

Magasinet Bus

Mandag 26. marts 2018 - nummer 3 - 6. årgang

Setra'er i 4. generation holdt klar i Valencia

Læs mere side 32 - 43

Kollektiv trafik er truet
i en selvkørende fremtid

Læs mere side 13

Mobilitets-udbyder
vil også med tog

Læs mere side 10

Egons Rejsebureau lægger vægten
på den menneskelige dimension

Læs mere side 44 - 48

Københavns Politi slog til mod Aarhus-pirater i taxi

Læs mere side 56

Roskilde sætter strøm til
ni kommunale buslinier

Læs mere side 21

MAN's eMobility indtager
busserne i 2019

Læs mere side 24



Biler ender i køen for enden af motorvejen

I dette nummer af Magasinet Bus er ordet mobilitet brugt mange gange. Mobilitet betyder bevægelighed. Derfor kan det være svært at følge nogle politikers begejstring for at bygge flere motorveje, broer til biler og lavere takter på personbiler rundt omkring. Selvfølgelig er det dejligt med lavere omkostninger. Men for enden af vejen med lavere omkostninger på at køre i sin egen bil, tårner der sig næsten uoverskuelige problemer op. Biiler, biler og biler - masser af biler, hvor vi hver i sær sidder og venter på at komme frem til vores mål et sted i de store byer, der bare vokser og vokser.

Mens vi sidder bag rattet i vores personbiler i køerne har vi masser af tid til at spekulere over ordet mobilitet - bevægelighed. For der er ikke meget bevægelighed i at sidde i en kø. Heller ikke for de fjernbusser, som samme bilglade politikere priser så højt, for de er ikke kommet længere end til linie ét i lovsangen. Ordene i linie to er måske skræmmende, for her står der måske køer og brøler på flere og langt større investeringer i eksempelvis særlige busbaner langs alle landets motorveje - investeringer, som langt overstiger investeringerne i en kombineret bil og togbro over Kattegat - eller et ekstra jernbanespor ved Hjørring, Aarhus eller et andet sted.

Spørgsmålet er så, hvordan vi skaber bevægelighed. Her fra vores plads i verdenen for persontransport kan vi konstatere, at bevægelighed kan komme ved at kombinere de forskellige transportformer. Det betyder både og - både busser, tog, letbaner, taxier, delebiler og private personbiler.

Mobilitet, bevægelighed, samkørsel og samspil. Det må kunne lade sig gøre at udnytte det rullende materiel, der kører på spor og stræder og gader bare lidt bedre.

Hvis vi udnytter de mange muligheder for at dele informationer og gør op med et par af vores vaner, kan vi skabe mere plads til alle på vejene - og dermed får vi mere tid til det, vi hellere vil end at sidde fast i en af de køer, der bliver flere og flere af i fremtiden. Det kræver blot fremsynethed og vilje. Her er kollektiv trafik med i bussen - forhåbentligt med samme smil, som Peter Belli synger om:

*Forleden kom en lille pige og hendes mor op
I bussen til mig
Der var kun ét klip tilbage på kortet
Og de ville jo gerne med, begge to
Og jeg så håbet i deres øjne
Jeg smilede til den lille pige og sagde:
"Kom ind - bliv ikke væk - sådan er vi fra Holbæk!"
Holbæk er noget for sig
For enden af Holbækmotorvej*

Jesper Christensen, redaktør

*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, mini-bus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.

CROSSWAY

DRIVKRAFTEN I DIN VIRKSOMHED



ALSIDIGHED

- 3 nye optimerede længder, 10,8, 12 og 13m og 5 versioner, herunder Low Entry
- Et bredt udvalg af sædelayouts på op til 63 pladser

PRODUKTIVITET

- Best-in-class samlede driftsomkostninger
- Nem opretholdelse og længere serviceintervaller

TEKNOLOGI

- Patenterede HI-SCR motorer uden regenerering
- LED-teknologi for inde- og udebelysning

KVALITET

- Over 80 års erfaring med busproduktion
- Høj pålidelighed og fremragende kvalitet til prisforhold



Ring og hør mere: 74 56 13 26

IVECO
BUS

Your partner for sustainable transport



Hver dag stiger cirka 55.000 personer på de blå regionalbusser til arbejde, uddannelse eller fritidsaktiviteter.
(Foto: Jesper Christensen)

Region ønsker dialog om busløsninger

Region Midtjylland bruger for stor en del af budgettet for regional udvikling på at drive de regionale busser. Derfor foreslår Region Midtjyllands udvalg for regional udvikling, at der skal spares 40 millioner kroner på området. Men besparelsen skal ikke findes på én gang for at få tid til dialog med borgere og kommuner

Sidste år besluttede regionsrådet i Region Midtjylland at udskyde besparelserne på de regionale busser. Baggrunden for besparelserne var, at udgifterne til kollektiv trafik var steget fra 40 procent i 20017 til 52 procent i 2017 af Regional Udviklings budget. Da der ikke blev sparet på kollektiv trafik i 2018, udgør den i år ca. 56 procent af budgettet.

Kollektiv trafik

- Prisen var i første omgang, at andre af regionens opgaver som uddannelse, kultur og erhvervsudvikling blev beskåret. Men nu skal der findes en varig løsning, siger Jørgen Nørby (V), der er formand for Udvalg for Regional Udvikling.

Løsninger sammen med kommunerne

Konkret foreslår udvalget, at besparelserne indføres hurtigst muligt, men senest med fuld virkning fra budgetåret 2021.

- Problemet med, at vi har alt for få indtægter og for store udgifter på busserne, er ikke gået væk siden efteråret, og vi bliver nødt til at finde en løsning. Men vi skal på den anden side have tid til at gøre det ordentligt og have tid til at arbejde løsninger godt igennem med kommuner og borgere, siger Jørgen Nørby (V).

Besparelser på andre områder

Med forslaget lægges der op til at spare mest muligt af de ca. 40 millioner kroner med virkning fra 1. januar 2019.

Busdriften går fri i 2018, men andre dele af den regionale udvikling må spare, indtil busbesparelserne er på plads.

- Det er ærgerligt, at vi må nedprioritere andre vigtige områder som miljø, kultur, uddannelse og vores erhvervsudvikling. Men vi anbefaler regionsrådet, at det er prisen for at få tid til at lytte og finde de bedste busløsninger i regionen, siger Flemming Knudsen (S), der er næstformand i Udvalg for Region Udvikling og tidligere borgmester i Aarhus.

- Nu skal der udarbejdes en plan for indfasningen af besparelserne, som regionsrådet skal godkende, tilføjer han.

Interesserede kan se flere fakta om kollektiv trafik og busser i Region Midtjylland **her**:

Fakta om busdrift i Region Midtjylland

- Region Midtjylland skal finansiere et regionalt busnet, der forbinder de større byer. På samme måde skal de enkelte kommuner finansiere lokale ruter inden for kommunens grænser
- Region Midtjylland finansierer næsten 100 regionale busruter
- Midttrafik koordinerer og planlægger bustrafikken for Region Midtjylland
- I 2018 bruger Region Midtjylland 343,3 millioner kroner til kollektiv trafik. Det samlede budget for hele Regional Udvikling er 616,6 millioner kroner
- Den regionale trafikstyregruppe, der er nedsat under Kommune-kontaktrådet (KKR) i Region Midtjylland, har repræsentanter fra kommuner, region og Midttrafik. Gruppen skal lave en kollektiv trafikplan for kommuner og region i samarbejde med Midttrafik. Siden besparelserne blev udskudt har trafikstyregruppen også haft til opgave at kigge på årsagerne til de stigende udgifter i den kollektive trafik
- Til april er busdrift på dagsordenen til møde i Kontaktudvalget, som tæller regionsrådsformand og borgmestre fra regionens kommuner



Molslinjen vil kopiere Kombardo Expressen og etablere en hurtig busforbindelse mellem Rønne og København, når rederiet overtager frægebetjeningen af Bornholm 1. september.

Molslinjens Kombardo Expressen skal også forbinde Rønne og København

I begyndelsen af juli sidste år introducerede Molslinjen Kombardo Expressen - en hurtig forbindelse med bus, som via hurtigfærgen mellem Aarhus og Odden, hurtigt bragte rejsende mellem Aarhus og København. Forbindelsen blev en succes fra starten og er blevet udvidet flere gange. Nu vil Molslinjen tage ekspressen med over østersøen, når rederiet fra 1. september overtager færgebetjeningen af Bornholm

Kombardo Expressen skal til den tid bringe pendlere og andre passagerer hurtigt, billigt og direkte fra Rønne til København. Kombardo Expressen er et samarbejde mellem busselskabet Herning Turist og Molslinjen, som med 150 ugentlige afgang sender passagerer frem og tilbage mellem Aarhus og København.

- Når vi har besøgt Bornholm, er vi meget ofte blevet spurgt til Kombardo Expressen, så vi har fornemmet et klart ønske fra Bornholm om, at vi tager buskonceptet med os, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kollektiv trafik

Kombardo Expressen skal køre direkte fra Rønne til København 56 gange om ugen. Busserne vil have Wi-Fi på hele turen, hvor der kan medbringes cykler og barnevogne. Priserne begynder fra 139 kroner, og billetterne er sat til salg.

- Det er selvfølgelig oplagt for pendlere begge veje, og så forventer vi, at bornholmerne vil tage flere korte ture til København, og at langt flere vil besøge Bornholm på korte forretningsture og weekendophold. I forbindelse med større begivenheder på Bornholm har vi også mulighed for, at ekspresbussen kan servicere gæsterne hele vejen til begivenheden, siger Jesper Skovgaard.

I forbindelse med Kombardo Expressens entre på forbindelsen mellem København og Rønne er det værd at bemærke, at DSB indstillede sine direkte togforbindelser mellem København og Ystad med forbindelse til Bornholmerfærgen i december sidste år. Hvis man vil med tog fra Rønne til København skal man skifte i Malmö.

Ud over muligheden for at tage toget mellem København og Ystad og videre med færgen til Bornholm, kan man tage bussen.

I øjeblikket er der to busforbindelser mellem København og Bornholm. Gråhundbus kører mellem København og Ystad med forbindelse til færgerne, mens Rute 700 kører mellem flere stoppesteder i København og via Ystad videre med færgen til Rønne og en række andre byer på Bornholm.

Om Molslinjen

- Molslinjen råder i dag over fire moderne hurtigfærger på Kattegat - hurtigfærgen Max Mols og de tre superfærger, Express 1, Express 2 og Express 3, der er blandt verdens største katamaraner
- Superfærgerne kan tage op til 1.000 passagerer, 417 personbiler og 60 motorcykler samt laste campingvogne, busser og op til 30 lastbiler på en overfart
- Molslinjen sikrer med Kattegat-ruterne Aarhus-Odden og Ebeltoft-Odden en hurtig rejse mellem Sjælland og Jylland
- Molslinjen overfører over 1,3 millioner personbilsenheder og næsten 2,8 millioner passagerer om året
- Sammen med busselskabet Herning Turist åbnede Molslinjen i sommeren 2017 Kombardo Expressen - en direkte buslinje mellem Aarhus og København
- 1. september overtager Molslinjen besejlingen af Bornholm

Ole Birk Olesen konkluderer efter mobilitetsrapport:

Bilen får en større rolle i fremtiden

Selvkørende teknologi og nye forretningsmodeller betyder, at biler vil skabe bedre mobilitet for flere i fremtiden - også for grupper, som i dag ikke har egen bil eller ikke selv kan køre. Ifølge en ny rapport - Mobilitet for fremtiden - som en særlig ekspertgruppe udvalgt af VLAK-Regeringens transportminister Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance har skrevet - vil bilerne også skabe mere trængsel specielt i de store byer, hvor eksempelvis en vækst i biltrafikken på omkring 20 procent vil øget trængslen med knap 80 procent. Ekspertgruppen fastslog på en konference i København tirsdag, hvor rapporten blev offentliggjort og kommenteret at mobiliteten især vil kunne sikres ved en øget højklasse kollektiv transport og betydelig mere samkørsel i forskellige former. Ellers vil den øgede mobilitet, som ny teknologi i personbilerne vil skabe, blive demonteret på grund af den øgede trængsel i byerne, som selvsamme biler udløse

Ekspertgruppen har blandt andet vurderet, hvordan og ikke mindst med hvilken hastighed automatisering af biler vil blive udbredt for henholdsvis private biler, taxier, busser og lastbiler. Dermed giver rapporten et bud på, hvornår de nye teknologier sammen med nye forretningsmodeller baseret på blandt andet app'er til smarte telefoner for alvor kommer til at levere øget mobilitet til store grupper i befolkningen.

Flere familier i byerne kan fremtiden få dækket deres behov for transport uden, at de behøver at eje en bil. Det skyldes, at fremtidens førerløse taxier, delebiler og den kollektive transport tilsammen kan levere et højt serviceniveau i byerne. Til gengæld vil andre befolkningsgrupper andre steder i landet opleve, at fremtidens biler bliver bedre til at dække det daglige behov for mobilitet.

Førerstøttesystemer, som er på vej, betyder, at føreren på store dele af motorvejsnettet kan bruge tiden på andre opgaver i stedet for at styre bilen.

- I takt med, at private biler i første omgang bliver selvstyrende, vil de udgøre et endnu bedre tilbud for bilisterne. Og når bilerne også kan køre førerløst, bliver det et nyt tilbud om mobilitet for mange, som i dag ikke har bil eller ikke kan køre selv. Jeg synes, det er en spændende udvikling, som vi skal tage positivt imod, siger Ole Birk Olesen.

Ekspertgruppen peger på, at selvkørende biler vil forstærke trafikvæksten på især motorvejene. Selvom fremtidens biler bedre kan udnytte vejens kapacitet, vil hverken delebiler eller automatiseringen af bilerne mindske trængselsproblemerne, som stiger i takt med, at flere får råd til at anskaffe sig en bil, at befolkningen vokser og at flere og flere ønsker at bo i byerne.

En stigning i biltrafikken som følge af, at bilerne giver højere mobilitet for en stor gruppe mennesker i samfundet, er efter Ole Birk Olsens opfattelse en klar velfærdsgevinst.

- Men det er klart, at stigende trængsel vil stille krav til fremtidens vejinfrastruktur, siger Ole Birk Olesen.

Rapporten peger på, at selvkørende biler, hvor føreren vil kunne foretage sig andet end at køre bilen, vil blive en konkurrent til toget. Rapportens forfattere pegede under konference i København på, at det er tvivlsomt, i hvor stort omfang føreren vil benytte tiden til andre ting, hvis han bliver fri for at køre. Ekspertgruppen havde eksempelvis set på, i

Kollektiv trafik

hvor høj grad medpassager i nutidens biler med en fører bag rattet for eksempelvis arbejde under vejs. Konklusionen var, at det kun skete i meget begrænset omfang.

I fremtiden vil togets konkurrencefordele ifølge rapporten mere entydigt blive høj fart og evnen til at flytte mange mennesker på begrænset plads. Det vil i vid udstrækning være transport mellem de større byer og pendling ind og ud af byer, hvor fremkommeligheden på vejnettet er lav. Derudover vil fjerntogsforbindelser mellem de største byer i landet fortsat være attraktiv - især hvis hastigheden er høj.

Andre steder vil den kollektive transport i højere grad blive tilpasset det faktiske behov. Borgerne, der bor uden for de større byområder vil på længere sigt blive serviceret af nye former for kollektiv transport, der kan omfatte små førerløse busser og taxier.

Ministeren nedsatte ekspertgruppen i juni sidste år. De uafhængige eksperter blev bedt om at belyse, hvordan samfundsudviklingen, nye forretningsmodeller og ny teknologi på tværs af transportformer vil påvirke de transportpolitiske beslutninger i de kommende år.

- På transportområdet træffer vi svære beslutninger om dyre investeringer, som rækker langt ud i fremtiden. Derfor glæder jeg mig over, at vi med ekspertgruppens arbejde har fået et samlet overblik over udviklingen og konsekvenserne for transportpolitikken. Jeg glæder mig især til den politiske diskussion om, hvordan vi i praksis griber mulighederne og håndterer de udfordringer, som ekspertgruppen har peget på, siger Ole Birk Olesen.

