

Magasinet Bus

Tirsdag 28. februar 2017 - nummer 2 - 5. årgang

Danish Coach Award 2017

Fire fik fem priser

Læs mere side 46

Uber-chauffører kan få
konfiskeret deres udbytte

Læs mere side 61

Ny analyse peger
på biogas til tung
transport

Læs mere side 22

Fra førersædet:

God morgen til virkelighedens verden

Læs mere side 18

Polsterværksted er flyttet i nye lokaler
- og har udvidet sine aktiviteter

Læs mere side 40-45

Tema om kollektiv trafik i Hjørring Kommune - 1. del:

- Innovative løsninger kører i Hjørrings kollektive trafik
- Borgerservice er mellemlid for specialkørslen
- Fire landtaxivognmænd slog sig sammen og stiftede Taxi24Nord
- Taxiadministration kører mod ændringer
- Hjørrings bytaxier er presset af udbud og høje omkostninger

Læs mere side 6 - 13

Fjernbusser og el-drift er tæt på

Tirsdag 28. februar fik vi her på redaktionen en nyhed ind om, at busselskabet Abildskou har indgået en aftale med tyske FlixBus om at køre ind i FlixBus' europæiske netværk. Nyheden var umiddelbar lidt overraskende, for Abildskou har profileret sig som sin egen herre med egne busser på egne ruter mellem Jylland og Sjælland. Og så var overraskelsen heller ikke større. For den aarhusianske busoperatør har også profileret sig ved at være fremsynet - og gribe de muligheder for at køre ind i fremtiden, der er dukket op langs vejen.

Det gælder eksempelvis billetbooking og salg via nettet.

Samarbejdet mellem Abildskou og FlixBus vil vi her på redaktionen tillade os at tage som et eksempel på, at fremtiden formes i dag - og at det gælder om at være opmærksom på, hvad der sker i andre dele af ens verden og verdener, der ligger op til - og hvis der så kommer noget brugbart flyvende et andet sted fra, så gribe ud efter det, vurdere det ud fra ens viden, erfaring og mod. Er det brugbart, er det godt, er det ikke, så læg det i skuffen.

Ovennævnte betragtninger udløser også tanker om den klimaudfordring, der har været aktuel i mange år - og nu er vokset så stor, at en voksende gruppe mennesker - også på busområdet - har grebet ud og taget udfordringen op.

En af løsningerne på transportområdets klimaudfordring er el-drift. Men hvem kan se el-driften spire frem med livskraft i Danmark?

Men et kig over Øresund eller Vesterhavet viser, at el-løsninger er på vej. Meldinger om, at omkring 70 procent af alle de bybusser, der bliver leveret om 8 - 13 år er elektriske, bør kunne få de fleste til at løfte øjenbrynene og vurdere, om el-drift ikke er værd at se på og tage fat i.

Der er med sikkerhed mange, der gerne vil sætte strøm til deres busser. Her er det endnu en gang op til politikerne at bryde de barrierer ned, der måtte være. For løsningerne bliver, som vi her på redaktionen kan se det, elektriske inden for en tidshorisont på en halv snes år.

Hvis politikerne holder fast i det nuværende regelsystem, kan danske busoperatører om en halv snes år risikere at stå i en situation, der minder om DSB's med dieseldrevne IC4-tog i en verden, der er i stødet og har valgt det elektriske spor.

Resultatet vil være dyrere busser i både indkøb og vedligehold.

Jesper Christensen, chefredaktør

*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.

SCANIA INTERLINK HD



MØD MIG PÅ HERNING TRANSPORTMESSE

Scania er på plads på årets busmesse i Herning. Du finder os på stand nr. H6250.

Vi glæder os til at se dig og vise alle de fede features på den nye Scania Interlink HD.

- 100% Scania - produceret i Finland
- Fleksibel opbygning i rustfrit stål
- Meget lavt brændstofforbrug
- Skræddersyet Service - maksimal opetid
- Over 1.000 Scania serviceværksteder i Europa

Vel mødt!



Se mere på www.scania.dk/bus

SCANIA



Abildskou bliver den første

FlixBus' første danske partner er kendt for sine blå busser på Linie 888, der forbinder Jylland og Sjælland. Selskabet er også kendt for sine busforbindelse til Hamburg og Berlin

Busselskabet Abildskou bliver den første FlixBus-partner i Danmark. Det familie-ejede busselskab i Aarhus, der blev startet af direktør Jess Abildskou's forældre, kører ind i det internationale SMV-partnernetværk hos FlixBus, der er en af Europa's ledende udbydere af mobilitet - hurtig og effektiv transport med moderne busser.

Jess Abildskou og Jochen Engert, der er FlixBus' grundlægger og administrerende direktør, bekendtgør sammen detaljer om deres nye samarbejde og den fælles strategi for det danske fjernbusmarked.

- Vi er svært begejstret over at kunne meddele, at Abildskou nu er en del af den grønne FlixBus flåde. Fra april vil vores danske kunder drage fordel af en nem og moderne bookingproces, og integration i Europas største busnetværk. Vi ser frem til at arbejde sammen med FlixBus i et moderne partnerskab, og sammen nå ud til endnu flere kunder med vores tilbud af kvalitetsrejser i fjernbus, siger Jess Abildskou.

Jochen Engert fremhæver, at samarbejdsaftalen gør Abildskou til FlixBus' første buspartner i Danmark.

Kollektiv trafik

- Vi ser frem til at samarbejde med et stærkt hold, og til at drage gensidig fordel af Abildskou's over 50 års erfaring på det danske mobilitetsmarked. Abildskou's høje service og kvalitet passer perfekt til vores grønne netværk. Ved udgangen af dette forår vil de første grønne Abildskou busser ramme vejen. I april lancerer vi også helt nye grænseoverskridende ruter til Tyskland, Sverige, Norge og Benelux. Sammen ønsker vi at etablere det bedste tilbud for rejsende i Danmark, siger Jochen Engert.

En bus, der kører for FlixBus-netværket ved banegården i Flensburg forevigtet i efteråret 2016.

(Foto: Jesper Christensen)



Fakta om FlixBus og Abildskou:

- Tyske FlixBus, der blev etableret i 2013, tilbyder i dag 120.000 daglige forbindelser til 1.000 destinationer i form af både nationale og internationale busruter. Ruterne har omkring 40 millioner rejsende årligt
- FlixBus' forretningsmodel med fokus på teknologi og samarbejde med lokale SMV'er har revolutioneret det europæiske rejsemarked
- FlixBus har i samarbejde med en tysk buspartner det seneste år tilbudt direkte forbindelser fra København, Odense og Kolding til destinationer i Tyskland og Holland
- Abildskou A/S har opbygget et netværk af fjernbusruter med 30 destinationer i Danmark og med ruter til Hamburg og Berlin
- Fra april bliver Abildskou's tjenester tilgængelig på FlixBus' hjemmeside www.FlixBus.dk og i FlixBus app'en

Flertal sætter 762 millioner kroner af til den kollektive trafik i hele landet

Et flertal bestående af fem partier udenom VLAK-Regeringen - har besluttet at give 762 millioner kroner til kollektiv trafik i hele landet. Pengene kommer fra den såkaldte Bedre og billigere trafik-pulje øremærket kollektiv trafik, der blev etableret af den daværende SR-regering som kompensation for, at trængselsringen omkring København ikke blev til noget

Flertallet fra dengang har overlevet regeringsskiftet og blandt andet blevet enige om følgende initiativer:

- Etablering af +Bus i Aalborg og penge til S-bus linjer til København
- VVM af letbane i Århus
- Loft på takststigninger til maksimalt fem procent - det vil komme især Sjælland til gode
- Pulje til at styrke S-togsnettet i hovedstaden, blandt andet ti minutters drift på Frederikssundsbanen og ombygning af Hillerød station.

Alternativet er ikke med i flertallet, der består af Socialdemokratiet, Danske Folkeparti, Enhedslisten, Radikale og SF.

De fem partier peger på, at VLAK-Regeringen var inviteret med i forhandlingerne om forliget, men at VLAK-Regeringen ikke ønskede at være med.

Tyv truede buschauffør - og stjal hans bus i Nørre Snede

Søndag først på aftenen 19. februar fik politiet i Midt- og Vestjylland en melding om, at en mand var steget på en regionalbus 215 mod Vejle i Nørre Snede syd for Viborg. Manden truede chaufføren og to passagerer med en kniv og tvang dem ud af bussen. Selv satte han sig bag rattet og begyndte at køre sydover

Senere på aftenen blev bussen fra busoperatøren Umove lokaliseret på vej i sydlig retning ad motorvej E45. Flere politipatruljer blev sat ind for at standse bussen. En patrulje satte efter bussen, mens andre forberedte sig på at tage i mod bussen længere sydpå. Ved Rødekro lagde politiet sømmåtter ud for at tage imod bus-tyven.

Bussen blev bragt til standsning af en forankørende lastbil, der kørte ind over sømmåtterne og punkterede. Bustyven - en 49-årig mand fra Nordjylland - forsøgte at stikke af til fods, men han blev i løbet af kort tid anholdt.

Da bussen blev stjålet i Nørre Snede, der hører under politiet i Midt- og Vestjylland, er det politiet her, der tager sig af sagen.

Nedskrivninger på IC4 og IC2-togsæt gav DSB underskud i 2016

DSB's resultat før skat i 2016 blev et minus på knap 2,2 milliarder kroner. Underskuddet blev udløst af nedskrivningerne af IC4- og IC2-togsættene. Korrigeret for nedskrivningerne og andre engangsforhold leverede DSB et overskud før skat på 381 millioner kroner

I forbindelse med årsregnskabet peger DSB på følgende:

- Punktligheden udfordret i fjern- og regionaltogtrafikken, S-tog opfylder kontraktkravene
- Processen med at indkøbe nyt og moderne el-materiel er kommet godt i gang. Nye el-lokomotiver forventes indsat i drift fra starten af 2020
- Omfattende takst-reform på Sjælland i januar 2017
- I 2016 blev der solgt flere billige billetter og kundernes selvbetjeningsmuligheder blev forbedret

DSB peger på, at selskabets økonomi grundlæggende er sund til trods for et underskud før skat på 2.193 millioner kroner. Resultat før skat udgør 381 millioner kroner, når der korrigeres for poster af engangskarakter - eksempelvis nedskrivningerne af værdien af IC4- og IC2-togsættene. Den rentebærende gæld er reduceret med godt 1,1 mia. kr.

Ifølge DSB's ledelse er der samlet set tale om en økonomi, der skaber forudsætningerne for, at DSB selv kan finansiere det planlagte indkøb af 26 el-lokomotiver, der skal erstatte de aldrende og miljøbelastende diesellokomotiver og på lidt længere sigt også indkøbet af nye elektriske tog frem mod 2024.

Buschauffører skal lære at hjælpe demente passagerer

650 aarhusianske chauffører hos Busselskabet Aarhus Sporveje er eller skal på kursus i at spotte og dermed hjælpe demente passagerer

Kurset er en del af et ugelangt kursus, hvor buschaufførerne generelt bliver undervist i, hvordan de skal tage sig af handicappede i den kollektive transport.



Vi sætter fokus på Hjørring Kommune

Magasinet Bus sætter i dette og næste nummer fokus på buskørslen i en enkelt kommune. Vi fokuserer på den professionelle persontransport forstået som buskørsel og taxikørsel. Vi forsøger at komme rundt om turistikørsel, rutekørsel, specialkørsel og taxikørsel. Vi ser tingene fra vognmændenes side og fra den største trafik køber side: Hjørring Kommune.

Hjørring Kommune er forholdsvis tilfældigt valgt blandt Danmarks 98 kommuner. Vi har dog valgt de store bykommuner og kommunerne i Storkøbenhavn fra - dem skrives der meget om uden vores medvirken.

Hjørring kommune ligger ikke lunt i svinget - men derimod lunt nær endestationen. "Lunt" skal forstås sådan, at kommunen er ganske godt forsynet med infrastruktur. De omdiskuterede nordjyske motorveje er et ubetinget gode for kommunen, det samme er jernbanens hovedlinje gennem kommunen. Hjørring Kommune er også så heldig, at de har Hirtshalsbanen - en lokalbane, der lever og har det godt under Region Nordjyllands styring og finansiering.

Vores temaartikler viser, at der er liv, aktivitet og masser af nye ideer i Hjørring Kommune. På den ene side er Hjørring kommune en geografisk betegnelse, som dækker alt fra Akseltorv midt i Hjørring til de yderste klitter i Tornby og Tversted. På den anden side er Hjørring Kommune også en stor politisk og økonomisk aktør, som driver skoler, plejehjem, veje, busstrafik og befordringsordninger. På persontransportområdet er Hjørring Kommune den største trafik køber.

Fakta om Hjørring Kommune

- Hjørring Kommune er en kommune i Region Nordjylland med 65.411 indbyggere, som ud over Hjørring omfatter byerne Hirtshals, Sindal, Vrå og Løkken.
- Kommunen dækker den nordvestlige del af Vendsyssel, grænsende mod Frederikshavn Kommune i øst, Brønderslev Kommune i syd og Jammerbugt Kommune i sydvest.
- Hjørring er kommunens største by med ca. 26.000 indbyggere. Hirtshals har lidt over 6.000 indbyggere, Sindal og Vrå har hver ca. 3.000 indbyggere. Hjørring kommune hører til blandt de tyndt befolkede kommuner med 70 indbyggere pr kvadratkilometer.
- Turistcentret Løkken har ca. 1.500 helårsbeboere, men indbyggertallet mangedobles i turistsæsonen. Turismen betyder meget for Hjørring Kommune, hvor der er meget store sommerhusområder langs hele vest- og nordkysten.
- Motorvejen E39 har sit danske udgangspunkt ved færgelejet i Hirtshals, hvorefter den går mod syd gennem kommunen.
- Fra Hirtshals er der færgeforbindelse til Norge, Island og Færøerne.
- Vendsysselbanen kommer fra syd mod Hjørring by, hvorefter den går stik mod øst. På Vendsysselbanen har kommunen stationer i Vrå, Hjørring, Sindal og Tolne.
- Fra Hjørring by er der desuden forbindelse til Hirtshals via lokalbanen Hirtshalsbanen med 10 mellemliggende stationer og standsningssteder.
- Hjørring Kommune opstod ved sammenlægning af kommunerne Hirtshals, Hjørring, Løkken-Vrå og Sindal i 2007.

Tema

Kollektiv trafik i Hjørring Kommune



Innovative løsninger kører i Hjørrings kollektive trafik

Sammen med Nordjyllands Trafikselskab er Hjørring Kommune med til at finde nye løsninger for den kollektive trafikbetjening i landområderne

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

Den samlede Rejse og PlusTur er navnene på nye initiativer, som får sin debut i Hjørring Kommune. Begge projekter ventes at få stor betydning for kollektiv trafik i tyndt befolkede områder i hele Danmark, men det er altså i Hjørring Kommune, at de nye idéer skal afprøves i virkelighedens verden. De nye koncepter udrulles i et tæt samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab.

Projektet "Den samlede Rejse"

Den samlede Rejse er et landsdækkende udviklingsprojekt, som har til formål at gøre det overordnede net af tog- og bustrafik lettere tilgængeligt for borgere i landområder - langt fra stationen og stoppestedet. Idéen er at integrere kørselsordningen FlexTur i Rejseplanen, sådan at den samlede rejse fra dør til dør kan planlægges, bestilles og betales under ét - uanset skift undervejs. PlusTur skal stå for de første og de sidste kilometer til og fra station eller stoppested. Det er trafikselskabernes fælles selskab, FlexDanmark, der står for projektet, som ventes lanceret i løbet af 2017 - blandt andet i Hjørring Kommune i et tæt samarbejde mellem FlexDanmark, Nordjyllands Trafikselskab og Hjørring Kommune.

FlexTur

- FlexTur er trafikselskabernes og kommunernes åbne dør-til-dør tilbud til alle borgere. FlexTur er en telekørselsordning, dvs. turene skal bestilles i forvejen. FlexTur er især tænkt som det fleksible kollektive trafiktilbud på steder og tidspunkter, hvor der ikke er tilbud - primært i landområder. FlexTur-ordningen er omdiskuteret på landsplan, blandt andet på baggrund af kritik fra taxibranchen. Mange kommuner har indført restriktioner for FlexTur-kørsel i byområder. Hjørring Kommune har dog ikke restriktioner for FlexTur.

PlusTur

- PlusTur er det nyeste skud på stammen af innovative tiltag inden for den kollektive trafik. PlusTur er en udvidelsen af Rejseplanen, hvor taxi, samkørsel og andre organiserede transporttiltag sættes sammen med bus- og togtrafikken i én samlet oversigt. Igen er det Nordjyllands Trafikselskab, der står for udviklingen i samarbejde med Rejseplanen. På sigt skal PlusTur udvides med konkrete kørselstiltag, som kombinerer flere forskellige transportformer i ét samlet tilbud til borgerne.

- PlusTur skal afprøves i Hjørring og jammerbugt Kommuner, så vi er dybt involveret i projektet, siger Melanie Frydkjær, kørselskoordinator i Hjørring Kommune.

- Vi er også i gang med at informere borgerne om de nye muligheder. Vi har endnu ikke afholdt eller planlagt nogle borgermøder, men det er noget, vi muligvis vil gøre fremadrettet. Tidligere har vi dog afholdt workshops med borgerne. NT har vedtaget en mobilitetsplan, som er rammen om disse udviklingsprojekter. Vi har en fælles opgave med at forklare, at de nye mobilitetstiltag også er noget, der giver nye muligheder for de enkelte borgere uanset om de bor i byen eller på landet, fortsætter hun.

NT's ambitiøse mobilitetsplan går ud på aktivt at forbedre de nordjyske borgeres muligheder for transport ved at kombinere kollektive og private transportformer - og samtidig være med til at løse det vanskelige problem med kollektiv trafik i tyndt befolkede områder.

Store forskelle i Hjørring Kommune

Udfordringen for kollektiv trafik kan næsten ikke være tydeligere end netop i Hjørring Kommune. De borgere, der er så heldige at bo tæt ved en station eller et X-bus-stoppested, er egentlig godt hjulpet. Det drejer sig om 60-70 procent af borgerne. Her er der to afgang i timen i dagtimerne, og der er én afgang i timen og aftenen og i weekendene. Hovedlinjerne Aalborg-Hjørring-Frederikshavn og Hjørring-Hirtshals er dækket godt, og fra Hjørring og Aalborg kan man nemt komme videre ud i "den store verden". X-bussen mellem Løkken og Aalborg giver sammen muligheder.

De borgere, der bor langt fra en station, må bruge andre tilbud. Det vigtigste er FlexTur, som er åbent for alle borgere for rejser fra dør til dør og til noget højere takster end en busbillet. Og så er der et større antal åbne skoleruter i Hjørring Kommune - nogle er faste ruter, mens andre er telebusser, som skal bestilles i forvejen. Disse ruter har kun få afgang - tilpasset skolernes behov.

