldt af Trafikstyrelsen første dag, de kom til landet. Siden er tre bødeforlæg til Uber-chauffører blevet udskrevet, tilsyneladende ved en fejl, men de afventer stadig domstolens vurdering. Hovedstadens politifolk har fået eksplicit besked fra politiadvokaten for særlovskriminalitet om ikke at gribe ind. Og sådan har det været i halvandet år.

De meget ulige konkurrenceforhold betyder, at taxichaufførerne i hovedstanden er historisk pressede på deres levebrød, og frustrationerne blandt chaufførerne er enorme.

- Vi har tabt 40 procent af vores omsætning, forklarer Nadeem.
- Mange kolleger overvejer at gå på bistand. Kan det være rigtigt at staten skal forsøge os? Vi vil bare have vores arbejde? Vi betaler politiets og politikernes løn, fordi vi, i modsætning til Uber, betaler skat. Men intet sker, på trods af de helt klart overtræder loven. Hvor er retfærdigheden? Hvordan skal man kunne forsørge en familie?

Samme melding kommer fra Awil, der også er taxichauffør.



Instruks fra politiadvokaten til politiet i København om ikke at give Uber-chauffører bøder.

Taxi-kørsel

- På 12 timer har jeg kørt 800 kroner ind. Bare i oktober var det 1.500 kroner på samme tid. Det kan ikke være rigtigt, siger han.
- Problemet er ikke Uber. Problemet er staten. Det kan ikke være rigtigt, at staten ikke gør noget, når loven så åbenlyst bliver brudt, mener han.
- Vi er ligesom lam, der bliver gennet rundt, mener Suhail.

- Men vi må ikke engang bræge på vej til slagteren. Jeg er selv vognmand. Hvad vil de have vi skal gøre? Kaste kørebogen ud af vinduet, ligesom Uber, kalde vores chauffører "partnere" og ikke tilbageholde skat, ligesom Uber? Skal vi droppe forsikringen af kunderne? Det er de vilkår vi konkurrerer mod.

I følge chaufførerne er der nu 2.000 registrerede "partnere" hos Uber Danmark og 800-1.200 af dem er aktive vogne, som konkurrerer med de omtrent 1.800 taxi'er, der findes i Hovedstaden.

Sammenhold

Til demonstrationen kryber den lysende grønne slange af taxi-skilte sig fra Kongens Nytorv, forbi Christiansborg, gennem H.C Andersens Boulevard, Nørre Voldgade, Gøttersgade og tilbage til Kongens Nytorv. Hornene bruges flittigt. Med korte mellemrum stopper trafikken helt, og chaufførerne myldrer ud på vejen og veksler et par ord, hilser, for så at hoppe tilbage i kabinen. Flere kommer op på siden af Nadeem og ruller vinduet ned.

- Godt gået.
- Det er super det her.

...og så videre. SMS'erne tikker ind med hilsner. Selvtilliden og sammenholdet bobler. Det er helt tydeligt, at for chaufførerne er denne del af København deres. Uber holder sig stort set væk.

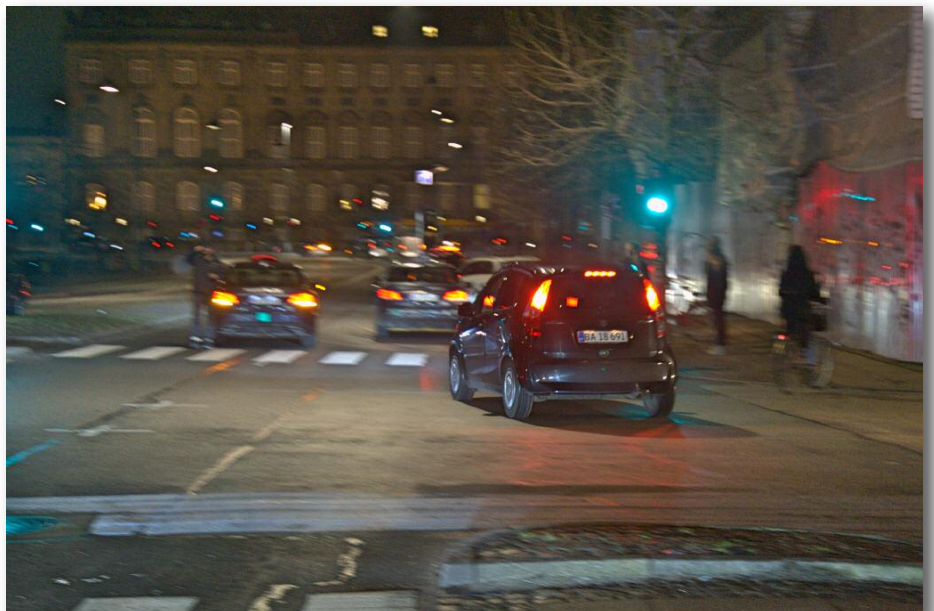
Men ved krydset mellem Holmens Kanal og Bremerholm kommer en lille mørk firedørs Suzuki pludselig bragende bagfra og kører aggressivt og hurtigt inde på cykelstien bag et busstoppested og frem i det blokerede lyskryds.