Interesserede kan læse rapporten **her**:

Ekspertgruppen

- Formand: Transportforsker Niels Buus Kristensen, cand.polit. og Ph.D. fra Københavns Universitet. Han er i dag forskningsleder ved Transportøkonomisk Institut i Oslo og medlem af Klimarådet. Tidligere har han været direktør for DTU Transport og udviklingschef i COWI
- Anette Enemark, Civ.ing. med speciale i fysisk planlægning fra Aalborg Universitet og fagjournalist fra Aarhus Journalisthøjskole. I dag er hun Mobilitetschef i Movia
- Maria Wass-Danielsen, Civilingeniør fra DTU og partner i rådgivervirksomheden Urban Creators. Indtrådt pr. december 2017
- Katinka Hauxner, Cand.scient.pol., bystrategisk rådgiver og indehaver af rådgivningsvirksomheden Hauxner ApS. Udtrådt pr. december 2017
- Mogens Fosgerau, Professor ved DTU. Blandt de førende transportøkonomer i verden og har udgivet en lang række meget citerede videnskabelige artikler
- Otto Anker Nielsen, Professor, Civilingeniør og Ph.D. fra DTU. Leder af Transport DTU og Trafikmodeldivisionen på DTU Management Engineering. Medejer og Bestyrelsesformand for Rapidis Aps
- Søren Riis, Dr. Fil og Ph.D. fra Albert-Ludwigs-Universität, Tyskland, lektor i teknologi- og videnskabsfilosofi (Roskilde Universitet), co-founder af GoMore, leder af forskergruppen SAINT og associeret partner ved Institutet for Fremtidsforskning

Mobilitets-udbyder vil også med tog

FlixBus, som er synlig på de danske veje med sine orange og grønne FlixBusser, vil tilbyde mennesker med behov for transport prisbillige rejser med tog

Fredag 23. marts lancerer FlixBus sit nye koncept - FlixBus - ved et arrangement i Hamburg i Tyskland. Prisen for en billet til FlixBus begynder ved 9,99 euro - cirka 74,50 kroner - og skal købes via en app eller et FlixBus salgssted i Tyskland

FlixBus peger på, at man med FlixBus, som blev introduceret for fem år siden, og nu med FlixBus fortsat vil ændre den måde, vi mennesker rejser på.

Siden starten er FlixBus-systemet vokset ud over Tysklands grænser og spredt sig til en række lande i Europa, der er forbundet med et net af fjernbusruter, som betjenes af lokale busvognmænd.

Det nye setup med FlixBus får sin start med en tog-forbindelse fra Hamburg til Düsseldorf og Köln 24. marts. I løbet af året vil sammenlagt 28 destinationer blive tilsluttet FlixBus.



- Bus og tog supplerer hinanden helt perfekt. Ved at lægge FlixBus til FlixBus kan vi nu tilbyde prisbilligere rejsemuligheder til endnu flere mennesker, siger André Schwämmlein, der er administrerende direktør og medstifter af FlixBus.

- Vi viser, hvordan bekvemme rejser over lange afstande ikke behøver at koste så meget, siger han videre.

FlixBus vil blive integreret i det eksisterende FlixBus-netværk i hele Tyskland. Det vil betyde, at der kommer endnu flere alternativer til rejser i egen bil.

- Vi står for et prisbilligt og miljøvenligt alternativ til bilen, påpeger André Schwämmlein og fortsætter:

- FlixBus's målsætning er at få flere mennesker til at rejse sammen med andre på længere rejser. Med vores netværk, som nu består af både busser og tåg, skaber vi et bæredygtigt koncept for fremtidens mobilitetsløsninger.

Siden lanceringen for fem år siden har FlixBusserne transporteret over 100 millioner mennesker i netværket, der har 250.000 daglige forbindelser. I løbet af 2018 vil FlixBus fortsætte med at investere i udvidelse af netværket med nye internationale forbindelser og nye destinationer i alle de 27 lande, hvor FlixBus kører i dag.

Ud over Europa vil FlixBusserne begynde at køre i USA i løbet af sommeren med de første forbindelser i Californien og det sydvestlige USA.



Region Sjælland overtager togdriften mellem Køge og Roskilde

Fra december næste år har Region Sjælland trafikøberansvaret for banestrækningen mellem Køge og Roskilde til Region Sjælland. Fornylig overdrog transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) trafikøberansvaret for togdriften på banestrækninger mellem Køge og Roskilde - der går under navnet Lille Syd - til Region Sjælland

Aftalen, der blev underskrevet på stationen i Havdrup af transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen og regionrådsformand Heino Knudsen (S), betyder, at regionen fra december 2019 har ansvaret for togtrafikken mellem Køge og Roskilde.

Ole Birk Olesen pegede på gode erfaringer fra Nordjylland, hvor Nordjyske Jernbaner i august sidste år overtog driften af regionaltoget på strækningen mellem Skørping og Frederikshavn.

Han pegede også på, at Region Sjælland har et stort ønske om at finde de bedste lokale løsninger for togtrafikken, som opfylder borgernes behov. Det er med til at sikre lettere adgang til eksempelvis uddannelsesinstitutionerne i Roskilde og bedre muligheder for pendlerne.

Region Sjælland vil ved overtagelsen i december 2019 forlænge Østbanen, så der bliver direkte forbindelse fra Faxe og Stevn til Roskilde over Køge. Den nye direkte forbindelse vil supplere den kommende, statslige regionaltogetsbetjening fra Næstved over Køge til København. Forbindelsen vil give pendlere og uddannelsessøgende lettere adgang til uddannelser, hospital og arbejdspladser i regionen.

Trafikselskabet Movia får ny formand

Efter godt fire år som formand for Movia's bestyrelse, vil Herlevs borgmester Thomas Gyldal Petersen (A) overdrage posten til sin borgmesterkollega fra Hillerød, Kirsten Jensen (A) i begyndelsen af april

Movia's kommende formand er 57 år, journalist af uddannelse, borgmester i Hillerød for anden gang, tidligere medlem af EU-Parlamentet for Socialdemokratiet og formand for Forbrugerrådet. Formandsskiftet er aftalt og gennemføres formelt på et ordinært bestyrelsesmøde i Movia i begyndelsen af april.

- Jeg glæder mig meget til at påtage mig opgaven som formand for Movia og ser frem til et godt samarbejde med bestyrelsen. Kommunerne og regionerne har et stort ansvar for at sikre, at man kan bo, arbejde og tage en uddannelse i hele den store Sjællandske geografi. Og at vi i fællesskab mindsker vores klimaaftryk. Det kræver god, miljørigtig mobilitet – både der, hvor mange hver dag pendler og arbejder, og der, hvor der er længere mellem husene, siger Kirsten Jensen, og fortsætter:

- Thomas Gyldal Petersen har sammen med bestyrelsens næstformand Per Hovmand været et stærkt formandskab for Movia, og Movia har løftet tunge opgaver som blandt andet takstreformen sidste år. Det bliver vores opgave i bestyrelsen at sikre, at Movia fortsætter på den gode kurs, som allerede er lagt.

Thomas Gyldal Petersen træder ud af Movia's bestyrelse, men fortsætter som medlem af Movia's repræsentantskab. Formandsskiftet kommer efter, at Thomas Gyldal Petersen 8. marts i år blev valgt ind i bestyrelsen for Kommunernes Landsforening og også blev valgt til formand for KL's børne- og undervisningsudvalg.

- Det er da lidt vemodigt at forlade formandsposten i Movia, men jeg er meget tryk ved, at det er netop Kirsten Jensen, jeg overlader stafetten til, siger Thomas Gyldal Petersen og fortsætter:

- Kollektiv transport er en væsentlig del af kernevelfærden i vores samfund. Det bærer jeg med ind i mit politiske arbejde i KL. For eksempel er der særligt på Sjælland mange unge, der har en besværet gang i uddannelsessystemet. Her spiller kollektiv transport en central rolle, fordi mobilitet er med til at sikre, at de unge får en lettere adgang til en ungdomsuddannelse.

Fakta om Kirsten Jensen:

- Født 11. marts 1961 i Esbønderup
- Uddannet journalist
- Borgmester i Hillerød Kommune fra 15. november 2007 - 21. december 2013, og igen fra 21. november 2017
- Tidligere medlem af blandt andet EU-Parlamentet 1989 - 1999 og formand for Forbrugerrådet 2002 - 2006
- Medlem af Socialdemokratiet siden hun var 18 år

Movia's bestyrelse består herudover af:

- Per Hovmand, næstformand og byrådsmedlem i Sorø Kommune og regionsrådsmedlem i Region Sjælland (C)
- Benedikte Kiær, borgmester i Helsingør Kommune (C)
- Christoffer Buster Reinhardt, Region Hovedstaden (C)
- Henrik Hvidesten, borgmester i Ringsted Kommune (V)
- John Engelhardt, borgmester i Glostrup Kommune (V)
- Mikael Smed, Vordingborg, borgmester i Vordingborg Kommune (A)
- Niels E. Bjerrum, borgerrepræsentant i Københavns Kommune (A)
- Peter Jacobsen, Region Sjælland (O)



Transportminister Ole Birk Olsen har fået en rapport om Mobilitet for Fremtiden. Han ser store perspektiver i transport med personbiler - som andre peger på, vil hænge fast i køer i byerne.

Kollektiv trafik er truet i en selvkørende fremtid

I takt med den tekniske udvikling og stigende velstand i samfundet vil trafikken - især den individuelle personbiltrafik stige med øget trængsel på vejene til følge. En rapport om fremtidens mobilitet peger på, at den kollektive trafik vil blive udfordret af personbiltrafikken, men at der også åbner sig også nye muligheder for både bus- og togtrafik

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Fremtiden transport byder først og fremmest på mere trængsel i alle dele af vejnettet. Tendensen er kraftig i forvejen, og den vil blive forstærket af introduktionen af selvkørende køretøjer. Hvornår denne introduktion vil ske, er der stærkt delte meninger om også i den ekspertgruppe, som transportminister Ole Birk Olsen (LA) nedsatte sidste år, og som tirsdag 13. marts fremlagde deres rapport - "Mobilitet for Fremtiden" - hvor der står 186 på den sidste af de nummererede side. Én ting er dog sikkert: Der ligger en lang overgangsperiode foran os med en blanding af selvkørende og menneskestyrede køretøjer.

Bilen forventes at få en styrket rolle, når selvkørende personbiler introduceres. Det forhold udgør en stor udfordring for den kollektive trafik, som vi kender den i dag. Samtidig åbner introduktionen af selvkørende taxier og selvkørende

Kollektiv trafik

busser nye muligheder for en ny slags kollektiv trafik med lavere driftsomkostninger end i dag, hvor chaufførlønninger udgør langt den største enkeltpost i regnskabet.

Flere myter manes i jorden

Flere af ekspertgruppens konklusioner maner en række myter om selvkørende køretøjer i jorden:

- Selvkørende køretøjer kan ikke løse samfundets transport- og mobilitetsproblemer - tværtimod kræver den selvkørende teknologi en ny og anderledes regulering, som på nogle punkter bliver mere restriktiv end nu
- Selvkørende køretøjer vil ikke udkonkurrere den kollektive trafik, som er nødvendig for at undgå ukontrolleret vækst i trængslen
- Der må forventes en indkøringstid for selvkørende køretøjer over flere årtier - mange teknologiske, juridiske og psykologiske barrierer skal klares
- Forestillingen om et nært forestående gennembrud for deleøkonomien i transportsektoren kan ikke umiddelbart verificeres. De selvkørende køretøjer må derfor forventes fortrinsvis at være privat ejede - enten af privatpersoner eller af transportvirksomheder
- Selvkørende køretøjer beskrives af de mest entusiastiske fortalere som en revolution i trafiksikkerheden som en direkte funktion af teknologien - dette er der for nylig sat spørgsmålstegn ved
- Ekspertgruppen forudser desuden en mere eller mindre formaliseret opdeling af vejinfrastrukturen, hvor introduktionen og driften af selvkørende køretøjer vil være meget forskellig

Muligheder for kollektiv trafik

Den mest oplagte mulighed er et køre mere kollektiv trafik i personbiler. Dette kan ske på flere måder: mere Flextrafik, integration af taxikørsel i kollektiv trafik, for eksempel i et samlet mobilitetstilbud (kaldet Mobility as a Service eller MaaS).

Ekspertgruppen forudser desuden at selvkørende taxier og selvkørende busser vil kunne introduceres tidligere end selvkørende personbiler. Dermed vil den professionelle transportbranche få et markant forspring.

Tabel 7.1 Udvikling i trafikken i de fire områder

	Ændring 2015 - 2030				Andel af samlet	
	Trafikarbejde, personbil	Trængsel tid i alt, personbil	Kollektiv trafik	Vejgods-trafik	Trafikarbejde	Trængsel tid i alt
Mellem byerne (F+G)	19%	38%	19%	12%	64%	38%
De fire største byer (A)	47%	149%	46%	25%	2%	8%
Ringbyer (B+C)	20%	79%	11%	13%	16%	42%
Øvrige byer og landområder (D+E)	1%	8%	-22%	2%	19%	12%

Kilde: Fremskrivning med Landstrafikmodellen, vers. 2.0.

Der er fortsat stor usikkerhed om den samlede økonomi i for eksempel selvkørende busser. Det er klart, at chaufførlønnen kan spares, men hvilke andre omkostninger kommer der til og i hvilken størrelsesorden? Indtil videre er der kun mindre forsøgsprojekter i gang - alle i en projektøkonomi, som ikke kan sammenlignes med almindelig drift. Antagelsen er dog, at der tidligt vil være positive business-cases i denne type kørsel.

Ekspertgruppen forudser, at togtrafikken vil blive markant påvirket, sådan at mange nuværende lokale togstrækninger vil få forringet deres økonomi, hvorimod togtrafikken på de lange strækninger fortsat vil være attraktiv.

S-tog, metro, letbaner og BRT forventer ekspertgruppen, at der bliver endnu mere brug for - i de største byer. Det er især her, at de selvkørende personbiler vil kunne skabe flere problemer end de løser. Der er ingen vej uden om investeringer i såkaldt højklassede kollektive trafikssystemer.

Ekspertgruppen forudser også, at tilbringertrafikken til togene kan styrkes med selvkørende busser. Det kræver dog satsning på gode omstigningsforhold på stationer og terminaler. Dette udløses et hjertesuk hos denne artikels forfatter: Mon ikke det var på tide at tænke lidt større - og dyrere - tanker om stationer og terminaler, hvis tanken om bedre tilbringertrafik skal kunne realiseres.

Kollektiv trafik

Opsangen gælder hele raden rundt: togselskaber, trafikselskaber og kommuner.

Kørselsafgifter og klimaudfordringen

Ekspertgruppen gør det endnu engang tydeligt, at de nuværende afgifter i transportsystemet vil passe meget dårligt til den selvkørende fremtid. Og den teknologisk udvikling inviterer ligefrem til indførelse af differentierede kørselsafgifter - road pricing.

Desuden understreger ekspertgruppen, at transportsektorens klimaudfordring ikke er forsvundet, fordi vi pludselig taler engageret og længe om selvkørende køretøjer. Flere elbiler - mange flere elbiler - er en nødvendighed- og det kan ikke gå hurtigt nok.

Hvad er mobilitet?

Pas på med begrebet mobilitet!

Ekspertgruppens rapport jonglerer med mobilitetsbegrebet, så det næsten tømmes for mening. Ét sted i teksten er mobilitet næsten det samme som transport. Andre steder betegner mobilitet noget langt mere omfattende: ikke bare transport, men også de enkelte mennesker erkendte og uerkendte muligheder for at nå både geografiske og virtuelle "steder hen".

Når man så giver sig til at måle mobiliteten, er det reelt kun transporten, man måler, mens mobilitetens psykologiske og kvalitative aspekter forsvinder ned i regnearket.

Så pas på. Læg mærke til, hvad der egentlig menes med mobilitet, når dette fleksible begreb anvendes.

Tabel 3.7 Transportarbejde - kollektiv trafik

		Stigning 2015-2030	Andel af kollektiv transport		Markedsandel i området
		ændring	I alt i DK		Af transport- arbejdet
			2015	2030	2015
A	Centrum 4 største byer	46%	8%	10%	37%
B	Forstæderne, 4 største byer	-2%	6%	5%	9%
C	Mellem centrum og forstæder	16%	16%	15%	34%
D	Mellemstore byer	-13%	1%	1%	4%
E	Land og mindre byer	-24%	5%	3%	5%
F	Mellem byer	37%	28%	33%	31%
G	Øvrig	5%	36%	33%	11%
Hele Danmark		17%	100%	100%	15%

26-årig mand blev dømt for vold mod buschauffør

Retten i Næstved har idømt en 26-årig mand 40 dages ubetinget fængsel samt retten til at føre motordrevet køretøj i tre år, fordi han en morgen i november sidste år slog en buschauffør i ansigtet.

Den 26-årige mand mente, at buschaufføren var kørt ind foran ham og ramt hans bil

Den 26-årige mand fra Faxe kørte derefter ind foran bussen og tvang dermed chaufføren til at standse. Den 26-årige mand steg ud af bilen og gik hen til bussen og banke på ruden ind til chaufføren. Da chaufføren åbnede ruden, tog den 26-årige mand fat i hans krave og slog chaufføren to gange i ansigtet med flad hånd.

Under retsmødet i Næstved erkendte den 26-årige mand, at han havde slået chaufføren.

Da den 26-årige ikke havde noget kørekort og alligevel kørte bil - endda i alkohol-påvirket tilstand - blev dommen på de nævnte 40 dages fængsel og frakendelse til at føre motordrevet køretøj i tre år.

Den 26-årige blev dømt for:

- Vold mod person i offentlig tjeneste
- spirituskørsel
- kørsel uden at have erhvervet kørekort

Borgerne i Viby Sj og Havdrup får mere bus

Det bliver snart lettere for borgerne i Havdrup, Viby Sj og omegn at stige på linje 215. Den populære buslinje får fra mandag 26. marts flere afgang, som skal gøre det lettere for borgerne at komme til og fra togstationerne i Viby Sj og Havdrup, styrke sammenhængen og øger mobiliteten i området

De flere afgang på linje 215 er kommet på plads i et samarbejde mellem Roskilde og Solrød Kommuner, som har ønsket at styrke den kollektive busbetjening på tværs af kommunerne. Fra 26. marts vil der være afgang hver halve time i myldretiden mellem Viby Sj og Havdrup. I dag kører bussen hver time.