- For to år siden nedlagde vi bybusserne i Hjørring by, siger Melanie Frydkjær og fortsætter:

- Passagertallet var blevet for lavt. I stedet for blev skoleruterne åbnet for alle borgere til almindelig NT-takst. Det er også lykkedes at få nogle skoler til at flytte deres ringetider op til et kvarter. Det har betydet en langt mere rationel tilrettelæggelse af skoleruterne, hvor samme bus kan betjene flere skoler.

Den store omlægning for to år siden betød også, at administrationen af skoleruterne overgik til NT, hvor de tidligere lukkede skoleruter var administreret af Hjørring Kommune selv.

De store busser bruges der, hvor der er brug for en stor kapacitet, og det er der i skolekørslen, hvor mange skoleelever har lange skoleveje og derfor er kørselsberettigede. Blandingen af store busser og flexkørsel er nødvendig for at kunne opnå den nødvendige kapacitet. For at udnytte kapaciteten mest optimalt og tilgodese borgernes behov, bliver de styret minutvist for at optimere kørselsøkonomien. Hjørring Kommune har som så mange andre kommuner i udkanten en trængt økonomi.

Kollektiv Trafik i de tyndt befolkede områder

For 35 år siden havde de danske politikere en vision om at tilbyde alle danskere en god kollektiv trafikbetjening. I de tyndt befolkede områder opstod hurtigt et problem: Busserne på de mange lokalruter på landet havde meget få passagerer. Og siden har historien om landruterne været en lang række af nedskæringer. Først røg aftenbusserne og en del af weekendbetjeningen, senere hele weekendbetjeningen, så de tyndt besatte afgang midt på hverdagene, og til sidst var der kun skoleafgangene tilbage.

Noget nyt og mere fleksibelt skulle til

Det blev FlexTur, som kun kører, når der er passagerer og som skal bestilles i forvejen. FlexTur blev som så meget andet først rullet ud i større stil i Nordjylland - oprindeligt udtænkt og testet på Bornholm. I Nordjylland har kommunerne og regionen også været enige om at skubbe yderligere til den beskrevne udvikling: Mange lokalruter er blevet lukket i de senere år, og tilbuddene om telekørsel er blevet styrket, hvilket også gælder de store ruter med bus og tog. Om kort tid overtager Nordjyske Jernbaner og Region Nordjylland al regional togtrafik i Vendsyssel og en del af Himmerland.

Lige midt i dette billede har vi så Hjørring Kommune som en meget aktiv part i udviklingen af nye mobilitetstiltag til nordjyderne.

Borgerservice er mellemed for specialkørslen

Næsten al visiteret specialkørsel udføres i Flextrafik-systemet i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab med lokale vognmænd som udførende parter.

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

Handicapkørselsordningen, lægekørsel, kørsel til genoptræning, skolekørsel med taxi, kørsel af elever til specialskoler, aflastning med videre. Alle disse opgaver er pligt opgaver for enhver kommune. Og hver kommune har sin organisation af disse opgaver.

Hovedopgaverne er visitation, kørselsbestilling og udførelse af kørslen. I Hjørring Kommune er en pæn portion af disse opgaver samlet i Borgerservice.

- Vi står for visitation til lægekørsel og handicapkørsel og for turbestilling for lægekørsel og midlertidig kørsel med unge til godkendte ungdomsuddannelser, såfremt disse unge med lægeerklæring er berettiget til at få gratis kørsel i en periode, siger afdelingsleder Helle Jakobsen.

- Hvad angår kørsel til genoptræning, ligger visitationen i Sundhedsafdelingen, men vi sørger for selve turbestillingen i NT's system. Kørsel af børn med særlige diagnoser, blandt andet kørsel til specialskoler/institutioner og kørsel til aflastning i plejefamilier og på institutioner er derimod anderledes. Her sker visiteringen i Børne/familieafdelingen, men der er ikke tale om flextrafik, men derimod faste kørsler, hvor børnene som hovedregel oplever den samme vognmand/chauffør hver dag og også møder de samme børn i bilen, siger hun videre.

Helle Jakobsen forklarer, at fordelingen af opgaver har udviklet sig over tid på basis af praktiske løsninger.

- Det er ikke alle kørselsordningerne, der naturligt hører hjemme i borgerservice, men det har vist sig at modellen er en praktisk løsning, som fungerer i hverdagen.

Flextrafik er fleksibelt på flere måder

Helle Jakobsen og hendes kolleger er mellemed mellem borgerne og Flextrafik-systemet, som drives af Nordjyllands Trafikselskab. Her samles en lang række specialkørselsopgaver fra mange kommuner og regioner i ét samlet bestillingssystem. Bestilling af ture sker ofte decentralt - også fra Borgerservicemedarbejdernes computerskærm. Og én af opgaverne er at sikre, at alle nødvendige oplysninger om borgeren og om turen bliver indhentet og tastet ind i Flextrafik-systemet.

Herefter er det den såkaldte "vognstyrer" hos NT, der tager over og sender turene ud til Flextrafik-vognene. Nu sørger vognmænd og chauffører for at borgerne bliver hentet og bragt - langt det meste styres digitalt.

Det kan lyde unødvendigt indviklet. Men i praksis fungerer det godt og til en fordelagtig pris for kommunen. Pointen er her, at der kan være flere passagerer i vognen, og at kørslen tilrettelægges i lange kæder, hvor den ene tur afløser den anden. Flextrafik-kørslen udbydes hvert år, og der er hård priskonkurrence om kørslen. Det er typisk lokale taxi-vognmænd, der udfører kørslen.

Fleksibiliteten findes altså på flere planer - overfor borgeren/passageren, i forhold til bestillingen og i forhold til vognmand og chauffør.

Fire landtaxivognmænd slog sig sammen og stiftede Taxi24Nord

Fire taxivognmænd i Hjørring Kommune slog sig i 2015 sammen om et nyt bestillingskontor – Taxi24Nord. Det var under pres at det skete. Årsagen var, at Hjørring Kommune ikke ønskede at forlænge den dispensation, som de fire vognmænd havde haft siden 2007. Dispensationen fritog de fire vognmænd for tilslutningspligten til et bestillingskontor

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

De fire taxivognmænd er Hirtshals Taxi, Elses Taxi, Godis Taxi og Marthins taxi og sygetransport. Siden er Marthins taxi- og Sygetransport lukket, så der er tre vognmænd tilbage.

- Kommunen havde måske regnet med, at vi ville gå sammen med Dantaxi, men det ville vi altså ikke, og så dannede vi Taxi24Nord. Nu er vi tre tilbage, efter at Marthin lukkede sin forretning. Taxi24Nord har givet os nye muligheder i Hjørring By, men for det meste passer vi hver vores kunder i lokalområderne - som vi hele tiden har gjort, siger vognmand Lars Dyrskjød Andersen, der er talsmand for Taxi24Nord og driver Hirtshals Taxi.

Taxi24Nord lancerede et flot hjemmeside og tilpassede en eksisterende app, apptaxi, til de nordjyske forhold. Det var et tigerspring ind i den digitale tidsalder.

- Vi ser måske lidt mere avancerede ud, end vi egentlig er. Vi har ikke helt fulgt op på den nye teknologi, siger Lars Dyrskjød Andersen.

Alle tre vognmænd driver blandede forretninger med andre kørselsopgaver ved siden af taxikørslen. De kører blandt andet Flextrafik for NT, og Lars Dyrskjød Andersen kører også skolekørsel og turistkørsel - plus godskørsel.

De tre vognmænd i Taxi24Nord råder tilsammen over 16 taxitilladelser, og det passer efter Lars Andersens mening godt til behovet.

- Vi har da noget volumen, og det vil vi gerne udnytte også under den nye taxilov, som er på vej, siger Lars Dyrskjød Andersen.

Det er endnu ikke afgjort, hvordan rammerne skal være.

- Det kan være, at vi rykker tættere sammen, det er også en mulighed, at vi opretter kørselskontorer hver for sig. Nu må vi se, hvordan loven kommer til at se ud. Det ved ingen endnu, siger Lars Dyrskjød Andersen.

Taxi-administration kører mod ændringer

Administrationen af taxitilladelser i Hjørring Kommune ligger i Teknisk Forvaltning - så længe det varer. En ny taxilov er på tegnebrættet, og den vil efter al sandsynlighed flytte administrationen af taxitilladelser til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Indtil videre er den Christian Twichett, der styrer taxitilladelserne i Hjørring Kommune

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

For to år siden blev der gennemført en ændring i taxipolitikken. Siden strukturreformen i 2007 havde landtaxierne haft dispensation for tilslutning til en bestillingscentral, men den blev ophævet i slutningen af 2014. Dette medførte, at fire landtaxiselskaber dannede et nyt bestillingskontor - Taxi24 Nord.

- Der var to mulige scenarier i slutningen af 2014. Enten ville landtaxierne tilslutte sig Dantaxi i Hjørring eller danne deres eget bestillingskontor, siger Christian Twichett og fortsætter:

- Det blev så det sidste, og det har fungeret udmærket siden - set fra kommunens side.

Et afgørende spørgsmål er antallet af taxibevillinger - i øjeblikket er der 35 taxibevillinger i Hjørring Kommune, nogenlunde ligeligt fordelt på de to bestillingskontorer. Hjørring Kommune undersøgte for et par år siden responstiden for taxikørsel forskellige steder i kommunen. Det viste sig et tilfredsstillende resultat, og undersøgelsen har også været en del af baggrunden for at fastholde de 35 taxitilladelser.

- Både politisk og i taxibranchen er der stort set enighed om, at vi ligger på det rigtige niveau. Der er altid nogle, der gerne vil have flere tilladelser. Der er også nogle, som synes, at antallet skal sættes ned, siger Christian Twichett.

Ændrede regler i forbindelse med en ny taxilov er stadig fremtidsmusik, og konsekvenserne for taxibetjeningen i Hjørring Kommune af en mere liberal lovgivning kan kun blive gæsteri.

Hjørrings bytaxier er presset af udbud og høje omkostninger

Hjørring Taxa er i dag en del af den landsdækkende taxiorganisation Dantaxi, og det er fem år siden, at de dengang 25 taxivognmænd tilsluttede sig Dantaxi

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

I dag er der 15 vognmænd og 18 vogne tilbage i Dantaxi Hjørring. Tendensen er den samme som mange andre steder i landet.

- Den vigtigste årsag er, at en masse kørsel, som vi tidligere havde for kommunen, nu bliver udliciteret gennem Nordjyllands Trafikselskab, siger bestyrelsesmedlem i Hjørring Taxi, Hans Kurt Pedersen.

Som beskrevet i temaartiklen på side 9 er Hjørring Kommune en stor bruger af trafikselskabets Flextrafik-ordning. Hans Kurt Pedersen forklarer, at hans medlemmer selvfølgelig byder på Flextrafikkørslen og også kører en mindre del - meget mindre end før.

- Vi kan ikke klare os i priskonkurrencen overfor dem, som kører på OST-tilladelser, forklarer han.

- Vi har høje omkostninger til bestillingscentralen og til taxameter og videoovervågning i vognene. Det gør, at vi ikke kan byde med tilstrækkelig lave priser.

Flextrafiksystemet tildeler de enkelte ture efter en automatiseret kalkulationsmetode, hvor timeprisen er en meget afgørende faktor. Vogne med lave timepriser får derfor tildelt flere ture end vogne med højere timepriser.

Tabet af kommunal kørsel er en af de vigtigste forklaring på nedgangen i antal vognmænd og antal vogne siden 2012. Hans Kurt Pedersen forklarer, at nogle vognmænd er gået på pension, andre er gået over i andre erhverv - det sidste gælder nogle af de yngre vognmænd.

Hans Kurt Pedersen fastslår, at, vognmændene i Hjørring Taxi have tilsluttet sig Dantaxi for længe siden, også før det skete.

-Vi har i mange år været presset af høje omkostninger til vores eget bestillingskontor. Vi forsøgte i 2001 at slå os sammen i en samlet bestillingscentral for hele Vendsyssel, men det mislykkedes desværre. Vi er meget tilfredse med at være i Dantaxi, som driver vores bestillingscentral og som også med tilbud på landsdækkende udbud har hjulpet os med en få en del kontraktkørsel tilbage - blandt andet lægevagtskørsel.

Hans Kurt Pedersen og hans kolleger har store forhåbninger til Dantaxi's nye app - Moove - som er blevet lanceret i eksempelvis Aarhus, men som er ved at blive rullet ud, så alle Dantaxi-biler er med.

- Den kommer til at virke på sammen måde som Uber's bestillingssystem, og den er selvfølgelig lavet for at imødegå konkurrencen fra Uber. Det med Uber betyder jo ikke noget i Hjørring, men vi får også gavn af den nye kundenvenlige måde at bestille en taxi på, siger Hans Kurt Pedersen.



Chaufføren ringer med klokken for de nyfødte børn

Hvis du tager med en af bybusserne i Aarhus, bliver du måske overrasket af lyden af en ringende klokke. Men vær blot rolig og find måske smilet frem, for det er blot chaufføren, der markerer, at der er født endnu et barn

Klokkenklangen i bybusserne er "Fødselsklokkens Ekko", hvor 35 chauffører slår på en special-designet klokke for at markere, at et nyt barn er kommet til verden.

De 35 chauffører slår på klokken, når de holder stille ved et stoppested, for at opsamle eller afsætte kunder.

Projektet 'Fødselsklokkens Ekko' er en del af et samarbejde mellem den verdensberømte lydkunstner Andrés Bosshard og Kulturbus 2017. Andrés Bosshard har specialdesignet de klokker, som chaufførerne bruger. Inspirationen er hentet fra Kirstine Roepstorffs værk Gongen på Dokk1, der blandt andet rummer Aarhus' hovedbibliotek. Her lyder Gongen, når forældre til nyfødte børn trykker på en knap på fødeafdelingen på Skejby Sygehus.

Vi glæder os til at se dig på!
H6I30



Setra Busser

Skræddersyet mangfoldighed

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

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



SETRA



Busser er blevet forklædt som tog

En række af Arriva Sverige's busser er blevet iført nye "klæder" - ikke kejserens nye klæder - men folie, der får busserne mellem Henriksdal og Slussen i Stockholm til at ligne togene på Saltsjöbanan. De nye klæder skal markere, at busserne hører sammen med Saltsjöbanan, som på en almindelig vinterdag benyttes af omkring 19.000 rejsende

Initiativet skal gøre omstigningen mellem tog og bus samt rejsen mellem Henriksdal og Slussen så smidig som mulig. Saltsjöbanan er ved at gennemgå en opgradering, hvor togtrafikken mellem Henriksdal og Slussen er erstattet med busser, indtil arbejdet er færdigt.

Opgraderingen betyder også, at der ved Henriksdal er oprettet en stor busholdeplads, hvor passagerne let kan skifte mellem tog og bus.



Bus, tog og metro har fået fælles rejseregler

Søndag 15. januar 2017 fik alle trafikselskaberne i Danmark fælles landsdækkende rejseregler. Reglerne gælder for alle passagerer på tværs af bus, tog eller metro.

De fælles landsdækkende rejseregler er med til at sikre, at passagerer i vid udstrækning møder fælles rejseregler på tværs af transportformer og kun skal orientere sig i ét dokument. Der kan godt være forskellige regler i bus, tog og metro men man kan nu finde reglerne samlet i de fælles landsdækkende rejseregler. Det skriver Movia i en pressemeddelelse.

Det betyder, at passagerer der f.eks. rejser på tværs af landsdele og anvender bus i begge ender kun skal orientere sig i et sæt rejseregler. Rejsereglerne er med til at skabe en større enkelhed på tværs af trafikselskaber og landsdele.

En højere grad af enkelthed er også noget passagererne i Movia's busser sætter pris på. Passagererne bliver året rundt spurgt til deres tilfredshed og Movia's undersøgelser viser, at den kollektive transport opleves mere attraktiv, jo enklere den her. Derfor er ét sæt landsdækkende rejseregler et tiltag som forventes at øge den samlede tilfredshed i den kollektive transport.

De fælles landsdækkende rejseregler indeholder principperne for at rejse i den kollektive transport. Passagerer kan derfor finde information om hvad reglerne er for medtagning af bagage, cykler og andre genstande, hvorvidt man må medtage kæledyr, samt reglerne for kontrolafgifter og meget mere.

Hvem er med?

Rejsereglerne udgives af DSB, Arriva Tog og Metroselskabet I/S, samt Trafikselskabet Movia, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik og Nordjyllands Trafikselskab.

Arbejdet med at harmonisere rejsereglerne på tværs af trafikselskaber har været en lang proces med man små trin over mange år. Men nu er trafikselskaberne nået i mål i forbindelse med lanceringen af Takst Sjælland. De fælles rejseregler har også betydning, når den vstdanske takstreform, Takst Vest, træder i kraft om et år.

De fælles landsdækkende rejseregler kan findes på trafikselskabernes hjemmesider og på dinoffentligetransport.dk.



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!



Rolf Brems er bybuschauffør i Odense og en af Magasinet Bus' faste kolumneskribenter

God morgen til virkelighedens verden

"Godmorgen. Du kan bare gå ind, billetmaskinen virker ikke..." Ingen reaktion fra kunden.

"Gå bare ind" prøver jeg igen ... "billetmaskinen kan ikke bippe kortet". Stadig ingen reaktion...

Kunden prøver nu med begge hænder at trykke kortet ind på terminalen.

"DU KAN BARE GÅ IND, DEN VIRKER IKKE " siger jeg så højt at kunden nu reagerer, og kigger på mig. Lettere forfjamsket hiver pigen nu ørepropperne ud af ørerne, og træder ind i virkeligheden.

"Øhhh.. så det er ikke mit kort det er galt med?" spørger hun, og mærker nu blikkene fra de omkringstående og ventende passagerer.

Der er også den lidt mere morsomme:

"Du har stadig tandpasta om munden...!" siger jeg til en kunde, der er ved at bippe ind, men ingen reaktion

"DU HAR TANDPASTA OM MUNDEN..." siger jeg, inden den unge mand begynder at gå ned i bussen. Han har sikkert bemærket, at jeg fulgte ham og smilede. Han hiver i hvert fald propperne ud af ørerne, og jeg næsten hvisker "tandpasta", og med en håndbevægelse peger på min mund.

De andre unge menneske griner, og den stakkels unge mand tørre tandpastaen væk. Det var på morgenturen til gymnasiet. Han blev siden medhjælper i en skovbørnehave, som jeg hentede hver eftermiddag. Der kunne han sikkert godt have brugt sit headset..!

Men jeg undres... Hvordan i alverden kan man færdes i det offentlige rum, stige ind og ud af transportmidler, krydse gader og stræder, og så lukke sig inde i en boble af musik og underholdning?