- Det er en Uber-bil, lyder råbene.

Men hurtigt får han sig kantet igennem taxaerne og stikker af. Det er stort set det eneste, man ser til dem.

Nadeem og de andre chauffører er, med god grund, ovenud tilfredse med aktionen.

- Det vi havde arbejdet for er lykkedes. Dette er en vellykket generalprøve. Hvad skal der ske nu? Nogen af kollegerne siger, at hvis ikke politikerne hører os nu, så må vi blokere hvor det gør ondt. Vi har en plan B, siger han.



Råbet lød: 'Det er en Uber-bil', som den lille Suzuki kommer drønende på cykelstien bagom busstoppestedet og ind i det blokerede lyskryds.

Taxi-kørsel

Fra dag ét, da Uber kom til landet, blev de politianmeldt. Men indtil nu er ingen blevet dømt, og kun en håndfuld af Ubers flere tusinde chauffører er blevet sigtet.

Der skal ske noget

- Centralerne siger, at vi ikke skal aktionere, at vi i stedet skal gå i dialog. Men vi har ventet i halvandet år på en dialog, der sker intet. Politiet gør ikke noget, forklarer Nadeem.

- Uber er iskolde, fordi der ikke sker noget fra politiets side. Vi har endda oplevet en situation tidligere, hvor en taxa-chauffør tager billeder af en Uber-bil for at dokumentere ulovlighederne, hvor Uber-chaufføren stille og roligt tænder lyset i bilen så fotografen kan få det hele med. De er fuldstændig ligeglade, slår Nadeem fast.

Hvorfor taxaer kontrolleres ofte, mens åbenlyse brud på taxiloven fra Ubers side får frit løb uden politiets indblanding, er uforståeligt for taxachaufførerne.

- Vi kan jo kun gå ud fra, at Søren Pind har bedt politiet om at give dem frit spil. Venstre og Liberal Alliance er ved at afmontere velfærdsstaten. Det må være, hvad det drejer sig om, mener Nadeem.

Det er dog ikke altid, at Ubers chauffører er helt ligeglade. En anden taxachauffør, Bilal, fortæller, at han tidligere har fået sin rude smadret af en Uber-kører, der ikke kunne lide at få dokumenteret sit påståede "legale" arbejde fotografisk. Derfor er organisatorerne af aktionen også meget opmærksomme på ikke at lade sig provokere af Uber, trods forsøg fra Uber-kørernes side.

To dagen inden aktionen skrev Uber Partner Foreningen Danmark:

"Grundet den eskalerede situation i "taxikrigen", og taxibranchen trusler om fysiske konflikter med Uber Partnere, har Uber Partner Foreningen Danmark engageret vagter flere forskellige steder i indre København den kommende weekend.

På facebook giver flere Uber-kørere udtryk for, at flere af dem vil være til stede under aktionen for at tage billeder af taxachaufførerne.

Men taxachaufførerne lader sig ikke afskrække. Der er en stemning af, at nu må ventetiden være forbi. Det er tid at gøre noget ved problemerne.

Det franske eksempel

- Måske tænker regeringen: 'Der er kun omkring 10.000 taxichauffører. De er en lille gruppe, som ikke vil råbe op. Vi kan ofre dem som en gave til Liberal Alliance, siger chauffør Daniel Zneider.

- Men hvis vi gør det samme som i Frankrig, så vil det have effekt.

Det er Karim helt enig i. Han var for nyligt i Marseilles, hvor han fik en snak med nogle af taxachaufførerne.

- Der havde taxachaufførerne blokeret i 14 dage, fortæller han.

- De havde brændt biler, lavet brændende barrikader. Det lyder voldsomt. Men vi må bare konstatere at det virkede. Jeg kan kun sige: Nu er det nok. Uber er alle vegne. Jeg har ikke noget imod chaufførerne som personer, men i lille Danmark, hvor vi har en god infrastruktur, er der ikke behov for Uber. Og så må jeg indrømme, at jeg rent ud sagt har ondt i røven over, at de ikke betaler skat, men frit kan overføre deres løn til udenlandske konti. De skal stoppes. Nu.