De flere busafgange på linje 215 er resultatet af, at Roskilde og Solrød kommuner i samarbejde med Movia har fået tilskud fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til at forbedre busbetjeningen på linjen. Tilskuddet er bevilget for en to-årig periode.

Samtidig får linje 215 en ny rute i Havdrup med stoppesteder i det nye boligområde Havdrup Vest og en forbedret adgang til skolerne i Solrød og ind til de store uddannelsesområder i Roskilde og Køge. Det vækker glæde hos Niels Hörup, der er borgmester og formand for Økonomi-, Teknik- og Miljøudvalget i Solrød Kommune.

- Det er glædeligt, at vi nu kan tilbyde vores borgere mere fleksible afgangstider i myldretiden, og det vil forhåbentligt gøre det lettere at komme til og fra skole og arbejde. Derudover vil den nye busrute skabe sammenhæng mellem vores nye område i Havdrup Vest og resten af kommunen. Samlet set giver det en bedre offentlig transport, og det er vi naturligvis glade for, siger Niels Hörup.

Også i Roskilde Kommune kan borgerne se frem til klare forbedringer ved det ekstra antal afgang.

- Dem der bor på strækningen Assendløse, Dåstrup, Viby og Ørsted får blandt andet bedre muligheder for at komme til S-togs linjen i Solrød. Viby er et område, hvor vi udbygger markant med boliger og et ny bycenter de kommende år. Derfor skal den kollektive trafik også opgraderes, da det sikrer, at vores lokale bysamfund rundt om i kommunen kan hænge sammen og er attraktive for nye borgere, siger formand for Klima- og Miljøudvalget, Karim Friis Arfaoui.

I 2017 benyttede 262.000 passagerer linje 215. Med flere afgang og en ny rute i Havdrup, håber Roskilde og Solrød kommuner og Movia at linje 215 får 10.000 flere passagerer om året.

Hvis man søger på en dato efter 26. marts 2018, kan man som passager allerede nu finde den nye linje 215 på rejseplanen.dk. Det er også muligt at finde køreplanen på dinoffentligetransport.dk/215.

Fakta om Linje 215:

- Linje 215 kører fra Lejre til Solrød over byerne Viby Sj og Havdrup
- På Viby St. og Havdrup St. er linje 215 tilpasset togafgangene. Fra Solrød St. er der adgang til S-tog
- Roskilde og Solrød kommuner søgte i 2017 Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen om tilskud til at indsætte flere busser på linje 215 for at styrke den kollektive transport i området
- Den styrkede busbetjening på linje 215 er i første ombæring gældende for en toårig forsøgsperiode

Trafikselskaber informerer om lockout eller strejke

Det er endnu ikke afklaret, om de varslede strejker og lockouter i forbindelse med overenskomstforhandlingerne, træder i kraft, da der stadig forhandles. Trafikselskaberne informerer dog alligevel om konsekvenserne, hvis de varslede konflikter træder i kraft

Hvis der bliver konflikt med enten lockout eller strejke, forventer trafikselskaberne, at situationen er følgende:

- Alle busser i Danmark kører normalt, da busdriften ikke er omfattet af konfliktvarsel
- Letbanen i Aarhus kører som normalt, da letbanen ikke er omfattet af konfliktvarsel
- Metroen kører som normalt, da Metro Service ikke er omfattet af konfliktvarsel

Banedanmark er omfattet af konfliktvarsel og derfor forventer trafikselskaberne, at al togdrift - både fjern-, regional-, lokaltog og S-tog - indstilles fra konfliktens start

Interesserede kan følge med på togoperatørernes, trafikselskabernes og DOT's hjemmeside (www.dinoffentligetransport.dk), hvor der under en eventuel konflikt løbende vil blive lagt informationer ud om, hvordan bus, tog og metro er påvirket.

Hvis man normalt bruger toget, kan man søge på din rejse i Rejseplanen og få oplyst, hvordan man eventuelt kommer frem med bus, letbane og metro.

3F informerer om lockout eller strejke

Trafikselskaberne har i forbindelse med overenskomstforhandlingerne og de udsendte strejke- og lockoutvarsler oplyst, at ingen kollektive busser er ramt af strejke og lockout. 3F, der blandt andet organiserer kommunalt ansatte chauffører, oplyser, at meldingen ikke er helt dækkende

3F Transportgruppe har størstedelen af medarbejderne ved de kommunale busser i Aarhus og medarbejderne ved rutebilerne under Bornholms Region som medlemmer.

I Aarhus har 3F ikke i første omgang udtaget chaufførerne og ikke modtaget lockout, men på Bornholm er alle bybusserne i Rønne varslet i strejke. 3F har ind til nu ikke modtaget varsel om lockout på Bornholm.

Formand for Movia:

Kollektiv trafik skal tage hensyn til alle - ikke kun passagerne

Thomas Gyldal Petersen (S), der er bestyrelsesformand i Movia og borgmester i Herlev, har haft et debatindlæg i Altinget. Her peger han på, at kollektiv transport er kernevelfærd og skal udvikles i tæt samspil med alle borgere - og ikke kun passagererne

I indlægget skriver Thomas Gyldal Petersen blandt andet:

En ny kommunal og regional valgperiode er startet, og vi er i kommunalbestyrelserne og regionsrådene godt i gang med den store opgave, det er at varetage det daglige politiske ansvar for størstedelen af den offentlige velfærd i vores samfund.

Det er et stort ansvar, for borgerne er dybt afhængige af gode skoler og pasningstilbud, anstændig ældrepleje og høj miljøbeskyttelse. En af de velfærdsopgaver, borgerne, virksomhederne og vores samfund også er dybt afhængige af, er god mobilitet.

Jeg har som borgmester og som formand for Movia haft lejlighed til at tale med mange transportministre og transportordførere fra Folketingets partier, og der har generelt været en stor opmærksomhed for at skabe praktiske løsninger, som er til gavn for borgerne – uanset om de kører med bil, bus eller tog

God mobilitet får borgernes hverdag til at hænge godt sammen, og gør det lettere for virksomhederne at tiltrække kvalificerede medarbejdere. Kommuner og regioner har ansvaret for den lokale og regionale kollektive transport i busser, lokalbaner og flextrafikken. Det er vigtigt, fordi det er den lokale og regionale transport, som binder tog og busser sammen.

Interesserede kan læse hele indlægget i Altinget.dk **her**:

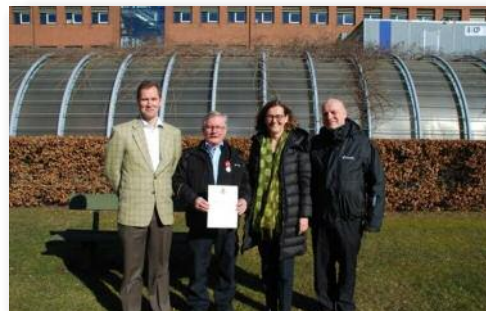


Trafikkontrollør i Movia fik fortjenstmedalje

Trafikkontrollør i Movia, Peter Kertesz, har arbejdet i den kollektive transports tjeneste i 40 år. I den anledning fik den 61-årige trafikkontrollør overrakt dronningens fortjenstmedalje i sølv af Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen

Med dronningens fortjenstmedalje i sølv fik han et fysisk bevis for, at han har bidraget positivt til den kollektive transport. Og Peter Kertesz kan nu se frem til, at han personligt skal møde op og takke dronningen for hædersbeviset.

- Det er ikke hver dag, man får sådan et skulderklap. Så jeg er da stolt af fortjenstmedaljen, og vil gerne møde personligt op og sige dronningen tak for den, siger Peter Kertesz.



I dag er en af Peter Kertesz' hovedopgaver at holde styr på de 1.500 count-down-moduler, udskifte batterier og sørge for, at passagererne kan se realtiden på standerne. Derudover holder Peter Kertesz øje med, at busoperatørerne har orden i deres reserve-rejsekort-udstyr, så busserne hurtigt kan køre i garage og få udskiftet 'gearet', hvis rejsekortstanderne i busserne bryder ned.

Peter Kertesz startede sin karriere som buschauffør hos HT i Gladsaxe kommune i december 1977, hvor han i fem år kørte bus i Herlev, Gladsaxe, Lyngby og Bagsværd. I 1982 skiftede Peter Kertesz til billetkontrollør, et arbejde han passede i godt ti år. Og i 1992 blev Peter Kertesz udnævnt til trafikkontrollør, hvilket han er i dag.

Peter Kertesz har i de seneste år bidraget væsentligt til opsætning af stoppestedsskiltning i Roskildeområdet. Senest var han med til at sætte nye stoppestedstavler på samtlige stoppesteder på Vest- og Sydsjælland.

Af kolleger bliver Peter Kertesz opfattet som venlig, meget hjælpsom, omgængelig og med et ry om, at han siger tingene ligeud -gerne tilsat lidt humor. Privat er Peter Kertesz gift, bor i Taastrup og har tre voksne børn.

Transportministeren skal svare på p-spørgsmål

Socialdemokraternes transportordfører Rasmus Prehn har spurgt transportminister Ole Birk Olesen (LA) om, hvad han mener om p-restriktioner ved S-togstationer

Spørgsmålet lyder:

Mener ministeren, at S-togsstationerne i og omkring København understøtter Park & Ride, når flere kommuner, herunder Solrød Kommune, har indført tidsbegrænset parkering ved deres S-togsstationer, således at pendlere ikke kan parkere ved stationen og pendle til København?

Undersøgelse fra Passagerpulsen: Passagererne er generelt tilfredse med sammenhængen i køreplaner

Passagerer, der skifter mellem flere kollektive transportmidler, er generelt tilfredse med sammenhængen mellem transportmidlerne. Det viser Passagerpulsens undersøgelse af passagerernes oplevelse af sammenhæng i køreplanerne

Passagerpulsen har spurgt passagererne, hvordan de oplever sammenhængen mellem køreplanerne, når de rejser med mere end en bus eller et tog.

Undersøgelsen viser at:

- 74 procent af passagererne, der har mindst et skift mellem kollektive transportmidler, oplever, at køreplanerne passer godt sammen
- Passagerer, der kun rejser med tog (81 procent), er generelt mere tilfredse med sammenhængen end buspassagererne (63 procent)
- De unge mellem 15-19 år er mere utilfredse med sammenhængen end gennemsnittet (61 procent)

Interesserede kan hente rapporten og læse om passagerernes bud på en bedre sammenhæng **her**:

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Busoperatøren Umove har vundet udbuddet af el-busser i Roskilde med Yutong-busser fra Kina.

Roskilde sætter strøm til 9 kommunale buslinier

Roskilde bliver den første kommune i Danmark, hvor de kommunale busser har el-motorer og batterier. På et møde i byrådet i Roskilde besluttede et politisk flertal, at lade alle interne kommunale buslinjer skulle være elektriske. Busoperatøren Umove investerer i depotanlæg, hvor i alt 20 busser kan få strøm på batterierne

Roskilde Kommune indsætter de elektriske busser i samarbejde med Trafikselskabet Movia på alle ni kommunale buslinjer, som kommunen har fuld beslutningsret over.

Det gælder de meget benyttede bybusser 201A og 202A samt linjerne 203, 204, 205, 206, 208, 209 og 212. Tilsammen omfatter kører busserne med omkring 2,8 millioner passagerer årligt. El-busserne kommer ud at køre fra april 2019. Borgmester Joy Mogensen glæder sig over, at Roskilde Kommune har lagt sig forrest i den grønne omstilling af kollektiv transport.

- Jeg er meget tilfreds med, at Roskilde Byråd med beslutningen om, at alle bybusser skal køre på el, kan yde et bidrag til at bremse de klimaforandringer, som kommunen har haft tæt inde på livet i form af en række oversvømmel-

ser. Nogen skal gå forrest i omstillingen til grøn kollektiv transport, og jeg er glad for, at vi kan gøre det her i Roskilde, siger Joy Mogensen (S).

Formand for kommunens Klima- og Miljøudvalg, Karim Friis Arfaoui (S), hæfter sig ved, at elbusser ikke udleder nogen lokal luftforurening (NOx og partikler). Og med el-motorerne er der ikke nogen lokal udledning af CO2.

- Det betyder, at kommunen vil spare udledningen af 1.400 ton CO2 årligt. Det svarer til, at der pludselig kørte 470 flere elbiler rundt på vejene - de kunne hver køre 20.000 km om året - vel at mærke indenfor Roskilde Kommunes grænser, siger Karim Friis Arfaoui.

De elektriske busser støjer også mindre, end tilsvarende dieselbusser, hvilket især ville kunne mærkes i de tætte byområder i Roskilde bymidte.

Administrerende direktør for Movia, Dorthe Nøhr Pedersen, ser Roskilde Kommune som "first mover", der vil skubbe på en udvikling, som hun mener med sikkerhed vil brede sig til resten af Movia's område - og resten af landet.

- Movia har sammen med kommunerne og regionerne aftalt et fælles mål om, at busdriften skal være fossilfri i 2030. Så vi er meget tilfredse med, at Roskilde Kommune nu går forrest og kan inspirere andre kommuner til at leve op til de fælles klima- og miljømål, siger Dorthe Nøhr Pedersen.

Det er firmaet Umove Øst, der har vundet udbuddet for el-busser i Roskilde Kommune. Administrerende direktør for Umove, Johnny B. Hansen, oplyser, at busserne i Roskilde vil komme fra verdens største busproducent - kinesiske Yutong - der har mange års erfaring med elbusser producerer i alt 300 busser i døgnet.

Det bliver også den kinesiske producent, der skal levere udstyret til at oplade busserne og stå for servicen af de i alt 20 elbusser. Det kommer til at ske fra et helt nyt garageanlæg, som Umove vil bygge i Marbjerg ved Trekroner.

Movia er i gang med at forberede næste udbud, hvor trafikselskabet også forventer at se el på linje 2A og 18 i København og Frederiksberg, ligesom også Ballerup og Egedal forventes at indføre elbusser på tre buslinjer i forbindelse med udbuddet.

Fakta om el-busser i Roskilde

- Den oplevede støj fra en el-bus er mindre end halvdelen af støjen fra en dieselbus
- I Roskilde Kommune overgår 1,3 millioner kørte kilometer om året fra diesel til el
- Elbusser i kommunen sparer udledningen af 1.400 ton CO2
- Udgiften for kommunen for at skifte til el er tæt på 0 kroner
- Movia modtager støtte fra EU's ELENA facilitet (under Horizon 2020 programmet) til at forberede omstilling af busser og havnebusser til el drift.
- Hvis busserne får deres el fra vind-, sol- eller anden bæredygtig energi der ingen CO2-udledning ved driften.

Siemens skal levere nye el-lokomotiver til DSB

Tyske Siemens skal levere mindst 26 el-lokomotiver til DSB. Lokomotiverne skal sættes i drift fra 2021 og frem. Det er resultatet af en udbudsrunde, som DSB satte i gang i 2016. Aftalen med Siemens skal godkendes af Folketingets Finansudvalg

DSB oplyser, at Siemens med el-lokomotivserien Vectron har kunnet leve op til de krav, som DSB stillede i udbudet:

- Det skal være et "standard el-lokomotiv", som kan anvendes til både dansk og tysk/svensk kørestrøm
- Det skal kunne køre 200 km/t
- Det skal kunne trække DSB's eksisterende dobbeltdækkervogne
- Det være udstyret til både det nuværende og det kommende signalsystem på fjernbanen. Lokomotiverne skal leveres godkendt til kørsel i Danmark og Tyskland.

Siemens præsenterede Vectron-lokomotiverne i 2010 og har siden solgt dem til en række lande blandt andre Tyskland og Finland. Ordren fra DSB lyder på 26 el-lokomotiver, samt en option på leverance af op til yderligere 18 el-lokomotiver.

- Det er en god dag for DSB's kunder. Vi har fundet en stærk leverandør af de kommende el-lokomotiver. Vectron er en gennemprøvet lokomotivtype og lokomotiverne vil medføre et løft for såvel togtrafikken som for miljøet, når lokomotiverne efter planen erstatter de aldrende ME- og EA-lokomotiver, siger Flemming Jensen, der er administrerende direktør i DSB.

- Indkøbet af nye el-lokomotiver er samtidig et vigtigt skridt mod at forny DSB's aldrende togflåde. Udover at påvirke DSB's punktlighed positiv kommer de også til at forbedre DSB's driftsøkonomi i takt med, at de fases ind fra 2021 og frem, siger han videre.

De nye el-lokomotiver skal primært køre i den sjællandske regionaltrafik som trækraft for DSB's 113 dobbeltdækkervogne.

Udover at levere el-lokomotiver skal DSB og Siemens samarbejde om at vedligeholde de nye el-lokomotiver. Siemens får det overordnede ansvar for vedligeholdet i første omgang i 10 år - med option på yderligere 5 år.

