

Magasinet Bus

Torsdag 28. april til 25. maj 2016 - nummer 4 - 4. årgang

Danish Coach Award - Årets busrejsearrangør 2016

Gislev Rejser har kurs mod fremtiden

Læs mere side 37-41

Busfremkommelighed betaler sig

Læs mere side 15-19

Lille it-virksomhed fik stor ordre i Odense

Læs mere side 24-29

Tysk busselskab udvider sit net
af grønne busser

Læs mere side 4

Busselskab vil skabe ny mobilitet
i Europa

Læs mere side 5

Fjernbusselskaber tilbyder direkte billetter
mellem Danmark og Sverige

Læs mere side 8-9

Silkeborg får svenske gasbusser

Læs mere side 23

Forsøg med uddannelsesruter
er blevet til et stort net af busser

Læs mere side 10-11

Uber betaler bøde på
10 millioner dollar

Læs mere side 50

Svensk rederi-koncern bestiller
fire nye færges

Læs mere side 60

Arriva vinder kvalitetspris

Læs mere side 7

Mørketal

Bussen er det sikreste transportmiddel i vejtransporten. Dette er dokumenteret mange gange på dansk og europæisk plan. Sikkerheden for en siddende passager i en bus er meget høj. Når der findes en sikkerhedssele på sædet, skal selen bruges, og den forbedrer sikkerheden endnu mere. Selv stående passagerer har en høj sikkerhed i en bus. Mest risikabelt er det at stige af og på en bus, men risikoen for at komme til skade er stadig meget, meget lille. I hvert fald så vidt vi ved.

Værre er det af være modpart til en bus i trafikken. Fodgængere og cyklister er mest udsatte - også her så vidt vi ved. De frygtede højresvingsulykker er en daglig risiko for bløde trafikanter - størst er faren, når lastbiler og busser drejer til højre, og det gør de tit.

Højresvingsulykker med busser er sjældent omtalt, og man hører overraskende sjældent noget om busoperatørernes engagement i at bekæmpe højresvingsulykker. Selv om vi overordnet set stadig kan fastslå, at bussen er det sikreste transportmiddel i vejtrafikken, er det ganske svært at dokumentere. Årsagen er de såkaldte mørketal for trafikulykker og tilskadekomne i trafikken.

En nye skadestueundersøgelse fra Odense Universitetshospital har vist, at det faktiske antal ulykker og tilskadekomne på motorvejene er ca. fem gange større, end de officielle tal viser, de såkaldte mørketal. Den nye undersøgelse af ulykker og tilskadekomne på den fynske motorvej viser samme resultat, som en stribe af tidligere skadestueundersøgelser over årene: Kun hver femte trafikulykke og tilskadekomne registreres af politiet. Det er kendt viden, som endnu engang bekræftes.

På globalt plan sammenlignes trafikikkerhed i forskellige lande alene på antallet af trafikdræbte. Men uvidenhed og mangel på dokumentation råder desværre for trafikulykker og tilskadekomne i trafikken. I bustrafikken råder uvidenheden også. Man kan ud i det blå antage, at bustrafikkens andel af mørketallene er lille. Man kan med lige så stor ret antage, at andelen er lidt større - halvstor - meget stor.

Hvis der skal gøre noget målrettet for yderligere at forbedre bussens trafikikkerhed - i og uden for køretøjerne - har busbranchen brug for en solidt datagrundlag. Det eksisterer desværre ikke.

Vejdirektoratet og politiet arbejder tæt sammen om den eksisterende ulykkesstatistik. Flere forsøg på at inddrage flere parter - blandt andet hospitalerne og kommunerne - er mislykkedes over årene.

Der tales meget for tiden om potentialet i big data - også på transportområdet. Men big data på trafikikkerhedsområdet er ren utopi. Det er beskæmmende, at de officielle statistikker over ulykker og tilskadekomne i trafikken fortsat er mangelfulde, misvisende og utroværdige.

Hvad mener busbranchen om trafikikkerhedens mørketal?

Jesper Christensen og Mikael Hansen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

Bygget for at begejstre.

Setra TopClass 500.

Man kan tale om suverænitæt, ligesom man kan tale om design, kvalitet, effektivitet og sikkerhedsteknologier, men det bedste er nok i virkeligheden at man oplever den. En enkelt følelse der kan beskrive TopClass 500 må være begejstring.
se mere på www.setra.dk



SETRA



Tysk busselskab udvider sit net af grønne busser

Tyske FlixBus udvider sine internationale ruter fra København, så man kan komme fra Odense eller Kolding og til eksempelvis Amsterdam på omkring ni timer - til en pris på for eksempel 79 kroner for en natrur med afgang fra Kolding lørdag 25. juni klokken 00.35 med ankomst i Amsterdam klokken 09.20, hvis man bestiller i dag

Busserne i FlixBus' udvidede netværk i Danmark og Sverige begynder at køre midt i næste uge. Det omfatter nye natbusser til Holland, op til fem daglige afgange til Tyskland, afgang og ankomst i Odense og Kolding, og nye byforbindelser i Sverige.

FlixBus, der sidste år begyndte at køre fra København og transporterede 20 millioner passagerer, giver busrejsende adgang til et stort europæisk rutenetværk med 80.000 daglige forbindelser til 18 lande.

De nye natlinjer vil forbinde København, Kolding og Odense med Amsterdam, Den Haag og Rotterdam. Derudover vil FlixBus også øge antallet af daglige forbindelser til Hamburg og Berlin med op til fem daglige afgange. FlixBus starter også ruter fra København til Stockholm, Göteborg og intensiverer frekvensen af ruter til Malmö.

- Europæiske metropoler som Berlin, Stockholm, Amsterdam eller Hamborg er forbundet op til fem gange dag og nat, direkte. Flere byer og nye ruter er allerede undervejs. "FlixBus tilbyder nu forbindelser fra 8 byer i Danmark, til over 260 destinationer i 10 lande, siger Bettina Engert, der er global talsmand for FlixBus. Efter sin start i 2013 er tyske FlixBus med 80.000 daglige forbindelser til 18 lande, og med 20 millioner passagerer i 2015, en førende longdistance bus-operatør i Europa.

- Vi har grundlagt en helt ny måde at transportere sig på. Vi har simpelthen gjort busser cool igen, siger André Schwämmlein, der var med til at grundlægge FlixBus GmbH i 2011. I 2013 begyndte FlixBus at køre i hele Tyskland.

I Danmark har FlixBus siden efteråret 2015 eksempelvis haft et samarbejde med Abildskou A/S i Aarhus om en fra Danmark til Berlin.

Om FlixBus

FlixBus blev grundlagt i 2011 i Tyskland og begyndte at køre i hele Tyskland efter dereguleringen af det tyske busmarked

En innovativ forretningsmodel og et stærkt samarbejde med regionale busselskaber gjorde FlixBus i stand til at drive et nationalt netværk kun måneder efter starten

I 2015, efter at være en klar markedsleder i Tyskland, er FlixBus begyndt at globalisere sin forretningsmodel ved at tilbyde ruter, der krydser grænser, samt ved at lancere indenlands ruter i Frankrig, Holland og Italien

I første kvartal af 2016 har virksomheden udmeldt at den udvider sine ruter til central og Østeuropa, samt afgang til England og Spanien

Internationaliseringen er støttet af den amerikanske investeringsfond General Atlantic. Fra hovedkvartererne i München, Berlin, Paris, Zagreb og Milano opererer FlixBus sine grønne busser over hele Europa, og fragtede sidste år over 20 millioner passagerer

Busselskab vil skabe ny mobilitet i Europa

- At inspirere folk til at dele mobilitetstrenden er et af vores mål med vores alternativ til individuel transport, og så er det en miljøvenlig måde at rejse på, uanset budgettet, siger Bettina Engert, der er global talsmand for FlixBus

Hun peger på, at den effektive brug af buskapacitet aflaster infrastrukturen, samt miljøet.

FlixBus tilbyder også samarbejdende transport - eksempelvis med regionale færger mellem Danmark og Tyskland.

- Vores kunder har mulighed for at kompensere for deres CO2-emission ved at give et bidrag, og derved rejse CO2-neutralt. I 2015, transporterede indenrigs busserne i Tyskland for første gang flere mennesker end flyselskaberne, siger hun og bliver suppleret af André Schwämmlein, der var med til at grundlægge FlixBus til bage i 2011.

- Vi har allerede ændret måden folk rejser på. Nu er visionen at tilbyde kunder i hele Europa oplevelsen af at rejse grønt. Om det så er i London, Paris eller København, siger André Schwämmlein.



Busselskab tilbyder dynamiske priser

Billetter til de nye ruter fra København, Odense og Kolding, som det tyske busselskab FlixBus åbner sidst i april, bliver udbudt til salg på selskabets web-side www.FlixBus.dk, over selskabets app, eller i samarbejdende rejsebureauer over hele Europa

- Ligesom flyselskaber, bruger vi dynamiske priser i vores online shop. Dette betyder vores priser varierer i forhold til yield-management-metoden, siger Bettina Engert, der er global talsmand for FlixBus.

- For nyligt tilføjede vi den danske og svenske krone til vores valuta, og billetter til de nye forbindelser er allerede. De grønne busser er udstyret med gratis Wi-Fi, strømstik, ekstra benplads og air condition, siger Bettina Engert, der tilføjer, at der er tre stykker bagage med i billetprisen.

- Aflysning eller ombookning er gratis og muligt op til 15 minutter før afgang, siger hun og forklarer, at den gratis FlixBus mobil-app for iOS, Windows og Android gør det muligt for kunder ikke bare at booke en billet, men også at tjekke ind via en QR-kode, få rejseinformationer og navigere til deres afgangssted.

Arriva vinder kvalitetspris

Nordjyllands Trafikselskab (NT) har netop offentliggjort bonusregnskabet for trafikselskabets entreprenører for 2015. Arriva, der er det selskab, som særligt udmærkede sig i bonusregnskabet, har modtaget NT's årlige kvalitetspris og en bonuscheck på 25.000 kroner

Arriva har leveret kørsel til NT i mange år, men det er første gang, at selskabet vinder NT's kvalitetspris. Det er rute 90 (Hanstholm-Thisted-Nykøbing), der i 2015 har opnået det bedste resultat inden for serviceparametrene kundetilfredshed og brændstofforbrug, som NT's kvalitetspris er baseret på.

Bonusmodel skal sikre kvalitet og miljørigtighed

For år tilbage udarbejdede NT og entreprenørerne i fællesskab en bonusmodel, som blev indført i trafikselskabets udbudskontrakter. Formålet var at give busentreprenører og buschauffører incitament til sammen at yde en ekstra indsats for at sikre miljørigtig kørsel og øge kundetilfredsheden i de nordjyske busser.

Helt konkret måles der i bonusmodellen på kundernes oplevelse af den service og kvalitet, som entreprenørerne leverer i den daglige buskørsel samt brændstofforbrug pr. køreplan time. Derefter modtager den entreprenør, der i det pågældende bonusår har opnået det bedste resultat i forhold til størrelse, årets førsteplads og en bonuscheck på 25.000 kroner. Busentreprenørerne belønnes samtidig, hvis antallet af kundeklager falder og kundetilfredsheden stiger på deres individuelle linjer og afgange.

- Vi er meget glade for at kunne belønne Arriva med årets kvalitetspris for den flotte indsats, de har leveret i år. Jeg vil samtidig benytte lejligheden til at rose samtlige af de entreprenører, der kører for NT. I 2015 har vi nemlig set en meget positiv udvikling i kundetilfredsheden, og samtidig er antallet af kundeklager faldet betydeligt, siger direktør for NT, Jens Otto Størup.

- Det er indsatsområder, som NT har skarpt fokus på. I dag har vi kun omkring én kundeklage pr. 40.000 påstigninger i de nordjyske busser, så det er et resultat, vi kan være stolte af, og en tendens som vi vil arbejde målrettet på at fastholde og forbedre yderligere, siger han videre.



Arriva kører flere steder i Nordjylland. Blandt andet med gasbusser i Frederikshavn. Det var dog ikke aktiviteterne i Frederikshavn, der udløste prisen - men rute 90 (Hanstholm-Thisted-Nykøbing), der i 2015 har opnået det bedste resultat inden for serviceparametrene kundetilfredshed og brændstofforbrug, som NT's kvalitetspris er baseret på.



Fjernbusselskaber tilbyder direkte billetter mellem Danmark og Sverige

Fjernbus-specialisterne Linie 888 og Swebus er gået sammen om at tilbyde passagererne én samlet billet til hele busrejsen fra Danmark til Sverige. Billetsamarbejdet åbner for nemmere busrejser mellem Jylland og Sveriges største byer. I alt bliver det muligt at købe direkte billet mellem 28 danske og ca. 25 svenske destinationer

Kastrup Lufthavn er det naturlige omstigningssted mellem Linie 888' og Swebus' busser. De to selskaber har sørget for at tilpasse deres køreplaner, så ventetiden i Kastrup bliver mindst mulig for passagerer, der rejser mellem Danmark og Sverige. Det fremhæver Abildskou, der driver Linie 888.

Billetsamarbejdet træder i kraft 11. april 2016. Billetterne kan fra fredag 8. april købes gennem selskabernes digitale bestillingssystemer på www.linie888.dk og www.swebus.se.

Samarbejde med perspektiver

- Vi er superglade for den nye aftale med Swebus. Det betyder, at vi nu kan tilbyde vores kunder en meget mere sammenhængene kollektiv trafik, når de rejser fra Danmark til Sverige. Vi håber, at en kombineret billet til hele rejsen

Kollektiv trafik

vil være med til at gøre rejseoplevelsen mellem Danmark og Sverige optimal – både for vores og Swebus' passagerer, siger direktør Jess Abildskou fra Linie 888.

Linie 888 har i de senere år udvidet rutenettet, så der nu er direkte forbindelse fra 28 byer i Jylland og på Fyn til København og fem andre sjællandske afstigningssteder.

- For os er det et vigtigt skridt at kunne tilbyde rejser til Danmarks største byer. Der er en stor efterspørgsel i Sverige efter ferierejser til Danmark, og der er også mange studerende, som rejser til universitetsbyen Aarhus, siger Joakim Palmkvist, der er administrerende direktør i Swebus.

Swebus samarbejder i forvejen med en række svenske og norske busselskaber om gennemgående billetter og rejseinformation for fjernbusruter og internationale busruter. Kunderne hos Linie 888 kommer også til at nyde godt af Swebus' svenske og norske netværk.

Direkte forbindelse mellem 50 byer

Linie 888 er den fælles betegnelse for et større antal busruter mellem Jylland/Fyn og København. Ruterne drives af busselskabet Abildskou. Linie 888 betjener blandt andet disse jysk/fynske byer: Aarhus, Aalborg, Odense, Randers, Esbjerg, Herning, Thisted, Viborg, Horsens, Vejle.

Swebus er Sveriges største operatør af fjernbusruter og internationale ruter bl.a. ruter mellem Sverige og Danmark. Swebus betjener blandt andet disse svenske byer; Malmö, Lund, Helsingborg, Göteborg, Stockholm, Uppsala, Jönköping, Norrköping, Linköping og Kalmar.





Forsøg med uddannelsesruter er blevet til et stort net af busser

I august 2013 satte FynBus i samarbejde med Assens Kommune, Region Syddanmark, Syddansk Erhvervsskole og Trafikstyrelsen gang i et forsøg med tre uddannelsesruter fra tre mindre byer i Assens Kommune til Kold College og Syddansk Erhvervsskole i Odense. De tre uddannelsesruter er i dag blevet forvandlet til 34. Ruterne har gjort de uddannelsessøgende til tilfredse kunder, og skabt ekstra plads i de øvrige regionalbusser

Uddannelsesruterne fra de tre mindre byer i Assens Kommune til Kold College og Syddansk Erhvervsskole i Odense var fra begyndelsen en succes med fyldte busser om morgenen og næsten fyldte busser om eftermiddagen. Det særlige ved uddannelsesruterne var, at de kørte direkte til uddannelsesstederne. Køreturen blev derfor kortere, da busserne ikke skulle ind forbi Odense Banegård Center. Eleverne kom gennemsnitlig 25 procent hurtigere i skole takket være uddannelsesruterne.