Det er vel et spørgsmål om sikkerhed, at være opmærksom og have fokus rettet mod ens omgivelser

Man skal ikke dømmes alle de unge, da der stadig er masser, som tager musikken ud af ørerne, men en stor del foretrækker at lukke sig ude - eller inde - om man vil, i en anden verden.

Mange cykel- og fodgængeruheld skyldes ofte manglende opmærksomhed. Ofrene er måske fortabt i god musik, eller en spændende lydbog, og brager uforvarende ud foran et køretøj.

Vi mennesker bruger instinktivt alle vores sanser og tilpasser os hurtigt nye miljøer, og når man så lukker af for hørel-

Fra førersædet

sen, ja så opfatter man ikke de opståede forandringer, det kan være en bil der nærmer sig, eller et rovdyr hvis man går rundt på savannen.

Når vi kører på Odense Banegård Center, et forholdsvis afgrænset område med et virvar af busser, krydser passage-rerne ud og ind i mellem busserne - oftest med musik i ørene. Det skaber mange farlige situationer og hårde op-bremsninger. Den omvandrende musikportal slipper som regel med skrækken, men så går det måske ud over fru Jensens hofte som følge af et fald i bussen.

En anden ting for en selskabspapegøje, som undertegnede, er, at dem med musik i ørerne ingenting siger, og har blikket rettet mod uendeligt. Det er jo ikke til at vide, om de har kontakt til omverden, så jeg hilser altid. Nogen gange føler man sig lidt dum, når ens morgenfriske hilsen ikke bliver besvaret, eller endnu værre, når man prøver at komme med en sjov bemærkning, og de bare vader ind.

Nu er der ikke noget, der ikke er så skidt, at det ikke er godt for noget. Min kone arbejder i et hørecenter, men des-værre når hun nok ikke selv at høste fortjenesten for salget af alle de apparater, som skal afhjælpe høreskaderne på den nuværende unge generation.

Og egentlig burde man i denne tid på Fyn være ekstra opmærksom, når man entrerer, (stiger på) eller måske vigtigere, når man forlader en bus. For ellers vanker der dummebøder. I skrivende stund er vi ved at få rejsekortet imple-menteret, forberedelserne har vel været i gang i et halvt års tid med opstilling af billetmaskiner og konsoller, og chaufførerne har været på kursus.

FynBus var jo det eneste trafikselskab, som ikke kom med i aftalen, da de første streger til rejsekortet blev sat i 1990'erne. Faktisk var det tilbage i 1993, at de forskellige trafikselskaber satte sig sammen på initiativ af HT, som ville af med klippekortene, men først i 1999 var man klar med en plan for et landsdækkende kort.

Tiden gik, og først i 2005 kunne man underskrive en aftale med den billigste udbyder, med en startfrist for indførsel af rejsekortet i februar 2009.

I oktober 2009 var Rejsekortet stadig langt fra at kunne tages i brug.

Tingene gik lidt i hårdknude. Leverandøren foreslog at udskyde kortet til 2013, men trafikselskaberne holdt fast på en start i 2012, ellers blev det aflyst.

Rejsekortet blev til noget fra 2012, og nu er det fem år senere landet på Fyn. Det er en nem og bekvem løsning at benytte, for både chaufføren og kunden, når kunden husker at tjekke ud.

Trafikselskaberne undervurderede vanskelighederne ved et landsdækkende system ikke mindst på takstområdet. Rejsekortet skulle gøre det nemt for kunderne, først nu er man ved tilpasse taksterne til den nye teknologis mulighe-der.

Det tog trafikselskaberne seks år at blive enige om kravene til kortet! Derefter var de under udviklingen langsomme og meget dårlige til at samarbejde, fastslog Rigsrevisionens i deres beretning.

Kun de færreste havde dengang i 1999 forestillet sig den udvikling, som en mobiltelefon skulle gennemgå. Indtil vi-dere er et Rejsekort stadig et plastickort, om nogle år kan mobiltelefonen måske også fungere som Rejsekort.

Nu i 2017 er Rejsekortet blevet landsdækkende efter mange og lange besværligheder, efter at Fyn er kommet med. Klippe-kort og andre kort på papir er sendt på pension i alle trafikselskaber. Det er et teknologisk tigerspring af de store - desværre udført i ekstrem slow-motion.



S og R vil have billigere el til elbusser

Kørestrøm til S-tog og letbaner koster en afgift på 0,4 øre pr. kWh, mens strøm til el-busser koster en afgift på 91 øre pr. kWh. Det forhold vil Socialdemokrater og Radikale gerne have lavet om på, så det bliver billigere og dermed mere attraktivt for busoperatører og trafikelskaber at sætte el-busser ind til gavn for energiregnskab og miljø. De to partier vil kræve en afgiftsnedsættelse som en del af en ny aftale om elbiler

- Vi skal have flere elbusser i Danmark. De støjer mindre, de udleder mindre forurening og er meget bedre for klimaet. Vi kan få flere elbusser, hvis vi siger, at el, der bruges i elbusser, skal være fri for afgifter, siger Martin Lidegaard, der er skatteordfører for Radikale Venstre ifølge dr.dk.

Jesper Petersen, der er skatteordfører for Socialdemokratiet, mener, at VLAK-Regeringen som minimum bør være med til at sænke afgiften på el til elbusser til samme niveau som gælder for tog og letbaner.

- Hvis du i dag driver et S-tog på el, er der en særlig lav afgift. Hvis du oplader et batteri til at bruge i en el-bus, så er der en noget højere afgift. Vi synes, at de skal have den samme lave afgift, så vi kan få flere elbusser ud på vejene, siger han.

Socialdemokratiet og Radikale Venstre er med i elbilforliget sammen med VLAK-Regeringen. Partierne bag forliget ventes at mødes i denne uge.

Regeringspartiet venstre vil ikke umiddelbart kommentere forslaget, mens det bliver positivt modtaget af De Konservative, der kom med i regering sammen med Liberal Alliance i efteråret.

Flere europæiske producenter af busser forventer, at 70 procent af de bybusser, der bliver leveret om otte til 13 år vil være el-drevne.



Nyt fra VBI Marts 2017

Værksted Sjælland
+4546161645
ka@busimport.dk

Salg /Værksted Jylland
+4574561326
info@busimport.dk

Salg Sjælland
Henrik Knudsen +4540203680
hmk@busimport.dk



MB Sprinter 519 cdi Pris 555.000. - kr.

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



2 stk. SETRA 417 GT-HD Pris 1.345.000. - kr.

Årg. 10/2012 Pladser 51 + F Km. 410.000 Farve Køber ønske Euro 5 Gear Automatisk Type Turist

Bussen er med lift. Den vil blive leveret med gulv til kørestole i H eller V side efter kunde ønske samt klik beslag på stole.

Bussen monteres med nyt toilet. Det vil endvidere være muligt at bestille bussen med 220 v. USB samt køkken.



VDL Dobbelt Dækker Pris 1.449.000. - kr.

Årg. 2011 Pladser 58 + G + F Km. ca. 500.000 Farve køber ønske Euro 5 Gear Automatisk Type Fuld turist



SETRA 517 HD pris 1.695.000. - kr.

Årg. 06/13 Pladser 55 + G + F Km. ca. 520.000 Farve køber ønske Euro 6 Gear Automatisk Type Turist



SETRA 416 GT-HD Pris 998.000. - kr.

Årg. 11/09 Pladser 49 + G + F Km. 585.000 Farve Kunde ønske Euro 5 Gear Automatisk Type Turist

Der tages forbehold for mellemsalg samt tryk fejl.

www.busimport.dk



Vi ses på stand H6140



Ny analyse peger på biogas til tung transport

Biogas kan på lang sigt forventes at blive et billigere og mere klimavenligt brændstof til tung transport end flydende biobrændstoffer. Det konkluderer Ea Energianalyse og Syddansk Universitet (SDU) i en ny analyse

Den nye analyse, der er dateret 22. december 2016, er udarbejdet for Energistyrelsens Biogas Taskforce og ser på tre scenarier for en fremtidig transportsektor i 2050 uden fossil energi:

- "Den flydende vej", hvor den tunge transports brændstofbehov primært dækkes af flydende biobrændstoffer
- "Gas-vejen", hvor brændstofbehovet i højere grad dækkes af biogas
- "Gas-metan-vejen", hvor biogassen hydro-genereres med brint til metan

Hele transportsektoren og samspillet med det øvrige energisystem, herunder det nordeuropæiske elmarked, er medtaget i analysen. Det antages, at første generations biobrændstoffer udfases inden 2040, og at den lette transport og dele af den tunge transport elektrificeres.

Biogas vil blive billigere på lang sigt

"Gas-vejen" er på kort sigt dyrere end flydende biobrændstoffer på grund af meromkostninger til at etablere infrastrukturen i form af gas-biler og gastankstationer. På lang sigt er dette scenarium imidlertid billigere - dels fordi, at det

er dyrere at distribuere flydende brændstoffer end gas, når gastankstationerne er bygget - dels at de flydende brændstoffer forventes at forblive dyrere end biogas.

"Gas-vejen" har samtidig et bedre klimaregnskab end "den flydende vej", fordi biogas anvender husdyrgødning og bidrager til en reduktion i udledningen af drivhusgasser herfra.

Svært at konkurrere med naturgas

Analyserne viser, at der skal meget markante økonomiske virkemidler til, hvis biogas og andre grønne gasser skal kunne udkonkurrere naturgas. Det har således en fortrængningsomkostning på op til 2.000 kroner pr. ton CO₂ at udskifte naturgas med biogas i både energi- og transportsektoren.

Endelig peger analyserne på, at efterspørgslen efter biobrændstoffer på lang sigt kan overskride de bæredygtige ressourcer.

Integration af brint i brændstofproduktionen kan afhjælpe ressourceudfordringen.

Rapporten "Biogas og andre VE brændstoffer til tung transport" kan læses **her**:

Om Energistyrelsen

Energistyrelsen har:

- opgaver vedrørende energiproduktion, -forsyning og -forbrug samt indsatsen for at nedbringe CO₂-udledningen
- har ansvaret for at understøtte den økonomiske effektivisering af forsyningssektoren, som foruden energi omfatter vand, affald og telekommunikation.
- har ansvaret for brugerforhold, forsyningspligt og statistik på teleområdet samt regulering af vandforsyning og håndtering af affald

Energistyrelsen blev oprettet i 1976 og er en styrelse under Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet. Der er ca. 360 personer beskæftiget i Energistyrelsen.





Thomas Christensen, nordisk produktansvarlig Miljømærkning Danmark, og Martin Fabiansen, direktør Miljømærkning Danmark sammen med administrerende direktør Ole Hvelplund og økonom Jacob Palsgaard Petersen, Nature Energy.

Danmarks første svanemærkede biobrændstof kommer fra fynsk anlæg

I april sidste år sendte energikoncernen Nature Energys biogasanlæg i Allested-Vejle på Midtfyn sin første biogas ind i gasnettet. Nu er det fynske anlæg også leveringsdygtigt i Danmarks første svanemærkede biogas

Nature Energy Midtfyn kan med beviset på miljømærket, som blev overrakt 2. februar hos Miljømærkning Danmark, fejre et-års dag med et Svanemærke. Mærkningen garanterer, at biogassen produceres med hensyntagen til miljø og klima og overholder de krav, der er til bearbejdning, transport og oprindelse af råvarerne brugt i anlægget.

- Vi er meget stolte af at få Svanemærket på vores biogas. De fleste kender mærket, og mange køber ind efter det. Som den førende producent af biogas herhjemme har Nature Energy en naturlig opgave i hele tiden at sætte høje standarder for dansk biogas - Svanemærket er et af tiltagene - og med mærkningen kan vi samtidig få lov at flage for, at vi ikke blot producerer grøn energi, men også gør os stor umage i måden, vi gør det på, siger Nature Energys administrerende direktør, Ole Hvelplund.

I første omgang målrettes Nature Energys svanemærkede gas til transportområdet, og fra april vil al biogas, der tankes fra selskabets gastankanlæg i Odense, Fredericia, Vejle eller Silkeborg således være svanemærket. Nature Energys privatkunder, der har valgt biogas til opvarmning af boligen, er dog også automatisk sikret den miljømærkede gas.

Forbrug med omtanke

Svanemærket er for de fleste kendt fra dagligvarer i supermarkedet eller tekstiler til blandt andet tøj. Men ifølge Miljømærkning Danmark er der god fornuft i også at kigge efter Svanen, når det gælder brændsler:

- Som forbruger skal man vælge svanemærket biogas, fordi det er et godt valg for miljø og klima. Og fordi man dermed er med til at drive udviklingen i en mere bæredygtig retning. Det er en glædelig nyhed, at Nature Energy som den første virksomhed i Danmark har fået licens til svanemærket biogas. Vi oplever i øjeblikket et øget fokus på Svanemærket og EU-Blomsten blandt offentlige indkøbere i for eksempel kommuner. Det er derfor positivt, at de nu får mulighed for at vælge svanemærket biogas til eksempelvis kommunens busser, siger Martin Fabiansen, der er direktør i Miljømærkning Danmark.

For at imødekomme efterspørgslen arbejder Nature Energy på også at få svanemærket gassen fra biogasanlægget i Holsted. Dermed vil Nature Energy kunne sende 24 millioner kubikmeter miljømærket biogas ud i gasnettet hvert år.

Fakta om svanemærket biogas til opvarmning og transport:

- Produktet skal have et lavt udslip af drivhusgasser
- Biogassens energiforbrug vurderes i hele dens livscyklus. Der ses derfor både på energiforbrug i fremstillingen af de råvarer, der kommer fra bl.a. de lokale landbrug og i selve produktionen af biogassen, og der ses på udledning af drivhusgasser i transporten af både gylle til og fra anlægget og gassen i sig selv
- Råvarerne til biogassen indeholder ingen genmodificerede afgrøder og råvarer
- Alle råvarer brugt i produktionen kan spores - blandt andet er der krav til, at de ikke kommer fra områder, hvor biologisk mangfoldighed er truet, eller fra områder med stort kulstof-lager som for eksempel regnskov.



Hybridbusser ruller frem til et nyt stoppested

Volvo Busser's satsning på elektrificerede busser - eksempelvis hybridbusser - kører fortsat frem. Totalt har Volvo Busser solgt 3.000 hybridbusser, elhybridbusser og rene elbusser til virksomheder over hele Verden. Knap 200 af de 3.000 busser er leveret til virksomheder i Sverige

Volvo Busser introducerede de første hybridbusser i 2010. Siden da er salget øget og produktprogrammet er udviklet og udvidet, så den svenske busproducent i dag tilbyder komplette systemløsninger til elektrificeret kollektiv trafik med hybridbusser, elhybridbusser og rene el-busser. Hybridbusser fra Volvo findes i dag både i en konventionel 12-meter udgave, som ledbus og som dobbeltdækkerbus.

I Sverige har Volvo Busser indtil videre solgt knap 200 elektrificerede busser - omkring 50 har været i drift i nogle år i Sundsvall og Örnsköldsvik. Dertil kommer elhybridbusser i Stockholm og Göteborg. I øjeblikket er Volvo Busser i gang med at levere 24 nye hybridbusser til den kollektive trafik i Göteborg. Selskaber i byerne Kungälv, Nässjö og Uddevalla har købt Volvo Busser's hybrider. Byen Värnamo har bestilt fire elhybrid-busser, der skal leveres i løbet af året.

Volvo Busser oplyser, at koncernen i 2016 solgte 533 elektrificerede busser - hybridbusser, elhybridbusser og rene elbusser. Storbritannien er det største enkeltmarked for Volvo Busser. Ud af de solgte 3.000 elektrificerede busser er de 1.425 leveret til selskaber i Storbritannien.

Volvo Busser oplyser videre, at andre store markeder - dog betydeligt mindre end Storbritannien - er Colombia (468), Sverige (196), Spanien (137), Tyskland (135), Schweiz (129) og Norge (109).

I de seneste to år har Volvo Busser oplevet en stigende efterspørgsel efter Volvos hybridbusser i Østeuropa, hvor der er solgt 48 til virksomheder i Polen og 44 til virksomheder i Estland.

Volvo Busser's program af elektrificerede busser

- Hybridbusser: Volvo 7900 Hybrid, Volvo 7900 Hybrid Ledbus, Volvo Hybrid Dobbeltdekker (B5LH9).
- Elhybridbusser: Volvo 7900 Electric Hybrid, Volvo Electric Hybrid Dobbeltdekker (B5LHC).
- Elbusser: Volvo 7900 Electric.

Om elektrificerede busser

Hybridbusser drives med el ved start og når de holder stille ved stoppestederne - eller med diesel. Hybridbusserne er udrustet med batterier, elmotor og en mindre dieselmotor. Batterierne lades, når bussen bremser, og den kræver ingen ladeinfrastruktur. En hybridbus er op til 39 procent energieffektiv end en tilsvarende dieselbus. Hvor meget afhænger meget af området, hvor bussen kører.

Elhybridbusser kører en større del af tiden på el. De er udrustede med batterier, el-motorer og en mindre dieselmotor. Batterierne lades både under opbremsning og gennem hurtigladning ved endestationerne. De er op til 60 procent mere energieffektive end modsvarende dieselbusser.

Elbusser kører udelukkende på el. Busserne er udrustet med en kraftfuld batteripakke, der leverer strøm til bussernes el-motorer. Batterierne oplades under nedbremsning og via hurtigladning ved endestationerne. El-busser er op til 80 procent mere energieffektive end tilsvarende dieselbusser.

Busser købes til ophugning og skrot

Kontakt: telefon 4015 1188

Engelsk busoperatør køber el-busser i Sverige

Volvo Busser skal levere otte e-busser af typen Volvo 7900 Electric til busoperatøren Transdev Blazefield. Busserne skal efter planen køre i Harrogate nord for Leeds i Midtengland fra 2018

Når de otte busser begynder at køre i ordinær trafik, bliver det første gang i Storbritannien, at hurtigladningsteknikken ved endestationer - såkaldt opportunity charging, OppCharge - kommer i brug.

OppCharge er baseret på et fælles grænsesnit, som betyder, at lade-stationer også kan benyttes af elektrificerede busser fra andre leverandører. Volvo Busser peger på, at OppCharge i dag benyttes som et fælles grænsesnit i over 12 lande.

Opladningen af bussernes batterier sker helt automatisk gennem strømaftagere - pantografer - på bussernes tag ved endestationerne. Opladningen tager mellem tre og seks minutter. Volvo Busser peger på, at el-busserne er omkring 80 procent mere energieffektive end tilsvarende dieselbusser.

- Det er glædeligt, at Volvo's første el-busser i Storbritannien kommer i trafik næste år. Storbritannien er et af vores største markeder for vores produktprogram inden for elektrificeret mobilitet, og vi ser meget frem til at arbejde sammen med Transdev Blazefield om at gøre Harrogate til en førende region, hvad gælder miljøvenlig kollektiv trafik, siger Håkan Agnevall, der er administrerende direktør hos Volvo Bussar.