- Ansvar for el-lokomotivernes kvalitet og pålidelighed ligger altså entydigt hos Siemens. Men som en del af aftalen skal Siemens bruge DSB Vedligehold til dele af serviceeftersynene på lokomotiverne. På den måde kan vi fortsat fastholde og udvikle vores kompetencer i vores værksteder. Det er jeg godt tilfreds med, siger Flemming Jensen.

Aftalen skal godkendes af Folketingets finansudvalg for at kunne træde i kraft.





MAN har de seneste år arbejdet med at stte strøm ti lsine køretøjer. På IAA i 2016 i Hannover kunne man eksempelvis se denne MAN Lion's City med el-motor.

MAN's eMobility indtager busserne i 2019

I løbet af i år vil MAN Trucks & Bus præsentere en flåde af elektriske e-busser, hvor drivlinien er helt elektrisk og får energien fra batterier om bord. MAN planlægger at sætte en serieproduktion af e-busser i gang sidst i 2019. I forbindelse med udviklingen af e-busser samarbejder MAN med flere forskellige partnere, der har interesse i busområdet

MAN har for e-bussernes vedkommende taget det udgangspunkt, at det er mere vigtigt at have en kontinuerlig drift inden for en fastsat rækkevidde, hvor busserne har energien med fra udgangspunktet, frem for en mere ubegrænset rækkevidde, hvor busserne skal lades op under vejs. Derfor vil MAN's e-busser blive leveret med en batterikapacitet, der passer til det daglige behov ud fra kørselsstrækning, el-forbrug under vejs til eksempelvis opvarmning eller klimaanlæg og belysning.

Som udgangspunkt vil busserne blive ladet op på depotet, så de fra starten har en rækkevidde på 200 kilometer under realistiske forhold. Det er i hvert fald det, som de fleste op mod 200 adspurgte europæiske kunder har peget på.

Flere samarbejdspartnere er med i udviklingen

I forbindelse med lanceringen af de elektriske demobusser i en forproduktion fremhæver MAN Trucks & Bus, at man samarbejder med flere partnere for at sikre, at busserne kan leve op til de forventninger og krav der stilles til busser i daglig drift, når de bliver sendt ud i feltprøver hos forskellige europæiske operatører.

MAN har eksempelvis et samarbejde i gang med Hamburger Hochbahn, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH), Stadtwerke München og Münchner Verkehrsgesellschaft så vel som Stadtwerke Wolfsburg og Wolfsburger Verkehrs-GmbH.

Det seneste samarbejde er indgået med Voyages Emile Weber i Luxembourg og Losch Luxembourg - en importør af køretøjer fra Volkswagen Group og Luxembourg's største forhandler-gruppe.

De enkelte partnere kan hver i sær drage deres egne konklusioner ud fra de erfaringer, som de sammen høster. Eksempelvis har Hamburger Hochbahn og VHH allerede fået mange erfaringer med at operere med e-busser.

Forhold omkring design af depoter og el-forsyning for kollektive transportsystemer med busser bliver eksempelvis diskuteret med Münchner Verkehrsgesellschaft og Stadtwerke München.

MAN Truck & Bus peger på, at koncernen er rustet til en fremtid med elektriske bybusser, da der er høstet mange erfaringer med elektriske drivlinier og komponenter gennem de efterhånden adskillige år, hvor MAN Lion's City Hybrid-busser har været i drift rundt omkring i Europa - eksempelvis kører der en MAN Lion's City Hybrid-bus i Københavnsområdet.

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



Nordjyske dieseltog kører på naturgas

Nordjyske Jernbaner fik i begyndelsen af februar den første leverance af et nyt og mindre miljøbelastende flydende brændstof til sine 21 tog med dieselmotor. Dermed er selskabet, der tager sig af den regionale togtrafik fra Skørping i Himmerland og nordpå til Aalborg og i hele Vendsyssel, det første i Danmark, der tømmer dieseltankene for derefter at køre på et naturgasbaseret flydende brændstof med mindre partikel udledning og mindre CO₂-udledning

Nordjyske Jernbaner, der overtog den regionale togdrift i Region Nordjylland fra DSB i august sidste år, har udskiftet den traditionelle dieselolie med det naturgasbaserede og flydende GTL-brændstof (Gas-To-Liquids). Herved nedbringes togenes partikeludledning med omkring 25 procent fra den ene dag til den anden. Det er ifølge administrerende direktør hos Nordjyske Jernbaner Peter Hvilshøj godt nyt for både ansatte, passagerer og naboer til det nordjyske banenet.

- Vi vil gerne gå foran og bidrage med en grønnere togdrift. Derfor har vi besluttet at udfase diesel til fordel for GTL. Selvom vores tog er nye, udleder de stadig skadelige partikler og diesellugt. Derfor er det naturligt, at vi udnytter de muligheder, der rent faktisk er for at vælge et renere brændstof, siger Peter Hvilshøj og fortsætter:

- Med skiftet til GTL nedbringer vi udledningen af skadelige partikler med helt op til 25 procent. Samtidig fjerner vi stort set alle gener forbundet med dieselos og -lugt. Dermed kan naboer til vores stationer og passagererne nu se frem til både mindre luftforurening og diesellugt fra vores tog.

På vej mod en grønnere kollektiv trafik

Nordjyske Jernbaner opererer 21 moderne dieseltog på linjerne Skagen-Skørping og Hirtshals-Hjørring. Det nye brændstof, som leveres af energiselskabet DCC Energi, brænder langt renere end traditionel diesel og kan uden videre påfyldes en dieselmotor. Det har Nordjyske Jernbaner fået forsikring for hos togproducenten Alstom, der har leveret togsættene. GTL er nogle få procent dyrere end almindelig diesel, men merprisen er ifølge Nordjyske Jernbaner og NT, der har det administrative ansvar for afvikling af den kollektive trafik i regionen, godt givet ud.

- Skiftet fra diesel til GTL er et stort og meget vigtigt skridt på vejen til en grønnere kollektiv trafik. Det er netop en af grundpillerne i NT's igangværende transformation fra trafik- til mobilitetsselskab. Vi mener, at den kollektive trafik skal gå forrest i den grønne omstilling, og vi har nogle ambitiøse målsætninger om at være med til at sætte standarden, siger bestyrelsesformand Nuuradiin S. Hussein (S) fra NT og fortsætter:

- Vi er derfor glade for fra den ene dag til den anden at kunne udfase diesel i alle vores tog. Det skyldes ikke mindst en stærk vilje hos Nordjyske Jernbaner og NT, og det skyldes, at vi de seneste år har gjort os nogle positive erfaringer blandt andet med Danmarks første CO2-neutrale regionalbusser.

Understøtter Klimaregion Nordjylland

Region Nordjylland er Danmarks første klimaregion, og regionsrådsformand Ulla Astman (S) har sammen med det øvrige regionsråd været en engageret driver for klimatiltagene. Hun ser derfor også GTL som et godt skridt på vejen til renere kollektiv trafik.

- Vi har ikke mulighed for at køre på el i Nordjylland inden for en overskuelig fremtid. Men ved at droppe diesel i togene kan vi gøre meget for både miljø og luftkvalitet. Derfor ser jeg Nordjyske Jernbaners skifte fra diesel til naturgas som det helt rigtige at gøre på nuværende tidspunkt. At vi så samtidig kan gøre det uden store investeringer og fordyrelser, gør jo bare beslutningen endnu bedre, siger regionsrådsformand Ulla Astman.

Nordjyske Jernbaner fik første levering af GTL i begyndelsen af februar og kører nu på ren GTL-brændstof. Afhængig af, hvordan GTL-brændstoffet er produceret, kan skiftet også bidrage til en mindre CO2-udledning.

El-busser skal køre passagerer fra færgerne

Ystad Hamn, der er Sveriges tredje største færgenhavn, har bestilt en ny elektrisk shuttlebus med plads til omkring 50 passagerer. Bussen skal betjene de færger, der lægger til kaj, hvor der ikke er adgang til via gangbroer til terminalerne

Ystad Hamn peger på, at de fleste færger lægger til kaj, hvor der direkte adgang til terminalerne via gangbroer.



Volvo 7900 Electric. Volvo Bussar skal levere 16 elektrificerede busser til Inowroclaw i Polen.

Volvo Busser skal levere 16 elektrificerede busser til by i Polen

Ordren består af otte helt elektriske busser og otte elhybridbusser, der skal køre Inowroclaw, der er en by med omkring 75.000 indbyggere i den nordlige del af Polen nordøst for Poznan

Inowroclaw er den første by i Polen, som skal opgradere sin busflåde til kun at bestå af elektrificerede busser. Volvo har allerede elhybridbusser kørende i byen. Den nye ordre på otte Volvo 7900 Electric og otte Volvo 7900 Electric Hybrid skal bygges i Volvo Bussar's fabrik i Wroclaw i Polen og leveres i år.

El-busserne sælges i form af en komplet nøglefærdig løsning, hvor Volvo Bussar tager hånd om vedligeholdelse af både busser og batterier.

Busserne får to muligheder for opladning - hurtigladning ved endestationerne via en pantograf og ladning med langtidsopladning i busdepotet.

Ladestationerne bliver baseret på den fælles OppCharge-standard, som betyder, at ladestationerne kan benyttes af el-busser fra andre producenter.

Volvo Bussar peger på, at energiforbruget for de elektriske Volvo-busser er omkring 80 procent lavere, end for tilsvarende dieselbusser. For hybridbusserne er det tilsvarende tal omkring 60 procent.

Volvo Bussar har tidligere leveret hybridbusser til Polen. Volvo 7900 Hybrid kører blandt andet i Wroclaw, Sosnowiec, Inowroclaw, Tarnowskie Góry og Warszawa. Sidste år fik byen Sosnowiec leveret 35 hybridbusser fra Volvo. Byen har dermed den indtil videre største flåde af hybrid-busser fra Volvo Bussar.

Se den. Test den. Mærk den. Kør den



Ny MAN TGE Minibus



Forbrug ved blandet kørsel: 13-14,3 km/l. CO₂-udslip 184-198 g/km. **E**

Har du lyst til en prøvetur?
– ring nu og book på telefon 43 20 77 07

Læs mere om vores nye minibus

MAN TGE Minibus



Fra venstre Jens Arne Flåen, flådechef i Nettbuss, Dagfinn Heitmann, områdechef for Iveco Bus i Norge, Sverige og Finland, og Hans Petter Sundberg, teknisk direktør i Nettbuss.

14 nye Iveco-busser sættes i drift i Trondheim

Busoperatøren Nettbuss har bestilt 14 Iveco Crossway-busser i forbindelse med et udbud i Trondheim i det nordlige Norge. Busserne skal sættes i drift 3. august næste år. Kontraktperioden løber i ti år

Iveco oplyser, at Nettbuss skal have ti Crossway LE Line-klasse 2 på 12,1 meter og fire Crossway LE City klasse 1 på 10,8 meter - alle i lav-entre-udførelse. Begge busvarianterne skal køre på bæredygtigt HVO-brændstof - et diesel-lignende brændstof, der udløser et meget beskedent CO2-udslip. Partikeludslippet er også ganske lavt på grund af de nyeste Euro-normer.

Crossway LE 12,1 meter har en Tector 7-motor på 320 hk og ZF Ecolife automatgearkasse. De fire Crossway LE 10,8 meter har også en Tector 7-motor, men i varianten på 290 hk, samt ZF Ecolife automatgearkasse.

- Vi er glade for at have fået aftalen med Iveco på plads i god tid før, kontraktperioden begynder, siger teknisk direktør Hans Petter Sundberg i Nettbuss AS.

- Vi har gode erfaringer med Iveco fra andre kontrakter i Norge, og er sikre på at det bliver en god løsning i det nye udbud fra 3. august 2019, siger han videre.

Drammen i Norge skal have svenske el-busser

Volvo Bussar har fået en ordre på seks elbusser af modellen Volvo 7900 Electric. Busserne leveres til det kollektive trafikselskab Brakar og skal sættes ind i den norske by Drammen, der ligger sydvest for Oslo

Brakar har bestilt seks el-busser af typen Volvo 7900 Electric, som skal leveres i januar næste år og køre på linie 51 mellem Drammen og Mjøndalen.

El-busserne leveres i en samlet og nøglefærdig løsning, hvor Volvo Bussar tager hånd om vedligeholdelse af busser og batterier til en fast månedlig pris.

Busserne vil blive hurtiglades med opportunity charging med ladestanderne ved endestationerne. Tyske Siemens har allerede opstillet ladestanderne, hvor busserne via en tagmonteret pantograf, kan få strøm på batterierne.

Busserne, der kommer til at køre på bæredygtig strøm, har et energiforbrug, der ligger 80 procent lavere, end tilsvarende dieselbusser.

Volvo Bussar har tidligere leveret elbusser til blandt andet Trondheim i Norge, Malmö i Sverige, Luxemburg, Harrogate i og InoWroclaw i Polen.

Totalt har Volvo Bussar solgt over 4.000 elektrificerede busser.





Setra'er i 4. generation holdt klar i Valencia

"Det er en dinosaur" sagde chaufføren opgivende da jeg en dag i Kastrup lufthavn beundrede en Setra Dobbeldækker. "Bagage rummet ødelægger din ryg, og der er ikke plads til ret meget, så bagagen skal ind og stå imellem sæderne i underafdelingen, og så kan det jo være lige meget at der er plads til 80 passagerer". Han havde måske en dårlig dag, men jeg tænkte siden at dobbeldækkeren måske var ved at uddø som tourbus

Af Rolf Brems

Med den tanke i baghovedet stod jeg nu i Valencia på den Iberiske halvø og blev budt velkommen af Setra-teamet til en præsentation af den nye generation 500 dobbeldækker S 531 DT.

I 2019 er det i øvrigt 50 år siden at den første Setra dobbeldækker S 228 DT blev præsenteret, i første omgang som et udkast, men den skulle siden sætte nye standarder for turistbusser. For det var først 12 år senere at den kom på gaden.

Det var før EU og en harmonisering af de forskellige landes krav og begrænsninger. Længden kunne man ikke ændre, den måtte være 12 meter, og da ledbusser ikke måtte køre i Frankrig og Schweiz, hvor det meste af den tyske transittrafik foregik, var der kun én vej for at øge størrelsen - og det var i højden. Ikke desto mindre fik man plads til 89 sæder, men nåede dermed også vægtbegrænsningen på 22 tons.

Materiel

Siden fulgte anden - og i 2002 tredje generation. Samme år gjorde de nye fælles europæiske regler det muligt at øge længden til 13,89 meter og dermed give plads til fire ekstra sæder, og nok så vigtigt, et større bagagerum. Motoren var nu en V8 på 503 hk og en 12 gears fuldautomatisk gearkasse.

Med 100 solgte enheder om året gik salget som forventet. Men med de nye liberale EU-regler inden for langdistance busruter i 2013 fik model S 431 DT et boost. Sammenlagt rullede 2.300 af tredje generation ud af samlebåndet i Ulm på 15 år.

Indretning

Og nu er der så kommet en fjerde generation, S 531 DT. Setra havde stillet to versioner til rådighed - en turistbus og en fjernbus-version. Udvendigt er der ikke den store forskel, og da lovkravet er to trapper til øverste dæk, er der trods alt ikke den store forskel indvendigt heller.

Turistversionen har ikke decideret lavgulv, men adgangen er stadig nem for personer med lidt begrænset førlighed. Tre lave bagagerum i højre side giver lidt stueplads, ikke anvendeligt til meget mere end lidt håndbagage eller personlige ting for chaufføren

Den er indrettet med 78 sæder

I fjernbus versionen med 79 sæder er der lavgulv, og god plads til passagerers adgang af både for og bagdør

Der er plads til to kørestole, som kan køre ombord via en folderampe

Der er også mulighed for en indretning med klapstole, så pladsen kan bruges til barnevogne, cykler eller lignende

Man kan vælge mellem to varianter for placeringen af den forreste trappe. For fjernbus-kørsel vælger de fleste operatører trappen umiddelbart indenfor til venstre, hermed forsvinder guidestolen



De to Setra S 531 DT - en dobbeltdækker til turistikørsel og en til fjernbuskørsel venter på de nysgerrige journalister, som Setra havde inviteret til Valencia i Spanien.

Materiel



Førerpladsen med det lille infocenter imellem de normale instrumenter, og en fin og funktionel skærm til højre.

Der er indbygget LED-lys på trappetrinene, som viser vej op til øverste dæk, og giver lidt sikkerhed i mørket...

I begge versioner kan man få en konfiguration med op til 93 sæder, hvor højre underste sædeafdeling hurtigt kan indrettes i konferencestil.

Der er vendbare kopholdere i bordet, så det kan blive helt plant

Kaffemaskinen har en kapacitet på 2x40 kopper, og det har jeg kørt bus nok til at vide, er en meget vigtig funktion..! Det diagonale toilet er blevet forbedret - blandt andet er ståhøjden nu 182 cm mod før 170 cm, og der er ingen fare for at snuble ind eller ud da dørtrinet er væk. Lidt andre materialer og udførsel med runde hjørner har gjort det lettere at renholde, og vandtankens indhold er forøget til 150 l fra 105 l. Ståhøjden i underste dæk er 184 cm, og på øverste dæk 168 cm.

Begge modeller har - og her kommer vi ind på en ømt punkt - 8,4 kubikmeter bagageplads, hvilket er for lidt, hvis gæsterne er meget ude over en week-end tur.