En anden detalje var, at de, der boede over én kilometer fra uddannelsesruterens stoppesteder i Assens Kommune, kunne benytte sig af Telependler-ordningen, hvor de blev hentet i taxa og kørt til nærmeste stoppested på uddannel-

Kollektiv trafik

sesruten. 25-30 studerende benyttede dagligt Telependler-ordningen.

Uddannelsesruterne er siden starten blevet benyttet flittigt. Mellem skoleåret 2013/2014 og 2014/2015 blev antallet af passagerer forhøjet med mellem 20 og 25 procent. Samtidig beretter op imod 50 procent af de adspurgte elever i en spørgeskemaundersøgelse, at uddannelsesruterne i en eller anden grad har været med til at mindske deres fravær i skolen, og fået deres hverdag til at hænge bedre sammen.

En anden gevinst ved uddannelsesruterne var, at der blev mere plads i de regionale busser, da op imod 150 elever blev kørt uden om Odense Banegård Center om morgenen.

Uddannelsesruter gav stigning i den kollektive trafik

Sammenligner man passagertallet på morgenafgangen, for de tre uddannelsesruter, før og efter ruternes opstart, har der været en gennemsnitlig stigning i passagertallet på 21 procent.

En vigtig læring af forsøget er, at det er nødvendigt med et meget tæt samarbejde mellem ungdomsuddannelserne og FynBus for, at det er muligt at få køreplanerne tilpasset til undervisningsskemaerne, så de studerende kan komme til og fra skole med kort ventetid.

Forsøget med de tre uddannelsesruter er grundlaget for, at Fyn i dag har Danmarks mest udbyggede net af uddannelsesbusser. I alt 34 særligt dedikerede uddannelsesruter kører dagligt de uddannelsessøgende direkte til deres uddannelse og hjem igen.

Den dagligt reducerede rejsetid, samt afgang, der er tilpasset mødetider, har generelt mødt stor tilfredshed blandt de studerende. Dertil kommer, at stort set alle kommuner på Fyn har valgt at indføre den fleksible Telependler-ordning, der bringer eleverne fra hjem til stoppested morgen og eftermiddag.

Det oprindelige forsøg var finansieret af Trafikstyrelsen, Region Syddanmark, Assens Kommune, Syddansk Erhvervsskole og FynBus.

Interesserede kan hente den omtalte rapport **her**:



Arriva skal køre lokalbusser på Nordfyn

Arriva Danmark A/S gav det bedste bud på lokalbuskørslen i Nordfyns Kommune. Arriva overtager derfor ruterne, når det nye skoleår starter i august

FynBus udbød kørslen i Nordfyns Kommune i to adskilte pakker, og Arriva har givet det bedste bud på begge to. Det betyder, at Arriva vil overtage de lokale ruter fra Kæmpes Taxi og Morud Turist, der i dag kører for FynBus.

Kontrakten løber fra 8. august 2016 til sommeren 2022, og kan forlænges i to gange et år, hvis FynBus og Nordfyns Kommune ønsker det.

Arriva er allerede kendt på Fyn, da de lige nu kører de fleste regionale ruter samt bybusserne i Svendborg.

DSB har indstillet fotograferingen af billed-id

Natten mellem mandag 11. og tirsdag 12. april stoppede DSB med at tage billeder af de rejsendes billed-id, når de passerer id-kontrollen på stationen ved Københavns Lufthavn. Alle rejsende til Sverige skal dog fortsat vise gyldig billed-id for at passere id-kontrollen og tage med toget til Sverige

- Ud fra erfaringerne fra de første tre måneder med id-kontrol har vi vurderet, at vores set-up virker. Derfor skal kunderne fremover kun vise gyldig billed-id for at komme med toget til Sverige, der vil ikke længere blive taget billede af deres legitimation, siger Aske Wieth-Knudsen, der er chef for forretningsudvikling i DSB.

Siden id-kontrollen blev indført, har der været omkring en million mennesker gennem sluserne og kun få henvendelser fra de svenske myndigheder, der er blevet frafaldet. På den baggrund ønsker DSB at minimere generne for kunderne, så id-kontrollen kan ske hurtigere, når kunderne fremover skal med toget.

Fotograferingen af kundernes id er sket siden 4. januar i år, hvor de svenske myndigheder indførte transportøransvar, hvor transportører skal sikre sig, at alle rejsende til Sverige har gyldig billedlegitimation på sig. DSB har taget billede af legitimationen for at kunne dokumentere over for de svenske myndigheder, at alle rejsende har vist gyldig id for at komme med toget.

- Vi har villet leve op til de svenske krav, der har været uklare. Men vi har haft de svenske myndigheder og flere svenske ministre på besøg, så de kunne se, hvordan kontrollen foregår, og at det ikke er muligt at tage toget uden at vise gyldig id, siger Aske Wieth-Knudsen.

Han understreger, at fotodokumentationen har været opbevaret forsvarligt, og at DSB har stor fokus på at sikkerheden. De billedfiler, der er på serveren nu, bliver slettet, når fotograferingen af billedlegitimationen stopper.

Hvis situationen ændrer sig, og de svenske myndigheder ikke vurderer, at det er tilstrækkeligt med tjek af gyldig legitimation, så kan DSB blive nødt til at gøre brug af erfaringerne og genindføre fotografering af billed-id.

Færgerederier betaler ID-kontrol

Siden årsskiftet har færgerederier, der anløber svenske havne, skullet tjekke passagerernes id-papirer - og selv betale omkostningerne. For rederiet HH Ferries, der sejler mellem Helsingør og Helsingborg har udgiften være omkring to millioner kroner om måneden. Rederiets direktør, Henrik Rørbæk, pegede tirsdag på, at mens HH Ferries selv betaler omkostningerne, er det den svenske stat, der betaler omkostningerne ved id-kontrollen ved Øresundsbron

- Det er klart, at det er stor udfordring for os, at vi skal bære udgiften for at gennemføre kontrollen. Især når det er den svenske stat, som betaler og udfører kontrollen ved Øresundsbroen, der er den oplagte konkurrent for vores egen flydende bro af færger, siger Henrik Rørbæk og fortsætter:

- Vi synes, at det er skævvridende, at vi som rederi skal bære en udgift på op mod to millioner kroner om måneden. En regning, som vokser, når vi kommer ind i højsæsonen, hvor trafikmængden er markant større.

Danmarks Rederiforening fremhæver, at man må adressere de aktuelle udfordringer med flygtningestrømme politisk. Her er det en udfordring, at man fra svensk side har valgt at aktivere det såkaldte transportøransvar, som pålægger færgerederierne ansvar for at kontrollere id-papirer hos alle rejsende. Den svenske regering mangler endnu at opfylde de tanker, som den har luftet om at dække udgifterne til id-kontrollen. Danmark Rederiforening peger i den forbindelse på, at den danske regering er mere klar, når det gælder transportøransvaret.

- Skal det aktiveres, så siger ministeren tydeligt, at bestilleren - altså den svenske stat - skal betale for det. Det er også godt, at regeringen ikke har aktiveret den danske mulighed for transportøransvar. Mit håb er, at valget af politiske virkemidler på både dansk og svensk side fremadrettet står mål med udfordringerne, siger Anne H. Steffensen, der er administrerende direktør for Danmarks Rederiforening.

Den aktuelle status for HH Ferries kontrol er, at man siden 4. januar i år har gennemført 525.000 kontroller af passagerer, der skulle med færgerne over Øresund. Af dem har kontrollørerne ved HH Ferries måtte afvise 2.400 personer. Af disse har 56 været potentielle asylansøgere.

Luftige pendlerkort er blevet billigere

Flyselskabet SAS har permanent sænket prisen på klippekort - SAS Travel Pass - til omtrent det halve til de pendlere, der rejser mellem København-Aarhus og København-Billund

Det er sket efter en kampagne, der kørte i en måned frem til 19. februar med tilsvarende lave priser, tiltrak mange nye pendlere. Prissænkningen kommer efter, at SAS allerede i april 2015 halverede prisen på klippekort på ruten mellem København og Aalborg.

Den lavere pris betyder eksempelvis, at prisen på et klippekort med 40 ture mellem Aarhus og København sænkes fra 57.680 kroner til 33.000 kroner - 825 kroner pr tur - svarende til en prissænkning på cirka 42 procent.

De nye priser er trådt i kraft.

Rapport fra Sydsvenska Handelskammaren ID-kontrol koster tre millioner svenske kroner dagligt

Den kontrol af id-papirer, som den svenske regering indførte i begyndelsen af januar, koster ifølge en undersøgelse, som Sydsvenska handelskammaren præsenterer fredag, tre millioner kroner dagligt

Af: Jesper Christensen

Siden kontrollen blev indført, er alle, der rejser med bus, tåg eller færge over Øresund blevet kontrolleret.

Hvad det koster, viser en undersøgelse, som Sydsvenska handelskammaren, rådgivningsvirksomheden Sweco og professor i industriel økonomi ved BTH og Lunds universitet, Martin Andersson, har udarbejdet, og som fredag bliver præsenteret for den svenske minister for nordiske forhold, Kristina Persson (S).

I forbindelse med præsentationen af undersøgelsen påpeger Per Tryding, der er viceadministrerende direktør hos Sydsvenska handelskammaren, at hvis man regnede med, at Øresundsregionen var på vej mod økonomisk fremgang, op til kontrollerne blev indført, så vokser tabene hurtigt på grund af udebleven vækst.

I undersøgelsen bliver der fremhævet fem områder, hvor der er tab på grund af id-kontrollen:

- Arbejdspendlingen
- Arbejdsmarkedet
- Godstransport og handel
- Turismen
- Investeringer i Sverige og i nabolandene

Ifølge professor Martin Anderssons vurdering koster ID-kontrollen Malmö og Malmö-borgerne mellem 163 og 355 millioner svenske kroner årligt.

Sydsvenska handelskammaren vurderer, at tabet på grund af id-kontrollen kan vokse væsentligt, hvis den ventede integration mellem Skåne og det østlige Sjælland bliver dæmpet gennem 2016.





Busfremkommelighed betaler sig

En ny analyse viser, at det er god forretning for samfundet at investere i bedre fremkommelighed for bybusser og rutebiler

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

Buspassagerer og buschauffører kender det til bevidstløshed: Bussen er fanget i et trafiklø, som ormer sig afsted i byens myldretid. Det er frustrerende. Det er ineffektivt. Det nedsætter rejsetiden, og humøret går i sort.

Kan der gøres noget ved det? Svaret er ja. Svaret er busfremkommelighed.

Bag denne betegnelse gemmer sig en værktøjskasse, som bl.a. indeholder:

- Busbaner
- Svingbaner
- Busprioritering i kryds med gatingsignal, særlig signalfase for busser og længere grøn fase for busser

Kampen om vejbanerne er hård i byerne, så ofte har indvendingerne mod busprioritering vundet. Indvendinger er bl.a., det er for dyrt, den øvrige trafik bliver forsinket og skal klare sig med en vejbane mindre.

Ny rapport giver plusser til busfremkommelighed

Den nye rapport har gennemført nogle meget komplicerede udregninger, som selvfølgelig tager udgangspunkt i, hvad det koster at ombygge vejene. Herudover er der indregnet fordele og ulemper for buspassagerer og bilister.

Kollektiv trafik

Desuden effekten for busdriften. Hvis busserne kommer hurtigere frem, skal der bruges færre bustimer på at trafikere den samme strækning. Den sidste og mindste faktor er effekterne på arbejdsmarkedet: En mere effektiv trafik fremmer arbejdsstyrkens mobilitet – også det kan der sættes tal på.

Det hele kan regnes sammen til ét tal: Den samfundsøkonomiske forrentning.

Fem eksempler på plusser i regnskabet

Analysen har regnet på fem eksempler, tre fra København, ét fra Roskilde og ét fra Aalborg:

- Aalborg BRT: Busvej i eget tracé over en strækning på ca. 2 km
- Sluseholmen: Optimeret placering af busbane samt nyt gatingsignal
- Toftegårds Allé: Busbane og signalprioritering
- Flintholm Station: Ombygning af busterminal ved station samt busfremkommelighedstiltag i 9 kryds omkring stationen
- Linje 202A i Roskilde: Signalprioritering og nyt gatingsignal

I alle fem tilfælde går regnskabet i plus. Den samfundsøkonomiske forrentning ligger mellem 8 og 105 procent – langt over Transport- og Bygningsministeriets officielle grænseværdi på 4 procent. De projekter der ligger over er værd at gennemføre, dem under er enten problematiske eller uegnede til gennemførelse.

	Aalborg BRT	Sluseholmen	Toftegårds Allé Busbane	Toftegårds Allé Busbane og signaprio.	Flintholm	202 A Roskilde
Anlægsperiode	2012	2012-2013	2012	2013	2013-2014	2013-2014
Berørte buslinjer	3	3	2		7	9
Berørte buspassagerer pr. år	Ca. 3 mio.	Ca. 1,5 mio.	Ca. 3 mio.		Ca. 2 mio.	Ca. 1 mio.
Bilister inkl. pass. på projektstrækning pr. år ⁹	Ca. 7,5 mio.	Ca. 27 mio.	Ca. 14,5 mio.		-	Ca. 8,5 mio.
Primære samfundsøkonomiske effekter						
Anlægsomkostninger [mio. kr.]	-70,3	-5,2	-0,2	-0,9	-52,5	-2,6
Driftsbesparelser						
Bus [mio. kr.]	41,8	11,4	8,4	17,9	286,4	11,7
Vej [mio. kr.]	-8,6	0	0	0	-0,5	0
Brugereffekter						
Bus [mio. kr.]	132,6	1,6	78,3	118,9	408,5	16,1
Vej [mio. kr.]	-1,7	65,3	-80,2	-80,2	12,1	0
Resultat af samfundsøkonomisk analyse						
Prisniveau	2013	2014	2014	2014	2014	2014
VNV [mio. kr.]	105,6	82,2	6,1	61,3	721,8	28,6
Intern rente	8%	46%	20%	105%	34%	32,5

Tabel 1 Resumé af de fem projekter¹⁰

Kollektiv trafik

Nettonutidsværdi	Busbane Mio. kr.	Busbane & signalprio. Mio. kr.
Anlægsomkostninger:	-0,2	-0,9
Anlægsomkostninger	-0,2	-1,1
Restværdi	0,0	0,2
Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger:	8,4	17,9
Driftsudgifter busser	8,4	17,9
Brugereffekter:	-1,9	38,7
Tidsgevinster, vej	-80,2	-80,2
Tidsgevinster, buspassagerer	78,3	118,9
Øvrige konsekvenser:	-0,1	5,6
Arbejdsudbudsforvridning	1,6	3,4
Arbejdsudbudsgevinst	-1,8	2,2
I alt nettonutidsværdi (NNV)	6,1	61,3
Intern rente	20%	105%

Tabel 25 Toftegårds Allé - Overordnet samfundsøkonomisk resultat, nettonutidsværdi (mio. kr.)

De fem busfremkommelighedsprojekter ligger alle klart i den gode ende. De fem projekter er ganske forskellige på stort set alle områder. Det vil næsten altid være kommunerne, der skal beslutte om de vil investere i busfremkommelighed eller ikke.

Københavns Kommune er klart i spidsen blandt danske kommuner. I København er der over de seneste ca. ti år investeret i en stribe vigtige projekter, som har gavnet busfremkommeligheden. Mest kendt er måske Nørre Campus eller "Den kvikke Vej", som blev indviet i efteråret 2014. Her kører flere buslinjer i busbaner anlagt midt i vejen over en strækning på lidt over 2 km. Her hang busserne tidligere i kø i myldretiden, nu kører de forbi bilerne, når der tæt trafik.

Et ældre eksempel er den særlige venstresvingbane for busser fra H.C. Andersens Boulevard til Rysenstensgade, hvor busserne i deres egen grøntfase drejer til venstre fra busbanen i højre side af H.C. Andersens Boulevard uden at skulle krydse de øvrige vognbaner.

Tre af eksemplerne i den nye analyse er fra København.