Volvo Busser fremhæver, at Harrogate vil være med til at vise vejen frem, når det gælder indkøringen af el-busser, som hurtiglades med opportunity charging ved endestationerne. Derudover peger Volvo Busser på, at fabrikkens elektrificerede busser sætter en standard i Europa - ikke bare hvad angår udslip, men også når det gælder effektivitet og fleksibilitet i driften.

For The Harrogate Bus Company, som busserne skal køre for, handler det om at gøre Harrogate til et ledende område hvad gælder grøn kollektiv trafik.

Transdev Blazefield's investering af de otte Volvo 7900 Electric finansieres med 2,25 millioner britiske pund - cirka 19,45 millioner danske kroner til dagens kurs - fra den britiske regerings "Low Emission Bus Scheme".

Storbritannien er Volvo Bussers største enkelt-marked for elektrificerede busser med over 1.400 hybridbusser i drift.



Daniel Barwick - Fleet Sales Manager, Volvo Bussar Storbritannien & Irland (tv), Ulf Magnusson -chef Business Region Europe, Volvo Bussar, Saskia Legate, Contracts & Business Solutions Manager, Volvo Bussar Storbritannien & Irland, Gordon Irvine - Engineering Director, Transdev Blazefield, Alex Hornby - administrerende direktør hos Transdev Blazefield, Phil Owen - salgschef Volvo Bussar Storbritannien & Irland.



El-busser skal køre i svenske Östersund både sommer og vinter

Den svenske producent af blandt andet busser - Scania - skal levere tre plus tre el-busser til testkørsel i den nordsvenske by Östersund, der ligger omkring 800 kilometer nord for Göteborg

De første tre elektriske Scania Citywide LF busser skal sættes i drift midt i december, mens de næste tre skal ind sættes godt et år senere i begyndelsen af 2019

- Med sine kolde vintre og relativt varme somre er Östersund et meget godt sted at teste busserne i almindelige trafik, siger Scania's buschef Anna Carmo e Silva.

Prøverne udgør de første trin i Scania' aktuelle udvikling af el-busser. På busområdet har Scania i dag et bredt udvalg af busser, der kan køre på alternative brændstoffer - eksempelvis biogas, ethanol, biodiesel og hybridteknik.

- Gennem udviklingen af el-busser styrker vi Scania's fokus på bæredygtighed og kompletterer det brede udbud af busser, som bliver et godt alternativ - ikke mindst i bytrafik, siger Anna Carmo e Silva.

I Östersunds Kommune siger Anne Sörensson, der er kommunens projektleder i testkørslerne af el-busserne fra Scania, at det er spændende at kunne introducere el-busser i Östersund.

Hun peger på, at e-busserne vil bidrage stærkt til Östersunds mål om fossilfrie transporter i 2030.

Prøvekørslerne gennemføres i samarbejde med Östersunds kommun, Krokoms kommun, Nettbuss, Länstrafiken, Region Jämtland Härjedalen og Jämtkraft.



Belgisk busselskab bestiller 90 eldrevne busser

Volvo Busser har fået den hidtil største ordre på en komplet løsning med elektrificerede busser og tilhørende lade-systemer. Det er selskabet TEC, der blandt andet står for den kollektive bustrafik i byerne Charleroi og Namur syd og sydøst for Bruxelles

Ordren lyder på samlet 90 busser af typen Volvo 7900 Electric Hybrid plus 12 ladestationer, som skal leveres af ABB.

Volvo Busser skal levere 55 busser og 4 ladestationer til Charleroi plus 35 busser og 8 ladestationer til Namur. Leverancen og installationen begynder til efteråret. Når alle de nye busser er leveret, vil TEC har bestilt og fået 101 Volvo elhybrider og 15 ABB ladestationer.

- Det er fantastisk glædende. Ordren er en ny milepæl for vores satsning på elektromobilitet og bekræfter konkurrencekraften i vort udbud. Vi ser nu, at stadigt flere af verdens byer vælger elreven bybustrafik for at komme af med dårlig luftkvalitet og støj, siger Håkan Agnevall, der er administrerende direktør for Volvo Busser.

Han peger på, at det fælles grænsesnit, der er aftalt mellem en række busproducenter og leverandører af ladeudstyr - OppCharge - vinder frem.

- Flere og flere leverandører af busser og ladeinfrastruktur anvender det fælles grænsesnit og støtter dermed byernes overgang til elektrificeret bustrafik, siger han videre.

TEC-gruppen, der skal drive 90 nye busser, har tidligere bestilt 11 busser af typen 7900 Electric Hybrid med tilhørende ladestationer til Namur, hvor systemet blev taget i brug i januar i år. Når de 35 nye hybridbusser sættes ind i den ordinære trafik, vil 90 procent af den kollektive trafik i Namur være elektrificeret.

- Vi er meget stolte over at være ledende, når det gælder energieffektivisering af vores flåde. Det her er en strategisk investering, som kommer til at bidrage til forbedring af livskvaliteten i byerne og bidrage til, at Vallonien-regionen når sine klimamål, siger Vincent Peremans, der er administrerende direktør i TEC.



Han peger på, at hybridteknikken i dag er det bedste kompromis mellem drivkraft og krav om energieffektivitet for bybusser.

Volvos elhybrid-busser og ABB's hurtigladere baserer sig begge på det fælles grænsesnit - OppCharge - som indebærer, at ladestationerne kan benyttes af elektriske busser fra andre leverandører end Volvo - blot de lever op til OppCharge-systemets standarder. OppCharge er på vej til at blive indført som fælles grænsesnit i over 12 lande.

Volvo 7900 Electric Hybrid kører stille og udslipsfrit på el i cirka 70 procent af køretiden. Det tager mellem tre og fire minutter at lade batterierne ved opportunity charging ved endestationerne.

Energiforbruget ligger cirka 60 procent under forbruget i en tilsvarende dieseldrevet bus.

Volvo Busser har indtil nu leveret elektrificerede busser til eksempelvis Göteborg og Stockholm i Sverige, Hamburg i Tyskland, Luxembourg i Luxembourg, Namur i Belgien og Curitiba i Brasilien.

Interesserede kan hente mere information om OppCharge **her**:

Om Volvo 7900 Electric Hybrid

- Volvo 7900 Electric Hybrid:
- drives med el cirka 70 procent af køretiden
- er tyst og udslipsfri ved eldrift
- har et 60 procent lavere energiforbrug sammenlignet med en tilsvarende dieselbus
- har 75 - 90 procent lavere CO₂-udslip afhængig af valg af brændstof
- er udrustet med elmotor, batterier og en mindre dieselmotor
- har batterier, der hurtiglades ved endestationerne på mellem tre og fire minutter

Om ladestation OppCharge (Opportunity Charging)

- Fælles grænsesnit mellem ladestation og bus, der udnytter personbilindustriens CCS-standard
- Ladeeffekt 150, 300 eller 450 kW.
- Pantograf monteret på ladestolpe gør det muligt at anvende en omkostningseffektiv løsning med lav vægt på bussernes tage
- Konduktiv ladning med strømaftagere, hvor kommunikationen mellem bus og ladestation sker via wifi.



Casper Kirketerp-Møller, CEO i Clever og Frank Meyer, Senior Vice President B2C & Innovation i E.ON.

Virksomheder vil samarbejde om at sætte strømstik op langs motorvejsnet

Den danske elbiloperatør Clever indgår et strategisk samarbejde med den internationale energikoncern E.ON SE, der har hovedsæde i Essen i Tyskland. De to parter har en fælles ambition om at etablere et europæisk netværk af ultra-hurtigladestationer (150 kW+) til elbiler langs det primære motorvejsnet og opfordrer andre aktører til at bakke op om projektet

De to partnere har begge ekspertise og erfaring med at bygge, drive og servicere infrastruktur til elbiler i Nordeuropa. Ambitionen er at sætte hundredvis af ultrahurtige lade-stationer op langs det overordnede motorvejsnet med en afstand på mellem 120 og 180 km. Clever og E.ON har en vision om at indtage en ledende position, når det gælder Europas fremtidige transportsystem og ønsker derfor nu i samarbejde at etablere Europas første og største netværk af ultra-hurtiglade til elbiler. Den første ultra-hurtiglade-station opsættes senere i år. De to partnere er allerede i dialog med en række aktører for at få flere partnere ombord i projektet.

Både timingen for og etableringen af det nye strategiske samarbejde tager afsæt i europæiske bilisters stigende efterspørgsel efter nye og bæredygtige transportformer og det faktum, at mange bilproducenter allerede inden for de næste par år planlægger at sende nye elbiler på markedet, der både tilbyder længere rækkevidde og forbedret batteriteknologi, som vil kræve hurtigere opladning. I de kommende år ventes antallet af elbiler på de europæiske veje at stige drastisk samtidig med, at flere europæiske lande også politisk arbejder for at mindske CO2-udledningen fra transportsektoren.

- Skal vi omstille transportsektoren og få flere mennesker til at køre i elbil, er det en forudsætning med et pålideligt netværk af ultra-hurtigladestationer på tværs af grænser. Bilproducenterne begynder snart at levere elbilerne i stort

antal med større batterier og længere rækkevidde, og vi vil bruge vores nordiske erfaring med at etablere og drive ladestationer og udvikle ladeløsninger - så det også kommer europæiske elbilister til gavn. Vores samarbejde med E.ON SE, der er et af Europas største energiselskaber, er et vigtigt skridt i forhold til at realisere vores mål om at accelerere fremtidens mobilitet," siger Casper Kirketerp-Møller, der er administrerende direktør i Clever.

Clever og E.ON håber, at den fælles ambition vil føre til, at de to parter kan etablere den første sammenhængende infrastruktur af ultra-hurtiglade stationer i Europa.

- Et netværk i denne størrelsesorden kræver ikke bare et solidt økonomisk grundlag og ekspertise, det bliver også en reel game-changer i forhold til at øge efterspørgslen på elbiler, ligesom det vil accelerere udbredelsen af grønne og bæredygtige transportformer. Ambitionen matcher vores strategi om at gøre grønne transportformer så tilgængelige som muligt for vores kunder. Ved at samarbejde med Clever får vi samtidig adgang til deres solide erfaring og innovative kundetilgang til grøn transport, siger Frank Meyer, der er Senior Vice President B2C & Innovation fra E.ON's hovedkontor i Essen.

Ambitionen er at binde de største byer i Europa sammen med et net af ultra-hurtige ladestationer, som kan servicere fremtidens elbiler. I første omgang vil ladestationerne tilbyde en ladekapacitet på 150 kW med en modulær opgraderingsmulighed, der kan øge kapaciteten til 350kW, når teknologien tillader det.

Ladestationerne kan oplade et batteri med en rækkevidde på 400 kilometer i løbet af 20-30 minutter og ladetiden vil med tiden blive mindre i takt med, at ladekapaciteten øges og nye teknologier udvikles.

At bygge ny infrastruktur er en stor opgave, der kræver store investeringer og adgang til de rette placeringer. Derfor er Clever og E.ON koncernen i dialog med en række aktører fra transportsektoren og andre interesserede parter, der opfordres til at tage del i og være med til at udrulle Europas første netværk af 150 kW ultra-hurtige ladestationer.

Om Clever

- Clever har siden 2009 etableret et sammenhængende ladenetværk i Danmark, Sverige og Nordtyskland med en opetid på 99,4 procent, som består af over 1.000 ladepunkter, der passer til alle elbiler
- Clever er blandt andet kendt for sine forskellige partnerskaber i bilbranchen og udviklingen af kundefokuserede ladeløsninger, som for eksempel Clever Unlimited
- Clever i Danmark er ejet af energiselskaberne SEAS-NVE, SE, NRGi, Eniig og Energi Fyn. Clever Sverige blev etableret i 2015.

Om E.ON SE

- E.ON SE er et internationalt energiselskab med 33 millioner kunder og aktiviteter i over 30 lande. Sammen med partnere udvikler og tilbyder E.ON bæredygtige og energieffektive energiløsninger, der bidrager aktivt til den grønne omstilling
- I Danmark råder E.ON eksempelvis over mere end 1.200 offentlige ladepunkter og 39 hurtiglade til elbiler
- E.ON registrerede i 2016 over 300.000 individuelle opladninger. Med udgangspunkt i kundens behov udvikler E.ON for eksempel e-Mobility løsninger
- E.ON har også etableret ladeløsninger i Sverige og England og udviklet en række skræddersyede løsninger og prismodeller til både kommuner og individuelle kunder
- Sammen med platformen, E-Clearing.net, kan elbilister tilgå E.ON's ladestander direkte fra deres bilers navigationssystemer.

Dækproducent kører i byen med robust og alsidigt bybusdæk

Den amerikanske dækproducent Firestone, der er en del af japanske Bridgestone, introducerer et nyt Firestone FS492-dæk til bybusser. Dermed fortsætter Firestone med at udvide sit dækprogram

Det er første gang, at Firestone har et bybusdæk i sit dækprogram. Det nye FS492-dæk er udviklet til at opfylde alle de vigtigste krav til bykørsel.



- Skarpe sving, høje kantsten, hyppige opbremsninger, uforudsigelig trafik... for ikke at nævne vejret! Hos Firestone ved vi, at byen er et af de mest udfordrende køremiljøer. Med FS492 har Firestone udviklet et dæk, der leverer den høje sikkerhed og komfort, passagerer og chauffører kræver. Samtidig har vi forlænget dækkets levetid via regummiering, så vi øger oppe-tiden og kilometertallet og dermed sænker de samlede omkostninger pr. km for flåde-ejerne, siger Keld Andersen, der er salgs- og marketingchef Commercial Produkter hos Bridgestone Danmark.

Firestone FS492 bybus-dækket har indbygget sidebeskyttelse for at modstå skæreskader, påkørsler og andre former for kantsten-relaterede skader. Dækside-slidindikatorer gør det nemt at se, når det er tid til at rotere dækkene. Og når tiden endelig kommer til at udskifte dem, er kan dækkets karkasse sendes til regummiering, hvilket er med til at øge dæklevetiden yderligere.

Det nye Firestone-bybusdæk har lameller i varierende dybde, som forbedrer vejgrebet i vådt og koldt vejr. Dækkets M+S- og 3PSMF-markeringer vidner om dækkets helårskvaliteter og ydeevne under vinterforhold.

Firestone FS492 kort fortalt

- Holdbar konstruktion med indbygget kantforstærkning giver langvarig ydeevne
- Optimeret vejgreb under alle forhold takket være lameller i varierende dybde
- M+S- og 3PSMF-mærkning garanterer pålidelige styre- og bremseegenskaber, også under vinterforhold
- Robust og regummierings-venlig karkasse forlænger dækkets levetid yderligere.

Firestone FS492 bybus-dæk er tilgængeligt i størrelsen 275/70R22.5.



Ses vi på Busmessen?

Busserne er samlet på Busmessen, og alle leverandørerne står klar til at vise dig de seneste nyheder i branchen. Bliv opdateret og tag hjem med nye input til at lette din hverdag. Tag kollegerne med og gør Busmessen til årets firmaudflugt.



Se udstillerlisten og læs mere på busmessen.dk

Dæk-firma dækker Kalundborg fra ny afdeling

Super Dæk Service åbner 1. februar et nyt dækcenter og autoværksted i Kalundborg. Dette bliver med Lars Nordahl Olsen som afdelingsleder i det, der tidligere hed Kalundborg Lastvogncenter, og som Super Dæk Service har opkøbt

Kalundborg Lastvogncenter som den 1. februar åbner som en Super Dæk Service afdeling. Den tidligere ejer af lastvogncenteret

Lars Nordahl Olsen, der har ejet og drevet Kalundborg Lastvogncenter i næsten 15 år, bliver afdelingsleder.

Lastvogne og personbiler

Efter at have kæmpet i flere år uden held for at udvide Kalundborg Lastvogncenter til ikke kun at servicere lastvogne, men også personbiler indgik Lars Nordahl Olsen aftalen med Super Dæk Service, som opkøbte virksomheden og tilbød Lars Nordahl Olsen stillingen som afdelingsleder. Lastvogncenteret udvides derved til at blive et dæk- og autoværksted for både lastvogne, erhvervskøretøjer og personbiler, som længe har været Lars Nordahl Olsen mål.

Om Super dæk Service

Super Dæk Service er med over 60 autoværksteder og dækcentre fordelt over hele landet en af Danmarks største dæk- og autoværkstedskæder og betjener både private, virksomheder, industrien og landbruget. Visionen er at være branchens bedste ved at have fokus på hastighed, købmandskab og kvalitet.

**www.
bus-store
.com**

Tried. Tested. Trusted.

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

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

Nyheder fra Mekasign

- Nye skilte men samme gode service!

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



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



LED-skilte med en usædvanlig lang levetid og helt vedligeholdelsesfrie.

Bruger energibesparende super bright lysdioder.

ECO-LED-display systemet udmærker sig ved, som de eneste at kunne styres via netværk med RJ45 stik, og er dermed fremtidssikret til drift med bus computer.

Automatisk lysstyrke regulering giver perfekt læsbarhed under alle lysforhold.

Forhandler & Service Center



bustec

Passenger Information Systems
Bus | Train | Stop

 **Mekasign**

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

Uddannelsesorganisation åbner uddannelsescenter i Køge

Dekra AMU Center Sjælland åbner et nyt uddannelsescenter i Køge for bus- og lastbilchauffører. Med det seneste skud på stammen får Dekra fire uddannelsescentre på Sjælland - og forventer at fortsætte ekspansionen på Sjælland

- Der er fortsat stor mangel på chauffører og for at være tilgængelige for vores kunder, er det planen at åbne flere uddannelsescentre i løbet af de kommende år, siger Dekra's administrerende direktør i Region Sjælland, Bo Bay Hougaard.

- Centret i Køge er et led i en strategi om fortsat ekspansion, som sigter på, at vi får den bedst mulige geografiske dækning i regionen og at vores Jobgaranti-koncept for alvor kan få vinger i Region Sjælland, siger han videre.

De øvrige sjællandske uddannelsessteder befinder sig i Brøndby, Hillerød og Næstved. Sidstnævnte blev en del af sammenslutningen for i oktober 2016.

Lejemålet i Køge blev overtaget 1. januar, og de første elever begynder på et seks uger langt lastbil- og buschaufførkursus 30. januar. Herefter startes hold hver tredje uge, hvilket sikrer, at der hver uge starter en chaufføruddannelse i ét af Dekra's uddannelsescentre på Sjælland.

- Der er allerede 12 tilmeldte på det første seks-ugers hold, hvilket giver en god start for det nye center, siger Bo Bay Hougaard.



Dekra's administrerende direktør i Region Sjælland, Bo Bay Hougaard.

Uddannelse

Mandag 6. februar startede desuden et hold bus- og lastbilchauffører på et lovpligtigt fem-dages efteruddannelsesforløb. Her er der ny kursusstart hver 14. dag.