Ydermere har man for at have lavguldseffekten ved fordøren fjernet reservehjulet - og lagt det om i bagagerummet. Bagagerummet tjener også, alt efter benyttelsen, som hvilerum for medchaufføren, og så begynder det at knibe med pladsen - for kufferterne forstås...!

Modellen er stadig udstyret med EvoCool Top Air system, og med en temperatur i Valencia på en 20 grader kunne

Nye MB Sprintere - Euro VI

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



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

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

Nye Isuzu`ere

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



Brugte:

Setra 416 GT-HD - 2008

Km. ca. 666.088 - Manuelt gear
Klimaanlæg, fartpilot, retarder, toilet, køkken,
borde, fodstøtter, læselamper, luftdyser, avisnet

Pris: 750.000 Kr.



Setra 415 GT-HD - 2010

Km. ca. 395.353 - Automatgear - 47 pass.
Fartpilot, klimaanlæg, retarder, køkken, toilet,
fartskraver, læselamper, borde, armlæn, fodstøtter

Pris: 995.000 Kr.



Irisbus Evadys - 2010

Km. ca. 362.741 - Automatgear - 49 pass.
Fartpilot, toilet, køkken, retarder, klimaanlæg,
sovekabine, læselamper, avisnet, armlæn

Pris: 475.000 Kr.



Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

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

Salg: Sjælland

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

Værksted/Lager

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

Materiel



den sagtens køle bussen ned. Men det er jo også et airconditionanlæg, som har nogle år på bagen og er gennemprøvet.

Kørslen

Men nu fik jeg æren af at køre den ene af de to 531 DT ud af Valencia.

Siddekomforten for chaufføren er i top, sædet er dejligt bredt og cockpittet overskueligt. Da jeg sætter mig i sædet, føler jeg mig hjemme. Alt er hvor det plejer at være, undtagen nøglen - den er flyttet over i venstre side og er elektronisk.

Der er en stor info skærm i højre side, som er let at betjene. Den har GPS og et infocenter. Et andet infocenter sidder sammen med speedometret i midten af instrumentbrættet.

Om det var et salgstrick ved jeg ikke, men én fra teamet sagde, at jeg bare kunne starte. Det var den faktisk, men det var næsten umuligt at høre motoren i tomgang.

Gearvælgeren sidder i højre side på en stilk, og bussen sætter sig ligeså stille i bevægelse, da jeg rører speederen.

Indrømmet, jeg har aldrig kørt en længere tur i en dobbeltdækker, men har hørt meget om dens egenskaber - blandt andet, at den kan virke lidt ustabil med det høje tyngdepunkt. Da jeg tog kørekortet til bus var det meningen, at vi skulle prøve en dobbeltdækker på en prøvebane, netop for at prøve dens egenskaber. Men det blev vi snydt for.

Det var en blæsende dag i Valencia, så inden vi var nået ud i det åbne landskab, sagde én fra Setra-teamet, at vi lige skulle være opmærksomme sidevinden. Men når man sidder i bunden af bussen, virker den ikke speciel sidevindsfølsom og den var stabil og let at holde på vejbanen.

Senere på vej mod byen, da jeg sad ovenpå, kunne man mærke vinden, hvilket nu ikke føltes værre, end når man kører i en almindelig bus.

Materiel

Bagagerummet, nu med reservehjul... En sovekabine til en medchauffør kan foldes ud, det er opstillingen som ses bagved.



Toilettet er gjort lidt rummeligere - og nemmere at rengøre.



Pantryet med rummelige skabe til opbevaring af kaffe og lettere madvarer

Materiel



Det øvre dæk med glastaget, som giver en acceptabel ståhøjde.

I infocentret bag rattet viser "lane-keeperen", hvor bussen befinder sig i vognbanen. De to radarer på hver side afsøger siderne og viser på et display, hvordan bussen er positioneret og giver en alarm, hvis man forsøger at skifte bane og har overset et andet køretøj.

Den seks-cylindre række motor gav bussen et godt bundtræk, automatgearskiftet med otte skift, mærkede man ikke meget til. Da vi nåede nord for Valencia, begyndte der at komme bakker og sving - her trak den fint opad, og den lå stabilt i kurverne.

Fartpiloten var nem at betjene, og den gav hele tiden oplysninger om forankørende køretøjers afstand - op til 250 meter.

Vi drejede fra på motorvejen og kom ned imellem de endeløse appelsinlunde. Her på de små veje var den let at navigere, man skulle lige passe på med spejlene eller tyrehornene, som de kaldte dem - de ragede godt frem. Bussens 14 meter var nemme af få rundt, venderadiusen er på 23 meter. Og med et bakkamera koblet til en stor skærm var det en let sag at komme baglæns ud.

Sikkerhed

Typen er udstyret med ildslukker i motorrummet, et krav der stilles til alle nyindregistrerede turistbusser i EU fra midten af 2019.

Ved en opvarmning af en føler falder trykket og aktiverer et slukningssystem som højtrykssprøjter en slukningsvæske ud i motorrummet. På den måde fjernes oxygenet i brøkdelen af sekunder og skulle dermed kvæle ilden. Ydermere er dyserne rettet mod de varmeste elementer i motorrummet - eksempelvis turboen.

Nyheder fra Mekasign

- Nye skilte men samme gode service!

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



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



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

Bruger energibesparende super bright lysdioder.

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

Automatisk lysstyrke regulering giver perfekt læsbarhed under alle lysforhold.

Forhandler & Service Center



Passenger Information Systems
Bus | Train | Stop



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

Materiel



Interiøret i turistversionen som ikke er at betragte som en decideret lavgulvsmodel.

Af den mere dynamiske sikkerhed er bussen udstyret med den nyeste ABA4, active brake assist som er en radar, der afsøger bussens køreretning i op til 250 m. Chaufføren kan overrulle alarmer ved at trykke på speederen. Radaren virker - alt efter topografien, man kører i - med en vinkel på 18 grader.

I byen med tæt trafik overtager en radar med en rækkevidde på 70 meter og 120 graders vinkel. Den kan genkende bevægelser fra gående og cyklister ved at aflæse deres bevægelser og vinkel, hvorpå de vil skære bussens kurs, hvis de fortsætter. Hvis det sker umiddelbart foran bussen - for eksempel, hvis et barn der løber ud, bremser bussen op uden advarsel.

Radarsystemet virker også om natten og ved dårlig sigt.

En anden sikkerhedsforanstaltning er Sideguard Assist. Desværre ser vi i Danmark hvert år nogle højresvingulykker, hvor en cyklist eller fodgænger kommer til skade eller det, der er værre - dør. Side Guide Assist systemet har været kendt på lastbiler, som jo har større blinde vinkler end busser, men det er helt sikkert også et godt hjælpemiddel på busser. Disse ulykker vil forhåbentlig yderligere kunne minimeres med montering på busserne. Chaufføren vil få en advarsel, hvis radaren som afsøger siden af bussen opdager et objekt. I første omgang kommer der en gul advarselstrekanter op i sidespejlet. Hvis radaren skønner, at der nu er risiko for en kollision, blinker den rødt, samtidig med at førersædet vibrerer i højre side.

Samme advarsel optræder, hvis chaufføren blinker til højre og påbegynder et drej. Her giver den en alarm, hvis svingkurven vil ramme et fast objekt.

Sidst, men ikke mindst, vil radaren advisere chaufføren under kørslen hvis bussen fraviger sin bane. Når den kom-

Materiel

mer ud over de hvide striber vibrerer sædet i den side, hvor overskridelsen forekommer. Det fik vi selv lov til at prøve, og det virker fantastisk godt. Selv hvor de hvide striber ikke var så vel definerede, gav systemet en alarm, så snart bussen overskred striberne. Ved kørsel med fartpilot holder bussen selv en afstand til forankørende køretøjer.

Økonomi

Generation 500 har fået et facelift, som det hedder på dansk. Man har ændret nogle kurver og forlænget fronten med 85 mm for at få et bedre windflow, og overgangen fra front til sider har ingen kanter. En ændret bagende har nedsat randhvirvlerne, så sammenlagt har man reduceret luftmodstanden til 0,35 Cd. Alle forbedringer reducerer ifølge Setra brændstofforbruget med op til 10 procent alt efter kørselsmønster.



Interiøret i versionen indrettet som fjernbus. Interiøret kan bestilles i seks forskellige varianter.



Bageste del i lavgulvsversionen, pantryet i midten, kørestolsrampen ses i gulvet.

Materiel



ABA4 nedbremser selv bussen, hvis andre trafikanter krydser bussens forventede direction, og altså ikke hvis en fodgænger går i rabatten, før en kurve. Ved trafikanter på gaderne giver den en advarsel i spejlet, og vibreren i sædet.



Den lille advarselstrekant, som kommer til syne i højre spejl, hvis radaren har detekteret et objekt. Hvis chaufføren ikke reagerer på advarslen bliver den rød, og giver en vibration i højre side af sædet.

Materiel



Radaren til Side Guard Assist.



Om dobbeltdækkeren, er en dinosaurer, som er ved at uddø, er der ikke noget, der tyder intet på, snarere tværtimod. Volvo lancerer også en dobbeltdækker til det europæiske marked, i så fald kan man sige at typen har fået sin berettigelse i en slags Jurassic Park.

Dobeltdækkeren egner sig til det hastigt stigende fjernbusmarked. I Danmark alene er det steget med 16 procent over det seneste år. Typen egner sig for eksempel godt til at køre mellem København og Aarhus, hvor passagererne er typiske weekendpendlere med begrænset bagage.



Fra venstre: Niles Madsen, Annette Westerberg Johansen, Anna Andersen og Paw Ragner.

Egons Rejsebureau lægger vægten på den menneskelige dimension

Det lille sjællandske rejsebureau med speciale i busrejser vandt Danish Coach Award 2018 som Årets Busrejsearrangør

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Katalogerne er store: Der er masser af valgmuligheder for de oplevelseshungrende rejsende. Kontoret er lille: Der er kun tre medarbejdere i Egons Rejsebureau, et effektivt team bestående af afdelingslederen Paw Ragner og de to salgskonsulenter Anne Andersen og Annette Westerberg Johansen.

Alle har en alsidig erfaring fra rejsebranchen. Paw Ragner har et særligt godt kendskab til busbranchen og har blandt andet været turistbuschauffør i en periode. Anne Andersen er veteranen hos Egons og var med til at starte rejsebureauet i 2006. Annette Westerberg Johansen er den sidst ankomne og det friske pust fra andre dele af rejsebranchen.

Paw Ragner har et særligt godt kendskab til busbranchen og har blandt andet været turistbuschauffør i en periode.



Den fjerde uofficielle medarbejder er turistbuschaufføren Niels Madsen, som er rejsebureauets førstevalg af chauffør til bureauets busrejser. Niels Madsen er formelt ansat i en andel af busselskabet Egons, men han arbejder meget tæt sammen med de tre rejsekonsulenter.

I det hele taget er alt arbejde i busselskabet Egons præget af "tæt samarbejde", og på den måde er Egons Rejsebureau måske lidt større, end det ser ud til mellem de tre skriveborde i rejsebureauets kontor.

For nylig har Egons Rejsebureau fået sin egen turistbus - en bus med rejsebureauets navn malet på siden, men stadig holdt i Egons karakteristiske busdesign.

- Det er den bedste reklame, rejsebureauet kan få, når bussen kører ude på gader og veje. Det understreger den indre sammenhæng i vores busrejser, hvor der er genkendelighed og ligger tætte menneskelige relationer bag, forklarer Paw Ragner.

- Fordelen ved et lille rejsebureau er vi kan give en personlig service – ment helt bogstaveligt. Det er de samme få mennesker, der tager telefonen og som følger processen hele vejen igennem, siger Annette Westerbjerg Johansen.

- Rigtig mange af vore gæster kommer igen år efter år, og de ved, hvad de får, og hvad vi står for. Én af de vigtige ting er den menneskelige dimension, som vi lægger stor vægt på fra bestilling til hjemkomst, og det er også derfor, vi bruger Niels som chauffør på de fleste rejser og udflugter, siger Anne Andersen.

Niels Madsen er også en vigtig person i udviklingen af nye rejsemål og nyt indhold i de kendte rejser.

- Jeg melder altid tilbage med gode eller mindre gode erfaringer fra de forskellige rejsemål. Jeg er også typen, der gerne vælger at køre ad andre veje end på tidligere ture, og så sker det, at jeg opdager nye interessante seværdigheder eller naturområder, forklarer Niels Madsen.

Egons går mod strømmen

Egons Rejsebureau er specialister i noget så sjældent som ikke at være specialister. Hver af rejsebureauets medarbejdere kan klare hele paletten af opgaver.

Busrejser

- Vi satser på det enkle i vores busrejser. De flere af vore rejsemål kan nås på én dags kørsel, så bliver der mere tid til oplevelserne på stedet, siger Paw Ragner og forklarer videre:

- De traditionelle indenlands udflugter er et vigtigt område for os, og der er virkelig stor interesse for disse korte og billige ture.

Blandt de indenlands rejsemål er Fyns Hoved/Kerteminde, Avernakø, Brorfelde Observatorium, Sort Sol i Sønderjylland, besøg et krydstogtskib - og for dem, der tør blive ombord: Minicruise til Oslo, Helsinki eller Tallinn.

Stort program - relativt få rejser

Egons Rejsebureau har et stort rejsekatalog, hvor hovedvægten er lagt på klassiske rundrejser i Norge, Sverige, Tyskland, Polen og de baltiske lande. Kataloget har også en enkelt rundrejse lidt længere væk - til Kroatien, Bosnien og Hercegovina.

- Vi har mange rejsemål, men vi arrangerer som regel kun én eller to rejser om året til hvert rejsemål. Vi satser på unikke oplevelser og vi ønsker på ingen måde at standardisere vore rejser og udflugter, tværtimod, siger Paw Ragner og fortsætter:

- En af de ting, som er fælles for stort set alle gæster: Der skal sættes tid af til at shoppe, om det er i Krakow eller Kerteminde. Hvis ikke, bliver rejsen ikke bedømt som en succes. Det er en faktor, der er vokset i betydning i de seneste 10-15 år.

Hos Egons handler det heller ikke om at proppe så mange mennesker som muligt ind i en bus. Den femstjernede busindretning er standard. Det giver god benplads i bussen - et komfortniveau, som gæsterne sætter pris på.

Der er en særlig stilfærdig charme over rejseprogrammerne fra Egons Rejsebureau - alt er forklaret ganske enkelt og ligetil, ikke noget med de store armbevægelser og smarte slogans. Det virker troværdigt og indbydende.

Barrierefri

Et særligt katalog hedder "Barrierefri udflugter og rejser", og hvad gemmer der dig mon bag denne lidt kryptisk betegnelse? Hvilke barrierer kan man blive fri for her?

Niels Madsen er også en vigtig person i udviklingen af nye rejsemål og nyt indhold i de kendte rejser.

- Jeg melder altid tilbage med gode eller mindre gode erfaringer fra de forskellige rejsemål. Jeg er også typen, der gerne vælger at køre ad andre veje end på tidligere ture, og så sker det, at jeg opdager nye interessante seværdigheder eller naturområder, forklarer Niels Madsen.



Busrejser



Niels Madsen og Paw Ragner.

Det, man kan blive fri for, er først og fremmest smalle døre, høje dørtrin og kantsten, trapper samt toiletter indrettet i et kosteskab. Det er lige præcis den slags lavpraktiske forhold, som kan gøre livet surt for gangbesværede og kørestolsbrugere.

- Egons barrierefri rejser er tilrettelagt i liftbus og med besøg på steder, hvor der er god tilgængelighed for alle. Og så er der indlagt ekstra god tid i hele programmet, alle praktiske ting tager jo længere tid for passagerer med funktionsnedsættelse, forklarer Anne Andersen.

Erhvervsrejser

Egons Rejsebureau har i det seneste år arrangeret flere erhvervsrejser end tidligere, og her kan de tre medarbejderes fleksible kompetencer for alvor komme til deres ret. Formålene er vidt forskellige, det kan være en rejse til en kongres med dybt fagligt fokus, det kan være teambuilding eller den årlige firmaudflugt med fest og farver.

- Her kan vi bruge hele paletten i forhold til gruppens størrelse, komfortniveauet, rejsemål og detailplanlægningen. Tit har firmaet selv udarbejdet et forslag, og her kan vi hjælpe med bl.a. en realistisk tidsplan og praktiske detaljer, siger Annette Johansen.

Magasinet Bus spørger så til begrebet "barrierefri rejser" – bruges det som en særligt hensyn overfor målgruppen hensyn er det for at tiltrække almindelige gæster på disse rejser også?

-Vi har oversat begrebet fra tysk, og vi synes der er en positiv klang og en åbenhed i at bruge begrebet "barrierefri rejser", forklarer Paw Ragner.

Facebook-succes

De tre rejsekonsulenter er alle ret så ferme på en computer, men alligevel har de en ekstern medarbejder tilknyttet til en helt særlig opgave - nemlig af passe bureauets facebook-profil. Netop denne kanal har givet Egons Rejsebureau en uventet succes og medvind. Facebook-profilen er på få måneder kommet op på 11.000 følgere.