Flaskehalsen ved Valby Station

En ny busbane og et nyt gatingsignal på Toftegårds Allé ved Valby Station er anlagt for kun 700.000 kroner – et beløb på linje med eller lavere end mange kommunale vejombygninger. Effekterne er markante, fordi der kører mange busser med mange passagerer i. Der er også mange biler og bilister. Projektet har alligevel den højest udregnede forrentning, nemlig 105 procent. Tidsgevinsterne for de mange buspassagerer er den største gevinst, tidsbesparelser i

Kollektiv trafik

busserne køretid tæller også godt. Til gengæld får bilisterne en lille forøgelse af deres rejsetid og den opstår udelukkende på busbanen. Denne ulempe trækkes fra øvrige gevinster. Det samlede regnestykke er dog så positivt, at de 700.000 kroner hurtigt er tjent ind. Pointen er bare, at det er kommunekassen der punger ud, mens det er trafikskabet Movia og tusindvis af buspassagerer, der høster gevinsten, og bilisterne bander og svovler i køen ca. 5-10 sekunder længere hver dag. Indirekte sparer Københavns kommune selvfølgelig på tilskuddet til Movia for de buslinjer, som kører i Toftegårds Allé, men der er ikke sikkert, at nogen regner det så nøjagtigt ud.

Nettonutidsværdi	Mio. kr.
Anlægsomkostninger:	-52,5
Anlægsomkostninger	-62,2
Restværdi	9,6
Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger:	286,0
Driftsomkostninger, vejinfrastruktur	-0,5
Driftsudgifter busser	242,9
Billetindtægter, kollektiv trafik	43,5
Brugereffekter:	420,6
Tidsgevinster, vej	30,6
Tidsgevinster, kollektiv transport	408,3
Kørselsomkostninger, vej	-18,5
Billetudgifter, kollektiv transport	0,2
Eksterne omkostninger:	-0,9
Uheld	-0,2
Støj	-0,1
Luftforurening	-0,4
Klima (CO2)	-0,2
Øvrige konsekvenser:	68,6
Afgiftskonsekvenser	-13,5
Arbejdsudbudsforvridning	42,1
Arbejdsudbudsgevinster	40,0
I alt nettonutidsværdi (NNV)	721,8
Intern rente	34%

Tabel 31 Flintholmprojektet - Overordnet samfundsøkonomisk resultat, nettonutidsværdi (mio. kr.)

Indfaldsvejen i Roskilde

På indfaldsvejen fra Køge ind i Roskilde by er der gennemført en stribe forbedringer for A-buslinjen 202A i Roskilde. Der er brugt mange forskellige ting fra værktøjskassen: en busbane, et gatingsignal, og GPS-styret busprioritering i

	Aalborg BRT	Sluseholmen	Toftegårds Allé Busbane	Toftegårds Allé Busbane og signaprio.	Flintholm	202A i Roskilde
Busrejsetid	Reduceret	Reduceret	Reduceret	Reduceret	Reduceret	Reduceret
Passagertal	Forøget	Forøget	Forøget	Forøget	Forøget	Forøget
Bilrejsetid	Forøget	Reduceret	Forøget	Uændret	Forøget	Forøget
Vejtrafik	Forøget	Ukendt	Reduceret	Uændret	Ukendt	Forøget

Tabel 2 Væsentligste brugereffekter af hvert af de fem projekter

Grøn tekst = positiv effekt af projektet

Rød tekst = negativ effekt af projektet

Grå tekst = ændring vurderes ikke at være som følge af projektet alene

Kollektiv trafik

de øvrige vejkryds. Det har kostet 2,6 millioner kroner. Effekten er til at føle på – en nedsættelse af køretiden med 10-20 procent. Det har gavnet buspassagerernes rejsetid og busdriftens effektivitet. Den samfundsøkonomiske forrentning ender på 32,5 procent.

En stor terminal og dens omgivelser

Flintholm Station er et stort knudepunkt for kollektiv trafik i den vestlige ende af Københavns Kommune. Her mødes to S-togslinjer og metroen samt en større antal buslinjer. For nylig har Københavns Kommune i samarbejde med Movia omlagt flere buslinjer og har samtidig forbedret busfremkommeligheden i 9 vejkryds på vejene omkring Flintholm Station. Det har kostet 52 millioner kroner at gennemføre dette. I dette tilfælde har både buspassagerer og biler fået lavere rejsetid. Eneste fradrag i gevinsten er, at nogle biler skal køre lidt længere, men de kommer alligevel hurtigere frem. Den samfundsøkonomiske forrentning er på 34 procent.

Projektet omkring Flintholm Station er særlig positivt, fordi trafiksituationen kan sammenlignes med mange stationer og busterminaler i de større provinsbyer, hvor tog, regionale busser og bybusser mødes. Fremkommeligheden ved disse terminaler og stationer er ofte meget dårlig. Her er altså eksemplet på, at både buspassagerer og biler kan få gavn af busfremkommelighed, hvis man er lidt fiks på fingrene.

For det er selvfølgelig karakteristisk for de omtalte eksempler, at trafikplanlæggerne i trafikselskaberne og vejingeniørerne i kommunerne har haft en heldig hånd. De har forstået trafikproblemerne på stedet til bunds og har designet tilpassede og effektive løsninger.

Interesserede kan hente rapporten **her**:



Danmark har underskrevet klima-aftalen fra Paris

Paris-aftalen fra COP21 er den første juridisk bindende globale klimaaftale. Mandag 25. april underskrev Danmarks energi-, forsynings- og klimaminister, Lars Chr. Lilleholt (V), aftalen i New York sammen med repræsentanter fra omkring 130 lande

Med aftalen forpligter alle lande sig til at udarbejde nationale planer for at nedbringe deres CO₂-udledninger. I alt 188 lande har fremlagt deres nationale klimaplaner, der dækker over 96 procent af verdens udledninger. Til sammenligning dækkede Kyotoprotokollen fra 1997 under 15 procent af de globale udledninger.

Energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt kalder underskrivelsen for et historisk øjeblik og et vendepunkt for den globale omstilling til lavemission. Den signalerer ifølge ministeren et skift fra handling fra de få til handling fra alle.

- Nu gælder det om at sikre en ambitiøs global implementering af aftalen, hvor alle lande leverer, hvad de har lovet. Det gælder også EU. Vi skal have omsat EU's 2030-klimamål til handling og resultater. Det betyder først og fremmest, at vi skal have den konkrete lovgivning for EU's reduktionsindsats på plads. Og aftalen bør træde i kraft hurtigst muligt. Jeg vil derfor arbejde for at Danmark og EU ratificerer aftalen så hurtigt som muligt, siger Lars Chr. Lilleholt.

De nuværende bidrag i klimaaftalen når ikke aftalens langsigtede målsætning om at holde den globale temperaturstigning under hverken halvanden eller to grader. Derfor var det afgørende, at det lykkedes at skabe enighed om en ambitionsmekanisme i aftalen, som forpligter landene til hvert femte år at genbesøge deres ambitioner, så den globale reduktionsindsats løbende kan øges efter Paris.

- Jeg glad for, at det lykkedes EU og Danmark at få ambitionsmekanismen med i Paris-aftalen, så den globale reduktionsindsats løbende kan øges efter Paris. EU skal på lige fod med alle andre lande med tiårige mål senest i 2020 opdatere eller genbekræfte sit 2030-mål, siger Lars Chr. Lilleholt.

Derudover genbekræftede i-landene i aftalen deres løfte om at mobilisere 100 milliarder dollar om året fra 2020 i klimafinansiering til ulandenenes klimainsats.

- Danmark og EU spiller en vigtig rolle ved at hjælpe ulandene med at gøre deres klimamål til virkelighed. Blandt andet gennem klimafinansiering og kapacitetsopbygning, siger Lars Chr. Lilleholt.

Danske erfaringer skal bidrage til at vise, at omstillingen til lavemission kan leveres på en omkostningseffektiv måde. Herunder er det vigtigt at gøre de rene energiteknologier billigere og mere konkurrencedygtige i forhold til fossile brændsler.

Danmark er med den amerikanske president Obamas internationale satsning på forskning i vedvarende energi "Mission Innovation", hvor Danmark og 19 andre lande forpligter sig til at fordoble midlerne til forskning i vedvarende energi over en femårig periode samtidigt med, at private investorer - eksempelvis Bill Gates - også bidrager med forskningsmidler.

Fakta

- Parisaftalen vil træde i kraft, når mindst 55 parter dækkende mindst 55 procent af de globale udledninger har ratificeret den
- Parisaftalen sender et signal til private investorer om, at lav-emission er fremtiden
- Aftalen rummer store erhvervsmæssige muligheder for Danmark, der er et af Europas førende lande indenfor eksport af energiteknologi
- Ifølge Dansk Industri kan eksporten af dansk energiteknologi til EU, USA, Kina og Mexico fordobles til ca. 120 milliarder kroner frem mod 2030 i takt med, at klimaaftalen føres ud i livet

Nyheder fra Mekasign

- En verden af ny Teknik!

Mekasign Intelligent Trafik System (MITS) med ProSys'en



Tænk på børnenes sikkerhed i bussen!

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

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

Mekasign as

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

Enhedslisten offentliggør skrottet rapport om udfasning af fossile brændstoffer

Onsdag fremsætter Enhedslisten fire beslutningsforslag til behandling i folketingssalen. Forslagene bygger på en rapport, "Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer", som er udarbejdet i Transportministeriet, men som blev skrottet lige inden den var færdig og klar til at blive lagt frem for offentligheden

Enhedslisten har fået fat på rapporten og derefter valgt at offentliggøre den i form af fire beslutningsforslag.

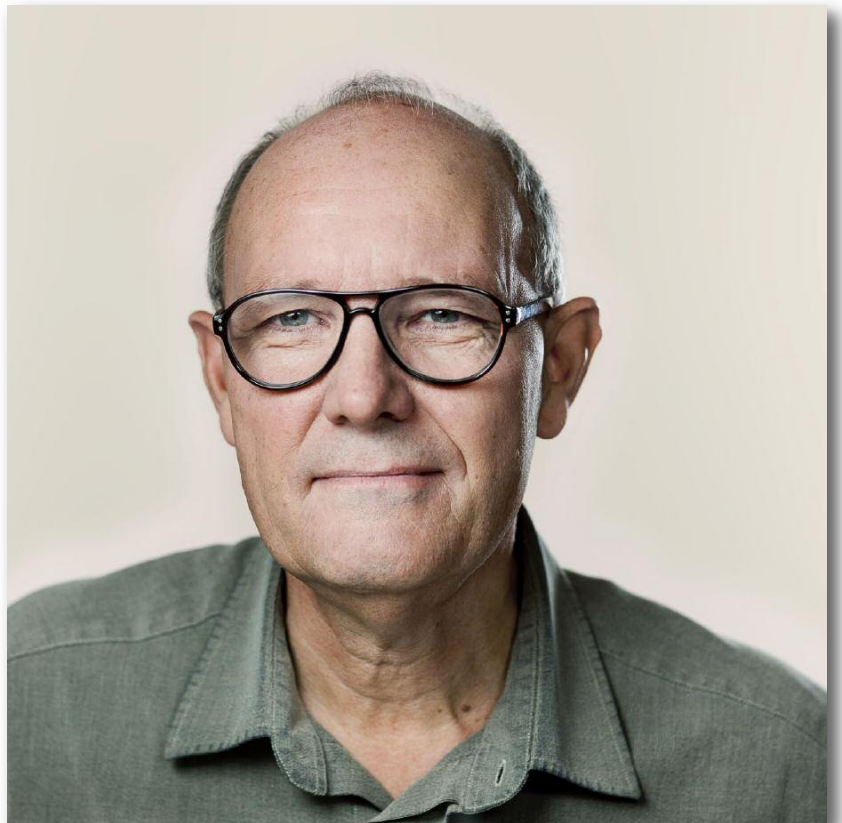
- Rapporten - og dermed vores fire beslutningsforslag - er et regulært katalog over mulige tiltag, man kan gøre for at nedbringe transportsektorens forurening, ikke mindst CO2 udledningen, siger Henning Hyllested, der er transportordfører for Enhedslisten.

Han peger på, at udledningen fra transport af gods og mennesker er smertensbarnet. Den udgør over en tredjedel af udledningerne fra Danmarks samlede energiforbrug, og vejtransporten udgør så ca. 75 procent af denne udledning.

- Der skal simpelthen gøres noget, hvis vi skal leve op til vores egne klimamål og målene fra COP21. Der ligger i den ikke-offentliggjorte rapport ikke mindre end 40 forslag - store som små - til, hvad man kunne gøre. Lige fra ændring af P-forholdene i byerne, over bedre hastighedskontrol, til roadpricing og elektrificering af jernbanen, siger Henning Hyllested.

- Når vi fremsætter rapporten som beslutningsforslag er det selvfølgelig et forsøg på at få rapporten frem i lyset. Vi undrer os jo noget over, at rapporten blev skrottet lige inden offentliggørelse. Og vi kan da ikke sige os fri fra den tanke, at den er ubekvem for en regering, der i den grad satser på bilisme og asfalt og ikke på grøn omstilling i transportsektoren, siger Henning Hyllested med henvisning til den nuværende V-Regering.

- Vi synes, det er vigtigt at få taget hul på denne omstilling. Forslagene ligger der. Der er ingen undskyldning for ikke at gå i gang. Og nu kan de mulige initiativer altså læses i Enhedslistens fire beslutningsforslag.





Silkeborg får ligesom Frederikshavn (billedet) nye gasbusser leveret af Scania. I Silkeborg er det Tidebus, der skal køre gasbusserne. I Frederikshavn er det Arriva, der kører busserne

Silkeborg får svenske gasbusser

Fra 26. juni vil bybusserne i Silkeborg køre på CO₂-neutral biogas. Tide Bus Danmark A/S har efter et udbud med Midttrafik skrevet kontrakt med Scania Danmark om levering af 17 nye Scania Citywide gasbusser. Gasbusserne skal være med til at indfri Silkeborg Kommunes ønske om at ned-sætte CO₂-udslippet i byen

I Midttrafiks 42. udbud, der omfatter bybusserne i Silkeborg, blev der stillet krav om, at gasdrevne busser skal tankes med certificeret biogas. De nye bybusser får naturgas i tankene, men Silkeborg Kommune køber certifikater svarende til naturgasforbruget og sikrer dermed, at naturgasnettet tilføres tilsvarende mængde opgraderet biogas, som er CO₂-neutralt.

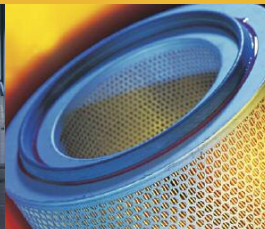
- Scania busserne bliver udstyret med vores miljøvenlige Euro 6-gasmotor, der lever op til de strengeste EU krav. Vi har allerede i dag flere års erfaring med vores Euro 6-gasmotorer, som performer fantastisk og er særdeles stabile i drift, siger Key Account Manager Dan Schroeder, Scania Danmark.

- Vi er rigtig glade for at kunne få lov til at betjene borgene i Silkeborg fremover. Forudsætningerne for at kunne yde en god service til borgerne er på plads med en god placering i Silkeborg, gode kvalitetsbusser fra Scania med klimavenlig gasløsning, og en stabil og driftssikker gasleverandør i Nature Energy, siger Torben Sørensen, der er driftsdirektør hos Tide Bus.

Erik Rolvung, der er Director Bus & Coach hos Scania Danmark, er sikker på, at Silkeborg har valgt den rigtige løsning med fokus på miljøet.

- Vi er stolte over at være med til at fremme de miljøvenlige muligheder i kollektiv trafik til gavn for borgerne i Silkeborg. Det er et af Scania's strategiske områder at fremme udvikling af bæredygtig transport.

Gasbusserne skal stationeres på Bredhøjvej i Silkeborg, hvor Tide Bus har valgt at placere deres administrations- og værkstedsfaciliteter til vedligeholdelse af busserne. Her bliver der også opstillet det gastankanlæg, der skal levere gassen til bybusserne. Nature Energy står for opstilling og drift af gastankanlægget.



Servicekampagne

Reservedelskampagne

Information

Trænings kampagne

Værkstedstilbud

Kontrol eftersyn af klimaanlæg



Samlet tilbudspris:
2.625,00 kr.*
Merpris ved
påfyldning af
kølemiddel R134 kr.
330,00 pr. kg
+ miljø
kr. 215,00 pr. kg

*Priserne er NETTO ex. moms.