Ubers sikkerhedsgebyr var falsk reklame

Uber opkrævede fra 2014 én dollar i "gebyr for sikker tur". Nu har kørselstjenesten indgået forlig om tilbagebetaling af gebyret til 25 millioner kunder. Gebyret findes stadig, men har fået et nyt navn: booking-gebyr.

Uber indgik for nylig forlig i en amerikansk sag, hvor 25 millioner Uber-brugere nu kan se frem til at modtage 5,25 kroner - 1 dollar - i tilbagebetaling for et ulovligt opkrævet "gebyr for sikker tur". Gebyret var angivelig betaling for Ubers baggrundstjek af chaufføren. Anklagen i retssagen lød på, at gebyret var ulovligt. Det skriver DR Nyheder med New York Times som kilde.

Anklagen i sagen lød, at Uber giver falsk tryghed, når den omtalte dollar reelt ikke gør turen mere sikker. Uber ændrede efter nogen tid ordlyden fra 'gebyr for sikker tur' til 'bookinggebyr'

Forliget betyder, at Uber skal betale i alt 28,5 millioner dollar - små 188 millioner kroner - tilbage til kunderne, i alt 25 millioner enkeltpersoner. De ender med at modtage godt 6,80 kroner ved dagskursen 29. februar.

Uber har selv fastsat reglerne for deres sikkerhedstjek af de privatbilister, der kører Uber-POP. Men ingen uden for organisationen kender til indholdet af kontrollen.



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!



Større krydstogskib vil give flere passagerer

Norwegian Cruise Line sætter til næste år deres endnu større krydstogtskib "Norwegian Getaway" ind på sine krydstogter med København som udgangspunkt for deres rejser til i Baltikum samt til de Norske fjorde. Skibet kan medbringe godt 4.000 gæster, hvilket er 1.000 gæster flere end dets forgænger "Norwegian Star", som har været benyttet de seneste sæsoner

Samlet vil det give 36.000 flere passagerhåndteringer i København i 2017.

Der tilbydes i alt 18 krydstogter ud af København, hvilket er en tur mere end i år. Norwegian Getaway kan tage 4.000 passagerer og har 1.600 besætningsmedlemmer. Det er 325 meter langt og blev leveret fra Meyer Werft i Tyskland i 2013, hvor det kostede godt 600 millioner dollar.

Første anløb bliver 16. maj 2017, hvor der mellem klokken 07.00 og 11.00 går 4.000 gæster fra borde. En god time senere begynder ombordstigningen af nye 4.000 gæster, der alle skal være ombord inden afgang klokken 17.00.

I forbindelse med et enkelt anløb håndteres der godt 12.000 kufferter, 15 store lastbiler med alskens proviant til de mange gæster. Der gøres brug af 35 til 40 turbusser til at køre gæsterne til eller fra skibet. Endvidere genererer anløbet omkring 1.500 taxi- og limousinure. Derudover vil nogle gæster benytte de offentlige transportmuligheder i form af tog, metro og bus.

- De mange flere gæster fra Norwegian Cruiseline vil generere en meromsætning til de erhvervsdrivende og virksomhederne inden for krydstogtsegmentet i København på mellem 50 og 55 millioner kroner årligt, siger Arnt Møller Pedersen, der er krydstogtansvarlig hos Copenhagen Malmö Port, CMP.

Danske øer får ambassade i København

Rederiet Færgen åbner en pop-up ø-ambassade i hovedstaden. Initiativet skal udbrede kendskabet til events på de danske øer

Der findes i alt 74 udenlandske ambassader i København. Nu bliver en ny og utraditionel en af slagsen føjet til listen med åbningen af en såkaldt ø-ambassade midt i hovedstaden. Formålet er at give sjællændere mulighed for ved selvsyn at stifte bekendtskab med de begivenheder, der året rundt finder sted i det danske ørige.