- Vi bruger facebook til konkurrencer, hvor man kan vinde én eller to gratis rejser hos os, og i efteråret 2017 blev én af disse konkurrencer en helt særskilt succes med hele 43.000 deltagere. Det var ret overvældende. Vi har følgere over hele landet, så på denne måde når vi langt ud over vores normale geografiske område, som er Vestsjælland og Hovedstadsområdet, siger Paw Ragner.

Egons DNA

Arbejdsforholdene hos Egon er som sagt præget af tæt samarbejde og meget fokus på personalets trivsel og tilfredshed. Egon's DNA er et særligt værdikoncept, som er udviklet for få år siden. Indholdet er et sæt af servicemål og leveregler, som der hele tiden arbejdes på at opfylde og finjustere.

En årlige trivselsmåling er her et vigtigt redskab for hele tiden at tage temperaturen på, hvordan det går med at opfylde de høje mål, og at kunne sætte ind på de svage punkter.

- Egon's DNA har skabt et unikt internt sammenhold og en virkelig god atmosfære, som alle nyder godt af, siger Paw Ragner.

Priskomiteéns begrundelse:

Årets Busrejsearrangør: Egon's Rejsebureau A/S

Egon's Rejsebureau er en virksomhed i konstant udvikling. I 2017 lancerede Egon's Rejsebureau muligheden for erhvervsrejser, og 2018 byder ligeledes på nye tiltag som billige busrejser for familier fra København til Agersø, der tilbyder et rigt naturliv og med mulighed for overnatning i shelter. Egon's Rejsebureau formår på én og samme tid at levere til de helt store rejsearrangører og samtidig have deres eget selvstændige og flotte rejseprogram.

I Egon's Rejsebureau gør man en særlig indsats for at opfostre en stærk virksomhedskultur, der internt betegnes som Egon's DNA. Dette indebærer, at alle chauffører modtager to dages intern uddannelse, der sætter fokus på service, kundehåndtering og sikkerhed. Dette giver chaufførerne den fornødne indsigt i at give kunderne en god oplevelse –og lige så vigtigt en stolthed over at være en del af Egon's Rejsebureau.

Egon's Rejsebureau er herudover også blandt de skarpe i branchen på den digitale markedsføring. På Facebook har Egon's Rejsebureau næsten 11.000 faste følgere, hvilket må siges at være imponerende.

Flydende forbindelser



Sådan så det ud, da den første million passagerer i 1968 blev fejret. Det blev kromand Emil Laursen og hans hustru fra Løgstør, der fik æren.

Molslinjen venter på passager nummer 100.000.000

Siden starten i 1966, hvor proprietær Valdemar Olsen 18. maj officielt indviede Molslinjens nye rute, hvor musik og fest fyldte færgen "Mette Mols" på den første tur fra Ebeltøft, har Molslinjens færger transporteret passagerer mellem Jylland og Sjælland. Og lige om lidt runder Molslinjen en historisk milepæl, når passager nummer 100 millioner sætter fod på en nutidens hurtigfærger

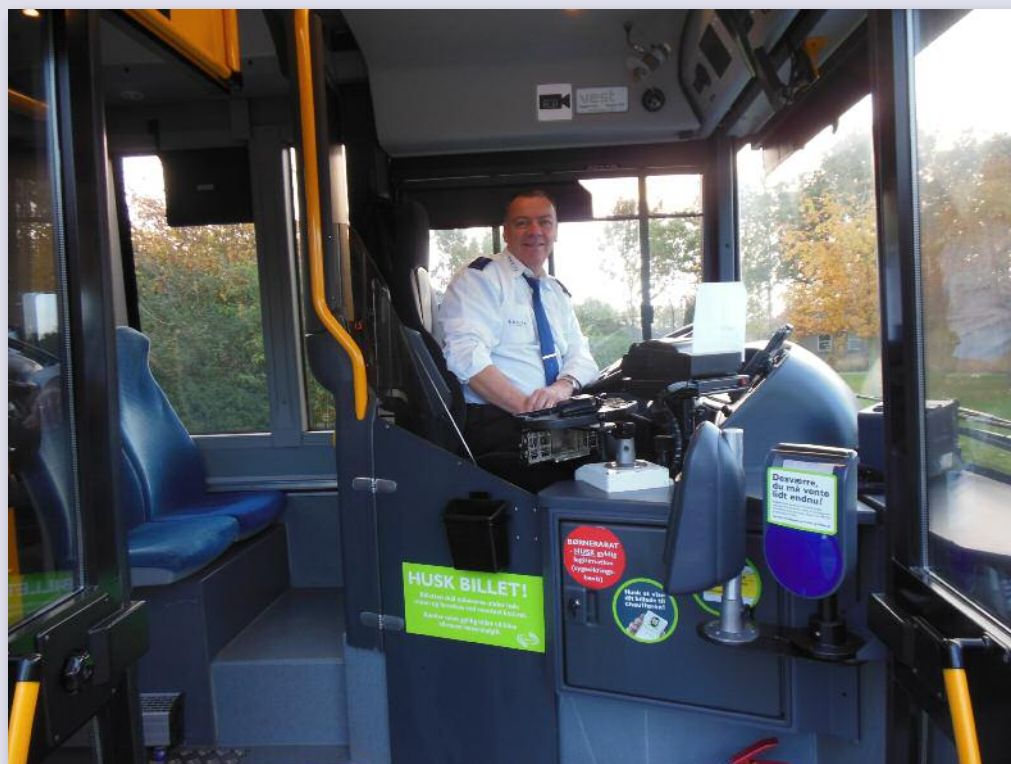
I slutningen af sidste år rundede Molslinjens samlede passagertal 99 millioner. Det betyder, at det øjeblik, hvor passager nummer 100 millioner træder ind på en af hurtigfærgerne, nærmer sig.

- Når man sejler med passagerer, er det afgørende, at man ved, hvor mange mennesker man har ombord. Derfor har vi været i stand til helt præcist at følge antallet af passagerer helt fra Molslinjens begyndelse i 1966, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Molslinjen sejlede i 2017 med det største antal passagerer i rederiets historie. Næsten tre millioner mennesker valgte sidste år en af Molslinjens hurtigfærger til turen mellem Jylland og Sjælland. Busruten Kombardo Expressen stod for cirka 100.000 passagerer.

Afhængig af tilstrømningen af passagerer, vil passager nummer 100 millioner dukke op i det tidlige forår - og det vil Molslinjen fejre.

- Det er et stykke dansk transporthistorie, som vi klart vil markere. Hvordan ved vi ikke helt endnu, men mon ikke vi kan gøre turen lidt speciel for den passager, som får tælleren til at ramme 100 millioner, siger Carsten Jensen.



Rolf Brems er bybuschauffør i Odense og fast klummeskribent i Magasinet Bus.

Vinterbusser, tildækning og en pioner bag rattet

I skrivende stund her på årets første forårsdag, er Danmark lagt i naturens kumme-fryser. Det har betydet, at passagererne har fundet vej til bussen. I går kørte jeg linje 30, som kører gennem Vollsmose - og som generelt har et højt passagertal. Resten af vagten foregik på linje 81 mellem Skibhusene og Fraugde, som normalt er en stille og rolig rute. Måske lidt for stille til undertegnede. Men den sibirske kulde gav lidt liv, det er lang tid siden, at der har været så mange passagerer med. Det kan godt være, at det er noget, jeg bilder mig ind, men folk virkede mere glade for at skulle med bussen, hvilket selvfølgelig nok mere skyldtes det at komme ind i varmen.

Da jeg overtog bussen på Odenses interimistiske busbanegård, hvor der ikke er mange læ-muligheder, begyndte en ældre passager at banke på fordøren, mens min kollega lige lukkede ned. Jeg gjorde klar til at sætte mig i sædet, og åbnede døren inden jeg egentlig var klar. Manden undskyldte, men han kunne simpelthen ikke holde det ud mere. Vinden fra øst føg lige ned gennem gaden, og de to busskure med gittersider forsløg som en skrædder et vist sted..! Jeg måtte give ham ret, det er for dårligt planlagt af kommunen og FynBus.

Tørklæder, burkaer og rockerveste

Senere på dagen steg en dame ombord, hvor man kun lige kunne se hendes øjne bag tørklædet, der var viklet omkring hendes ansigt. Jeg bød hende velkommen i varmen, og sagde med et glimt øjet, at det var da godt at burkaloven ikke var trådt kraft endnu! Det gav anledning til en lille snak, og hun fortalte, at det faktisk kun var få uger siden, hun sidst havde haft tørklæde på. Det var i Marokko, hvor temperaturen var noget højere, men tildækningen var kulturelt betinget.

Burkalov og tørklæde debat - det fik mig til at tænke på, at jeg for et år siden fik to damer ombord, hvoraf den ene var i niqab, altså hvor man kun lige kunne se hendes øjne. Jeg må indrømme, at jeg blev lidt lettet da hun bare købte en billet, og at jeg ikke skulle tage stilling til reglerne om kort og billedlegitimation.

For en halv snes år siden var der jo nogle sager blandt andet i Odense, hvor chaufføren nægtede en tildækket kunde

Fra førersædet

adgang med et buskort, fordi man ikke kunne se hendes ansigt. Det faldt ikke ud til chaufførens fordel, ja faktisk blev chaufføren hængt ud af den daværende formand for FynBus for manglende konduite. I den aktuelle sag burde man nok havde bakket chaufføren op, når der i FynBus' eget reglement var krav om gyldig billeddokumentation.

Men set i bakspejlet var man nok stadig meget berøringsangste overfor religiøse særkrav. Berøringsangst har den nuværende regering ikke været med burkaloven, men det er efter min mening et skråplan at skulle lovgive om folks påklædning.

Måske det var smartere at indføre et forbud mod religiøse eller banderelaterede symboler på alle offentlige institutioner og uddannelsessteder, så ingen var tvunget eller lå under et pres fra forældre eller forskellige grupperinger.

Da jeg startede på EFG i 1978, mødte der to elever op med rockerveste. En faglærer sagde til dem, at de godt kunne lade vestene blive hjemme - og det gjorde de.

En pioner som kvindelig chauffør i Odense

For fællesskabet bygger på nogle fælles værdier og ens regler, uanset køn. Det har været kendetegnende for Danmark siden 1960'erne. Her i 2018, og dermed 50 års jubilæet for ungdomsoprøret, er det værd at tænke på dem, som tog kampen for ligestilling op.

Det betød, at der også kom kvinder bag rattet i busserne - de første omkring 1966 i København. Man var noget senere på den i Odense Bytrafik. Her fik man den første kvindelige chauffør i 1973. Det var Hedvig Goldermann, som faktisk søgte ind allerede i 1971, men trafikmesteren turde ikke tage kvinder ind. Hun fik dog lovning på - når der kom en ny trafikmester - at hun ville komme i betragtning.

I mellemtiden fik hun job som turistbus-chauffør ved Atlantic Bus i Søhus. Her husker hendes søn, Jørgen, som var med på en tur, at da hun parkerede bussen for at gå ind og handle, opdagede folk at det var en kvindelig chauffør. Folk stimlede derfor sammen for at se det særsyn, det nu var, og om hun nu også kunne få gang i bussen. Men det var bybus-chauffør hun ville være.

Det blev hun så i 1973, men først efter at chaufførerne havde stemt for, hvilket alle på nær 4 ud af 300 gjorde.

Hedvig var nok det, man i dag vil kalde en mønsterbryder. Hun havde dog i nogle år arbejdet som dagplejemor, men alene det at tage et kørekort til bus måtte have været et stort spring. Dernæst det at søge ind i en mandeverden som bytrafikken, var en modigt beslutning. Hun startede sammen med en anden kvinde, der dog stoppede ret hurtigt.

I starten blev hun mødt med skepsis. En dame på hendes første tur steg af igen, og nogle mænd måtte hun overbevise om sin kunnen for at få dem til at stige på. "De mandlige passagerer var i reglen søde. Det var mest kvinder, der lavede vrøvl, men det fortog sig dog hurtigt" fortalte hun i bogen "100 år med kollektiv trafik på Fyn".

Hedvig kørte i 23 år og gik på pension som 60 årig i 1996. Hendes søn Jørgen blev ansat i 1977, og kører stadig.

Hun gjorde ikke noget stort nummer ud af at have været foregangskvinde. Jeg nåede desværre aldrig at møde hende, men kunne forestille mig, at hun ville sige som en kvindelig amerikansk skuespiller "det eneste kvinder ikke kan i forhold til mænd, er at tisse i et lejrbrål". Hedvig Goldermann døde 3. maj 2017.

Fra busvognmændenes årsmøde:

Busvognmænd tænker på en samlet stemme for persontransporten

17. marts holdt Danske Busvognmænd årsmøde i Billund, hvor organisationens formand John Bergholdt aflagde sin beretning. Den indeholdt flere perspektiver - eksempelvis en fusion mellem Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd

Forslaget om fusionen udspringer af det meget stærke samarbejde mellem Danske Busvognmænd og Dansk Taxi Råd i forbindelse med taxilovgivningen. Her har parterne oplevet behovet for at slå de faglige kompetencer sammen i en ny organisation. Fusionen skal sikre en ny forening, der med flere faglige kompetencer og en større organisation vil styrke budskaberne overfor politikere og embedsmænd.

- Sammen vil vi stå stærkere politisk. Det gælder i både Danmark og EU, hvor vores fælles budskaber utvivlsomt vil stå stærkere og vægtes højere overfor politikere såvel som embedsmænd, sagde formand John Bergholdt i sin formandsberetning.

Dansk Taxi Råd var også repræsenteret på årsmødet, hvor John Lindbom og Trine Wollenberg - henholdsvis formand og direktør - var til stede. Trine Wollenberg supplerede John Bergholdt ved årsmødets afslutning på talerstolen.

- Først og fremmest ønsker jeg at takke for den positive tilbagemelding på vores forslag om at fusionere. Vi skal være med til at påvirke fremtiden, og det gør vi bedst ved en samlet branche med én stærk stemme, sagde Trine Wollenberg fra årsmødets talerstol.

Sammen om at udvikle branchen

Danske Busvognmænd skal også i fremtiden være en forening for alle. Derfor introducerede John Bergholdt årsmødet for de nyeste ambitioner om at byde associerede medlemmer, herunder leverandører og aktører, der er en aktiv del af branchen, velkommen i foreningen.

De associerede medlemmer - som ikke får stemmeret - inddrages i et ønske om at samle samtlige af branchens aktører under samme flag, hvorfra branchen skal udvikles. Inddragelsen af de associerede medlemmer er endnu et led i ambitionen om at styrke de politiske budskaber, når de leveres til politikere og embedsmænd.



Socialdemokrat til busvognmænd:

Cabotagekørsel med busser er et stort problem

Folketingsmedlem og medlem af Transportudvalget Rasmus Prehn (S) havde lagt vejen forbi Billund, da Danske Busvognmænd holdt årsmøde. Her opdaterede han de fremmødte om på den politiske dagsorden på transportområdet

Rasmus Prehn satte blandt andet fokus på den længe ventede fjernbusterminal i København.

- Det kunne være rigtig interessant snart at finde nogle penge i forligskredsen bag Bedre og kollektiv trafik, sagde han og støttede samtidig op den placering ved Dybbølsbro, som er blevet foreslået i en rapport fra Trafikstyrelsen.

Rasmus Prehn understregede også, at den omfattende cabotagekørsel, som Danske Busvognmænd har dokumenteret henover sommeren sidste år, er et stort problem:

- Der hersker bred enighed i Folketinget om, at den omfattende og systematiske cabotagekørsel udført af udenlandske busser i København skal bekæmpes, sagde Socialdemokraterne's transportordfører.

Udenlandske chauffører kan beholde kørekortet

Et forslag til ændring af bekendtgørelse om kørekort vil gennemføre et forslag fra DI Transport, så ansatte fra et andet EU-land, der bor og arbejder i Danmark, slipper for at skulle ombytte deres kørekort

De nuværende regler betyder, at eksempelvis en buschauffør eller lastbilchauffør fra et andet EU-land med et kørekort med en gyldighed på over fem år skal have ombyttet det et dansk kørekort, når han har haft fast bopæl i Danmark i to år.

Tilsvarende regler gælder for ansatte med et almindelige kørekort med en gyldighed på over 15 år. De nuværende regler giver eksempelvis store udfordringer i busbranchen.

Fremover slipper udenlandske chauffører, der har bopæl i Danmark, for at ombytte deres udenlandske kørekort.

Forslaget vil ophæve kørekortbekendtgørelsens paragraf 120, stk. 2, om tvungen ombytning af kørekort udstedt i et andet EU- eller EØS-land, såfremt kørekortet har en længere gyldighedstid end 15 år for bil og motorcykel og 5 år for lastbil og bus.

Konkurrencerådet:

Brancheforening samarbejdede ulovligt om persontransport i Midtjylland

En række vognmænd, der er medlem af Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP), har i regi af brancheforeningen løbende koordineret deres tilbud, når ØFP bød på offentlige opgaver. Samtidig forbød ØFP's vedtægter medlemmer selv at byde på de opgaver, som ØFP bød på. Opgaverne vedrørte persontransport – som for eksempel skolekørsel og patientbefordring - i Midtjylland. Konkurrencerådet har på den baggrund politianmelder ØFP

- Når en brancheforening koordinerer sine medlemmers tilbudsgivning, begrænser det konkurrencen medlemmerne imellem, og det udgør en grov overtrædelse af konkurrenceloven, siger konkurrencerådets formand, Christian Schultz.