Vi kontrollerer:

Pollenfilter ✓ Ventilationsmotorer ✓ Vandfilter ✓ Vandventiler ✓
Varmeføler ✓ Høj- og Lavtryksføler ✓ Kølemiddelslanger ✓ Kølevæske ✓

Vi udskifter:

Klimafilter ✓

Eftersynet laves iht. gældende lovgivning.

Ekstra arbejde udover ovenstående afregnes efter nærmere aftale!

BusWorld Home Køge, EvoBus Danmark A/S, Centervej 3, 4600 Køge, Tlf. 56 37 0000
BusPort i Nr. Snede, EvoBus Danmark A/S, Mågevej 9, 8766 Nr. Snede, Tlf. 76 27 0300

OMNIplus

Service til din Mercedes-Benz og Setra

Materiel

- De to synlige to-delte TFT-skærme, der sidder i hver bus - én del viser bussens rute med stoppesteder, mens den anden del bruges til at informere passagererne - eksempelvis om forsinkelser. Derudover kan den bruges til generelle nyheder og reklamer
- En skærm hos chaufføren, der bruges til kommunikation mellem bussen og trafikskabet
- Kameraer, der følger med i, hvad der sker i bussen. Det tilkoblede system kan eksempelvis tælle, hvor mange passagerer, der er i bussen på et givet tidspunkt
- Udvendige skilte på busserne, der informere om rutenummer og endestation
- De mere usynlige enheder, der indsamler, videresender og modtager informationer
- GPS-enheder, der sender signaler om, hvor de enkelte busser befinder sig

System tæller passagererne

- Alle busserne i Odense er nu koblet på nettet, forklarer Preben Dahl.

Dermed er der åbnet for udveksling af informationer med eksempelvis it-systemer som Rejseplanen. Det betyder eksempelvis automatisk skiltning på busserne. Men også, at systemet i den enkelte bus løbende i realtid kan give oplysninger om, hvor mange passagerer, der er i bussen. Er den fyldt op, vil skiltet over foruden automatisk informere ventende passagerer ved busstoppestederne om, at den er optaget - og ikke mindst om, at der følger en ekstra bus.

Informationerne om fyldte busser kan udnyttes af trafikskabet til at vurdere, om der skal indsættes ekstra busser, eller om problemet er kortvarigt og løser sig selv over de næste stop. For systemet giver også besked til trafikskabet, når der atter er plads i bussen. Og passagerne ved busstoppestederne vil slet ikke bemærke, at bussen har været optaget, for er der plads igen, skifter skiltet fra at vise optaget til at vise rute og endestation.



Informationer kan bruges til mange former for planlægning

Informationer om passagerernes gang ind og ud af bussen kan bruges til flere ting. Trafikskabets planlæggere kan få viden om, hvor mange eller hvor få, der benytter de enkelte stoppesteder. Dermed kan de fysiske forhold ved det enkelte stoppested tilpasses antallet af passagerer. Men de informationer kan også bruges til at få et overblik over, hvor mange passagerer, der lader være med at løse billet og dermed kører gratis.

Dermed kan trafikskabet sætte ind der, hvor problemet med gratister er størst.

Busserne er også forsynet med et kamera-overvågningssystem, som kan afsløre eventuelle uromagere. En del af

Materiel



Informationssystemet, som Mekasign har leveret til Fyn-Bus, omfatter eksempelvis et kamera i højre side. Billederne fra kameraet kan chaufføren se på sin skærmterminal.

overvågningssystemet omfatter også et fremadrettet kamera, der ser ud gennem frontruden.

- Kameraet er af den intelligente type, der kan afmaske billedet i modlys, det vil sige at kameraet ikke bliver forstyrret af eller blændet af modkørende i mørke, siger Preben Dahl og forklarer, at det med sådan et kamera bliver lettere at identificere andre køretøjer, der eventuelt bliver involveret i et trafikuheld eller en farlig situation, der kræver en opklarende indsats.

- Det er jo altid de andres skyld. Med kameraet kan trafikskabet dokumentere forløbet, siger Preben Dahl.

Med realtidssystemet og alle dets muligheder for at klarlægge et bestemt tidsrum, kan FynBus eksempel også håndtere henvendelser fra passagerer, der måtte mene, at bussen kørte for tidligt eller slet ikke kom.

- Med realtidssystemet kan trafikskabet undgå en masse besvær, siger Preben Dahl.

Panik-knap og et venligt smil

Mekasign har udviklet systemet med flere udgangspunkter. Trafikledelsen, chaufførerne og buspassagererne.

Ser man på chaufførernes del af systemet omfatter den eksempelvis en panik-knap, så chaufføren kan slå alarm, hvor der opstår situationer, han ikke kan klare alene og uden risiko for at komme i fare. En lille finesse ved den skærmterminal, som chaufførerne har, er, at chaufføren kan vælge, om ikonerne skal vises i farver eller i gråtoner.



- Det gik op for os under udviklingen af systemet, at mange chauffører er farveblinde, siger Preben Dahl, der fandt det helt selvfølgeligt at indbygge en ikon, hvor farveblinde chauffører kunne skifte farverne ud med gråtoner og der-

Materiel

med lettere overskue de forskellige ikoner på skærmen.

- Udgangspunktet har hele tiden været, at systemet skulle være nemt at betjene, siger Preben Dahl og fortsætter med et smil:

- Vi har også udviklet en anden lille finesse.

Og finessen er et smil - en smiley, som chaufføren kan sætte på inforskærmen bag på bussen i stedet for det sædvanlige rutenummer - bare som tak til de bilister, der lader bussen komme ud. Det siger loven, de skal, mens buschaufførerne i Odenses bybusser med en smiley kan sige tak.

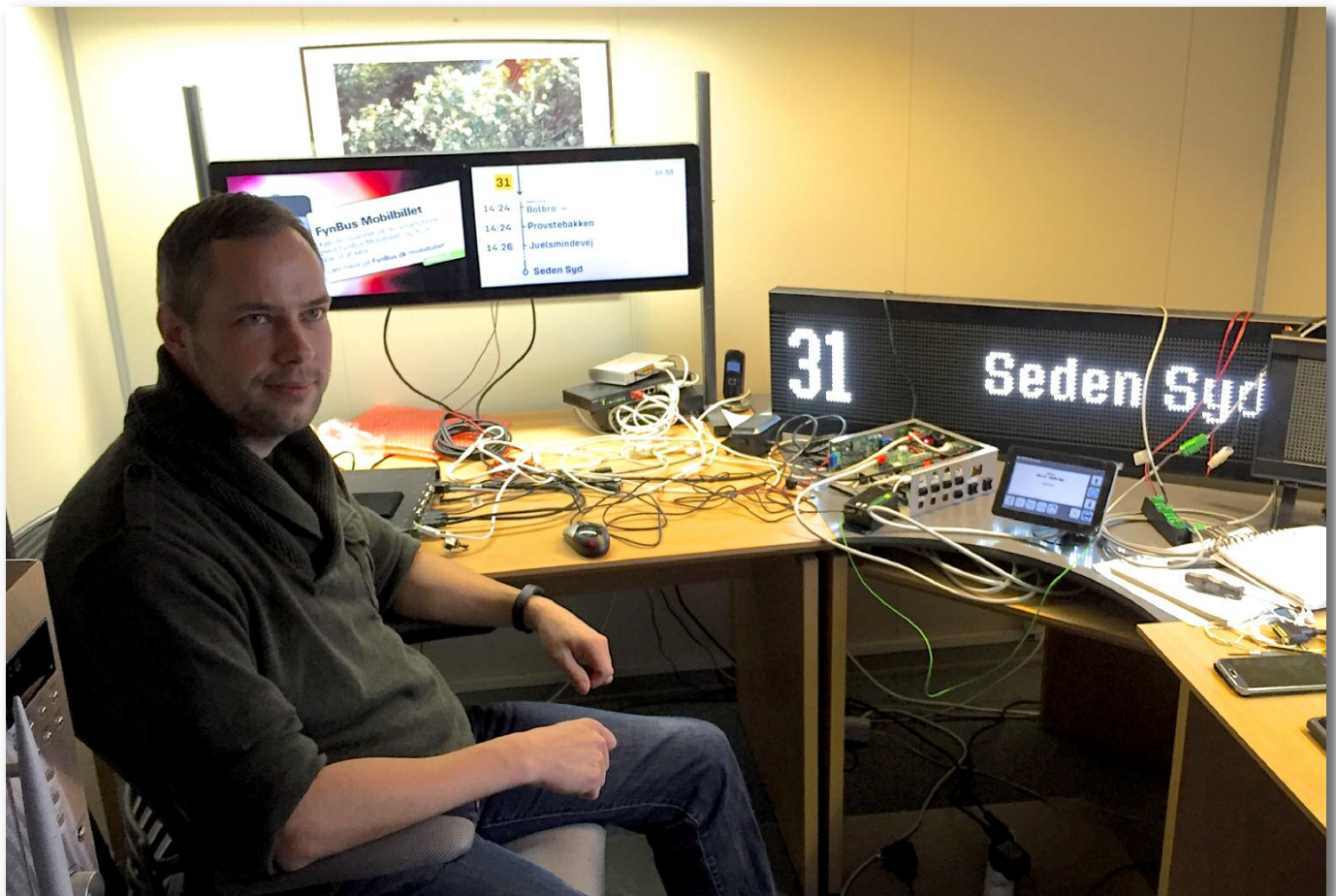
Busoperatøren kan forvarme busserne på afstand

Ud over informationer til og fra chaufførerne, fra busserne - og til passagererne - kan Mekasigns system også bruges til at styre bussernes varmesystem. I de fleste tilfælde har det ind til nu krævet en mand eller to, der skulle stå tidligt op om morgenen for at tænde bussernes varmeapparater. Det har taget tid og kostet energi.

Med Mekasigns system kan varmesystemet i hver enkelt bus styres i forhold til afgangstid.

- Det bliver helt enkelt tændt på det rigtige tidspunkt i forhold til den rute, bussen skal køre den pågældende dag. Det sparer tid og energi, forklarer Preben Dahl.

Hos Mekasign i Lindved ved Vejle kan de følge med i, hvordan busserne i Odense kører. Systemudvikler Søren Pedersen viser her nogle af de mange finesser og muligheder, som systemet i FynBus bybusser indeholder.





IT-mand med mange års erfaring:

Det bliver en spændende fremtid

Preben Dahl, der har arbejdet med informationssystemer til busser i kollektiv trafik, ser en spændende fremtid foran sig og virksomheden Mekasign. Fremtiden vil ifølge Preben Dahl byde på en udvikling, der vil gøre det endnu lettere at tage med bussen

Fremtidens it-systemer, der allerede er ved at bevæge sig ud på markedet, vil udnytte alle mulige informationer, som det er relevant at få fat i. Det kan være informationer om, hvordan trafikken i et bestemt område bevæger sig eksempelvis opsamlet via impulser fra enheder med bluetooth - eksempelvis smarte telefoner. Det kan også være informationer fra den enkelte bus opsamlet via bussens CAN-BUS-enhed, så man kan optimere driften ved at hjælpe chaufførerne til at køre så driftsøkonomisk som muligt.

Han forudser også, at lyskryds vil blive koblet nye trafiksystemer, så trafikledelsen eksempelvis kan give busser grønne bølger, så de kommer lettere og hurtige frem.

- Man vil kunne regulere driften af byernes busser, så de kommer kørende som perler på en snor, siger Preben Dahl.

Nogle af mulighederne er allerede ude på vejene i en eller anden form. Men de vil blive forfinet og videreudviklet.

- Jo, det bliver en spændende fremtid, siger Preben Dahl.

Dansk Bus Renovering er gået konkurs

Dansk Bus Renovering i Tørring i Midtjylland med godt 30 ansatte har for nylig indgivet konkursbegæring og har sendt de ansatte hjem.

Dansk Bus Renovering var specialist i ombygning og reparation af busser. Virksomheden havde ved konkursen masser af ordrer, men måtte kaste håndklædet i ringen på grund af problemer med likviditeten. Det skriver Vejle Amts Folkeblad.

- Vi havde en stor kunde, som gik konkurs for nogle måneder siden, og som skyldte os to millioner kroner. Det skabte en domino-effekt i virksomheden, fortæller den ene af ejerne, Bent Jensen til Vejle Amts Folkeblad.

Dansk Bus Renovering havde mange penge ude hos kunderne, og samtidig kom en række kreditorer og krævede betaling.

Derfor så ejerne Bent Jensen og Per Brink ikke anden udvej end at lade alle fem selskaber på adressen på Torvegade begære konkurs. Der er tale om Dansk Bus Renovering ApS, Dansk Bus Renovering København ApS, DBR Reservedele ApS, Dansk Bus Renovering Århus ApS og TBD ApS.

- Vi må erkende, at vi ikke har været gode nok til at få vores penge hjem fra kunderne. Vi har været for flinke og har haft for mange udeståender, og det er vores egen skyld, konkluderer Bent Jensen over for Vejle Amts Folkeblad.

Sæt fokus på din historie

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

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

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

Vi kombinerer nutid og nostalgi



Mikael Hansen

journalist og konsulent

IMAGITA Kommunikation

Sanderumvej 16 B, 5250 Odense SV

tlf. 70 27 96 96 mail@imagita.dk



Nyt fra VBI Maj 2016

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

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

Salg Jylland / Fyn

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

Salg Sjælland

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

Udvalg af nye MB Sprintere Euro



Mercedes sprinter 313 cdi 3500 kg M1. lift 5 + G + F	fra kr. 315.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 7 + G + F	fra kr. 385.000. -
Mercedes sprinter 313 cdi 4050 kg R3 lift 14 + G + F	fra kr. 395.000. -
Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 19 + G + F	fra kr. 485.000. -

Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxa – flexkørsel – syge transport – VIP. De anførte priser er standard opbygning



VBI har netop fået den første
ISUZU VISIGO hjem vi køre
landet rundt med.

I uge 17 og 18 er bussen på
Sjælland hvor i er velkommen
til at kontakte Henrik for
testkørsel.

Udvalg af brugte turistbusser

Irisbus Evadys årg. 2013 km. 60.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køl	kr. 1.099.000. -
Irisbus Arway årg. 2010 km 350.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køkken.	SOLGT
Irisbus Arway årg. 2010 km 660.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køkken	SOLGT
Irisbus Arway årg. 2008 km 290.000 Voith auto gear pl.54+1 wc, klima, køkken.	SOLGT
Irisbus Arway årg. 2008 km 258.000 Voith auto gear pl 54+1 Lift klima, køkken.	SOLGT
Bova Futura årg.2012 km. 195.000 pl 51+1 / 4 kørestole wc, klima	kr.1.095.000. -
SETRA 431 årg. 2011 km. 550.000 pl 78+1+1 autogear. Wc, klima, køkken.	SOLGT
SETRA 431 årg. 2011 km. 520.000 pl 83+1+1 autogear. Wc, klima, køkken.	SOLGT
SETRA 431 årg. 2011 km. 670.000 pl 83+1+1 autogear. Wc, klima, køkken.	SOLGT
MAN R07 årg. 2011 km. 294.000 pl. 49+1+1 autogear. Wc, klima, køkken	kr. 990.000. -



Alle priser er ab plads i danske kr. evt. syn, udbedringer, levering og moms skal tillægges. Der tages forbehold for tryk fejl af enhver art.

Udvalg af nye IVECO BUSSE

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 12 meter, 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk, pladser 47/24

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 døres.
Motor ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk

IVECO BUS Lande vejs busser af type. Crossway i 13 meter, 2 døres.
Motor: ny euro 6 tector 7, Gear: Voith automatisk
Bygget som X bus. F. eks. pladser 49 fremadvendt samt 4 lux klapsæder

IVECO BUS Crossway LE Intercity 12 m Type HL2. Dør kombination 1 + 2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatisk2

IVECO BUS Crossway LE Intercity 13m Type HL3 Dør kombination. 1 + 2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith automatic

IVECO BUS Crossway LE 10,8m Type HL1 Dør kombination. 1 + 2
Motor: Iveco Tector 7 Euro 6, Gear: Voith Automatic



www.busimport.dk



Director, Bus & Coach, Erik Rolvung ønsker Steffen Laursen, 56 år, Key Account Manager i Scania's busafdeling, tillykke med modtagelsen af Scania's hædersbevis Det Gyldne Rat 2015.