Fokus på energirigtig kørsel

Vognparken i Køge vil bestå udelukkende af moderne køretøjer med avancerede overvågningssystemer, som gør skolen i stand til at overvåge kørslen.

- Det gør det muligt for os at fokusere på energirigtig kørsel allerede fra første kursusdag, siger Bo Bay Hougaard og peger på, at ud over at køre energieffektivt lærer chaufførerne som sidegevinst at køre mere roligt og forudsigeligt, hvilket giver en behageligere kørsel, som igen er mere sikker og giver færre skader.

- Jeg er glad for at have Lilli Larsen og Henrik Tørring i spidsen for vores energirigtige satsning i Køge. Begge har de erfaringen fra tidligere projekter og gør en forskel på dette område, siger Bo Bay Hougaard.

Uddannelsescentret er renoveret forud for åbningen, så lokalerne fremstår lyse med eget køkken og andre fællesfaciliteter samt nyt it-udstyr.

Skolen i Køge er en del af Dekra Danmark, som har uddannelsescentre i hele landet.

- Vi glæder os til at starte i Køge den 30. januar, siger Bo Bay Hougaard, der er Dekra's administrerende direktør i Region Sjælland.

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

Magasinet Bus 2 - 2017

Polsterværksted er flyttet i nye lokaler - og har udvidet sine aktiviteter



For et par år siden besøgte Magasinet Bus Arriva's polsterværksted på Nordre Fabriksvej i Hedensted. Sidst i januar var vi forbi igen for at se de nye lokaler, hvor der er blevet dobbelt så meget plads til aktiviteterne, som er blevet udvidet med plads til opgaver fra andre dele af transporterhvervet - og til medarbejderne. - Vi har tænkt meget på arbejdsmiljøet, siger Hans Jørn Lindgaard, der leder Arriva's polsterværksted, som også har fået nyt navn - Arriva Refurbishment - Autosadelmagerværksted

Af Jesper Christensen

Det var lidt svært at finde vej til Arriva Refurbishment, som sammen med en række andre virksomheder er flyttet ind i et bygningskompleks, hvor der tidligere blev bygget badeværelses-elementer til direkte montage etagebyggerier.

Men det bliver bedre. Og nu har vi jo også hjulpet nye besøgende lidt på vej, så de kan finde vej til polsterværkstedet, der ligger lige rundt om hjørnet på Nordre Fabriksvej og så lige ind af indkørslen på venstre hånd. Så er indgangsdøren på højre hånd.

Da vi kom, stod Hans Jørn Lindgaard uden for og tog i mod. Med et smil bød han inden for i de nye og bestemt indbydende lokaler, hvor der er højt til loftet, god plads og et godt miljø.

Hans Jørn Lindgaard fortæller, at han og medarbejderne har haft stor indflydelse på indretningen af de nye lokaler. Det betyder blandt andet, at produktionsgangen er blevet optimeret, så det hører til fortidens bedrifter at flytte unødigt rundt på stof, sæder, rammer med mere for at kunne komme til.

- I de tidligere lokaler brugte vi alt for meget tid på at flytte rundt på tingene for at få produktionen til at hænge sammen, siger han og forklarer, at der ikke var plads til udvidelser på den tidligere adresse længere nede ad Nordre Fabriksvej i Hedensted.

På den nye adresse er der 900 kvadratmeter at råde over - det er omkring en fordobling af pladsen.

Arbejdspladsen

Arbejdsgangene i værkstedet har fået mere plads til gavn for både arbejdsmiljø og produktivitet.



Efter Hans Jørn Lindgaards vurdering brugte han og hans medarbejdere tidligere fem-seks timer på at flytte rundt på tingene hver uge. De timer kan nu bruges til det væsentlige - at polstre sæder til busser - både til Arriva's mange hundrede busser landet over, og til andre busvognmænd.

Hans Jørn Lindgaard forklarer, at polsterværkstedet gerne hjælper kunder udefra. Nogle er glade for at kunne få lavet deres sæder på værkstedet i Hedensted, selvom de på en eller anden måde støtter en konkurrent - andre vælger andre løsninger.

Ud over behovet for mere plads til den eksisterende produktion til Arriva selv og til kunder udefra har det også været med i overvejelserne, at der skulle nye aktiviteter ind - og flere medarbejdere.

Hans Jørn Lindgaard fortæller, at en af de nye aktiviteter er de store "bælge", der forbinder de to dele af ledbusser. De bliver hårdt belastet i den daglige drift, men er ikke lige sådan at håndtere på et almindeligt værksted. Det kræver både plads og det rette værktøj i kombination med den rette ekspertise i at sy i de særlige materialer, en sådan bælg består af.

- Bælgene bliver typisk slidt på undersiden, forklarer Hans Jørn Lindgaard.

En ny arbejdsplads

Udvidelsen af aktiviteterne omfatter også en udvidelse af medarbejderstaben med en mand, der har stor erfaring med at sy i læder. Han har tidligere arbejdet i et andet sadelmagerværksted, så nu har virksomheden i Hedensted

Arbejdspladsen



I de nye lokaler kan Hans Jørn Lindgaard koncentrere sig om de væsentlige opgaver uden at skulle bruge tid på at flytte unødigt rundt på tingene.

fået én, der først og fremmest har fokus med at sy i læder.

Hans Jørn Lindgaard siger i den forbindelse, at der også er blevet plads til at se ud over bussæderne og til andre dele af transporterhvervet.

- Vi har fået plads til lastbilkunder, siger han og forklarer, at han og medarbejderne eksempelvis har leveret pol-

Til et moderne polsterværksted hører også et arbejdsbord med skruestik, et svejseapparat og en søjleboremaskine - det er ikke alt, der kan sys med nål og tråd.



Arbejdspladsen



I Hans Jørn Lindgaard forklarer, at forholdene i systuen er blevet markant forbedret. Ikke bare med mere plads, men også med bedre lysforhold.

ster-opgaver til lastbiler fra Volvo og Scania, hvor kunderne har ønsket at få lidt mere end standarderne fra fabrikkerne.

Arriva Refurbishment har også taget fat i at levere - eller måske rettere sy - løsninger til køretøjer, hvor manden bag rattet måske har problemer med ryggen og derfor har svært ved at klare at skulle sidde i et almindelig sæde, der vil være helt i orden for de fleste andre.

- Vi kan eksempelvis ændre i skummet på eksisterende sæder til chauffører, der har fået lidt skavanker i ryggen, så de bedre kan holde arbejdsdagen ud, forklarer Hans Jørn Lindgaard.

- Jo, vores produktpakke er blevet større, siger Hans Jørn Lindgaard, der understreger, at han stadig kommer rundt i landet for at hilse på og fortælle om mulighederne hos Arriva Refurbishment. Besøgene giver så også mulighed for at hente sæder til ompolstring - og levere dem igen på et senere tidspunkt.

En af de muligheder Hans Jørn Lindgaard kan have med på turene er en pakkeløsning med byttesæder. Det giver busvognmændene mulighed for hurtigt at få busserne ud at køre igen, når der har været brug for at få sæderne ompolstret.

Arbejdspladsen



Et godt arbejdsmiljø handler også om et godt miljø, der det er tid til pause. I den nye kantine er der plads og ly til medarbejderne.

Da vi skal sige farvel til Hans Jørn Lindgaard, når vi lige at snakke om den kommende busmesse i Herning sidst i marts.

Hans Jørn Lindgaard vil være blandt de besøgende, for han vil gerne følge med i, hvad der rører sig.

En af de mange opgaver, Arriva Refurbishment udfører, er ompolstring af bussæder til egne busser - og til kunder udefra.



Arbejdspladsen



Arriva Refurbishment's nye lokaler er det i to. Her er lageret med en port, der er høj nok til, at en bus kan køre ind i tørvej.



Fire fik fem priser

Fredag 24. februar blev Danish Coach Award uddelt for femte gang - og med fem priser, fordi løbet i to af de tre kategorier var meget tæt. Prisuddelingen fandt sted på Ferie for Alle-messen i Herning, der åbnede fredag 24. februar og sluttede søndag 26. februar. Årets prisuddeling bød på tre nye prismodtagere og en genganger fra sidste år- Gengangeren tog så til gengæld to priser

Ved uddelingen af Årets Busrejsearrangør var der dødt løb imellem busselskaberne Klingenberg og Sørensen Rejser, som måtte dele førstepladsen. Begge virksomheder har oplevet en flot vækst over de sidste par år og har i en innovativ busbranche formået at holde sig til og lokke flere nye segmenter ind i turistbussen. De to vindere viser desuden, at størrelse ikke er altafgørende for at levere et godt produkt.

Til prisen som Årets Turistbusselskab var der også dødt løb. Her måtte Københavns Bustrafik og Egons dele førstepladsen. Begge selskaber har stort fokus på social ansvarlighed og miljø, og mens Egons overvejende har Euro 5- og Euro 6-busser, består Københavns Bustrafiks vognpark udelukkende af Euro 6-busser. Herudover er begge virksomheder også miljøcertificerede og sponsorerer flere sportsklubber i deres respektive lokalområder.

Årets Innovatør var den eneste pris, der kun havde en enkelt vinder. Men her var der til gengæld tale om en dobbelt vinder, da Sørensen Rejser også løb med denne titel og endda for andet år i træk. Prisen blev uddelt på baggrund af Sørensen Rejseres innovative tilgang det forgange år, hvor de på kort tid har formået at skabe et marked for både senior-velvære og wellness-ture for yngre kvinder, introduceret koncepter som "Sørensen prisbasker" og "Sørensen fest" for på den måde at lokke nye kundegrupper op i turistbusserne. De gode ideer ser desuden ud til at fortsætte i 2017, som byder på "Chaufføren anbefaler", som er to temature til steder, chaufførerne i virksomheden er særligt glade for at køre til.

Aarhus Havn venter at kunne byde 90.000 krydstogtgæster velkommen i år

Aarhus, der i år er Europæisk Kulturhovedstad, er blevet en attraktiv by for mange turister. Det vil afspejle sig i den krydstogtsæson, som Aarhus Havn om ganske kort tid tager hul på. Rekordmange mennesker - anslået 90.000 - vil gå i land og indtage luften samt andre gode oplevelser i den europæiske kulturhovedstad

Det tyske krydstogtskib »AIDAcare«, der har plads til 1.186 passagerer, indleder sæsonen lørdag 8. april, hvor det lægger til kaj i løbet af dagen. Derefter følger yderligere 34 anløb, som afsluttes 15. september med et besøg af det hollandske/amerikanske krydstogtskib »Koningsdam«, der har plads til 2.650 passagerer.

De i alt 35 skibe, der kommer til Aarhus Havn i løbet af sæsonen, vil medbringe omkring 90.000 passagerer, hvilket er en fremgang på over 15 procent i forhold til i 2016 - og i øvrigt det største antal krydstogtpassagerer, der indtil videre er modtaget udenfor København.

Aarhus Havns kundeforvalter Nicolai Krøyer peger på, at det ikke alene vil betyde noget for Aarhus i 2017, men højst sandsynligt også vil række nogle år ud i fremtiden.

- Andre byer, der har haft status af europæisk kulturhovedstad, har i de efterfølgende år oplevet en markant stigning i turismen. Derfor forventer vi også, at kulturbysåret vil have en positiv indvirkning på antallet af krydstogtpassagerer og -anløb i både 2018 og 2019 - og måske endda i længere tid frem, siger Nicolai Krøyer.

Han oplyser, at det ser rigtig lovende ud for 2018 både i forhold til antal passagerer og antal anløb.

De 90.000 krydstogtgæster, der kommer til Aarhus i 2017, vurderes at have en samfundsøkonomisk effekt på ca. 140 millioner kroner og bidrage med ca. 200 job til beskæftigelsen.

Dansk-svensk havn venter flere krydstogtgæster

Krydstogtaktiviteterne i den danske-svenske havnevirksomhed - Copenhagen Malmö Port, CMP - havde i 2016 et godt år. Antallet af anløb i alt lå på 311 og omfattede 732.000 passagerer

Krydstogttendensen peger ifølge CMP opad, og fartøjerne bliver større og større, hvilket tyder på endnu flere passagerer i fremtiden.

- I løbet af 2017 kan vi konstatere, at CMP slår rekord med over 850.000 passagerer, hvilket er fantastisk, siger Johan Röstin, der peger på, at CMP i april 2018 åbner en ny krydstogtkaj i Visby på Gotland ud for den svenske østkyst. Allerede nu har over 60.000 passagerer booket sig til første sæson.



Opfinder Freddy Sørensen fra Aalborg glæder sig til at byde de mange nye brugere velkommen i Saphe fællesskabet.

Fartkontrol.nu er blevet en del af et fartkontrolsystem

Aalborg-virksomheden Saphe, der leverer et trafiksikkert fartkontrol-system, har opkøbt gratis-app'en fartkontrol.nu og får dermed adgang til yderligere en million brugere, der anmelder positioner på politiets fartkontroller og trafikulykker - og dermed videregiver informationer til større gavn for trafiksikkerheden - til glæde for privatøkonomien.

Saphe har tidligere samarbejdet med fartkontrol.nu om deling af data. Med opkøbet - og dermed flere brugere og mere indsamlet data - får virksomheden mulighed for at udvikle nye funktioner i systemet med endnu mere fokus på trafikadfærd og -sikkerhed.

Data skal skabe bedre flow i trafikken

Hos Saphe fartkontrol-system, der er udviklet og markedsført af den nordjyske opfinder Freddy Sørensen, arbejder man lige nu på at udnytte det store antal brugere til bedre underretninger om ulykker, trafikkøer og spærrede veje. Derfor kommer opkøbet - samt det vækstgrundlag i forhold til at udvikle mere trafiksikkerhed og bedre adfærd, som det medfører, på det helt rigtige tidspunkt.

Teknologien gør os til bedre trafikanter

- Mange af Saphes brugere fortæller, at de har større opmærksomhed i trafikken, fordi de modtager meldinger fra den lille enhed i forruden. De sætter farten ned og øger dermed sikkerheden på vejene. Flertallet af de, som bliver taget i en fotofælde, har nemlig ingen hensigt om at overtræde loven ved at køre for stærkt. De følger bare flowet i trafikken og forholdene på vejene, hører radio, taler med hinanden og kommer derfor nemt til at øge hastigheden en smule. Denne adfærd afhjælper Saphe, siger Freddy Sørensen.

Bruger pengene på sikkerhed frem for på bøder

Freddy Sørensen tilføjer desuden, at det koster 1.000 kroner at overskride hastigheden med 10 procent. Et hurtigt regnestykke viser, at Saphe, der koster lidt under 500 kroner, kan betale sig selv, hvis blot den forebygger en enkelt bøde for en hastighedsovertrædelse.

Saphe oplyser på sin web-side, at eksempelvis DanTaxi, der er Danmarks største taxi-selskab, har indkøbt 500 Saphe-enheder. De er leveret til Aalborg-centralen, som servicerer Jylland.

Bilister har svært ved at forstå striberne - nu får de nye

Trafikanterne på Hillerødmotorvejen møder et nødspor, som er markeret med ubrudt kantlinje. Den skal hjælpe trafikanterne med at køre korrekt i nødsporet i myldretiden om morgenen, hvor nødsporet er åbent for almindelige trafik for at skabe bedre fremkommelighed

Ved etablering af forsøgsordningen af kørsel i nødspor på M13 blev nødsporsstrækningen afmærket med en punkteret kantlinje. Den gang vurderede Vejdirektoratet sammen med politiet, at bilisterne ville have svært ved at forstå, at de gerne måtte krydse den fuldt optrukne kantlinje. Men det har faktisk vist sig, at 20-30 trafikanter om dagen overskrider den punkterede kantlinje og bruger nødsporet, når det er lukket. Derfor bliver motorvejsstrækningen nu stribet om.

- Kørsel i nødspor på Hillerødmotorvejen er en god måde at hjælpe bilisterne med at komme nemmere og hurtigere frem i morgentrafikken. Men vi kan tydeligt se, at der er en del trafikanter, som har haft svært ved at forstå den punkterede kantlinje. Derfor ændrer vi den stiplede kantlinje til en ubrudt kantlinje, som trafikanterne kender til og kender betydningen af, siger Lene Krull, der er afdelingsleder i Vejdirektoratet.

- Det er vigtigt, at nødsporet holdes fri fra almindelige bilister udenfor myldretiden, hvor hastigheden er 110 km/t, så nødsporet kan anvendes af udrykningskøretøjer og billister i en nødsituation, som har brug for at trække ind til siden. Når bilisterne vælger at køre i nødsporet, mens det er lukket, så svarer det til at overhale indenom, og det er både farligt og ulovligt, påpeger hun.

Fakta:

- Ændring af kantlinje fra punkteret til fuldt optrukken i starten af februar 2017.
- Strækning er ca. 2. km lang, fra tilkørsel ved Værløse til frakørsel 6 ved Bagsværd i retning mod København.
- Nødsporet er åbent i morgenmyldretiden i den periode, hvor Trafikcenteret vurderer, at der er behov for det.
- Når vi åbner for nødsporet, så viser de variable tavler, at bilisterne skal sætte hastigheden ned til 80 km/h, og at nødsporet er åbent.
- Forsøget er et led i "En grøn transportpolitik", som i 2009 tildelte Vejdirektoratet midler fra ITS-puljen (pulje til nye teknologiske muligheder) til gennemførelse af forsøg med kørsel i nødsporet på en del af Hillerødmotorvejen i morgenmyldretiden mod København.



Projekt skal hjælpe københavnere ind i delebiler

Københavns Kommune vil tilbyde udvalgte københavnere at sende deres private bil på tre måneders ferie uden for byen og i stedet give dem adgang til delebiler, bycykler og kollektiv transport. Baggrunden er, at mange biler bliver ikke brugt i hverdagen og blot fylder på gader og stræder. Samtidig er der nok at bruge pladsen til i København, men der er ikke meget at tage af

Derfor er det nødvendigt løbende at vurdere, om byen kan indrettes smartere, så den kommer flest muligt til gode. På den baggrund sætter Københavns Kommune gang i et projekt, som skal vise, hvordan der kan blive bedre plads til blandt andet cykelparkering, klimatilpasning og byrumsløsninger. Teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune, Morten Kabell (EL), mener, at løsningen skal findes i delebilisme, kollektiv transport og anden grøn mobilitet.

- Når over 70 procent af de københavnske husstande ikke har bil til rådighed, så skal vi ikke prioritere uhensigtsmæssigt meget plads til det meget pladskrævende mindretal. Kan vi i stedet konvertere nogle af parkeringspladserne til delebilpladser og friarealer til byliv og cykelparkering, skaber vi en helt anden by, hvor bilerne i langt mindre grad dominerer gadebilledet. Jeg håber derfor, at projektet kan få folk til at åbne øjnene for, hvor store muligheder der for eksempel er i pladsbesparende delebilisme, siger Morten Kabell.