Han peger på, at det i sidste ende går ud over skatteborgerne, der risikerer færre eller dårlige ydelser for pengene.

- Medlemmerne har løbende koordineret tilbudsgivning gennem ØFP, og har samtidig afskærmet andre medlemmer fra at byde på de udbud, som foreningen bød på. Sagen handler dermed ikke om, hvorvidt to eller flere vognmænd på eget initiativ lovligt kunne have budt sammen. Det ville de normalt kunne i det omfang, det var nødvendigt for at kunne byde, siger han videre.

Konkurrencerådet har afgjort, at Økonomisk Forening for Persontransport (ØFP) ved at koordinere sine medlemmers tilbudsgivning har overtrådt konkurrencelovens forbud mod konkurrencebegrænsende aftaler.

ØFP har ikke selv tilladelse til at udføre persontransport, men brancheforeningen har budt på opgaver på vegne af sine medlemmer. I regi af ØFP har medlemmerne løbende koordineret, hvilke opgaver ØFP skulle byde på samt drøftet priser og fordeling af ruter i ØFP's tilbud.

Medlemmer måtte i henhold til ØFP's vedtægter ikke byde på de opgaver, hvor ØFP bød.

Konkurrencerådet har påbudt brancheforeningen omgående at ophøre med den ulovlige adfærd og fremover at afstå fra en lignende adfærd.

Konkurrencerådet har desuden besluttet at anmelde sagen til Statsadvokaten for Særlig Økonomisk og International Kriminalitet med henblik på en strafferetlig forfølgelse.

Økonomisk Forening for Persontransport er en brancheforening for 24 vognmænd i Midtjylland. ØFP afgiver blandt andet tilbud på handicapkørsel, flexkørsel og patientbefordring på vegne af sine medlemmer, når kommuner, regioner eller trafikselskabers sender opgaver i udbud.

Interesserede kan læse Konkurrencerådets afgørelse **her**:

Motorvej i Vendsyssel får ny tankstation

Fornyligt åbnede en ny og ubemandet F24-servicestation ved rastepladsen Vildmosen Vest på Motorvej E39 mellem Hirtshals og Aalborg. Servicestationen er tilgængelig for den sydgående trafik på motorvejen og landets første F24-motorvejsstation

Ifølge trafikdirektør Niels Tørsløv fra Vejdirektoratet skal åbningen af tankstationen ses som et led i Vejdirektoratets løbende bestræbelser på at forbedre servicen for trafikanterne på motorvejsnettet.

Stationen har ekstra belysning og kameraovervågning, som skal sikre bilisterne ekstra tryghed på F24-pladsen.

Fakta om tankanlægget:

- Den nye F24-servicestation åbnede 1. marts
- Det er landets første F24-motorvejsstation
- Stationen er ubemandet
- Den er placeret i Vildmosen på Motorvej E 39 - Hirtshalsmotorvejen - i sydgående retning
- Anlægget er udstyret med street workout-redskaber og overdækket pusleplads
- Der er opsat hjertestarter på pladsen
- Pladsen er ubemandet. Derfor skal ekstra belysning og kameraovervågning sikre tryghed på anlægget døgnet rundt

Nye sanktioner på køre- og hviletidsområdet ventes at gælde fra maj

Tirsdag 30. maj sidste år vedtog Folketinget en ændring af færdselslovens regler om blandt andet reglerne på køre- og hviletidsområdet

Ændringen betyder, at gen-erhvervelse efter frakendelse af førerretten til lastbil, bus og stort påhængskøretøj på baggrund af overtrædelse af reglerne om størst tilladte totalvægt, reglerne om køre- og hviletid og reglerne vedrørende takografen ændres.

Som følge heraf ændres kørekortbekendtgørelsen for at indføre det nye gen-erhvervelsessystem i bekendtgørelsen.

Ændringen træder i kraft ved ikrafttrædelsesbekendtgørelse forventeligt den 1. maj 2018.

Interesserede kan se forslaget til ny bekendtgørelse **her**:

Københavns Politi slog til mod Aarhus-pirater i taxi

Mandag 5. marts blev seks mænd varetægtsfængslet i 15 dage for organiseret berigelse mod pirattaxikunder. Retsmødet fandt sted efter, at Københavns Politi natten til fredag 2. marts slog til mod en gruppering fra Aarhus-området, som mistænkes for igennem flere måneder at have begået organiserede røverier og tyverier under foregivende af pirattaxivirksomhed i nattelivet - blandt andet i København

Kontakten til ofrene blev typisk skabt i byens natteliv på gaderne ud for restaurationer. Med umiddelbart meget attraktive tilbud om billig transport hjem fra byen fik gerningsmændene ofrene ind i deres biler og undervejs udsat de forurettede for tyveri eller røveri.

Både tyveri og røveri

Ifølge politiets efterforskning har gerningsmænd i mindst syv tilfælde stjålet eller franarret ofrene deres kreditkort og samtidig fået dem til at taste deres koder ind på et display i bilen. I mindst fire tilfælde har det udviklet sig til decideret røveri, hvor gerningsmændene under trusler med kniv har frtaget ofrene deres kreditkort og afkrævet dem koden, for derefter at bruge kortene i hæveautomater og kiosker.

Længevarende efterforskning

Anholdelserne af de seks skete efter længerevarende efterforskning. Torsdag aften viste efterforskningen, at gruppen var på vej til København. Observation mod de seks viste, at de kørte rundt i to biler med tre mistænkte i hver bil og samlede potentielle ofre op. Omkring klokken 3.00 natten til fredag slog politiet til og anholdt mændene, mens de havde potentielle ofre i bilerne. I den ene bil havde de anholdte allerede franarret offeret sit dankort, før politiet foretog anholdelserne. I den anden bil var kunden ikke blevet udsat for nogen berigelsesforbrydelse endnu.

De anholdte blev fremstillet i Dommervagten fredag eftermiddag, hvor anholdelsen blev opretholdt i tre gange 24 timer. Derfor skete der ny fremstilling i grundlovsforhør mandag 5.marts.

Politiet advarer

Københavns Politi har indledt et samarbejde med landets øvrige politikredse, idet der er klare indikationer af, at gerningsmændene også har opereret i andre byer.

- Vi vil på det kraftigste fraråde enhver at benytte pirattaxier. Det er langt fra første gang politiet oplever, at kunder i pirattaxier udsættes for forskellige forbrydelser. Derfor har denne slags pirattaxi-kørsel i høj grad Københavns Politis fokus, siger politikommissær Bjarke Dalsgaard Madsen.

Politiets efterforskning tyder også på, at flere kan være blevet udsat for tyveri eller røveri af gruppen. Derfor opfordrer Københavns Politi andre mulige forurettede i sagen om at kontakte politiet på 3314 1448.

De fængslede er i alderen 20 til 28 år og er alle fra Aarhus-området.

Taxivognmænd til 200 nye tilladelser er blevet trukket ud

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har gennemført den første lodtrækning om tilladelser efter den nye taxilov, hvor styrelsen havde modtaget ansøgninger fra 1.896 virksomheder om i alt 10.237 tilladelser. Der er udtrukket vognmænd til 200 tilladelser og vognmænd til en venteliste på 200

Lodtrækningen om tilladelserne til erhvervsmæssig persontransport foregik elektronisk og blev foretaget af en ekstern statsautoriseret revisor.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen begynder nu behandlingen af de udtrukne ansøgninger. Styrelsen forventer, at ansøgningerne er færdigbehandlet inden for otte uger.

Ansøgningerne på ventelisten vil blive aktiveret, hvis:

- en eller flere af de udtrukne ansøgninger bliver trukket tilbage
- en eller flere af de udtrukne virksomheder ikke opfylder de krav, der er fastsat i taxilovgivningen en eller flere af de udtrukne virksomheder ikke får registreret biler til brug for udnyttelse af tilladelse senest to måneder efter udstedelsen

Om kommende lodtrækninger

Den nye taxilov indeholder en overgangsordning, hvor der i 2018 kan blive udstedt 650 nye tilladelser til erhvervsmæssig persontransport med 200 tilladelser i første kvartal og 150 tilladelser i de efterfølgende tre kvartaler.

I 2019 og 2020 kan der udstedes årligt 500 nye tilladelser fordelt med 125 tilladelser pr. kvartal.

Bliver der ansøgt om flere tilladelser end det fastsatte antal inden for et kvartal, vil fordelingen af tilladelser ske ved lodtrækning. En ansøger kan maksimalt ansøge om tildeling af 20 tilladelser pr. kvartal.

Den næste lodtrækning finder sted 31. maj. Der kan ansøges om tilladelser i perioden 1. april - 20. maj 2018.

Interesserede kan se en oversigt over de vognmænd, der er blevet udtrukket til de første 200 tilladelser og vognmænd, der er kommet på venteliste **her**:



Ærø Kommune udbyder taxi-kørsel

Kommunalbestyrelsen på Ærø har besluttet at gennemføre et udbud af taxikørslen på Ærø. Baggrunden er blandt andet, at det kan være svært at få fat på en taxi i aften- og nattetimerne. Det rammer eksempelvis de personer, der ankommer til øen med den sidste færge

Da der heller ikke kører busser med forbindelse til de seneste færger, er man henvist til at gå, cykle eller få et lift med andre med bil på øen. Man kan heller ikke regne med, at man kan ringe efter en taxi, hvis man er i byen og har behov for at blive kørt hjem.

Ærø Kommune har stadig to taxivognmænd med bevilling. Kommune opfordrer til, at man kontakter dem i god tid, hvis man ved, at man skal bruge en taxi, så man kan få afklaret, om man kan blive kørt. Begge taxivognmænd har oplyst, at de har søgt om at få en statslig tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring. Når de får den tilladelse, må de ikke længere køre almindelig taxikørsel uden at være tilsluttet et kørselskontor.

Kommunalbestyrelsen har derfor besluttet hurtigst muligt at gennemføre et udbud af taxikørslen på Ærø. Det er i henhold til Taxiloven kun kørselskontorer med de nye tilladelser, som kan byde på opgaven. Da det både tager tid at gennemføre et udbud, og der endnu ikke er nogen godkendte kørselskontorer, vil der sandsynligvis være en periode først på foråret, hvor der ingen taxikørsel er i kommunen - heller ikke i dagtimerne.

Da alt står og falder med, hvornår de nye tilladelser bliver meddelt og om der er kørselskontorer, som er interesseret i at byde på opgaven, kan Ærø Kommune ikke være mere præcise i forhold til, hvornår der igen er en tilfredsstillende taxidækning i kommunen.

Ærø Kommune bliver den første kommune, der benytter sig af den nye taxilovs mulighed for, at kommuner kan tilkøbe sig taxidækning, hvis de vurderer, at behovet ikke bliver dækket på markedsvilkår.

Ærø Kommune udbyder dermed taxibetjeningen i kommunen, så kommunen betaler et beløb for, at et taxiselskab betjener kommunens borgere. Det er i henhold til taxiloven kun kørselskontorer, som kan byde på opgaven. Ærø Kommunes beslutning glæder Dansk Taxi Råds direktør Trine Wollenberg.

- Det er en udfordring for mange taxivognmænd i yderområderne at drive en vognmandsforretning. Derfor glæder det mig, at Ærø Kommune har valgt at benytte sig af muligheden for at udbyde deres taxibetjening, siger hun.

Interesserede kan se Ærø Kommunes udbud **her**:

Politiet fik et praj om beruset taxichauffør

Torsdag eftermiddag 15. marts fik politiet en opringning fra et værtshus i Pandrup, hvor en taxichauffør i løbet af dagen havde drukket en del øl. Taxichaufføren havde efterfølgende sat sig ind i sin taxa og var kørt imod lufthavnen i Aalborg

Politiet fik en beskrivelse af taxi'en og sendte en patrulje af sted. Patrulje fik øje på taxien på Lufthavnsvej i Nørresundby. Betjentene i bilen fik stoppet taxichaufføren, som blev bedt om at puste i alkometeret. Det viste, at taxichaufføren havde drukket en del over det tilladte, så han blev anholdt og sigtet for at køre bil i påvirket tilstand.

1.500 besøgte chauffør-jobmesser

De 10 job- og rekrutteringsmesser, som uddannelsesorganisationen Dekra arrangerede over hele landet i denne uge sammen med en række arbejdsgivere på transportområdet, tiltrak omkring 1.500 chauffør-kandidater

Baggrunden for jobmesserne rundt i landet er, at transportbranchen, skønnes at komme til at mangle omkring 2.500 chauffører inden for de kommende år - hvis der ikke gøres en indsats.

På de ti jobmesser havde ledige og andre interesserede chancen for at gribe nogle af ledige chaufførjob, der er i Danmark.

På messerne kunne gæsterne også undersøge deres muligheder for at få uddannelse og jobhjælp med henblik på at blive lastbil-, bus- og taxichauffør.

De 10 messer, der fandt sted i Nørresundby, Viborg, Herning, Brabrand, Vejle, Vejen, Odense, Brøndby, Næstved og Hillerød havde deltagelse af over 100 virksomheder, mens over 1.500 chauffører, ledige og andre interesserede havde tilmeldt sig som gæster.

- Vi er her for at profilere os over for nuværende og kommende chauffører. Vi prøver at spotte nogle emner, der passer til vores behov, og det her er en god måde at gøre det på. Vi har 90 chauffører, og derfor har vi en løbende rekruttering og udskiftning i løbet af året, sagde en af udstillerne, Jesper Nørgaard, der er direktør i fragtmandsvirksomheden J. Nørgaard Petersen A/S.

Ifølge koncerndirektør i Dekra Danmark, Peter Laursen, har job- og rekrutteringsmesserne vist sig at være et effektivt koncept.

- På blot to timer med skarpt fokus kan virksomhederne komme i direkte dialog med et stort felt af kandidater. Selve rekrutteringsfasen er ellers en udfordring for mange virksomheder, ikke mindst i disse år, hvor chaufførmanglen er så udtalt. Messerne er også til gavn for kandidaterne, der både kan få svar på alle deres spørgsmål og præsentere sig for virksomhederne på en mere personlig måde end gennem traditionel jobsøgning, siger han.



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!

Falck fyrer 570 medarbejdere

Falck vil øge brugen af samarbejdspartnere til siddende patienttransport. Derfor er 570 medarbejdere blevet sagt op. Falck forklarer, at fyringerne skyldes konkurrencesituationen på markedet for siddende patienttransport. Den har fået Falck til at ændre leverancemodellen på forretningsområdet, hvor ikke-akutte patienter hentes i hjemmet og for eksempel følges til en afdeling på et hospital, en lægeklinik eller et ambulatorium

Falck indgår i den forbindelse aftaler, så alle kørsler senere i år varetages af eksterne samarbejdspartnere. I dag gælder det for omkring hver femte kørsel.

Ifølge Falck vil kunder og patienter vil få den samme service som i dag, og de vil fortsat tale med en Falck-medarbejder, når de bestiller en kørsel.

- Vi udvælger samarbejdspartnere, og vi tager ansvaret for, at vores kunder og patienter får samme gode service, som de kender i dag. Vores patienter vil fortsat blive hentet ved døren og afleveret på det behandlingssted, de skal til, siger Jakob Bomholt, der er executive vice president i Falck.

Den øgede brug af samarbejdspartnere sker for at øge Falcks muligheder for at vinde nye kontrakter på markedet for siddende patienttransport.

- Vi opererer i dag på omkostningsvilkår, der er 15-20 procent højere end vilkårene på det øvrige marked for siddende patienttransport. Uden tilpasning af vores leverancemodell vil Falck i løbet af kort tid ikke længere være i markedet for siddende patienttransport, siger Jakob Bomholt videre.

Med ændringen afskediger Falck 570 hel- og deltidsmedarbejdere, der i dag arbejder med siddende patienttransport. 250 af de 570 afskedigede medarbejdere afskediges som en konsekvens af, at Falcks kontrakt om siddende patienttransport med Region Hovedstaden udløber senere i år. Afskedigelserne sker med virkning fra udgangen af september.

- Vi beklager, at vi må sige farvel til dygtige medarbejdere. Mange har været ansat i mange år og yder en stor indsats. Vores opgave er nu at sikre, at vores medarbejdere kommer videre i gode job, siger Jakob Bomholt.

Falcks og 3F's uddannelsesfond har i den forbindelse afsat midler til efter- og videreuddannelse af afskedigede medarbejdere, ligesom Falck tilbyder medarbejderne psykologhjælp i opsigelsesperioden.

Om siddende patienttransport

- Falcks siddende patienttransport er ikke-akut kørsel med patienter, der hentes i hjemmet og for eksempel følges til en afdeling på et hospital, en lægeklinik eller et ambulatorium. Kørslerne foregår i biler uden udrykning og ofte med plads til kørestole og andre hjælpemidler
- Falck har aktiviteter i 35 lande og har flere end 37.300 medarbejdere

VLAK-Regeringen:

Ny strategi skal gøre Danmark til digital frontløber

Med "Strategi for Danmarks digitale vækst" vil VLAK-Regeringen skabe grundlaget for, at virksomheder kan udnytte nye teknologier til at skabe vækst og øge velstanden for alle danskere. VLAK-Regeringen har afsat 1 milliard kroner til strategiens initiativer frem mod 2025

Strategien går ud på, at Danmark skal have fuldt udbytte af den digitale omstilling. Virksomhederne skal have gode rammer til at udnytte nye teknologier. Og alle danskere skal have kompetencer til at begå sig i en digital fremtid.