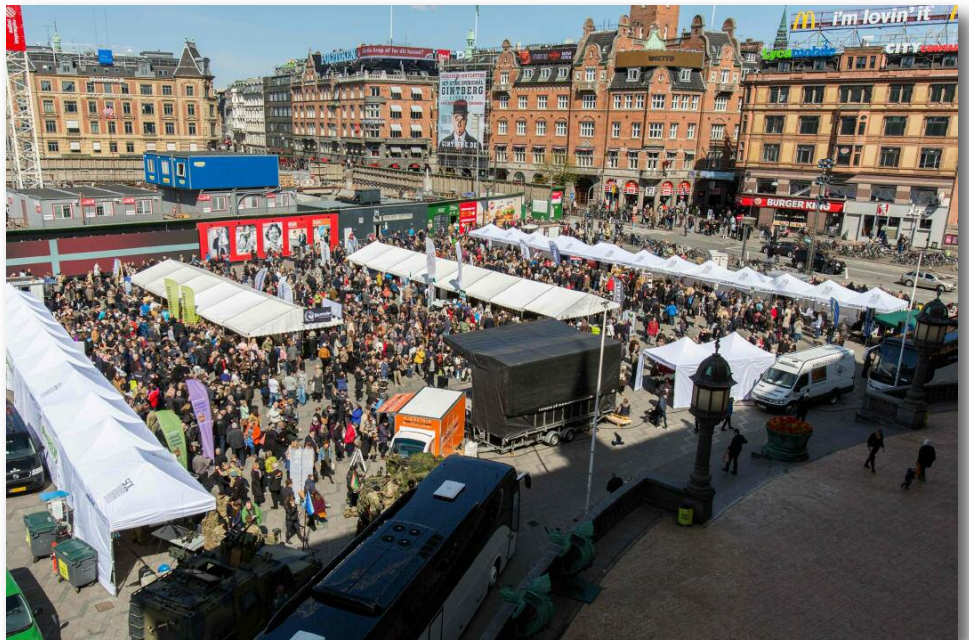
- Der er så mange positive historier at fortælle fra øerne, og vi leder hele tiden efter nye måder at formidle dem på. Øernes udfordring er generelt, at det er svært at trænge igennem med budskaberne, når man er alene, men råber man i kor, er chancen for at blive hørt alt andet lige større. Derfor glæder vi os meget til at åbne ø-ambassaden, som vil blive et samlingssted for små og store begivenheder, der sætter fokus på de mange oplevelser og events på de danske øer, siger Lindy Kjøller, der er salgs- og marketingchef i rederiet Færgen.

Han understreger, at ø-ambassaden ikke kun vil være tilgængelig for de øer, som rederiet selv sejler til. Initiativet udspringer således af Færgens bookingportal Dansk Ø-ferie, hvis grundidé er at markedsføre alle danske øer i samlet flok, frem for at øernes turistorganisationer gør brug af enkeltstående initiativer.

Ø-ambassaden får adresse i Sankt Gertruds Stræde ved Kultorvet i Københavns indre by. Der er tale om små og hyggelige lokaler, som skal være med til at illustrere den intimitet, som i høj grad er at finde på de danske øer.

Første arrangement fandt sted fredag 26. februar, hvor ø-ambassaden dannede ramme om en bogudgivelse med rod i Fanø. Der er tale om Hans Hedegaard Andersens debutroman "Manden i månen". Herefter vil ambassaden løbende være med til at promovere en lang række begivenheder på de danske øer. Der kan eksempelvis være tale om Folkemødet på Bornholm, verdens største dragefestival på Fanø, Det Gastronomiske Folkemøde på Lolland, Lange-landsfestival og den årlige kåring af Samsøes bedste kartoffelmad.

At ø-liv har københavnernes interesse, kunne Færgen konstatere allerede sidste år. Således var anslået 50.000 mennesker til stede, da i alt 55 bornholmske erhvervsdrivende præsenterede et gigantisk mad- og oplevelsesmarked på Rådhuspladsen. Siden da har rederiet barslet med nye initiativer med det formål at bringe øerne tættere på resten af Danmark, hvilket altså nu har resulteret i tilblivelsen af en ø-ambassade i hovedstaden.



Bornholms indtog i København har nu ført til åbningen af en ø-ambassade i hovedstaden. Bornholm indtager i øvrigt på ny Rådhuspladsen i København lørdag 30. april 2016. Foto: Torben Ager.

Bustrafikken steg mest i sydkånsk havn med danske forbindelser

I løbet af 2015 fortsatte trafikken i Ystad Havn sin opadgående kurs og slog blandt andet rekord i antallet af rejsende til Bornholm. Den største procentmæssige stigning skete inden for bustrafikken, som i 2015 steg med 30,7 procent sammenlignet med 2014

- Statistikken for 2015 viser, at trafikken i Ystad Havn fortsætter med at stige, hvilket fortæller os noget om, at turen via Ystad er danskernes foretrukne på deres vej til Bornholm. Det viser desuden, at danskerne ikke afskrækkes af at rejse over Sverige for at nå til Bornholm, siger Björn Boström, der er administrerende direktør for Ystad Havn.

Knap to millioner rejste via Ystad

Passagertallet øgedes med 1,5 procent. Totalt set valgte 1.987.982 passagerer at rejse via Ystad Havn. Hvis den positive tendens fortsætter, kommer det årlige passagertal for Ystad Havn til at komme op over to millioner i løbet af 2016.