En undersøgelse fra december sidste år viser, at hver fjerde af de parkerede biler i et område på Vesterbro holdt parkeret på den samme parkeringsplads fra mandag til fredag. Det kan tyde på, at behovet for en bil i hverdagen for mange københavnere ikke er særlig stor. Derfor er det efter Morten Kabell's opfattelse oplagt at undersøge, om kommunen kan være med til at ændre folks vaner gennem pilotprojektet om grøn mobilitet.

- Vi står foran at skulle finde plads til 100.000 nye københavnere over de næste ti år. Vi har ikke plads til, at de alle også skal have en bil, og slet ikke hvis hver fjerde bare står og fylder op det meste af tiden. I stedet bør vi gøre delebiler til det oplagte valg for dem, som har behovet, ved at skabe favorable vilkår for disse ordninger og dermed gøre det økonomisk attraktivt at skaffe sig af med egen bil til fordel for en delebil. Det kan forhåbentlig være med til at frigøre mere plads, som vi kan bruge på mennesker i stedet for på stillestående biler, siger Morten Kabell.

Undersøgelser viser, at én delebil kan erstatte mellem fem og ti privatbiler, og at delebiler kan medføre et samlet fald i bilejerskab på 66 procent. Samtidig slipper borgeren for at bekymre sig om parkeringslicens, vedligehold, forsikring og grønne afgifter året rundt.

Milliardregning for parkering venter forude

Med 100.000 flere københavnere på vej forventes det, at der vil komme cirka 20.000 flere biler i Københavns Kommune. Prisen på parkeringsanlæg til blot halvdelen af disse biler vil ifølge Rambøll løbe op i mellem fem og ti milliarder kroner, og de penge kan bruges bedre, mener Morten Kabell.

Bilag 1: Visualisering af idé

Billedet til venstre viser en typisk boliggade, mens billedet til højre illustrerer, hvordan den samme gade kan se ud med mere fokus på grøn mobilitet og byrum. Visualiseringen stammer fra et lignende projekt i Berlin.

Status Quo



Enkelmodal brug af mobilitet – man er enten cyklist eller bilist

- Lav udnyttelsesgrad af biler og byrum
- Fossile brændstoffer som drivmiddel
- Lokal luftforurening og trafikstøj

Vision



Multimodal brug af mobilitet – et bredt udvalg udfylder individuelle behov

- Høj udnyttelsesgrad af biler og byrum
- Integreret e-mobilitet og delemobilitet
- Renere luft og mindre støj

- Vi har rigeligt med udfordringer i forhold til nedslidte skoler, skybrudssikring og at tage hånd om samfundets svageste. Det kan på ingen måde være rigtigt, at vi skal bruge milliarder af skattekrone på at oprette parkeringspladser til biler. Derudover er det også et spørgsmål om, hvorvidt det er overhovedet er parkeringspladser, vi skal bruge vores sparsomme, ledige plads på, siger Morten Kabell.

Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune lægger i projektets beskrivelse i første omgang op til at give bilejere i Krusågade på Vesterbro mulighed for at sende bilen på ferie uden for byen i tre måneder og prøve sig frem med delebiler og kollektiv transport. Kommunen har allerede nået sit måltal om 240 delebiler i 2020, og derfor er der også fremsat et forslag om 750 traditionelle delebiler i 2020.

Fakta om pladsen i Københavns gader og stræder

- Brugen af vejfladen mellem facaderne i København fordeler sig med 7 procent til cykelstier, 12 procent til kantstensparkerings, 26 procent til fortove og 54 procent til kørespor.
- 26 procent af den samlede parkeringskapacitet i det område, som er undersøgt på Vesterbro, er optaget af parkerede biler, der holder det samme sted mandag, onsdag og fredag.
- 17 procent af adspurgte beboere med bil på Vesterbro har angivet, at de har overvejet at skifte til delebil.



Autohjælp tuner sit netværk

Med en ny struktur forventer SOS Dansk Autohjælp at kunne udnytte ressourcerne bedre og strømline organisationen til at yde bedre service til nødstedte bilister. Planen er, at SOS Dansk Autohjælp skal være klar til at udrulle den nye struktur for vejhjælpsorganisationen i Danmark i august

Fremover skal aktiviteterne styres fra seks distriktsstationer, som bliver placeret i Køge, Odense, Kolding, Herning, Aarhus og Aalborg. Hver distriktsstation får en række tilknyttede stationer og i alt kommer netværket til at bestå af 32 stationer mod 45 i dag.

- Vi har længe arbejdet med at få etableret en endnu mere effektiv struktur, som også understøtter de fremtidige krav, og vi glæder os til at komme i drift, siger Hans Erik Hansen, der er chef for stationsnetværket i SOS Dansk Autohjælp.

Da SOS International overtog Dansk Autohjælp i 2012, havde selskabet en struktur, som historisk var opstået ved, at en række selvejende stationer havde etableret et nationalt samarbejde. I august 2017 udløber de gamle aftaler, og SOS Dansk Autohjælp kan tilpasse strukturen til markedets krav.

- Vi har været i dialog med stationsejerne. Nogle har ønsket en fremtid i SOS Dansk Autohjælp, mens andre har valgt at gå andre veje. Resultatet er blevet, at seks af netværkets største stationer bliver rygraden i den nye struktur. Vi har landets højeste kundetilfredshed og denne ønsker vi at hæve til et endnu højere niveau. Yderligere er vores mål med

Arbejdsforhold

den nye struktur at effektivisere udrulning af nye services, sikre optimal ressourceudnyttelse og miljøeffektiv drift, siger Hans Erik Hansen.

Krav om effektivitet

Konkurrencen på autohjælps-området er steget markant de seneste år. Nye biler bliver stadig mere driftssikre og har sjældnere behov for vejhjælp. Samtidig bliver bilerne mere avancerede, så det ofte kræver ekspertise og specialudstyr at håndtere vejhjælpen.

Udviklingen i markedet går mod, at forsikringselskaber og bilimportører i stigende grad tilbyder vejhjælp, som en del af deres ydelse. Hvert selskab har egne krav til vejhjælpsydelsen, som afspejler præcist den service, de ønsker, deres kunder skal modtage. Det betyder, at vejhjælpen skal kunne levere differentierede produkter med ensartet højt serviceniveau over alt i landet. Samtidig stiger efterspørgslen på nye ydelser og dette skal balancere med, at priserne er under pres.

- Med den nye struktur kan vi køre mere effektivt end tidligere. Fremover er vi ikke bundet af, at stationerne har eneret til deres egne distrikter, så nu kan nærmeste ledige bil løse opgaven, og vi kommer til at køre væsentligt færre kilometer med tomme biler. Det er godt for økonomien og for miljøet og ikke mindst vil kunderne opleve at vi når endnu hurtigere frem til dem, påpeger Hansen Erik Hansen.

Nye koncepter og fælles uddannelse

I dag lægger bilisterne først og fremmest vægt på at kunne komme videre i egen bil så hurtigt som muligt, når de rekvirerer vejhjælpen. Derfor har SOS Dansk Autohjælp indkøbt teknikerbiler til alle distrikter. De kan tømme tanken for bilister, som har tanket forkert. De kan desuden skifte hjul og batteri, samt foretage diagnosticering og en lang række nødreparationer på stedet, så bilisten kan komme videre i egen bil.

Et dækkoncept skal gøre det muligt at forsyne bilister med et nødhjul, og vejhjælpsbilerne vil desuden ofte kunne tilbyde bilisten et nyt batteri, hvis det gamle er slidt op.

SOS Dansk Autohjælps biler er forsynet med diagnoseværktøjer, som kan afsløre, hvad der eventuelt er galt med bilen. På vagtcentralen i Aarhus etableres desuden en help desk, hvor teknikere kan assistere autoredderne med teknisk ekspertise direkte på nedbrudsstedet.

- Det kræver selvfølgelig også efteruddannelse af medarbejderne, og den nye struktur sikrer et højt og ensartet uddannelsesniveau over hele landet. Vi bliver i stand til at foretage fælles indkøb, og vi kan sikre, at der er adgang til det helt rigtige materiel alle steder i landet. I det hele taget vil vi stå med en top moderne og konkurrencedygtig organisation, som kan leve op til vores kunders ønsker og ikke mindst sikre det, som er målet hver dag, nemlig at bilisterne oplever den absolut bedste service, siger Hans Erik Hansen.



Virksomhedsejere kan bruge deres private NemID i deres virksomhed

Virksomhedsejere kan nu nøjes med ét nøglekort, når de bruger NemID til digital indberetning. Den nye mulighed for at bruge privat NemID i virksomheden frem for et erhvervs-NemID gælder virksomhedsejere, der ejer en enkeltmandsvirksomhed, eller alene kan tegne et iværksætterselskab, anpartsselskab, aktieselskab eller anden virksomhedsform

- I de små virksomheder er det ofte ejeren selv, der læser den digitale post, søger refusion ved sygdom eller giver en fuldmagt til en revisor. For dem vil det derfor gøre det administrative arbejde lidt lettere, når de fremadrettet kun behøver at anvende ét nøglekort, siger erhvervsminister Brian Mikkelsen (K).

Ud over adgangen til digital indberetning og digital post med privat NemID, bliver det desuden mere overskueligt at udstede fuldmagter til revisorer og andre rådgivere. Det kommer for eksempel landmænd til gavn, når de får hjælp fra en landbrugskonsulent eller håndværkeren, som får hjælp af en revisor.

Minister for offentlig innovation Sophie Løhde (V) siger, at det er et længe næret ønske fra virksomhederne, som er blevet indfriet og som vil lette arbejdet med administration og derved frigøre tid til at drive virksomhedernes kerneopgaver.

Virksomhedsejere har siden mandag 20. februar kunnet bruge privat NemID, hvis de ejer en enkeltmandsvirksomhed, eller alene kan tegne et iværksætterselskab, anpartsselskab, aktieselskab eller anden virksomhedsform. Medarbejdersignaturen er stadig relevant i virksomheder, hvor andre end ejeren indberetter til de offentlige digitale selvbetjeningsløsninger.

Fakta:

- Der findes i dag cirka 600.000 virksomheder. Det forventes at ca. 515.000 vil kunne få glæde af den nye løsning, hvilket svarer til ca. 85 procent. Konkret betyder det, at alle enkeltmandsvirksomheder og over 75 procent af alle danske anpartsselskaber og iværksætterselskaber kan benytte den nye it-løsning. Det forventes, at den nye løsning vil lette erhvervslivets byrder i størrelsesordenen 93 millioner kroner årligt
- Den nye løsning virker automatisk. Det vil sige, at hvis man eksempelvis har en enkeltmandsvirksomhed, kan man bruge sit private nøglekort næste gang, man skal tjekke den digitale virksomhedspost
- Løsningen er henvendt til både nye og eksisterende virksomheder. Hvis man har fuld tegningsret i virksomheden, kan man bruge sit private NemID på virksomhedens vegne
- Løsningen virker på langt de fleste offentlige digitale selvbetjeningsløsninger - eksempelvis Virk, herunder Digital Post. Det forventes, at flere og flere private udbydere som for eksempel forsikringsbranchen vil tilslutte sig løsningen hen ad vejen
- NemID medarbejdersignaturen vil fortsat være et godt digitalt værktøj for virksomheder, hvor andre end ejeren indberetter til de offentlige digitale selvbetjeningsløsninger
- Over 4,7 millioner danskere har NemID
- Sammenlagt bruger danskerne NemID cirka 2 millioner dagligt gange



Trafikselskabet Movia øger sit fokus på, om overenskomstforholdene er i orden hos de virksomheder, der kører Flextrafik.

Trafikselskab indfører stikprøvekontrol af overenskomstforhold på Flextrafik-området

Movia, der står for den kollektive trafik på Sjælland inklusiv Hovedstadsområdet har fokus på at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår for medarbejderne i de mange flextrafik-kontrakter, som Movia indgår. En skærpet kontrol skal sikre visshed om, at overenskomstvilkår overholdes

I 2015 afsagde Højesteret dom i den såkaldte Færch-sag også kaldet Nortra-dommen. Der har særligt siden Nortra-dommen kunne spores en stigende bekymring for prisudviklingen i trafikselskabernes Flextrafik-ordninger, hvor øget priskonkurrence og faldende priser har skabt næring til mistanke om, at chaufførernes arbejdsforhold og lønningsniveau ligger under det overenskomstfastsatte niveau.

Trafikselskabet Movia er som stor udbyder af offentlig servicetrafik optaget af at sikre rimelige løn- og arbejdsvilkår for medarbejderne i de mange kontrakter, som Movia indgår.

Derfor besluttede Movia's bestyrelse i december sidste år, at trafikselskabet skal øge kontrollen med overholdelse af overenskomstforhold i Movia's Flextrafik-kontrakter.

Kontrollen betyder, at der føres kontrol med vognmandsvirksomheder med mere end en vogn, som har fået tildelt kontrakt. Kontrollen gennemføres som en stikprøvekontrol, men kan også gennemføres på baggrund af konkret mistanke.

Movia ønsker at nedsætte et kontrolpanel bestående af de relevante arbejdsmarkedsparter til at gennemføre den faglige vurdering af overholdelse af overenskomstforhold. Parterne er allerede inviteret til at deltage i samarbejdet.

Movia vil udover modellen for kontrol fortsat have et link på sin hjemmeside, hvor der kan indgives anmeldelse om overtrædelse af overenskomstvilkår.

Arbejdsforhold

Fagforening fik godt to millioner kroner ind i faglige sager

I den sidste måned af 2016 fik Chaufførernes Fagforening i København 130.596,48 kroner ind i faglige sager. Dermed kom der samlet 2.093.538,76 kroner ind i faglige sager i løbet af året

Sammenlignet med 2015 er der tale om en forskel på 533.180,52 kroner.

Arbejdsskadesager udløste 8,6 millioner kroner sidste år

I december sidste år skaffede Chaufførernes Fagforening i København 850.678 kroner hjem til medlemmerne i sager om arbejdsskade. Dermed kom der samlet 8.643.488 kroner ind i arbejdsskadesager i løbet af 2016.

Sammenlignet med 2015 er der tale om en forskel på 4.249.221 kroner.

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



Politikerne på Christiansborg blev enige om en ny taxilov

VLAKE-Regeringen, der består af ministre fra Venstre, Liberal Alliance og det Konservative Folkeparti, har i dag indgået en aftale med Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti om en ny taxilov, der liberaliserer taxierhvervet.

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) kalder aftalen for en markant modernisering og liberalisering af taxilovgivningen. Efter hans opfattelse er aftalen et opgør med den kommunale planøkonomi på taxiområdet.

- Samlet set er det et stort fremskridt for kunderne og for branchen, at vi nu får en lovgivning, som styrker konkurrencen og taxibetjeningen i hele landet, siger Ole Birk Olesen.

Taxi-kørsel

Med aftalen ophæves kommunegrænsen og antalsbegrænsningen på taxitilladelser. Taxiselskaber kan dermed fremover operere på tværs af kommuner over hele landet, og alle, der opfylder kravene til at køre taxi, kan få en taxitilladelse. Det bliver også tilladt at drive taxi i selskabsform, så det at køre taxi i højere grad sidestilles med andre erhverv.

Styrket grundlag for skattekontrol

De nuværende krav til indretning af taxier suppleres med krav om opsamling af GPS-baseret kørselsdata med mere. Det vil ifølge partierne give bedre mulighed for skattekontrol af taxikørsel.

- Med den nye aftale får vi et nyt og bedre grundlag for skattekontrol af taxikørsel. Samtidig vil vi også løbende evaluere nye og alternative teknologier, som på sigt kan være med til at udvikle branchen endnu mere, siger Ole Birk Olesen.

Hovedpunkter i taxaftale:

- Antalsbegrænsningen på taxitilladelser ophæves, så alle, der opfylder kravene til at kunne køre taxi, også har ret til at få en tilladelse
- De nugældende kommunegrænser for taxikørsel fjernes, så taxiselskaber kan operere på tværs af kommunegrænser over hele landet
- Fremadrettet kan man drive taxi i selskabsform, så erhvervet sidestilles med andre erhverv
- De, der kører andre former for erhvervsmæssig personbefordring som fx offentlig servicetrafik og handicapkørsel, får nu mulighed for at køre taxi på de tidspunkter, de ikke varetager anden erhvervsmæssig personbefordring
- Kommunerne kan udbyde taxibetjening i yderområder, så kommunerne betaler et beløb for, at taxiselskaberne til gengæld betjener yderområderne
- Krav om erhvervskørekort afskaffes. Krav om førerkort opretholdes med en styrket chaufføruddannelse
- Fastholdelse af krav om sædefølere, videoovervågning og taxameter
- Det vil fortsat kræve en særlig indretning af køretøjerne, ligesom man som vognmand skal have tilladelse til at drive taxikørsel, og taxichauffører skal have et særligt førerkort
- Ændringerne i lovgivningen indføres gradvist, således at antalsbegrænsningen indføres over tre år, mens vognmændene får fem år til at tilpasse bilerne til de nye udstyrskrav
- Den nye lov vil blive evalueret efter ét, tre og seks år for at følge, hvordan markedet og nye teknologiske muligheder udvikler sig

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen fremfører, at VLAK-Regeringen gerne var gået længere ved at åbne for nye former for taxikørsel og øget brug af ny teknologi. Men det kunne transportministeren ikke samle flertal for.

Interesserede kan læse aftalen **her**:



Enhedslisten forlod forhandlingerne om en ny taxi-lov

Aftalen vil åbne for social dumping i taxi-branchen, mener Enhedslisten, der sad med i forhandlingerne helt frem til det sidste. - Her har vi arbejdet på at ændre det oprindelige udspil fra transportministeren, et udspil, som var præget af voldsom deregulering af erhvervet. Det er i nogen grad lykkedes med de krav, der i den nye aftale bliver stillet til vognmænd og chauffører og kørselskontorer. Men altså ikke nok til at forhindre, at erhvervet vil udvikle sig til et erhverv for lykkeriddere og konkursryttere, og åbner for social dumping, siger Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested

Enhedslisten forlod forhandlingerne om en taxi-lov kort før, de øvrige transportpolitikere præsenterede, hvad de kunne blive enige om og være med til. Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested mener, at erhvervet med den nye taxilov bliver et erhverv for lykkeriddere og konkursryttere. Aftalen og den kommende lov vil ifølge ordføreren betyde yderligere pres på løn- og arbejdsvilkår i branchen, og åbner for social dumping og unfair konkurrence.