Strategi for Danmarks digitale vækst indeholder i alt 38 initiativer og skal bringe Danmark på forkant med den digitale udvikling, og skabe vækst og velstand til gavn for alle i samfundet.

Strategien indeholder syv større initiativer:

- Digital Hub Denmark - partnerskab for digital vækst
- SMV: Digital
- Teknologipagt
- Teknologiforståelse i folkeskolen
- Data som vækstdriver
- Agil regulering, der muliggør nye forretningsmodeller
- Løft af IT-sikkerheden i små og mellemstore virksomheder

VLAK-Regeringen tager med strategien også initiativ til et årligt digitalt topmøde, hvor erhvervsliv, organisationer med flere sætter fokus på den digitale omstilling.

Strategi for Danmarks digitale vækst er blandt andet baseret på anbefalinger fra regeringens nedsatte Digitalt Vækst-panel fra maj sidste år samt input fra VLAK-Regeringens Disruptionråd.

Der er afsat i alt 1 milliard kroner til initiativerne frem mod 2025 som følge af en indgået politisk aftale om erhvervs- og iværksætterinitiativer. Den afsatte pulje er "fødselshjælp", og der vil således også være privat medfinansiering til flere af initiativerne.





Kattegat set fra Aarhus. En fast forbindelse mellem det østjyske og det vestlige Sjælland er blevet taget frem af transportminister Ole Birk Olsen. Han vil have undersøgt en bro uden skinner udersøgt nærmere.

Politisk flertal sender en fast Kattegatforbindelse til biler til nærmere undersøgelse

Transportminister Ole Birk Olsen, som i sidste uge fik en rapport om mobilitet og stigende trængsel på vejene, vil med politisk opbakning fra de øvrige partier i VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti, vil sætte gang i en nærmere undersøgelse af potentialet for en ren vejforbindelse over Kattegat

Den politisk holdning i VLAK-Regeringen er, at en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat er et urealistisk dyrt projekt. Piller man togdelen ud af projektet, viser nye beregninger, at en ren vejforbindelse uden hurtig togforbindelse mellem Danmarks to største byområder, kan finansieres af bilisterne alene.

Beregningerne af en fast Kattegatforbindelse med opdaterede trafiktal fra Landstrafikmodellen, som blev sat i gang i 2016, viser på linje med tidligere beregninger, at en kombineret vej- og jernbaneforbindelse ikke vil kunne finansieres alene af brugerne. Anlægsomkostningerne for kyst-til-kyst forbindelsen og de nødvendige landanlæg på anslået til

124 milliarder kroner. Det beløb vil ikke kunne dækkes af brugerbetaling alene, men vil kræve et statsligt finansieringsbidrag på 42 milliarder kroner.

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA), som i den nævnte rapport om Mobilitet i Fremtiden blev gjort opmærksom på, at hurtige togforbindelser mellem byerne, vil kunne bidrage til at løse fremtidens trængselsproblemer, har bedt Vejdirektoratet om at se på en ren vejforbindelse over Kattegat. Den skønsmæssige vurdering er, at en sådan forbindelse vil kunne blive finansieret af brugerbetaling og være tilbagebetalt af trafikanterne på 32 år.

- Det er en gammel drøm at binde Øst- og Vestdanmark tættere sammen med en fast forbindelse over Kattegat, men det har hidtil forekommet økonomisk urealistisk. Nu viser det sig, at økonomien ser ud til at hænge sammen, hvis man bygger en ren vejforbindelse, så det bør vi undersøge nærmere, siger Ole Birk Olesen.

Der er tale om en skønsmæssig vurdering fra Vejdirektoratet, som er forbundet med stor usikkerhed. Ministeren vil derfor - med opbakning fra transportordførerne fra VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti - sætte gang i en nærmere undersøgelse af potentialet for en ren vejforbindelse over Kattegat. Den vil blandt andet omfatte et opdateret anlægsskøn og en opdateret trafikprognose, hvor der også tages hensyn til den seneste aftale om takstnedsættelse på Storebælt.

Den nærmere undersøgelse forventes at være klar til december 2018.

Enhedslisten om transportministeren:

Han har biler på hjernen - stop den mand

Enhedslistens transportordfører, Henning Hyllested, vil have transportminister Ole Birk Olsen stoppet, fordi han mener, at ministeren har biler på hjernen. Henning Hyllesteds udmelding kommer, fordi Ole Birk Olsen sammen med resten af VLAK-Regering og med opbakning fra Dansk Folkeparti taler for en fast forbindelse over Kattegat mellem Østjylland og Vestsjælland uden tog - kun for biler

- Indtil nu har det været en forudsætning, at der var tale om en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat. Ligesom vi kender det fra Lillebælt, Storebælt, Øresund og den kommende Femernforbindelse, siger Henning Hyllested og fortsætter:

- Men gud-hjælp-mig om ikke transportminister Ole Birk Olesen bruger genberegningerne til straks at bestille en vurdering af en ren vejforbindelse over Kattegat. Hermed cementerer Ole Birk Olesen, hvad de fleste nok anede, at der skal satses ensidigt på biler og veje. Årtiers prioritering af bilismen og nedprioritering af kollektiv jernbanetrafik fortsætter således. Toget dømmes ude.

Henning Hyllested peger på, at Ole Birk Olsens udmelding kommer, selvom flere biler og mere vej øger trængslen på vejnettet.

- Som om, den ikke var slem nok i forvejen. Hertil kommer mere støj, flere ulykker, øget klima- og miljøbelastning. Og kønt bliver det ikke, hvis det bliver en broforbindelse. Og hvad synes samsingerne om at få en støjende motorvej ind i baghaven, siger Henning Hyllested.

Kattegatkomitéen:

En forbindelse både til bil og tog vil kunne tjene sig selv hjem igen

I ti år har Kattegatkomitéen arbejdet for at få etableret en fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland. VLAKE-Regeringen vil sammen med Dansk Folkeparti sætte en nærmere undersøgelse i gang af en forbindelse udelukkende til biler, da nye beregninger viser, at en bilbro vil kunne etableres og finansieres ved brugerbetaling

- Det er meget glædeligt, at der nu er lavet genberegninger af Kattegatforbindelsen, som viser, at der er god økonomi i den, hvis den bygges kun til biler, siger Jens Kampmann, formand for Kattegatkomitéen.

Projektet blev ellers skudt ned af den daværende Venstre-transportminister i 2015, hvor en strategisk analyse viste, at forbindelsen ville kræve et statsligt tilskud på 51 milliarder kroner.

- Det har til tider været op ad bakke, fordi den strategiske analyse fra 2015 regnede med alt for lave trafiktal. Derfor er det godt, at man nu har revideret beregningsgrundlaget, den såkaldte Landstrafikmodel, så den giver lidt mere realistiske tal. Kattegatkomitéen har hele tiden peget på, at trafiktallene var urealistiske, mens renten og anlægsudgifterne var for høje, siger Jens Kampmann, der understreger:

- Vi havde foretrukket en kombineret forbindelse både til tog og biler, som vil muliggøre en rejsetid mellem Aarhus og København på kun én time med tog. Kattegatkomitéen er ved at undersøge rentabiliteten i forbindelsen sammen med en institutionel investor, og det ser ud til, at en forbindelse både til bil og tog vil kunne tjene sig selv hjem igen. Derfor opfordrer jeg til, at man også regner videre på togdelen, når man nu alligevel skal til at regne på vejforbindelsen.

Fakta om genberegningerne

- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har sammen med Vejdirektoratet har offentliggjort en rapport, hvor man har genberegnet økonomien for fast Kattegatforbindelse ved brug af en revideret udgave af Landstrafikmodellen.
- Det har resulteret i en rapport, som regner på en fast forbindelse til både biler og tog samt en skønsmæssig vurdering af en ren vejforbindelse.
- Konklusionen er, at en kombineret bil- og togforbindelse kræver et statsligt tilskud på 42 milliarder kroner ud over brugerbetalingen, hvorimod en ren vejforbindelse vil kunne betales tilbage med brugerbetaling på 32 år.
- Anlægsudgifterne inklusiv 50 procent reserver for en ren vejforbindelse anslås til at være 58 milliarder kroner, mens det anslås at koste 124 milliarder kroner at opføre en kombineret forbindelse
- På den baggrund foreslår regeringen og Dansk Folkeparti, at der regnes videre på en ren vejforbindelse, som man regner med vil kunne stå færdig i 2030. Den nærmere undersøgelse forventes færdig i december 2018
- I beregningerne er regnet med, at taksten for biler over Kattegat bliver den samme som på Storebælt i dag. Rapporten understreger, at Landstrafikmodellens trafiktal fortsat skal bearbejdes

Storebæltsbroens systemer kan aflæse nummerplader

Storebælt A/S har åbnet for "nummerpladebetaling", når man skal over broen mellem Fyn og Sjælland. Hvis man ønsker det nye mulighed, skal man tilmelde sig PayByPlate og registrere sin bils nummerplade hos BroBizz A/S. Med PayByPlate får man også adgang til de lavere priser og rabatter på Storebæltsbroen

PayByPlate er et samarbejde mellem A/S Storebælt og BroBizz A/S, som betyder, at betalingen for turen over Storebælt kan klares automatisk og uden en BroBizz-enhed i bilen, når man kører gennem betalingsanlægget.

Storebælt A/S oplyser, at man 20 minutter efter tilmeldingen kan køre i de blå kort-baner i betalingsanlægget og benytte den nye løsning.

Nye muligheder og lavere priser

Ved årsskiftet blev priserne for at køre over broen mellem Fyn og Sjælland sat ned med 15 procent, når det sker med automatisk betaling - ud over de 5 procents rabat, man i forvejen opnår med en BroBizz.

- Vi ønsker at tilbyde den bedste service til vores kunder. PayByPlate skal derfor ikke gå ind og erstatte BroBizz, men skal derimod ses som et supplement til de kunder, der normalt ville betale med kort eller kontant på Storebælt. Med PayByPlate vil kunden komme hurtigere igennem anlægget, plus man får adgang til rabatterne, siger Mette Berthelsen, der er markedschef i BroBizz A/S.

- Desuden giver løsningen mulighed for større fleksibilitet - for eksempel er det muligt at registrere flere nummerplader i en tidsbegrænset periode, hvis man kører i en lånt eller lejet bil, siger hun videre.

Kør i de blå baner med PayByPlate

Dagligt passerer omkring 35.000 bilister Storebælt - og tallet forventes at stige i fremtiden. Det er derfor ikke tilfældigt, at Storebælt har besluttet at dedikere de blå kort-baner til PayByPlate.

- Når vi i første omgang vælger at bruge de blå kort-baner til PayByPlate er det for at fordele trafikken bedst muligt i betalingsanlægget. Mange af vores kunder, som betaler med kort, kører allerede i de blå baner. Her forventer vi, at færre kunder vælger at betale med kort og i stedet benytter PayByPlate. Det vil lette trafikafviklingen i anlægget betydeligt, siger Jens Kjær Nielsen, der er chef for Storebælts betalingsanlæg.

I dag udgør kortbetalerne ca. 31 procent af de rejsende på Storebælt. Når PayByPlate er fuldt indarbejdet, forventer Storebælt, at 80 procent af kunderne vil betale med automatisk betaling såsom BroBizz eller PayByPlate. Det vil sikre den fremtidige kapacitet i betalingsanlægget og betyde, at kunderne ikke kommer til at holde i kø i takt med, at trafikken stiger.

Letbane melder om god fremdrift

Inden påske forventer Aarhus Letbane at ansøge om godkendelse af det ene af de to togtyper, der skal køre på strækningerne mod Odder og Grenaa. Tidsplanen er afklaret med både assessor og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, lyder det fra letbaneselskabet i Aarhus

Aarhus Letbane og assessor arbejder fortsat intensivt på at opnå godkendelse af Odder- og Grenaabanen. Status på de seks områder, som godkendelsesarbejdet omfatter, er:

Operationelle Regler:

Arbejdet med at lukke assesseringen af de Operationelle Regler fortsætter. Aarhus Letbane besvarer aktuelt spørgsmål fra assessor. Når assesseringen er afsluttet, udarbejdes der en sikkerhedsvurderingsrapport som indgår i ansøgningsmaterialet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Fremdriften i arbejdet er god og kan give letbanens operatør, Keolis, bedre tid til den teoretiske uddannelse af letbaneførerne

Letbanetog:

Ansøgningen for det første letbanetog af typen Tango sendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen før påske. Tre uger senere kan ansøgningen for det andet af letbanens to letbanetogtyper, Variobahn, også sendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Denne tidsplan er afklaret med assessor og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Tekniske regler:

Aarhus Letbane er ved at opdatere argumentationen for, hvilke tekniske sikkerhedsregler Aarhus Letbane ønsker skal indgå i ansøgningen. Assessors observationer er besvaret af Aarhus Letbane og opdatering af normerne (regelgrundlaget) for de tekniske regler pågår.

Infrastruktur:

Aarhus Letbane forventer at fremsende opdateret dokumentation for infrastruktur og ibrugtagningstilladelse til assessor i første del af april. Derefter begynder assessor at udarbejde sikkerhedsvurderingsrapport til brug for ansøgning

Sikkerhedsledelsessystemet:

Aarhus Letbane har fremsendt en plan for opdatering af risikoprofilen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, herunder hvilke rettelser, der vil blive foretaget i dokumenter og ansøgning. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har tilkendegivet, at man er enige i, hvilke emner der er væsentlige

Strækningen mod Grenaa:

Anlægsarbejdet på Grenaabanen forventes at være afsluttet med udgangen af april. Aktuelt er der etableret køreledningsanlæg på hele strækningen og alle transformerstationer er testede og klar. Bortset fra mindre arbejder på en række stationer, er det således overvejende testkørsler og godkendelse af strækning og køretøjer, der udestår for strækningen mod Grenaa



Aarhus Letbane om strækning og rettidighed:

Letbanetogene har kørt 80.000 km med en rettidighed på over 99 procent

Danmarks første letbane i Aarhus havde ved udgangen af februar kørt 84.000 km med en rettidighed på 99,1 procent. Dermed konkluderer Aarhus Letbane, at togene har kørt særdeles stabilt siden åbningen af den godt seks kilometer letbanestrækning 21. december sidste år

Over 99 procent af alle planlagte afgangse mellem Aarhus H og Aarhus Universitetshospital i Skejby er blevet gennemført og langt de fleste er kørt til tiden: Letbanens rettidighed ligger på 99,1 procent, hvilket vil sige, at 99,1 procent af alle afgangse mellem Aarhus H og i Skejby er afviklet inden for en tolerance på fire minutter.

- En rettidighed på 99,1 procent er i sig selv et fint resultat. Når man så tænker på, at der er tale om Danmarks første letbaneanlæg, der blev taget i brug for mindre end tre måneder siden i en vinterperiode, der har budt på alt fra fy-



gesne til frostgrader, er der tale om en bemærkelsesværdigt stabil drift, siger Aarhus Letbanes direktør Michael Borre, der trådte til ved årsskiftet.

60 nye letbaneførere

For Michael Borre er den stabile opstart og drift et udtryk for, at Aarhus Letbane har bygget et velfungerende og pålideligt letbanesystem.

- Der er aldrig tidligere i Danmark etableret en letbane i Danmark. I Aarhus kører letbanen gennem den indre by i et nyt dobbeltspor, der også omfatter et kørestrømsanlæg, nye signalanlæg, perroner og et kompliceret samspil med den øvrige trafik. Selv om det er komplekst, kan vi konstatere, at systemet fungerer godt og stabilt, siger Michael Borre.

Letbanens operatør, Keolis, har også stor andel i den stabile drift. På kort tid er det lykkedes Keolis at rekruttere og uddanne mere end 60 nye letbaneførere samt det personale, der overvåger og styrer letbanesystemet fra letbanens kontrolcenter i Banegraven. De nye medarbejdere har på kort tid erhvervet sig de kompetencer, der er med til at sikre en stabil drift af Aarhus Letbane.

En it-fejl fredag 16. marts - et par dage efter, at Aarhus Letbane havde gjort status - satte letbanetogene ud af drift i flere timer fra om eftermiddagen til midt på aftenen.

Magasinet Bus

Tirsdag 27. februar 2018 - nummer 2 - 6. årgang

Danske Busvognmænds direktør:

Vores medlemmer skal en del af fremtiden

Læs mere side 4

Togbussen reaktioner

Læs mere side 10

Biogas kan bane vejen for grøn transport

Læs mere side 12

Læs mere side 12

plus lidt mere

Læs mere side 18

MAN priser sine bedste

Læs mere side 42

Iveco kørte med førstepladsen

Læs mere side 44

Vinderne har vundet før

Læs mere side 46

Gik du glip af Magasinet Bus 2 - 2018? Så hent det her!