Scania hædrede medarbejdere for ekstraordinær indsats

Syv medarbejdere i den danske Scania-organisation blev den sidste dag i marts hædret med prisen "Det Gyldne Rat" for deres ekstraordinære og positive indsats i 2015.

- Alle medarbejdere hos Scania fortjener ros og anerkendelse for deres forandringsvillighed og arbejdsindsats i 2015. De syv medarbejdere, som blev hædret, har i 2015 udmærket sig ved at gå foran, og har, selv når forandringens vinde har blæst på det højeste, navigeret positivt og tænkt i løsninger frem for problemer. Det skal de have ekstraordinær anerkendelse for, siger administrerende direktør i Scania Danmark A/S, Janko van der Baan.

Hvem der modtager prisen besluttet af Scania Danmarks medarbejdere og ledelsesgruppe i samarbejde. Alle må indstille en kollega, og den begrundelse, der er mest overbevisende, vinder. Scania overrakte hædersbevisningen "Det Gyldne Rat" 6.april. Med prisen fulgte en rejse til Holland med et fabriksbesøg på Scania-fabrikken i Zwolle.

Materiel

Modtagerne af Det Gyldne Rat 2016 er:

- Økonomiassistent Susanne Buus, 39 år, Scania Danmarks økonomiafdeling
- Steffen Laursen, 56 år, Key Account Manager i Scania's busafdeling
- Mekaniker/tekniker Dennis Overgaard, 30 år, Scania i Herning
- Værkfører Gert Nommensen, 52 år, Scania i Vojens
- Salgskonsulent Tom Korsholm Pedersen, 32 år, Scania i Kolding
- Lastvognssælger Peter Munkholm, 42 år, Stiholt i Aalborg
- Værkfører Oliver Cox, 26 år, Scania i Ishøj

Fakta om det Gyldne Rat

I over 25 år har Scania-organisationen hvert år hædret et antal medarbejdere med "Det Gyldne Rat" for at motivere medarbejderne til at fortsætte det dygtige arbejde med henblik på at fastholde og udbygge Scania's position på det danske marked.

Derfor fik Steffen Laursen fra Scania's busafdeling Det Gyldne Rat

Steffen Laursen, 56 år, Key Account Manager i Scania's busafdeling Steffen har været en loyal medarbejder gennem mere end 25 år. Hans viden inden for teknik på især busser, som følge af mange forskellige funktioner lige fra busproduktion på DAB til mange års arbejde som teknisk chef, gør at han har en enorm og uvurderlig viden og kompetence. Han nyder stor respekt for sit drive og engagement hos både kollegaer og kunder. Steffen er altid klar med gode og kreative forslag og arbejder meget løsningsorienteret, hvilket er en vigtig egenskab i den krævende busbranche.

www.bus-store.com

GOLD

FEEL GOOD

WARRANTY

Tried. Tested. Trusted.

Din Sikkerhed. Den nye BusStore Garanti

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

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

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

Flere danskere rejser fra Hamborg Lufthavn

Rejser til 60 procent af den normale pris til charterdestinationer som Mallorca, Tenerife og Egypten får flere danskere til at flyve fra Hamborg Lufthavn, viser nye tal

Af Jesper Christensen

Tallene fra Hamborg Lufthavn viser, at antallet af danske rejsende steg med 12 procent fra omkring 250.000 i 2014 til omkring 280.000 i 2015.

- Den helt afgørende grund til flere rejsende - fra især Jylland og Fyn - er prisen, fordi det er muligt næsten at halvere sine rejseomkostninger ved at rejse via Hamborg Lufthavn. Herudover vægter den høje grad af rejsefleksibilitet stadig tungere hos de rejsende. I Danmark tilbyder de fleste rejsebureauer kun rejser på en, to eller tre uger, men i Tyskland kan man booke en rejse 100 procent, som man har lyst. Skæve rejser på for eksempel 5, 9 eller 11 dage er ikke noget problem via Hamborg. Og netop fleksibiliteten omkring rejsedatoerne er noget, danskerne sætter enorm pris på, viser analyser af danskernes rejseadfærd, siger stifter og partner i Skov Rejser, Henrik Skov.

Danskerne vil ha' fleksibilitet

I en ny undersøgelse foretaget af YouGov blandt 1.004 respondenter svarer 52 procent, at fleksibilitet omkring afgangs- og hjemkomsttidspunkt er det vigtigste, når de bestiller en rejse.

De flere danske flyrejsende skal desuden ses i lyset af, at Hamborg Lufthavn har fået flere lavpriseruter med blandt andet Easy Jet og Eurowings.

Væk med sprogbarrieren

Samtidig sørger aktører på rejsemarkedet som Skov Rejser for, at de danske kunder hverken behøver at bekymre sig om tysk rejsejura eller tyske gloser. Her kan besøgende få information og en-til-en-rådgivning af kunderne på dansk om tyske rejser og forsikringer. Det skaber tillid og øger antallet af danskere, der booker tyske rejser.

- Ved at fjerne sprogbarrieren og øge fleksibiliteten, når man køber online, rykker de mange gode tilbud og fleksible rejsetidspunkter pludselig tættere på danskerne. Det giver mulighed for at spare på sin rejse eller bruge de sparede penge på en endnu bedre ferie, siger Henrik Skov.

Jess Hos Abildskou A/S, der har ruter fra Danmark til Hamborg og Berlin med stop i lufthavnen i Hamborg, har man oplevet et svagt stigende antal passagerer, der ønsker at komme til lufthavnen i Hamborg.

- Men vi har ikke planer om at øge kapaciteten, siger Jess Abildskou til Magasinet Bus.





Krydstogttrafikken i København vil sætte nye rekorder i 2016 og 2017

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

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

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

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

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

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

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

Positiv økonomisk effekt

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

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

Fakta om krydstogskibe i København

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



Danish Coach Award - Årets busrejsearrangør 2016

Gislev Rejser har kurs mod fremtiden

Gislev Rejser startede som en vognmandsvirksomhed, men er nu i gang med en stor forandringsproces til en moderne rejsearrangør på det digitale samfunds betingelser. Busrejser er stadig en vigtig del af aktiviteterne, og erfaringerne fra busrejserne smitter af på de øvrige rejseformer.

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

Magasinet Bus møder direktør Poul Andersen, Gislev Rejser, i rejsebureauets domicil i Ringe, centralt placeret ved Svendborgmotorvejen. Poul Andersen er 3. generation af indehavere i det succesfulde fynske rejsebureau. Domicilet i Ringe er i sig selv en tegn på de nye tider og firmaets evne til at se fremad.

Gislev Rejser har stadig tre turistbusser stationeret på det oprindelige busanlæg i landsbyen Gislev, men Gislev Rejser har for mange år siden forladt konceptet om busrejser udelukkende med egne busser. Rejsebureau er identiteten og har været det i mange år. Rejser af høj kvalitet er det Gislev Rejser er kendt for, og det er også det de helst vil være kendt for.

Busrejserne er stadig et meget vigtigt område for Gislev Rejser – på flere måder.

- Når de spørger folk, hvad de forbinder med Gislev Rejser, er det busrejserne, der popper op, fortæller Poul Andersen.

- Vi arrangerer mange busrejser. Flyrejser og busrejser har ca. samme størrelse i forretningen. Men busrejserne har også betydning for flyrejserne og krydstogtrejserne, for vi lægger vægt på at give vore rejser det optimale indhold af oplevelser – natur, kultur, sport, forplejning m.v. Modellen er stadig den veltilrettelagte rundrejse med bus med en dygtig guide, der forstår at informere og hygge om deltagere.

- Vi har bl.a. valgt skirejser fra i vores katalog og satser i stedet på andre typer rejseindhold. Vi tænker mere og mere i oplevelser for kunderne i hele kæden før, under og efter rejsen. Transportmidlerne undervejs er blot nogle af leddene i kæden. Bussen er der stadig, men den er ét blandt mange elementer i vores værktøjskasse.



En ny udviklingsproces er sat i gang

Samlingen af hele virksomheden i det nye domicil i Ringe er det første store skridt i retning af en større forandringsproces i Gislev Rejser – en forberedelse til nutidens og fremtidens krav. Der er også taget nogle vigtige skridt i et trinvist generationsskifte, hvor Mogens Andersen gør klar til at give stafetten videre til næste generation. For få år siden havde Gislev Rejser salgskontorer i København, Aarhus, Odense og Svendborg. Nu er det hele samlet i Ringe, og antallet af medarbejdere er steget til omkring 40. Poul Andersen fortæller:

- Vi er ikke længere en lille overskuelig virksomhed, hvor alle kan hjælpe hinanden med det hele. Vi er blevet mere specialiserede, og vi har udnævnt og ansat funktionschefer, f.eks. en HR-chef, en Marketingchef og en Produktionschef. Vi har også fået nye professionelle folk i aktieselskabsbestyrelsen, som hjælper os med den strategiske udvikling.

- Vi er meget driftsorienterede, især når det går løs i sæsonen mellem påske og sent efterår. Det skal vi selvfølgelig være. Men det er også vigtigt at tænke fremad. Hvordan skal virksomheden se ud om 5 år og om 10 år? Det er sådanne spørgsmål, vores strategiske udviklingsprogram skal afklare.

- Strøgbutikkerne hører en anden tid til, nu er det digitaliseringen, der præger billedet, og her skal vi være med helt fremme både i forhold til kontaktkanaler og i markedsføringen. Mange kunder foretrækker i dag de digitale kanaler, men vi vil også gerne være kendt for at yde en virkelig god service i telefonen og ved skranken. Mange af vores oprindelige lokale kunder kommer stadig og besøger os her i Ringe. Det er vigtigt for os at passe på trådene tilbage til vores oprindelse. Vi kan fejre 70 års jubilæum i år, så vi ser både fremad og bagud.

Gislev Travel Excellence

De 40 medarbejdere i Gislev Rejser er alle nøglemedarbejdere - specialister med hver deres særlige kompetencer. For nylig er der påbegyndt et fælles uddannelsesprojekt for alle medarbejdere "Gislev Travel Excellence", som først og fremmest har til formål at klargøre det fælles grundlag, de nye mål og den nye organisation, som er på vej. Hver specialist skal have øje for helheden - for alle de andres opgaver.

- En vigtig medarbejdergruppe er vore 120 rejseledere og de chauffører vi benytter til at gennemføre turene, fortæller Poul Andersen.
- Vi holder hvert år et kick-off seminar for rejselederne lige før sæsonstart, med en blanding af information og undervisning. De psykologiske aspekter bliver stadig vigtigere, når man som rejseleder skal arbejde med større grupper af mennesker. Seminarerne afholdes i mindre grupper, og vi vil også inddrage de vognmænd og chauffører, vi samarbejder med. Vi tror at det er en god ide, og vil gerne lægge noget mere indhold og noget tværgående erfaringsudveksling ind i disse seminarer.

Lean – en slanket organisation

I samarbejde med et konsulentfirma har Gislev Rejser igangsat en flerårig intern proces, som skal ende med en endnu mere effektiv organisation. Principperne er "lean" – det engelske ord for slank. Målet er altså en slank og effektiv organisation.

- Jeg ser lean er som et ærligt eftersyn af de arbejdsgange og procedurer, vi anvender, og mindre som en spareøvelse, fortæller Poul Andersen.

- Ét af de første steder, hvor lean-tankegangen er slået igennem er processen om udvikling af nye rejsemål - fra idé til færdigt produkt. Gislev Rejser har fået foretaget en værdistrømsanalyse, en beregning af, hvad de enkelte led i processen bidrager med.

Det har gavnet udviklingsprocessen, som er blevet langt mere systematisk, men det har også aflastet driften.



- Denne del har vi kun lige taget hul på, men vi forventer at få nogle vigtige resultater ud af det. Vi samarbejder med mange enkeltparter over hele verden, og vi har brug for et overblik over, hvilke opgaver vi selv er gode til og hvilke vore partnere er gode til, så der vil komme flere forandringer i de kommende år, så vi er sikre på at vi kan fastholde det høje kvalitetsniveau i alle led.

Rejseadfærden ændrer sig

Endnu en øjenåbner har været analyser af kundeadfærd. For rejseform og rejseindhold skal passe til kundernes behov. Det arbejder Gislev Rejser på at få mere hold på ved både at undersøge de nuværende kunders behov, samtidig med at synspunkterne hos alle de andre - ikke-kunderne - også tages i betragtning.

Gislev Rejsers kernekunder befinder sig i aldersklassen 55+, derfor er dem, der bliver 55 i de kommende ti år også interessante. Og hvordan er aldersgruppen 55+ egentlig?

- Man skal jo ikke tro, at det kun er dem under 40, der har forstand på Facebook, netbank og nethandel. Aldersgruppen 55+ er særdeles godt med - det er vores erfaring, forklarer Poul Andersen.

- Der er stadig mange ældre, som foretrækker en personlig snak, når de skal bestille en rejse, men så er de typisk i gang med den digitale verden på andre måder eller andre tidspunkter.

Den interne forandringsproces i Gislev Rejser er godt i gang, og resultaterne er til at føle på både indadtil og udadtil: Gislev Rejser formidler stadig flere rejseoplevelser over hele verden. 50.000 rejser om året bliver det til fordelt på 147 rejsemål i 2016.

Og hvad betyder Danish Coach Award for jer?

- Det er jo en stor anerkendelse fra vores egen branche. Vi kan bruge den i vores markedsføring, men den betyder også meget internt i virksomheden som en opmuntring og en yderligere ansporing til at fastholde det høje kvalitetsniveau og at udvikle vores rejseprodukter, siger Poul Andersen.



Fra nomineringen til Danish Coach Award i kategorien "Årets busrejsearrangør"

Gislev Rejser

Med over 20.000 rene busrejsende er Gislev Rejser vel nok den busrejsearrangør i Danmark, der sender flest busrejsegæster afsted.

Gislev Rejser har oplevet betydelig vækst i 2015. Den erfarne busrejsearrangør (grundlagt 1946) hviler dog ikke på laurbærrene. I disse år gennemgår man en omfattende transformation, der skal trimme virksomheden til også i fremtiden at være blandt danskernes foretrukne busrejsearrangører. Denne strategi indebærer egne interne uddannelsesprogrammer (Gislev Travel Excellence), der skal sikre, at Gislev Rejsers kvalitet og engagement skinner igennem i produktet.

Hertil har Gislev Rejser – som en af de meget få virksomheder i busbranchen – søsat sit eget lean-system og indhentet statistiske forbrugeranalyser, der skal sikre forbrugerne mest muligt kvalitet for pengene. Gislev Rejser er klar til at føre busrejsen ind i en ny tidsalder.



Vejdirektoratet har gode erfaringer med højresving for rødt for cykler

Trafiksikkerheden holder, hvis man giver cyklister lov til at svinge for rødt i udvalgte lyskryds. Det viser et forsøg i 33 kryds fordelt over hele landet, som Vejdirektoratet har udført. Baggrunden for forsøget var, at hvis flere skal vælge at cykle, skal det være så nemt og sikkert at komme frem som muligt

De udvalgte kryds var fordelt på statsveje over hele landet med fokus på de større byer, hvor der er flest cyklister. Og konklusionen på forsøget er klar.

Der er ikke sket en stigning i antallet af ulykker på de hjørner af lyskrydsene, hvor man har tilladt cyklister at svinge til højre for rødt, selv om antallet af højresvingende cyklister for rødt steg med op til 30 procent under forsøget.

I nedenstående video kan man se, hvordan man skal køre som cyklist i kryds med tilladt højresving for rødt.