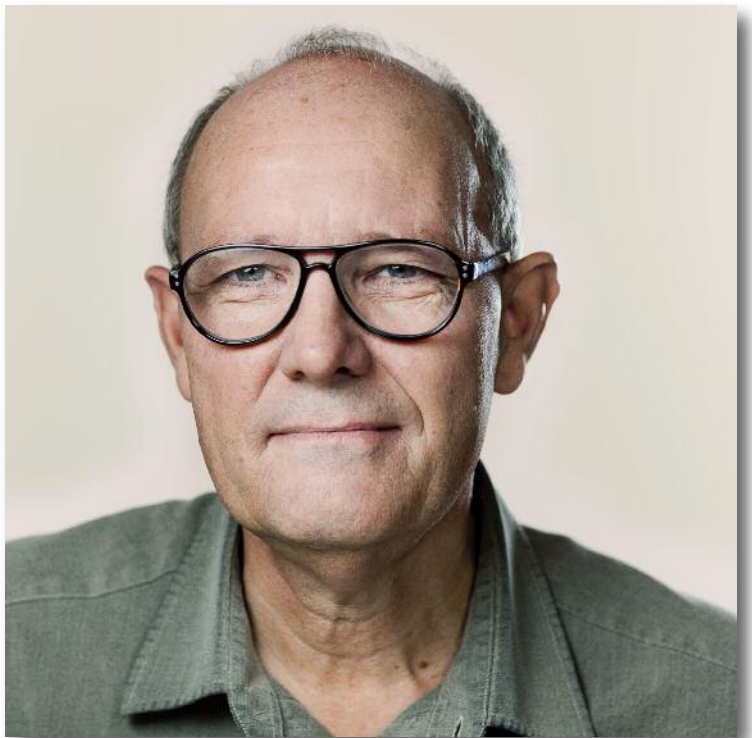
Forhandlingerne har stået på i flere måneder. De begyndte under den tidligere transportminister, Hans Chr. Schmidt (V), som var tæt på at lande en aftale, inden han blev afløst af Ole Birch Olesen (LA).

- Det er først og fremmest ophævelsen af antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning, vi kender i dag, der får os til at forlade forhandlingerne. Det betyder, at alle, der opfylder betingelserne, kan give sig til at køre taxi. Og da der heller ikke længere er tale om en geografisk begrænsning, vil alle taxi'ere søge mod byerne, hvor der er noget at køre med. Aftalen betyder, at det bliver meget svært at tjene en ordentlig løn som chauffør eller have en ordentlig indtægt som vognmand, siger Henning Hyllested og fortsætter:

- Sammenholdt med, at man nu også vil tillade dannelse af egentlige selskaber, som sælges og købes, frygter vi i Enhedslisten for erhvervets fremtid. Kapitalfonde vil holde deres indtog, som det er sket i Sverige, og vi kommer til at se alle mulige former for kreative ansættelser med falske selvstændige "vognmænd".

Henning Hyllested fremfører, at den skærpede konkurrence om kunderne fremover vil betyde, at det bliver chaufførers løn- og arbejdsforhold, der bliver konkurreret på, ligesom mindre vognmænd kommer i klemme.

- Det bliver meget trætte chauffører og vognmænd, kunderne fremover kommer til at møde, da der skal meget længere vagter til, for at opretholde en ordentlig indtjening, påpeger han.



Ny taxilov skaber bekymring hos Landdistrikternes Fællesråd

Den kommende taxilov, som et bredt flertal i Folketinget for nylig blev enig, kan skabe problemer i forhold til taxidækning i yderområderne. Det frygter Landdistrikternes Fællesråd

Ifølge den nye taxilov vil det blandt andet være op til taxivirksomhederne at bestemme, hvilken service de vil tilbyde med hensyn til åbningstider, geografisk dækningsområde, de udbudte tjenester og serviceniveau i øvrigt.

Det er en af de ting, der vækker bekymring hos Landdistrikternes Fællesråd, der ikke er overbevist om, at den kommende taxilov vil kunne forhindre, at de store byer dræner områderne for taxachauffører.

- Umiddelbart frygter jeg, at der er elementer, der vil gøre, at taxidækningen i yderområderne vil få det rigtig svært. Det må komme an på en prøve, men vi er bekymrede for taxidækningen i landdistrikterne, siger Steffen Damsgaard, formand for Landdistrikternes Fællesråd.

Han tror, at man i fremtiden godt kan opleve, at taxier kun kører i centrum af de større byer, hvor pengene er lettere at tjene end ude på landet.

- Jeg er i særdeleshed meget bekymret over, at man lemper kravene til det geografiske dækningsområde og serviceforpligtelsen. Det kan nemlig betyde, at taxierne vil søge mod de større byer, hvor der er flere kunder, samtidig med at borgere i landdistrikterne vil få sværere ved at få en taxi, siger Steffen Damsgaard, der mener, at det i sidste ende vil gå ud over de borgere i landdistrikterne der ikke er mobile - eksempelvis ældre mennesker.

- Samtidig ophører døgnforpligtelsen, hvilket vil gøre det om muligt endnu sværere eller umuligt at få en taxa på visse tidspunkter, siger han.

I aftalen lægges der op til, at kommunerne kan udbyde taxibetjening i yderområder, så kommunerne betaler et beløb for at taxiselskaberne til gengæld betjener yderområderne.

Landdistrikternes Fællesråd, som tæller 44 kommuner i hele landet, er bekymret for, at taxakørslen ikke vil blive prioriteret af kommuner, hvor budgetterne i forvejen er under stort pres.

- Det er borgerne i yderkommunerne, der får størst behov for, at kommunerne vil yde tilskud til taxiselskaberne. Men mange af de kommuner er i forvejen hårdt presset økonomisk, mener Steffen Damsgaard.

Landdistrikternes Fællesråd oplyser at der har været en støt tilbagegang i antallet af taxier over hele landet. I nogle områder af landet - særligt i landdistrikter - er det ikke længere muligt at bestille en taxi.

Bag den nye taxilov står VLAK-Regeringen, Dansk Folkeparti, Socialdemokratiet, SF og Radikale.



Uber-chauffører kan få konfiskeret deres udbytte

Københavns Politi overvejer at konfiskere den fortjeneste, som man som chauffører tjener ved at udføre ulovlig taxi-kørsel via Uber-systemet. Justitsminister Søren Pape Poulsen (K) peger i flere svar til Folketingets Transportudvalg på, at lovgivningen giver mulighed for at myndighederne kan konfiskere en ulovligt indkøbt fortjeneste

I et af svarene peger Søren Pape Poulsen på, at anklagemyndigheden ved Københavns Politi er ved at vurdere, om betingelserne for beslaglæggelse og konfiskation af den fortjeneste, en række chauffører har kørt ind ved hjælp af Uber-systemet. Københavns Politi har fået oplysninger fra Skat om de personer, der har kørt for Uber i Danmark.

Praksis på taxi-området er, at hvis en chauffører eksempelvis har mistet sin tilladelse - eller kører uden tilladelse - kan han idømmes en bøde og få konfiskeret sin fortjeneste.

I en aktuel sag, der i øjeblikket kører ved Retten på Frederiksberg, kræver anklagemyndigheden ved Københavns Politi, at en københavnsk taxichauffør og hans vognmand bliver idømt bøder og konfiskation på tilsammen 648.000 kroner. Bødekravet kommer, fordi taxichaufføren ikke som krævet havde fået fornyet sit erhvervskørekort og sit førerkort. Taxichaufføren nåede at køre 111 vagter/arbejdsdage uden at have sine papirer i orden, inden han blev standset af politiet. Som taxichauffør man har pligt til at forny sit kørekort og førerkort hvert femte år.

Uber-chauffører har fået et slag med rettens hammer

Over 50.000 Uber-chauffører i Australien skal fremover betale 10 procent i moms ud over de 25 procent, som Uber tilbageholder i provision, uanset hvor meget de tjener. Australske Financial Review Australia skriver, at Den Federale Domstol i Australien afviste Uber's argumenter om, at chauffører, der kører andre mennesker fra A til B mod betaling var fritaget for at skulle betale australsk moms, som andre australske virksomheder

Ved den australske domstol argumenterede Uber - lige som i Danmark og i andre lande - for, at tjenesten ikke var en taxi-tjeneste, men en samkørselstjeneste. Som en konsekvens af sagen slog Den Føderale Domstol fast, at Uber-chauffører skal betale 10 procent moms til den australske stat uanset, hvor meget de kører ind. Uber selv blev dømt til at betale skattevæsenets sagsomkostninger. Generelt skal virksomheder med under 75.000 australske dollar i omsætning ikke betale moms. Men denne regel gælder ikke for taxier. Hvis Uber var klassificeret som en udbyder af taxiservice, skulle deres chauffører også betale moms, selvom de kører mindre ind end 75.000 australske dollar om året.

John Griffith, der var dommer i sagen ved Den Føderale Domstol, sagde efter dommen, at taxiservice skal opfattes bredt og ikke teknisk. Dommeren accepterede det australske skattevæsenes argument for, at den almindelige opfattelse af ordet "taxi" er "et køretøj, som kan hyres af befolkningen, og som transporterer en passager i den retning, som han eller hun ønsker mod en betaling, der ofte, men ikke altid, vil blive fastsat af et taximeter".

John Griffith pegede på, at det, at Uber-biler ikke havde taximetre installeret, var irrelevant, da det ikke var afgørende for den almindelige forståelse af ordet "taxi".

Ifølge Financial Review Australia kan en række mennesker, der har udført persontransport mod betaling via Uber-systemet se frem til at skulle efterbetale den manglende moms af deres omsætning.

Havet er øernes motorveje

De danske ø-færger var 7. februar centrum for en diskussion i Folketingets Trafikudvalg med økonomi- og indenrigsminister Simon Emil Ammitzbøll og bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen - begge fra Liberal Alliance. En række partier arbejder for, at det skal blive billigere at sejle til øerne. Mens man diskuterer tempoet, er der enighed om, at ø-færgerne er fuldstændig afgørende for sammenhængen på tværs af landet

Emnet på det åbne samråd, der var indkaldt af socialdemokraterne Lea Wermelin og Rasmus Prehn, var især VLAK-Regeringens holdning til princippet om trafikal ligestilling, som blandt andet betyder, at prisen på færgetransport til øerne skal matche prisen på at køre på vej.

Samrådet tog først og fremmest afsæt i, at "havet var øernes motorveje". Derfor var det helt centralt for socialdemokraterne, at færgefarten fortsat var både prisdygtig og effektiv.

- Den første prisnedsættelse, som vi kunne se her i efteråret, har ifølge Rederiforeningen's tal betydet, at vi har set en 20 pct. stigning i antallet af passagerer alene i september måned for landets største ø-færgeruter. Det er jo tal, der er til at forstå, og grundlæggende handler det for os socialdemokrater om, at vi skal have et land, hvor man kan bo og leve i alle dele af landet, sagde Lea Wermelin og fortsatte:

- Det gælder selvfølgelig også de steder, hvor der er vand hele vejen rundt om en ø.

Baggrunden for Danmarks Rederiforening's tal er den første politiske aftale på området fra februar 2016, hvor Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Konservative besluttede at investere i billigere færgebilletter med 48 millioner kroner i 2016 og 95 millioner kroner årligt fra 2017 og frem. Ideen om billigere færgebilletter var også på den foregående SR-Regerings program, men blev ikke gennemført på grund af valget i juni 2015.

Tiltaget med billigere billetter til ø-færgerne blev udbygget, da de fire partier i finansloven for 2017 afsatte yderligere 20 millioner kroner i 2017, 30 millioner kroner i 2018, samt 40 millioner kroner i årene derefter. Med de ekstra midler vil perioden for takstnedsættelsen blive forlænget. Derfor fandt Simon Emil Ammitzbøll også, at man var kommet meget langt.

- Fra 2019 gælder landevejsprincippet hele året rundt med undtagelse af højsæsonen - skolernes sommerferie. Det betyder, at vi fra 2019 årligt afsætter 135 millioner til nedsættelse af færgetakster for passagerer, sagde økonomi- og indenrigsministeren og fortsatte:

- Så vi gør altså en del - faktisk meget - for, at ø-samfundene er en lige så stor del af Danmark som resten af landet.

Danmarks Rederiforening glæder sig over, at der på tværs af blokkene og de politiske partier tydeligvis er opbakning til færgefarten.

- Ø-færgerne spiller en meget stor rolle i mange øboeres liv – og for resten af os tyder de gode tal fra efteråret på, at flere og flere også vil benytte de billigere billetter til at besøge vores flotte øer. Så for mig var debatten en anerkendelse af, at færgerederierne løfter en rigtig vigtig opgave på en god måde, siger Jakob Ullegård, der er direktør i Danmarks Rederiforening.



Scandlines sejler nu med to nye hybridfærger

I maj og december sidste år indsatte Scandlines to nye færger på ruten Gedser-Rostock. Ruten var hidtil blevet betjent af to tidligere Storebæltsfærger, der ikke længere kunne tilfredsstille kapacitetsbehovet. For første gang i rutens historie blev der designet to færger specielt til ruten, da Scandlines også havde et ønske om at give kunderne en helt anden maritim oplevelse om bord samt øge effektiviteten af driften

Færgerne blev oprindelig udviklet med kombineret dieselmekanisk og dielelektrisk fremdrivning. I forbindelse med færdiggørelsen på det fynske værft Fayard A/S blev der installeret en batteripakke, så skibene i dag sejler som hybridfærger. Siden afleveringen af skibene har der været planlagt et mindre værftsophold for at færdiggøre de tekniske installationer. Dette arbejde er nu afsluttet, og de to færger gik søndag aften 5. februar i ordinær drift på ruten Gedser-Rostock.

De to nye færger drives af Scandlines' hybridsystem, der kombinerer brugen af dieselgenerator og batteriinstallation. Hybridsystemet sørger for, at dieselmotoren udnytter brændstoffet mere effektivt samtidig med, at der er en underliggende strømforsyning, hvis en dieselmotor skulle stoppe utilsigtet. Sammen med andre optimeringstiltag er færgerens brændstofforbrug blevet reduceret til næsten en tredjedel per overfart per bil sammenlignet med de hidtidige færger på ruten.

De to nye færger har også installeret et røgrensningsanlæg - en såkaldte closed-loop-scrubber. Røgrenseren vasker mindst 90 procent af svovl og partikler ud af færgens udstødning og sender i den forbindelse vanddampe op af skorstenen.

Med en ydelse på 18.000 kW kan færgerne sejle op til 22 knob (cirka 41 km/t), og de 48,9 km mellem Gedser og Rostock tilbagelægges på 1 time og 45 minutter.

Hver af de nye færger har plads til 460 personbiler eller 96 lastbiler. Kapaciteten er dermed mere end fordoblet på ruten. Scandlines har samtidig udvidet sejlplanen, så der nu er op til 21 daglige afgang.

Fortællinger fra broen kan hentes som podcast

Storebæltsforbindelsen binder Øst- og Vestdanmark sammen. Samtidig gemmer den på finurlige historier, som mange aldrig har hørt før. Sund & Bælt deler med podcast-serien 'Storebælt – fortællinger fra broen' ud af viden, erfaringer og gode historier

I podcast-serien møder og hører man blandt andet om dem, der byggede broen, om dem der var der før broen, om dem der kører på den dagligt og om dem, der arbejder på broen.

De første tre af fem afsnit er blevet lanceret.

Det første afsnit handler om, hvordan vind og vejr påvirker kørsel og arbejde på broen. Her møder man blandt andet Ernst Laursen, tidligere driftsleder i Storebælt, som fortæller om dengang han sov på arbejdet i en stor kedeldragt for til sidst at gå op på broens kabler og banke is af dem. I historien får man også forklaringen på, hvorfor han gjorde det. DMI, Danmarks Metrologiske Institut, medvirker også, ligesom man kører en tur over broen med chaufføren Kristian, som måtte bede til Vorherre om at komme sikkert af broen igen på grund af kraftig blæst.



Afsnit to handler om pigehjemmet på Sprogø. Her fortæller professor Birgit Kirkebæk blandt andet Almas historie - Alma som skulle blive 57 år, før hun blev skrevet ud af forsorgen.

I tredje afsnit hører man om hele byggefasen, hvor blandt andre Leif Vincentsen, teknisk direktør i Sund & Bælt, fortæller om dengang han startede arbejdet med at bygge broen i et tomt kontor og med et oplæg på fire sider.

Hvert afsnit varer ca. 15. minutter.

Podcasts er billigt at producere og distribuere sammenlignet med video og trykte magasiner, og det er en ny og voksende måde at fortælle historier på.

- Podcast udnytter de teknologiske muligheder og gør det let for både lytteren at høre historierne og for os at dele vores viden og erfaring fra bro- og tunnelbyggeri med endnu flere ad nye kanaler, siger Lene Gebauer Thomsen, der er kommunikationschef i Sund & Bælt.

Med podcastserien er Sund & Bælt en af de første danske virksomheder, der benytter podcast som kommunikationskanal - Aros, Aarstiderne og Aarhus Letbane har også gjort det.

Historierne fra Storebælt kan hentes **her**:



Femern A/S udveksler erfaringer med østrigsk-italiensk mega-projekt

Femern A/S har mødt repræsentanter fra et andet af Europas største infrastrukturprojekter - den 64 kilometer lange Brenner tunnel mellem Østrig og Italien. Mødet var et led i en ny samarbejdsaftale om erfaringsudveksling mellem de to projekter

Jernbanetunnelen under Brenner-passet har været mange år undervejs. De første forundersøgelser til projektet begyndte i 1989. mens byggeriet af Brenner-projektet først begyndte for alvor i 2011 - og det var ikke uden folkelig modstand, at projektselskabet BBT SE bag projektet kunne tage det første spadestik.

- Det er uhyre interessant at høre om de problemstillinger, som Brenner-tunnelen har stået over for. Vi kan genkende mange af dem. Uanset om man bygger under vand eller under en bjergkæde, så er der nogle fælles udfordringer, når man skal opføre megaprojekter mellem to lande, siger Jens Villemoes, der er pressechef i Femern A/S.

Flere lokale modstandsgrupper protesterede mod opførelsen af Brenner-tunnelen af frygt for blandt andet miljøpåvirkninger, støj og lokale trafik-gener.

Faste forbindelser

- Borgerinddragelse og dialog er meget vigtigt. Det så vi også under byggerierne af Storebælt og Øresundsforbindelserne. Derfor allerede kort tid efter vedtagelsen af statstraktaten mellem Danmark og Tyskland i 2008 oprettet infocentre i Rødbyhavn på Lolland og i Burg på Femern, og vi har holdt hundredevis af møder for borgerne i lokalområdet. Vi arbejder lige nu på en plan for at styrke informationsindsatsen i især Nordtyskland, siger Jens Villemoes.

I Brenner-selskabet har man også haft stort held med at gøre børn og ældre til "ambassadører" for projektet.



- Vi kan se, at Brenner-tunnelens initiativer over for børn og unge har haft en stor afsmittende effekt på de voksne. Vi har også på Femern-projektet prioriteret børn og unge - eksempelvis med vores tunnelformede hoppeborg, som har været en god anledning til at komme i kontakt med både børn og voksne, siger Jens Villemoes.

Uddannelsesinstitutionerne har også været en vigtig samarbejdspartner for selskabet bag Brenner tunnelen.

Jens Villemoes peger på, at store anlægsprojekter er en unik mulighed for at bidrage til at uddanne de kommende generationer.