Trafikken med personbiler steg med 4 procent i løbet af 2015. Samlet set kom 511.543 personbiler via Ystad Havn til og fra Bornholm eller den polske havneby Swinoujście. Ligeledes øgedes mængden af gods til og fra Swinoujście, ligesom antallet af lastvogne steg. Den polske passagertrafik faldt en smule med 0,5 procent i forhold til 2014.

- Hvis vi ser på de samlede tal for 2015, har havnen sat ny rekord i antallet af passagerer og biler. 2015 var også det næstbedste år nogensinde for gods- og lastvogne. Udviklingen er meget positiv, og endnu en gang konsoliderer havnen sig som en af Sveriges største havne blandt andet. den tredje største færgepassagerhavn, siger Björn Boström.

Trafik i Ystad Havn 2015	Antal	Afvigelse fra 2014
Gods (ton)	3.095.016	1,1%
Jernbanevogne	10.593	-7,0%
Lastbiler/trailers	201.932	2,5%
Busser	2.865	30,7%
Personbiler	511.543	4,0%
Passagerer	1.987.982	1,5%

Vejtrafikudviklingen 2015 – opgjort pr dag

	2015	2014	Udvikling i procent
Personbiler totalt*	17.951	17.671	1,60%
Lastbiler	1.229	1.155	6,40%
Busser	129	138	-7,00%
Total	19.308	18.964	1,80%

* Kategorien omfatter også personbiler med anhænger samt varebiler og motorcykler.

Øresundsbron forbedrede sit resultat og satte trafikrekord i 2015

Vejtrafikken på Øresundsbron er stigende. I 2015 lå den på et døgngennemsnit på 19.300 køretøjer. Det er 1,8 procent flere end i 2014. På den økonomiske side kom Øresundsbron ud af 2015 med et resultat før værdiregulering på 899 millioner kroner - 116 millioner kroner mere end i 2014

Øresundsbron har gennem det seneste stykke tid satset mere på markedsføring og fået flere BroPas-kunde, så der totalt set er 366.000 BroPas-kunder. Det har sammenlagt ført til en stigning i BroPas-trafikken på 4,8 procent. Fragttrafikken steg i 2015 med 6,4 procent, mens pendlertrafikken var uforandret sammenlignet med 2014.

- Det finansielle resultat er tilfredsstillende. Det er også meget positivt, at flere mennesker rejser over sundet, hvilket ikke bare gavner broen, men også hele regionen. I november blev der indført grænsekontrol, men vi har ikke set nogen større påvirkning af motorvejstrafikken i 2015. Hvordan trafikken bliver påvirket på længere sigt, må tiden vise, siger Caroline Ullman-Hammer, der er administrerede direktør for Øresundsbro Konsortiet.

Vejindtægterne steg med 60 millioner kroner til 1.271 millioner kroner. Indtægter fra jernbanen, som reguleres i takt med prisudviklingen, steg med 4 millioner kroner. Driftsomkostninger faldt med 5 millioner kroner til 279 millioner kroner.

Den rentebærende nettogæld faldt med 747 millioner kroner i perioden. Renteomkostninger faldt med 57 millioner kroner til 327 millioner kroner, hvilket dels skyldes den lavere gæld og dels kan tilskrives de fortsat lave markedsrenter.

Resultatet før værdiregulering steg med 116 millioner kroner til 899 millioner kroner som følge af højere vejindtægter og lavere renteomkostninger.

Med den seneste trafikprognose regner Øresundsbro Konsortiet med at virksomhedens gæld vil være tilbagebetalt i 2034. I beregningen indgår, at ejerselskaberne modtager udbytte fra år 2018.

Magasinet Bus

Torsdag 28. januar 2016 til onsdag 24. februar 2016 - nummer 1 - 4. årgang

Busvognmand:

Vi er parate til at levere det ønske

Læs mere

Trafikselskab gør op med
sort-hvid tænkning

Læs mere side 44

Uber kø

indb

Dækproducent lancerer
digital dækkontrol

Læs mere side 30

omheder udfører

57 nye cykelboks
forebygge he

Læs mere side

Rapport viser kønsforskelle i tra-
fikken

Læs mere side 38

170.0

le

Ni virksomheder kan vinde
Danish Coach Award 2016

Læs mere side 22

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 1 - 2016?
Så hent det her!

er-fagforening:

Chauffører bliver aflønnet forkert

Vi er villige til at indgå

en tillægsaftale

Læs mere side 45

Læs mere side 44

Arbejdsgivere har fået en

frist på tre uger

Læs mere side 44