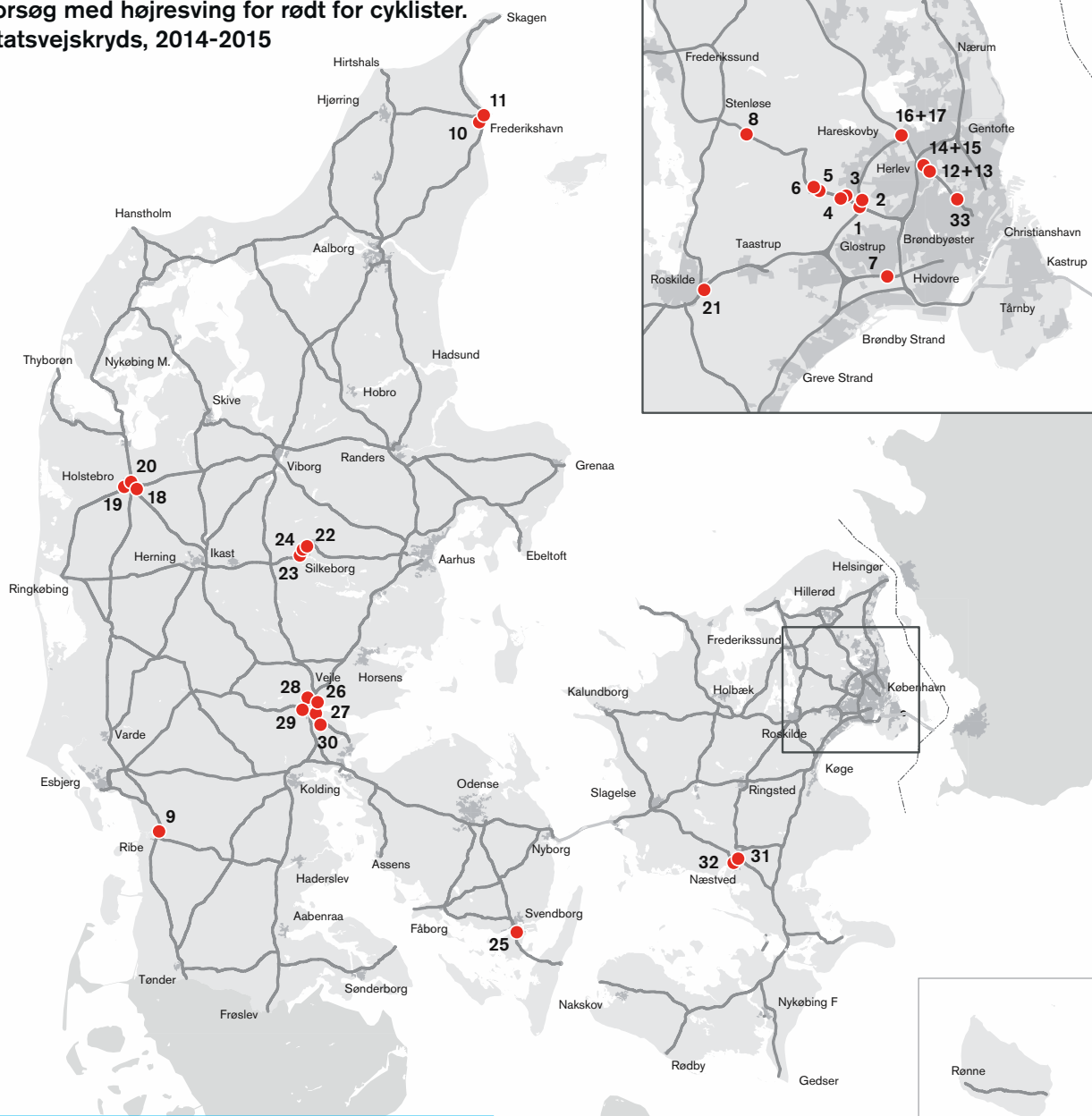
Rigspolitiet ser ingen problemer i fortsat at tillade højresving for rødt, så længe de udvalgte kryds lever op til kriterierne.

At lade cyklister svinge til højre for rødt vil dog langt fra være en mulighed i alle lyskryds. Det kan udelukkende ske i kryds, hvor en række kriterier er opfyldt.



Trafiksikkerhed

Forsøg med højresving for rødt for cyklister. Statsvejskryds, 2014-2015



Nr.	Kommune	Kryds
1	Ballerup	Industriparken/Ring 4
2	Ballerup	Ballerup Byvej/Ring 4
3	Ballerup	Ballerup Byvej/Hold-An Vej
4	Ballerup	Jonstrupvej/Ballerup Byvej
5	Ballerup	Jørgen Andersensvej/Måløv Byvej
6	Ballerup	Jungshøjvej/Smørumvej/Måløv Byvej
7	Brøndby	Søndre Ringvej/Vallensbækvej
8	Egedal	Frederikssundsvej/Dam Agre
9	Esbjerg	Trojelsvej/Industrivej/Nørremarksvej
10	Frederikshavn	Europavej/Thodesvej
11	Frederikshavn	Skagensvej/Nørregade
12+13	Gladsaxe	Gladsaxe Møllevej/Hillerødmotorvejen
14+15	Gladsaxe	Gladsaxe Ringvej/Hillerødmotorvejen
16+17	Gladsaxe	Ring 4/Hillerødmotorvejen
18	Holstebro	Viborgvej/Ringvejen
19	Holstebro	Ringkøbingvej/Ringvejen
20	Holstebro	Lægårdvej/Ringvejen

Nr.	Kommune	Kryds
21	Roskilde	Københavnsvej/Østre Ringvej
22	Silkeborg	Nordre Ringvej/Kejlstrupvej
23	Silkeborg	Vestre Ringevej/Herningvej
24	Silkeborg	Nordre Ringvej/Søndre Ringvej
25	Svendborg	Sundbrovej/Vornæsevej
26	Vejle	Damhaven/Sønderbrogade/Fredericiavej/ Koldingvej
27	Vejle	Fredericiavej/Toldbodvej
28	Vejle	Damhaven/Enghavevej
29	Vejle	Bredstenvej/Damhaven/Boulevard
30	Vejle	Fredericiavej/Vidskue Vej/Sønderdalen
31	Næstved	Vordingborgvej/Vestre Ringvej/ Østre Ringvej
32	Næstved	Åderupvej/Vestre Ringvej
33	København	Borups Alle/Hulgårdsvej

Trafiksikkerhed

Blandt andet skal cykelstien på vej ind i krydset kunne deles i en højresvingsbane og en ligeudbane, cykelstien skal fortsætte efter svinget, og der bør ikke være for mange fodgængere i krydset.

Muligheden for at svinge til højre for rødt lægger et ansvar på cyklisterne.

- Der, hvor cyklisterne får lov til at svinge til højre for rødt, er det vigtigt, at de tager hensyn. De skal vente med at køre, til der er fri bane, så de ikke kører ind i fodgængere eller de cyklister, der kører gennem krydset for grønt, siger Marianne Foldberg Steffensen, afdelingsleder for trafiksikkerhed i Vejdirektoratet.

Forsøget med højresving for rødt har kørt siden november 2013 og blev evalueret i december sidste år. Evalueringen er lavet ud fra observationer, systematiske registreringer af konflikter mellem trafikanter og analyser af politiregistrerede ulykker.

Det skal man være opmærksom på som cyklist:

Krydsene er markeret med et tydeligt skilt, som viser, at højresving for rødt er tilladt for cyklister. Ved alle andre kryds er det forsat ulovligt at svinge til højre for rødt

Man skal orientere sig grundigt, inden man kører frem og drejer, selvom man må svinge til højre for rødt

Man har stadig vigepligt overfor fodgængerne og tværkørende cyklister

Ikke alle fodgængere er ens. Man skal tage særligt hensyn til børn, ældre og fysisk handicappede, der kan have svært ved at nå over vejen i tide

Som ligeud-kørende cyklist skal man passe på ikke at spærre for de højre-svingende cyklister

Som fodgænger skal man ikke forholde sig anderledes. Man skal være klar over, at når man har grønt, må cyklisterne gerne dreje til højre, selvom de har rødt - så længe det kan ske uden gene for fodgængere og den øvrige trafik.

Interesserede kan læse mere om forsøget med højresving for rødt på Vejdirektoratets hjemmeside - klik **her**:

Her kan man blandt andet finde et kort over forsøgskrydsene samt evalueringen og en informationsfolder til kommunerne om forsøget.



Transportkommissær vinker med en vognstang

Transportkommissær Violetta Bulc præsenterede for nylig EU-Kommissionens oversigt over sikkerhed på vejene. Oversigten viser, at antallet af trafikulykker stadig er for højt. Ifølge EU-kommissæren er en fælles europæisk indsats og teknologiske løsninger en nødvendighed, når det gælder om at øge trafiksikkerheden

Kommissær Violetta Bulc har siden hun tiltrådte i 2015 haft fokus på sikkerheden på vejene i EU. Målsætningen på området er en halvering af antallet af trafikdræbte i perioden fra 2010 til 2020, men ind til videre er antallet kun faldet med 17 procent.

Violeta Bulcs vil have, at medlemslandene investerer mere i trafiksikkerhed for at undgå trafikdræbte, men også alvorlige uheld.

Hun er fast besluttet på at forbedre sikkerheden på de europæiske veje og skrev i sidste uge et brev til alle EU-landenes ministre, der har trafiksikkerhed som deres ansvarsområde. Ifølge EU-kommissæren bekræftede de budskabet.

- Jeg vil også søge at løse trafiksikkerheden i transportrådet. Hvis vi vil sætte ind i forhold til vejsikkerheden, må vi sætte dette emne på den politiske dagsorden. Fra EU-kommissionens side vil vi gøre vores del og levere på igangværende nøgleinitiativer, citerer transportorganisationen ITD Violetta Bulc for at have sagt på et pressemøde.

Masterplan fra kommissionen skal styrke sikkerhed

Violetta Bulc nævnte eksempelvis, at brugen af teknologi kan være med til at nedbringe skader og dødsfald i trafikken dramatisk. Både ITS (Intelligente Transport Systemer) - at biler er forbundet med internettet og hinanden - samt førerløse biler er vigtige elementer i arbejdet hen mod øget trafiksikkerhed. Derfor skubber EU-Kommissionen også på for at få udviklingen på området op i gear.

I den forbindelse har kommissionen også meddelt, at den vil formulere en "masterplan" for, hvordan ITS skal indarbejdes i den europæiske trafik. Denne forventes præsenteret i anden halvdel af i år.

Bilproducenter skal fremme teknologier

EU-Kommissionen opfordrer også bilproducenterne til at gøre tekniske løsninger mere tilgængelige for den gennemsnitlige europæiske bilist. Fokus er primært på privatbilisme, men de samme mekanismer kan meget vel overføres til godstransportområdet, og brugen af sensorer, der kan advare imod utilsigtede vejbaneskit og hjælpe med at bremse i tilfælde af katastrofe opbremsning, er noget, der kan nedsætte antallet af alvorlige ulykker, hvor lastbiler er implicerede.

- Det er klart, at nye teknologier vil øge trafiksikkerheden endnu mere end tidligere, siger Jørn-Henrik Carstens, der er chefkonsulent i transportorganisationen ITD.

Han peger på, at nye tiltag inden for aktive sikkerhedssystemer, som for eksempelvis nødbremsesystemer og vognbaneskitalarmer, er indarbejdet i de nyeste lastbiler.

- Det vil bidrage til at mindske antallet af ulykker på vejene, siger Jørn-Henrik Carstens, der glæder sig over, at Danmark skiller sig ud fra statistikken med hensyn til at have nedbragt antallet af trafikdræbte i perioden 2010-2015. Kun Grækenland har statistisk set gjort det bedre.

Vejdirektoratet har gode erfaringer med en hastighedsgrænse på 90 km/t på udvalgte landeveje

Forsøg med højere hastighedsgrænse har ifølge en rapport fra Vejdirektoratet ikke påvirket trafiksikkerheden mærkbart på de veje, som har højest vejstandard. På 18 udvalgte strækninger på statsvejnettet har bilisterne som forsøg siden 2011 kunnet køre hurtigere, end det tidligere var tilladt

På de udvalgte strækninger har fartgrænsen været sat op fra 80 til 90 km/t, samtidig med at sikkerheden er blevet forbedret. Forsøget er nu blevet evalueret af Vejdirektoratet, som i en rapport gennemgår forsøgets betydning for blandt andet bilernes fart og antallet af trafikulykker og tilskadekomne.

Den nye rapport fra Vejdirektoratet sammenligner udviklingen på de 18 forsøgsstrækninger med udviklingen på et sammenligneligt vejnet, der ikke er omfattet af forsøget.

I de år, hvor forsøget har fundet sted, har bilisterne på det meste af landets vejnet lettet foden lidt fra speederen. Men de 18 steder, hvor bilisterne har måttet køre 90 km/t., er hastigheden omvendt steget en smule, med 0,2 km/t.

I forhold til antallet af ulykker har udviklingen været forskellig, afhængigt af om forsøgsstrækningen er en motortrafikvej eller en vej med lavere standard, hvor for eksempel grøfter og træer er tæt på vejen.

- På veje med høj standard ser det ikke ud til at have haft nogen særlig betydning for trafiksikkerheden, at det har været tilladt at køre 90 km/t. Men på en del veje med relativt lav standard og på en række tilstødende veje har der ikke været helt så stort et fald i antallet af ulykker, som vi ellers har set i årene 2011-2014, siger områdechef i Vejdirektoratet Sune Impgaard Schou.

Flere tilskadekomne på tilstødende veje

Forsøget viser også, at det er nødvendigt at være opmærksom på forholdene på tilstødende veje, når hastighedsgrænserne sættes op.

- Bilisterne har haft svært ved at sætte farten ned, når de er kørt væk fra det stykke vej, hvor de har kunnet køre 90 km/t. Det ser ud til at have resulteret i flere tilskadekomne på de tilstødende veje. For på de tilstødende veje er der ikke på samme måde som på forsøgsstrækningerne opsat autoværn, fældet træer og anlagt rumleriller, inden fartgrænsen blev sat op, siger Sune Impgaard Schou, der dog understreger, at konklusionerne skal ses i det lys, at forsøget har været begrænset i både udstrækning og tid.

Rapporten er blevet oversendt til transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt, der nu vil drøfte den med Folketingets partier.

Trafiksikkerhed



Fakta om forsøget

- De 18 strækninger, der har været omfattet af forsøget med 90 km/t., havde allerede inden forsøget en høj gennemsnitshastighed og et lavt ulykkesniveau. De omfatter godt 100 km
- Hastigheden på de 18 forsøgsstrækninger er i perioden steget med i gennemsnit 0,2 km/t
- Der er i forsøgsperioden registreret 15 ulykker og 11 personskader om året på forsøgsstrækningerne. I førperioden blev der registreret 18 ulykker og 13 personskader om året. Antallet af ulykker er altså lavere end ved forsøgets start, men sammenligner man med udviklingen på resten af vejnettet, ligger antallet af ulykker lidt over det forventede



FDM Jyllandsringen er Danmarks længste racerbane og har årligt besøg af tusindvis af kursister og køreskoleelever (Foto: FDM)

Racerbane er fyldt 50 år

Søndag 24. april kunne FDM Jyllandsringen fejre 50 år med motorsport og køreteknik. Jubilæet blev blandt andet markeret med et rekordforsøg af den danske Formel 1-kører Kevin Magnussen

For mange er FDM Jyllandsringen lig med motorsport, men anlægget er også meget andet. De fleste dage om året bruges FDM Jyllandsringen til at forbedre køreegenskaberne hos bilister og motorcyklister. Siden 1966 har tusindvis af kursister og køreskoleelever hvert år været ude at køre på FDM Jyllandsringen

- De fleste danskere forbinder ikke uden grund FDM Jyllandsringen med motorsport. Det er Danmarks største motorsportsanlæg, og har i 50 år dannet ramme om det bedste inden for dansk motorsport. Men FDM's primære formål med Jyllandsringen har, siden vi købte anlægget i 1974, faktisk været at gøre danskerne bedre og mere sikre bilister. Det har vi gjort igennem vores køretekniske kurser og ved at bakke op om FDM's ambition om at højne trafiksikkerheden i Danmark, siger Thomas Møller Thomsen, der er administrerende direktør i FDM.

Det halve århundrede blev markeret søndag 24. april med FDM Jyllandsringen's Jubilæumsløb.

- I dag er det profiler som Casper Elgaard og Jan Magnussen, der bruger banen, men også Formel 1-stjerner som Mika Häkkinen og Ayrton Senna har kørt her, siger Thomas Møller Thomsen.