- Vi oplever stor interesse for inddrage verdens længste sænketunnel i undervisningen på erhvervsskoler, gymnasier og universiteter. Vi også gjort det til et krav, at entreprenørerne på de store anlægskontrakter skal uddanne elever og lærlinge undervejs i byggeriet af Femern-tunnelen, siger han.

Femern-forbindelsen bliver en 18 kilometer lang sænketunnel mellem Rødbyhavn i Danmark og Puttgarden i Tyskland. Femern-tunnelen bliver den længste sænketunnel i verden, og den længste tunnel for både biler og tog. Tunnelen indeholder en firesporet motorvej og en dobbeltsporet elektrisk jernbane. Femern-projektet inkluderer også forbedringer af jernbanen fra Ringsted til Rødby og fra Puttgarden til Lübeck i Tyskland.

Brenner Base Tunnel (BBT) er en 64 kilometer lang dobbeltsporet jernbanetunnel under Brenner-passet mellem Østrig og Italien. BBT bliver den længste underjordiske jernbane i verden. Forbindelsen løber mellem Innsbruck i Østrig og Fortezza i Italien, hvor den erstatter den eksisterende jernbane.

Tunnelbyggeriet på Cityringen er afsluttet

De fire 100 meter lange og 800 ton tunge tunnelboremaskiner Nora, Tria, Minerva og Eva er færdige med at bore de to tunneler på hver 15,5 kilometer, der udgør den nye Metro-linie Cityringen i København, som skal åbne i 2019

Dermed har projektet nået en ny milepæl, og det store anlægsprojekt bevæger sig nu ind i den sidste fase med klargøring af stationer og tunneler samt testkørsel.

På vejen gennem hovedstadens kalk, grus, sand og sten har tunnelboremaskinerne og deres mandskab klaret store udfordringer som at bygge under ældre bygninger som Marmorkirken og Magasin, ligesom man har klaret svære geologiske forhold som Rådhusdalen ved Rådhuspladsen.

Ankomsten af milepælen betyder et farvel til de fire tunnelboremaskiner og deres besætninger. Derfor var der både stolthed, glæde og vemod at spore blandt metromedarbejderne.

- Det er en helt særlig følelse at stå her med en metroring, der er forbundet hele vejen rundt. Det har krævet tusindvis af arbejdstimer fra dygtige medarbejdere, stor opbakning fra vores mange naboer og ikke mindst en visionær beslutning fra politikerne om at give hovedstaden et trafikalt løft. Vi har stadig meget arbejde foran os frem til åbningen, men det er en fantastisk dag for projektet, sagde Metroselskabets bestyrelsesformand Jørn Neergaard Larsen.

Fakta:

- Når Cityringen åbner i juli 2019, får hovedstaden en ny metrolinje, der med sine 15,5 kilometer lange underjordiske tunneler binder Østerbro sammen med Nørrebro, Frederiksberg, Vesterbro og Indre By
- Cityringen får 17 nye stationer i det centrale København. Samtidig etableres der nye metrolinjer til Nordhavn og Sydhavn
- I 2020 vil seks af de 10 mest travle stationer i Danmark være metrostationer. Til den tid vil metroen have 116 millioner passagerer årligt. Det svarer til 370.000 påstigere hver dag. Metroen satte i 2016 ny rekord med et årligt passagertal på knap 61 millioner
- Cityringen er det største anlægsprojekt i Danmark i disse år, og det største anlægsprojekt i hovedstaden siden Christian IV anlagde Christianshavn i 1600-tallet
- De fire tunnelboremaskiner Nora, Tria, Minerva og Eva er opkaldt efter de gamle telefoncentraler i København. De fik deres navne i forbindelse med en åben offentlig konkurrence



Kommunalt busselskab startede på forkert grundlag

Horsens Kommune handlede ikke efter bogen i deres overtagelse af et konkursramt busselskab. Det har Arbejdsretten afgjort. Der var tale virksomhedsoverdragelse, og den kommunale busselskab skal nu betale chaufførernes tilgodehavende løn



I maj 2014 gik Østbirk Turist A/S konkurs. Selskabet havde indtil da varetaget buskørslen i Horsens Kommune, som derefter valgte selv at stå for busdriften. Inden for et døgn efter konkursen købte Horsens Kommune busserne fra Østbirk Turist A/S via en mellemmand. Derefter ansatte kommunen – stadig inden for et døgn - alle chaufførerne på ringere vilkår og overtog selv kørslen med blandt andet handicappede børn og unge. Det skriver Fagbladet 3F.

Men den går ikke altså ikke. Arbejdsretten har afgjort, at det ikke var en handel med et konkursbo, men en virksomhedsoverdragelse.

Løn skal efterbetales

Arbejdsrettens afgørelse betyder, at chaufførerne nu skal have efterbetalt løn. Når det er en virksomhedsoverdragelse, er den nye ejer ifølge virksomhedsoverdragelsesloven nemlig forpligtet til at fortsætte med den samme overskudsform som den tidligere arbejdsgiver og må ikke forringe vilkårene.

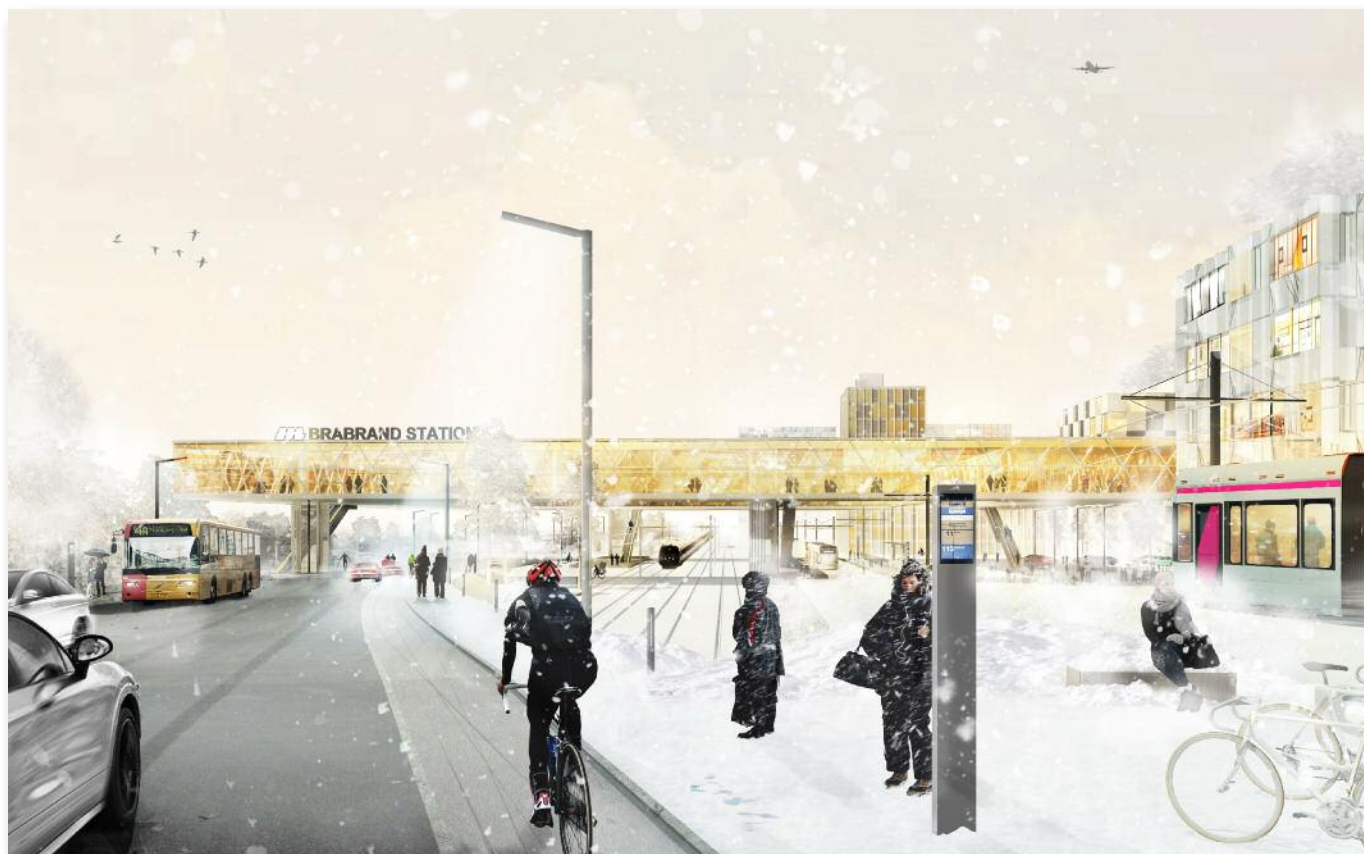
- Kommunen forsøgte at skjule, at der reelt var tale om en virksomhedsoverdragelse ved at bruge en autoforhandler fra Padborg, der som mellemmand på papiret overtog minibusserne, før kommunen købte dem. Men den gik heldigvis ikke, og Arbejdsrettens afgørelse kan ikke ankes, siger forhandlingssekretær i 3F's Transportgruppe, Allan Andersen, til Fagbladet 3F og peger på, at der er et større lønefterslæb, der skal rettes op på.

Horsens Kommune er overrasket

Chef for Service og Beredskab i Horsens Kommune, Jørgen Brock, siger til Fagbladet 3F, at kommunen er overrasket over afgørelsen i Arbejdsretten.

- Vi er uenige i afgørelsen, men vi retter ind. Lige nu er vi i gang med at finde ud af, hvilke lønkrav der er for chaufførerne, så vi kan få det bragt i orden, siger Jørgen Brock til Fagbladet 3F.





Folketinget sætter penge af til undersøgelse af letbane til Brabrand

Nyt trafikforlig sikrer penge til forundersøgelserne af næste letbaneetape i Aarhus. Etappen skal skabe en ny trafikterminal i Brabrand i den vestlige del af Aarhus og sætte nye bydele på letbanenettet.

Et flertal af Folketingets partier har indgået en aftale om den kollektive trafik i Danmark, der blandt andet sætter gang i miljøundersøgelserne og de detaljerede forundersøgelser af en letbanelinje fra Aarhus Ø til Brabrand. Forligspartierne har afsat 40 millioner kroner til forundersøgelser og VVM undersøgelse af den nye etape samt forundersøgelser af en ny terminal i Brabrand, der kobler letbanen op på regionaltog, fjerntog og busser.

Aarhus' rådmand for Teknik og Miljø, Kristian Würtz (S) er glad for Folketingets ønske om at støtte forundersøgelserne.

- Det er glædeligt, at vi har et flertal i Folketinget, der gerne vil hjælpe Aarhus og Østjylland til at skabe en mere vel-fungerende og effektiv byregion, der udleder mindre CO2 og bliver bedre til at genere vækst og arbejdspladser, siger Kristian Würtz.

Aarhus Kommune har gennemført en række forudgående høringer og er klar til snart at sætte gang i VVM-undersøgelserne, der forventeligt vil tage mere end et år.

- Om få måneder åbner vi Danmarks første letbanestrækning, og det er enormt vigtigt, at vi nu kan komme i gang med forberedelser af næste etape. Letbanen er en vigtig del af fremtidens østjyske byregion, og derfor er det også

fremsynet af Folketinget, at man gerne vil lave forundersøgelser af en ny station i Brabrand, der skal skabe nye effektive forbindelser mellem togtrafikken og det aarhusianske trafiknet, siger Kristian Würtz.

Letbanens anden etape går fra Aarhus Ø gennem den indre by og til en ny trafikterminal i Brabrand via Hasle Torv og Gellerup. Samtidig forbinder den Letbanens første etape i Lisbjerg med Hinnerup i Favrskov Kommune og et stort park and ride anlæg ved Motorvej E45.

Det forventes, at etappen med tiden vil betjene 100.000 indbyggere og 60.000 arbejdspladser. Etape 2 forventes at blive omkring 20 kilometer lang.



Ny Banegårdsgade i Aarhus, som den kan se ud, når byens letbanes etape 2 kommer på skinner.

Syddjurs Kommune ombygger stationer og gør klar til letbanen

I annoncer og på nye skilte ved stationerne i Hornslet, Mørke, Ryomgård og Kolind kan man læse om de planlagte ombygninger af stationerne. Stationer og trinbrættet i Thorsager skal ombygges for at være klar, når togene på letbanen mellem Aarhus og Grenaa begynder at kære til efteråret

Projekteringen af ombygningen af stationerne i Hornslet, Mørke, Ryomgård og Kolind er i fuld gang. Selve byggeriet starter til april, men man kan i avisannoncer og på skiltning ved stationerne allerede nu få et indblik i det kommende byggeri. De nye stationer skal stå klar til letbanens åbning i oktober og vil være med ny overfladebelægning, nye ventefaciliteter, pendlerparkering, ny beplantning, ny belysning og gratis wifi.

- Mens vi venter på letbanen, er vi i fuld gang med planlægning af den kommende ombygning af stationerne. Lukningen af Grenaabanen og ombygningen giver noget besvær for borgerne, men til gengæld kan vi se frem til hurtig transport til Aarhus fra helt nye moderne stationer, siger formanden for udvalget for natur, teknik og miljø i Syddjurs Kommune, Per Dalgaard.

- Stationsforbedringerne er en stor millioninvestering fra byrådets side som viser, at vi udnytter de udviklingsmuligheder, der er for vores byer med letbanens komme, siger han videre.

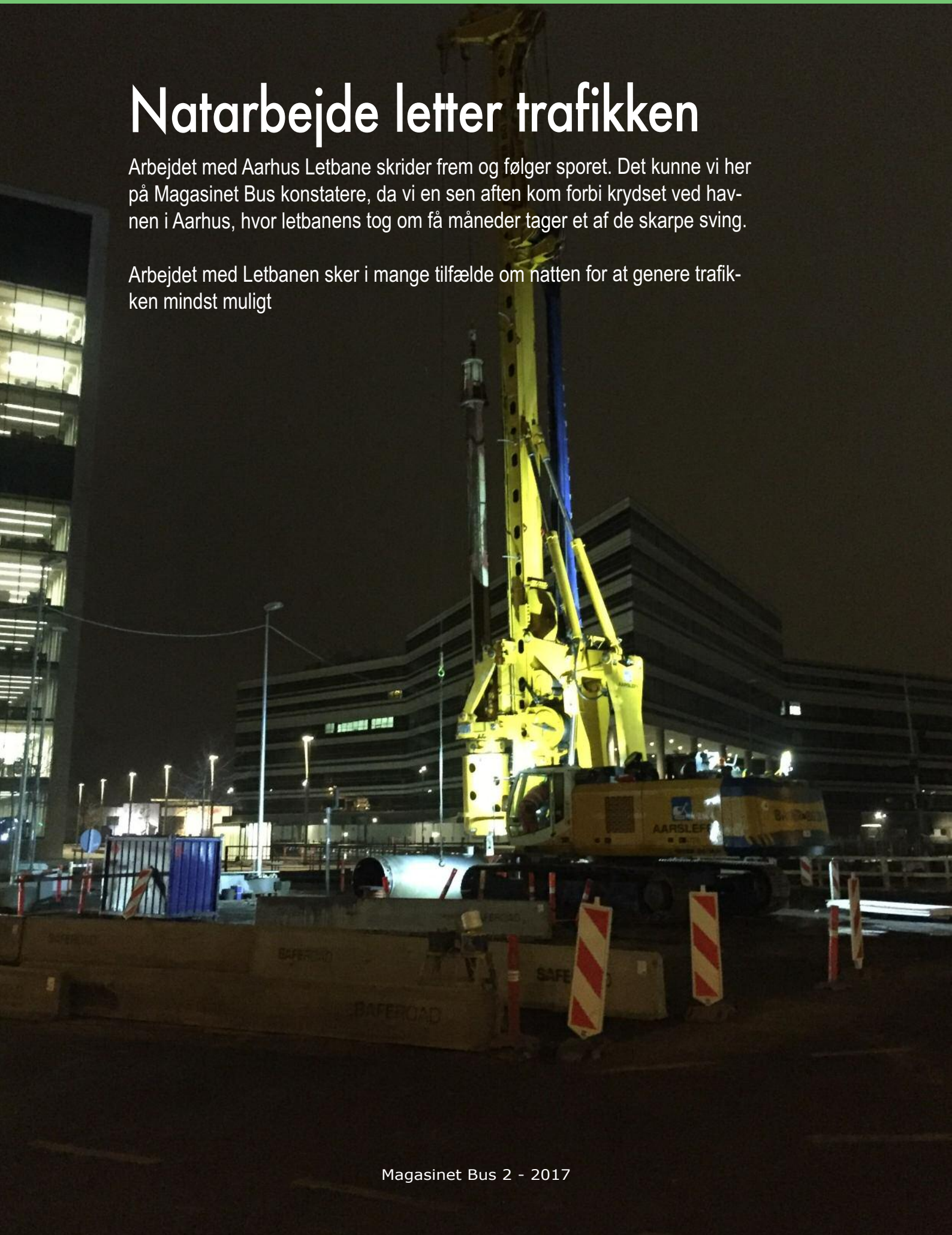
Syddjurs forvaltning Veje og trafik er i tæt dialog med blandt andet Banedanmark, Aarhus Letbane, de lokale distriktsråd og øvrige lodsejere om den endelige projektering af stationerne. Der kan derfor komme ændringer til de tegnninger, der vises på skilte og i annoncer.

Stationen i Thorsager projekteres og udføres af Aarhus Letbane på Syddjurs Kommunes vegne. Thorsager forventes klar til brug omkring årsskiftet 2017/2018, lidt efter letbanens åbning, da den projekteres sammen med Hessel Station i Norddjurs Kommune. Den nye station i Thorsager vil ligge syd for banen ud for Stationsvej.

Natarbejde letter trafikken

Arbejdet med Aarhus Letbane skrider frem og følger sporet. Det kunne vi her på Magasinet Bus konstatere, da vi en sen aften kom forbi krydset ved havnen i Aarhus, hvor letbanens tog om få måneder tager et af de skarpe sving.

Arbejdet med Letbanen sker i mange tilfælde om natten for at genere trafikken mindst muligt



Magasinet Bus

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

Busvognmand

- Nogle gange vinder vi

Læs mere side 27

Busselskab investerer i
hybride dobbeltdækker-busser

Læs mere side 17

Dansk og målrettet
uddannelse på vej
til træning af busvognmænd

Læs mere side 30

Scania kørte frem med bussen som er nomineret
til British Coach Award 2017

Læs mere side 18

Læs mere side 36

Fra førers

Hylder servicen af?

Midttrafiks busser
kører på kortet

Læs mere side 4

Busserne vil fortsat vokse
med udvidet rutenet
og hård priskonkurrence

Læs mere side 8

Digitalisering åbner
nye muligheder for
busreklamer

Læs mere side 41

Gik du glip af Magasinet Bus 1 - 2017?
Så hent det her!