Fakta om FDM Jyllandsringen

- FDM Jyllandsringen blev bygget i 1966 i Resenbro øst for Silkeborg
- Banen er bygget på en gammel grusgrav
- FDM begyndte at afvikle køretekniske kurser allerede samme år
- Det første avancerede køretekniske kursus hed "Kør sikkert", et grundkursus i bremse- og undvigemanøvrer
- Faciliteter på anlægget gjorde det ligeledes muligt at holde glatbanekørsel ikke kun om vinteren, men året rundt
- FDM købte FDM Jyllandsringen i 1974
- I 1986 udvidede man med en manøvreghård, da det blev obligatorisk i forbindelse med køreundervisning
- I 1990 kom der krav om køreteknik til køreskole elever, og man byggede derfor bane 2 på FDM Jyllandsringen til dette formål
- I 2003 sammenlagde man bane 1 og bane 2, som fik en fælles længde af 2.300 meter. Dermed blev FDM Jyllandsringen Danmarks længste racerbane
- I 2010 udpegede Kulturarvsstyrelsen FDM Jyllandsringen som et af de 1001 steder, der fortæller Danmarks historie

Trafikmeldinger fra Djursland kan komme på sms

Vejdirektoratets arbejde med at udvide motortrafikvejen mellem Løgten og Bale nordøst for Aarhus medfører en del omlægninger og restriktioner af trafikken til og fra Djursland. Vejdirektoratet tilbyder nu en SMS-service, hvor man kan blive direkte informeret om trafikken

Ombygningen af motortrafikvejen mellem Løgten og Bale medfører lige nu en del trafikomlægninger, og der vil komme flere omlægninger, restriktioner og hastighedsbegrænsninger frem slutningen af oktober, hvor arbejdet ventes afsluttet. Der kan også ske det, at allerede udmeldte restriktioner bliver ændret eller trukket tilbage.

- Vi oplever udfordringer ud over det sædvanlige med de trafikale forhold under udvidelsen af motortrafikvejen. For at sikre den bedste trafikafvikling overvåger vi trafikken hele tiden, og vi tilpasser forholdene når vi ser forbedringsmuligheder. Det betyder, at der vil forekomme ændringer i planerne med meget kort varsel, og det kan være svært at nå ud til alle trafikanter i tide via medierne. Med en SMS-service kan vi hurtigt få besked ud direkte til vores interessenter, siger Vejdirektoratets projektleder Shahriar Honar.

Som tilmeldt til SMS-servicen vil man modtage korte beskeder direkte på sin telefon, når Vejdirektoratets arbejde på opgraderingen af Løgten-Bale medfører en trafikal ændring.

Tilmelding:

Send en SMS med teksten Løgten-Bale til 5070 0495 for at tilmelde dig SMS-servicen.

Uber betaler bøde på 10 millioner dollar

En domstol i San Francisco har idømt kørselstjenesten Uber en bøde på 10 millioner dollar - cirka 65,7 millioner kroner til dagens kurs - for at have misinformeret kunderne om baggrundstjekket af chaufførerne. Det skriver web-mediet mercurynews.com

Som en del af afgørelsen må Uber ikke markedsføre sig som "safest ride on the road," eller kalde baggrundstjekket af sine chauffører for "the gold standard".

Hvis Uber bryder de betingelser inden for de næste to år, skal Uber betale yderligere 15 millioner dollar.

Dommer ved retten i San Francisco, George Gascón, siger ifølge mercurynews.com, at afgørelsen sender et klart budskab til alle virksomheder og især til iværksættervirksomheder om, at de med målet om hurtigt at vinde markedsandele ikke kan ignorere den lovgivning, der er vedtaget for at beskytte kunderne.

- Hvis en virksomhed agerer, som om den er hævet over loven, kommer den til at betale en høj pris, siger George Gascón.

Uber kom i søgelyset for sikkerheden for passagererne, da Uber ikke kræver, at chaufførerne skal gennem regeringens fingeraftryk-undersøgelse som en del af deres godkendelse. En håndfuld kvindelige Uber-kunder har ifølge mercurynews.com klaget over, at de blev seksuelt chikaneret af chaufførerne. Derudover er en Uber-chauffør sigtet i en masseskydning i Michigan, der kostede seks personer livet i februar.

Uber har forsvaret sig med, at ingen transport kan være 100 procent sikker.

I forbindelse med afgørelsen ved domstolen i San Francisco det også understreget, at Uber skal godkendes til at køre fra lufthavnene i Californien. Derudover har Uber ikke lov til at opkræve lufthavnsafgift, medmindre hele beløbet betales til den pågældende lufthavn.

Uber oplyser, at selskabet allerede opfylder til en række af de krav, som afgørelsen peger på, at selskabet skal leve op til.

Svensk domstol dømmer Uber-chauffør bødestraf

For at køre med personer mod betaling i Sverige skal man have en tilladelse og en taxiførerlegitimation. Swea Hovrät i Stockholm slog fornylig fast, at kravet også gælder mennesker, der via Uber-tjenesten Uberpop transporterer andre mennesker fra et sted til et andet - også selvom de ikke har forstået, at man udførte ulovlig taxi-kørsel

Sagen, som Swea Hovrätt - en Hovrät i Sverige svarer til en Landsret i Danmark - har afgjort, handler om en mand, der gennem Uberpop mod betaling kørte med andre mennesker. Da sagen var for Tingsrätten i Stockholm, fremførte han, at han ikke vidste, at han gjorde noget ulovligt, og Tingsrätten frikendte ham.

Men sagen blev anket til Hovrätten. Baggrunden for at føre sagen videre ved en højere retsinstans var blandt andet,

Taxi-kørsel

at Transportstyrelsen i Sverige har bedømt, at Uber's setup er i strid med svensk lov. Efter dommen i Hovrätten kan Transportstyrelsen konstatere, at retten er enig med Transportstyrelsen i den opfattelse. En række forskellige tingsrætter i Sverige har også behandlet sager om Uber-chauffører - og afsagt kendelser, der ligger på linie med afgørelsen i Swea Hovrätt.

Talsmand for Uber Norden har i forbindelse med dommen i Swea Hovrätt fremført, at dommen over manden efter hans og Uber's opfattelse ikke er en dom mod Uber.

Politiet om at bruge pirattaxier: Så lad dog være

I den første uge i april havde Østjyllands Politi flere tilfælde af misbrug af dankort i forbindelse med pirattaxier -alle overfor unge mænd

Natten mellem første og anden april blev en ung mand eksempelvis tilbudt et lift fra midtbyen Aarhus. Undervejs blev han overtalt til at tanke bilen med sit dankort. Han får afluret koden og under forskellige fremgangsmåder lykkedes det den venlige chauffør at stjæle kortet. Den unge mand opdager ikke noget, før han hører fra banken, at kortet er spærret.

Et andet tilfælde var fra ugen efter natten mellem torsdag og fredag i denne uge, hvor en mand tog en pirattaxi fra midtbyen og hjem. Fremgangsmåden hvorpå manden fik franarret sit dankort var den samme.

De benyttede køretøjer er formentlig henholdsvis en BMW og en Mercedes. Der var ifølge politiet enten én eller to personer i bilen - alle af anden etnisk herkomst en dansk.

I et andet tilfælde lånte gerningsmanden toiletet hos den person, han havde kørt hjem. Her lykkedes det "piraten" at stjæle kortet fra forurettedes jakke, der hang i entreen.

Opfordringen fra Østjyllands Politi lyder derfor kort og godt:

Sig nej tak til tage en pirattaxi. Der er gentagne gange advaret mod dem, men det til trods fortsætter sagerne med at komme ind, og fremgangsmåden er altid den samme. Tag en af byens taxaer eller aftal med din kæreste, familie, naboer, venner, at de henter dig, så undgår du mange problemer.

Folketinget skal behandle forslag om indberetningspligt på transportformidling

Enhedslisten har fremsat et beslutningsforslag om, at virksomheder, der formidler taxi- og/eller fragtkørsel (erhvervsmæssig personbefordring og godskørsel for fremmed regning) via en applikation eller anden it-teknologi, skal indberette til Skat, til hvem og hvor meget, de har udbetalt

Enhedslisten ønsker med beslutningsforslaget, at reglerne om indberetning af vederlag/fortjeneste opnået gennem erhvervsmæssig persontransport eller fragtkørsel for fremmed regning håndhæves over for virksomheder, der formidler den pågældende transport via virksomhedens it-plattform - eksempelvis en app.

Enhedslisten peger på, at beslutningsforslaget udelukkende tager sigte på at bringe de skattemæssige forhold omkring de nævnte virksomhedstyper - specielt indberetningspligten for de chauffører, der udfører kørslen - i overensstemmelse med dansk ret.

Med sit beslutningsforslag ønsker Enhedslisten også at markere, at partiet ikke anser en virksomhed som eksempelvis amerikanske Uber for at være deleøkonomi i form af samkørsel.

Efter Enhedslistens opfattelse driver Uber i virkeligheden traditionel taxikørsel, men indtil videre uden for lovens rammer. Derved påføres taxibranchen efter Enhedslistens opfattelse unfair og ublu konkurrence.

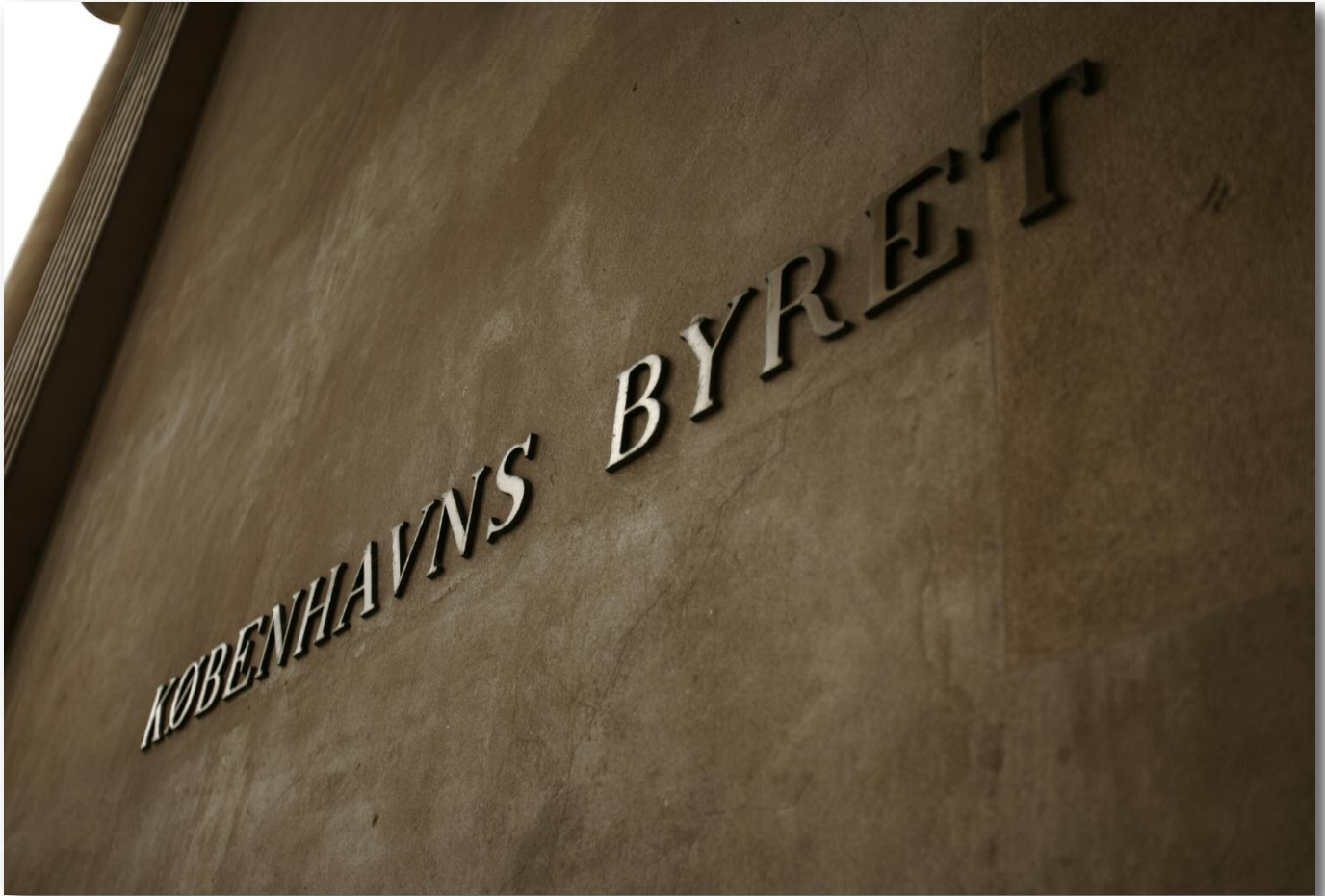


Politikere er klar til opgør med ubetalte p-bøder

Et flertal i Københavns Teknik- og Miljøudvalg er enige om at efterlyse en lovændring, så bilister får sværere ved at løbe fra deres parkeringsbøder. København mangler betaling for omkring 171.385 bøder udstedt i perioden 2011-2015. Det svarer til omkring 84 millioner kroner

Et flertal i Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg er blevet enige om, at der skal hårdere metoder til for at sikre, at alle bilister fremover betaler deres parkeringsafgifter. Derfor har udvalget besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal rette henvendelse til transportministeren med henblik på at få ændret lovgivningen, så kommunen fremover kan få lov til enten at anvende hjullåse eller helt at fjerne ulovligt parkerede biler, hvor ejeren har flere forfaldne ubetalte parkeringsafgifter til kommunen, eller hvor en ulovlig parkering kan blokere redningsveje.

- Alt for mange bilister slipper i dag af sted med at parkere ulovligt i de københavnske gader, fordi bilisterne slipper af sted med at ignorere deres parkeringsbøder. Samtidig oplever vi flere steder, at ulovlige parkeringer kan blokere for eksempelvis redningsveje. Derfor er der brug for at kommunen får mere effektive redskaber i kampen mod de mange ulovlige parkeringer, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).



(Foto: Per Johansen)

Københavns Byret behandler sager mod seks Uber-chauffører som bødesager

Seks personer, der er tiltalt for ulovligt at have kørt med betalende passagerer i deres private biler via tjenesten Uber, havde tirsdag 26. april deres sag for retten i København. Forsvarsadvokaterne havde krævet, at sagen skulle føres for en nævningeret på grund af sagens offentlige interesse. Dommeren ved Københavns Byret var af en anden opfattelse og besluttede trods advokaternes protester at lade sagen fortsætte som en almindelig bødesag

De seks personer, som politiet har sigtet og tiltalt for at overtræde gældende lovgivning på persontransportområdet, står til bøder på mellem 5.000 og 7.000 kroner.

Ifølge dr.dk var der taxichauffører, andre tilhørere og journalister mødt så talstærkt op, at sagen måtte flyttes til et større retslokale, der trods ekstra stole ikke kunne rumme alle.

Sagen blev ikke afgjort på retsmødet og fortsætter derfor ved Byretten i København.

Den amerikanske Uber kørselstjeneste, som ikke direkte er arbejdsgiver for de seks tiltalte personer, der var i retten for at have overtrådt lovgivningen om persontransport, blev i 2014 meldt til politiet af Trafikstyrelsen. Denne sag har stort set ligget stille siden.

AMU-center har rundet 15 år

Det er femten år siden, at Dekra AMU Center Fyn blev stiftet. Uddannelsescenteret i Odense blev oprettet tilbage i 2001 som rådgivningscenter for transport af farligt gods. Tre år senere blev stedet godkendt som privat udbyder af AMU-uddannelser inden for transportbranchen. Da skiftede det navn fra Dansk Transportsikkerhed til Uddannelsescenter Fyn

Omtrent samtidig - i 2004 - blev en medarbejder sendt til USA for at skaffe en af de karakteristiske, langnæsedede lastbiler hjem til Kongeriget.

- Den er et rigtig godt trækplaster ved udstillinger og messer, siger skolens direktør Benny Plesner og fortsætter:
- Vi skal ikke ud og hente folk ind til en snak om transportuddannelser - de kommer af sig selv.

En rullende reklamesøjle

Amerikaner-lastbilen har fungeret som blikfang for uddannelsescenteret gennem det meste af dets historie.

Lastbilen blev oprindeligt malet i firmaets orange og hvide farver, men den skiftede ham i 2013, da uddannelsescenteret blev overtaget af Dekra - der er en landsdækkende sammenslutning af private uddannelsescentre.

Mens uddannelsescenteret i Odense skiftede navn til Dekra AMU Center Fyn fik "amerikaneren" en omgang grøn og hvid maling, så den passede til Dekra's farver.

I dag har lastbilen stadig base i Odense, hvor den til daglig står på holdepladsen bag AMU-centeret. Men den kommer stadig på messer og udstillinger overalt i landet, nu i Dekra-regi.

TUR er blevet godkendt som efteruddannelsescenter for kørelærere

Færdselsstyrelsen har godkendt Transporterhvervets Uddannelser som efteruddannelsescenter for kørelærere i en 5-årig periode

Godkendelsen er givet i forhold til det gældende lovgrundlag og tilhørende vilkår til udbud af efteruddannelsen for kørelærere.

TUR vil inden for kort tid udmelde datoer for kurser i 2016. Kursusprogram, dato, sted og pris for de kommende kurser vil blive offentliggjort på TUR's hjemmeside i uge 17.

Moderne teknik i betalingsanlæg skal sikre mere smidig passage

Betalingsanlægget ved Øresundsbron skal bygges om, så gennemfarten kan blive mere fleksibel og smidig - og aflæsningen af brobizzerne kan blive mere sikker. Det nuværende system er 16 år gammelt, og teknikken på området er udviklet betydeligt i årenes løb

- Den tekniske levetid er opnaet på det nuværende system. Samtidig med, at udstyret skal byttes ud, opgraderer vi til et moderne system, siger Johan Nord, der er projektleder ved anlægningsenheden hos Øresundsbro Konsortiet til Øresundsbrons nyhedsbrev, FokusØresund

I det nuværende system måles køretøjets længde ved hjælp af lysgardiner fra søjler i banerne, og brobizzen registreres, hvilket tilsammen udgør grundlaget for betalingen. Fremover skal der i stedet være portaler over banerne.

- I portalerne kommer der til at være kameraer, som måler køretøjets længde. Det skal erstatte de nuværende lysgardiner, og er en mere sikker måde at måle, hvad det er for et køretøj, som passerer, siger Johan Nord,

Med det nye system forsvinder klassificeringssystemet i banerne, så alle køretøjer kan køre i alle baner. I det nye system vil der også være mulighed for at udvikle anvendelsen af nummerpladeaflæsning til betaling, ud over bizzen. Systemet vil også kunne åbne for fremtidige mobile betalingsløsninger, hvilket vil medføre store fordele for kunderne.

Ombygningen skal være afsluttet i april næste år. Derefter skal det nye system være i drift i et år, parallelt med det eksisterende. Først i 2018 vil det nye system være fuldt ud i drift.

Selve ombygningen i betalingsanlægget vil ifølge Johan Nord ikke medføre noget større besvær for kunderne.

- Vi behøver ikke lukke mere end enkelte baner af gangen. Det gør vi, når trafikintensiteten er på sit laveste. Portalerne skal placeres ovenfor banerne, så det meste arbejde foregår i højden.

Ombygningen sker i samarbejde med Kapsch Trafficcom, som har vundet udbuddet.





Letbanen-selskab lægger skinner i Aarhus' centrale vejkryds

Arbejdet med at lægge skinner i nogle af Aarhus' mest trafikerede vejkryds begyndte i begyndelsen af april. Første krydsning udføres i øjeblikket på Randersvej ved Stjernepladsen - for at genere trafikken mindst muligt arbejdes der døgnet rundt. Dermed er arbejdet med at anlægge Aarhus Letbane gået ind i en ny fase på strækningen fra Nørregade til Paludan-Müllers Vej, hvor nogle af Aarhus' største lyskryds befinder sig

Første krydsning udføres på Randersvej ved Stjernepladsen. Herefter skal der lægges skinner i de øvrige vejkryds på Nørrebrogade, Randersvej, Nehrus Allé og Olof Palmes Allé. Arbejdet i vejkrydsene forventes afsluttet efter sommerferien.

- For at genere trafikken mindst muligt vil meget af letbanens arbejde i de store vejkryds blive udført om natten og i weekenderne. Samtidig er arbejdet planlagt, så der lægges skinner i flere vejkryds i løbet af sommerferien, hvor der er mindre trafik end resten af året, siger Trine Buus Karlsen, der er anlægschef i Center for Byens Anvendelse, Aarhus Kommune.

Aarhus Kommune har givet dispensation til, at der må arbejdes døgnet rundt i vejkrydsene.

- Med dispensationen sørger vi for, at arbejdet kan afsluttes hurtigst muligt til gavn for både naboer og trafikanter. Det kan sammenlignes med at rive et plaster af i en fart for at gøre smerten så kortvarig som muligt, siger Trine Buus Karlsen.

I alle kryds lægges der dobbeltspor til letbanen. Letbaneskinneerne støbes ned i beton for at komme i niveau med vejen, så biler og cyklister let og komfortabelt kan krydse sporene. Arbejdet udføres på samme måde i alle vejkryds. Først sikres vejkrydset med skilte og afspærringer, og derefter graves der ud til et fundament af beton. Efterfølgende lægges der skinner, som faststøbes i endnu et lag beton, inden krydset til sidst asfalteres.

- Mens vi hidtil har kunnet arbejde i det afspærrede letbanespor midt på vejen, bevæger vi os nu ud i krydsene. Det kan ikke undgå at genere trafikanter og naboer. Den gode nyhed er, at vi i forhold til arbejdets kompleksitet bevæger os hurtigt gennem krydsene og dermed forbi naboerne, siger Jørgen Hansen, anlægschef for Aarhus Letbane.

Trafikale ændringer på Stjernepladsen på Randersvej

For trafikanter og beboere nær Stjernepladsen betyder anlægsarbejdet, at al trafik skal afvikles efter princippet 'højre ind, højre ud'.

Det vil fortsat være muligt at komme til butikkerne på Stjernepladsen, men fra Langelandsgade, Funch Thomsens Gade og Randersvej vil det ikke være muligt at dreje til venstre for at krydse Stjernepladsen. Bilister opfordres til at holde godt øje med trafikskilte og eventuelt overveje alternative ruter, mens anlægsarbejdet står på.

Kørestrøm etableres efter sommerferien

Efter at der er lagt skinner i alle vejkryds, skal der etableres master til kørestrømmen. Det meste af dette arbejde udføres i letbanesporet i løbet af efteråret og vil ikke genere trafikken. Der skal dog også etableres kørestrøm i alle vejkryds. Af hensyn til trafikken vil en del af dette arbejde også blive udført om natten.

Letbanesystemet med master, kørestrøm og signalanlæg ventes at være på plads omkring årsskiftet. Herefter testkøres letbanen frem mod åbningen i maj 2017.

I disse vejkryds lægges skinner frem til efteråret 2016:

- Stjernepladsen (Randersvej - Funch Thomsens Gade)
- Nehrus Allé - Olof Palmes Allé
- Nørrebrogade - Knudrigsgade
- Nørrebrogade - Vennelyst Boulevard
- Olof Palmes Allé - Brendstrupgaardsvej
- Randersvej - Nehrus Allé
- Randersvej - Ringgaden
- Randersvej - Ringvejen
- Randersvej - Stockholmsgade
- Randersvej v. Lisbjerg

Rækkefølgen er ikke endeligt fastlagt. Senere følger vejkrydsene på Kystvejsstrækningen samt Nørreport ved Mejlgade.

Om Aarhus Letbane

Aarhus Letbane kører i Aarhus og omegn i 2017 og er ét af flere større byudviklingsprojekter

Aarhus Letbane har omfattende betydning for såvel trafikafvikling og byudvikling i hele regionen og har stor bevågenhed såvel lokalt som nationalt, fordi letbanen bliver den første af sin slags i Danmark



Sporvognsførere har også et europamesterskab

Da årets Sporvogn EM blev afholdt i Berlin i weekenden 24. - 25. april blev Arriva's hold fra Stockholm bedst placerede svenske hold med en niende plads

Konkurrencen blev afholdt i fem kategorier: sporvognen bowling, præcisionsstop med andet dørpar, bugsering med hjælp, at køre 20 km/t uden et speedometer og målbremse samt på tid at placere et skilt og komme så nær som muligt uden at køre på det. Den sværeste del af den kategori er, at man ikke kan se bagud mod sporvognen og måle afstand, når man placerer skiltet.

- Vi er glade for, at vi endnu en gang er de bedste i landet. Derudover er det altid en udfordring at konkurrere i en sporvognstype, som vi ikke kører til daglig. Men Conny og Linda gjorde en strålende indsats, siger Peter Sarmiento, der er driftschef for Tvär- og Nockebybanan i Stockholm.

For Arriva konkurrerede Conny Berglin og Linda Johansson, der til daglig kører sporvogn på Tvär- og Nockebybanan.

I alt deltog 27 hold fra 15 lande - blandt andet er hold fra Göteborg. Vinderen var et hold fra Budapest i Ungarn.

Mols-Linien byder på færgefarten til og fra Bornholm

Mols-Linien har mandag afgivet bud til Transport- og Bygningsministeriet om færgebetjeningen af ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad. Ruterne besejles i dag af rederiet Færgen

Grunden til, at Mols-Linien byder på færgebetjeningen af Bornholm, er, at rederiet ønsker at udvide sin nuværende forretningsaktivitet ved at besejle flere færgeruter i Danmark.

Mols-liniens bud, som mandag blev indleveret til Transport- og Bygningsministeriet, går på at varetage færgebetjeningen af ruterne Rønne-Køge og Rønne-Ystad i en ti-årig periode fra 1. september 2018 til 31. august 2028.

Mols-Liniens tilbud inkluderer en nybygget færge til transport af gods og passagerer på ruten Rønne-Køge, som specialdesignes til at opfylde alle udbuddets krav. På ruten Rønne-Ystad indsættes hurtigfærger, der ligesom på rederiets ruter på Kattegat skal være kendetegnet ved stor regularitet, god komfort samt servicekoncepter af høj kvalitet om bord. Desuden ønsker Mols-Linien også at opretholde besejlingen af Sassnitz i Polen.

- Mols-Linien har udviklet ruterne over Kattegat til at være et naturligt og stigende vigtigt led i den danske infrastruktur. Den erfaring vil vi gerne overføre til Østersøen og har i dag præsenteret Transport- og Bygningsministeriet for en konkurrencedygtig og effektiv transportløsning til glæde for bornholmerne, erhvervslivet og de mange gæster, som besøger Bornholm i ferie- og fritidsregi, siger Frantz Palludan, der er bestyrelsesformand i Mols-Linien.

Mols-Linien er kommet i økonomisk god form og har for nyligt præsenteret det bedste regnskab i rederiets historie.

- Vi har opbygget en effektiv og kundeorienteret transportvirksomhed, som præsterer en meget høj driftssikkerhed og service. Ruterne til Bornholm passer samtidig godt ind i vores forretning, hvorfor vi er gearet til at skabe en færgebetjening, der kan knytte Bornholm endnu tættere til resten af Danmark, siger Frantz Palludan.

Transport- og Bygningsministeriet forventes at afgøre tildelingen af færgebetjeningen af de bornholmske ruter i løbet af foråret.





Svensk rederi-koncern bestiller fire nye færger

Færgerederiet Stena Line skal have fire nye fragt- og passagerfærger, der vil blive verdens mest brændstofeffektive deres slags. De fire fartøjer skal efter planen indsættes i Nordeuropa i 2019 og 2020

Stena AB har underskrevet en kontrakt med forbehold for godkendelse i slutningen af april, på en ordre på fire nye ro-pax færger, der skal leveres i 2019 og 2020. Stena AB, der er moderselskab for Stena Line, har mulighed for at udvide ordren med yderligere fire skibe. Færgerne vil være optimerede for effektivitet og fleksibilitet og vil blive bygget af AVIC Shipyard i Kina. Planen er, at de fire skibe skal indsættes i flåden, der besejler Stena Lines rutenetværk i Nordeuropa.

- Vi er meget tilfredse med, at Stena AB har underskrevet en ordrekontrakt på fire nye færger med mulighed for at bestille yderligere fire. Færgerne bygges ud fra det skibsdesign, vi har udviklet igennem de seneste to år, og som ikke alene er 50 procent større end nutidens gennemsnitlige ro-pax færger, men som endnu vigtigere integrerer de løsninger for at reducere udslip og optimere effektiviteten, der er udviklet i Stena Group igennem de seneste år, siger Carl-Johan Hagman, som er administrerende direktør i Stena Line.

- De nye skibe vil blive de mest brændstofeffektive færger i verden og vil sætte en ny branchestandard, når det gælder præstation, reducere udslip og omkostningseffektivitet, hvilket vil give Stena Line en stærk position i branchen i de kommende årtier, siger han videre.

Færgerne vil have en kapacitet på over 3.000 lastemeter med et bildæk, som bygger på et gennemkørselsprincip, ligesom færgerne kan tage op til 1.000 passagerer og tilbyde et fuldent serviceudbud om bord. Hovedmotorerne kommer til at være "Gas Ready" og dermed forberedte til at kunne køre på enten methanol eller flydende naturgas (LNG).

- Med de nye færger bygger vi videre på vores succesrige ro-pax-koncept med et mix af fragt og passagerer. Vi sikrer gennem denne konstellation en pålidelig drift, hvor vi kan imødekomme kundetilvæksten og levere et endnu bedre sejlprodukt til vores kunder, siger Carl-Johan Hagman, der forventer en fortsat fremgang i efterspørgslen for færgetransport i Nordeuropa ligesom i andre dele af verden.

- Færgetransport spiller en afgørende rolle i morgendagens logistik- og infrastrukturkæder for at skabe et miljøvenligt fundament for samhandel. Skibstransport er ikke bare den mest miljøvenlige måde at flytte gods på, det er også en infrastruktur, der giver en stabil og hurtig logistikløsning til en meget lav omkostning. Med denne investering rusten vi Stena Line til at kunne imødekomme fremtidens vækst, supplerer bestyrelsesformand i Stena Line, Dan Sten Olsson.

BLIP Systems ansætter prisvindende dataexpert

For at kunne følge med den konstant stigende efterspørgsel, af den Nordjyske springsteknologi BlipTrack, har BLIP Systems ansat Benjamin Bjerre Krogh som ny software-udvikler pr. 1. april 2016.

- BLIP Systems oplever stor efterspørgsel og udvider derfor medarbejderstaben med 30-årige Benjamin Bjerre Krogh. Benjamin Bjerre Krogh, som er dataekspert med speciale i trafikdata, har senest gennemført et PhD studie ved Institut for datalogi ved Aalborg Universitet. Han har modtaget flere priser herunder "Best Paper Award" og "Best Poster Award" på den internationale konference ACM Sigspatial i 2014.



Benjamin Bjerre Krogh har forsket i at behandle, indeksere og analysere store mængder data fra tusinder af køretøjer i Danmark. Formålet med arbejdet var at studere essentielle parametre for trafikinfrastrukturen, herunder rejsetider, trængsel, kørselsmønstre og påvirkningen af trafiklys.

Hos BLIP Systems er man glade for tilgangen af nye kræfter, til at imødegå de mange nye udfordringer og projekter. Lars Tørholm, BLIP Systems' CTO udtaler således:

- Vi står overfor mange spændende nye projekter og udvidelser på produktfronten. Med Benjamins store erfaring og faglighed får BLIP Systems en teknisk dygtig softwareudvikler, som præcis matcher den profil vi ledte efter, og som styrker vores data-analyse team. Vi ser frem til et rigtig godt samarbejde.

- Blip Systems står overfor mange enormt spændende udfordringerne, der på mange måder minder om de udfordringer jeg har studeret med GPS data. Jeg ser derfor et stort potentiale i at overføre teknologi fra forskerverdenen til Blip Systems. Dels for at gennemføre analyser hurtigere og dels for at levere bedre resultater. Samtidigt angriber Blip Systems et samfundsmæssigt essentielt problem, nemlig at trængsel på veje og i lufthavne årligt koster enorme ressourcer. At være med på første række i løsningen af dette problem, og samtidigt profitere fra min PhD uddannelse ser jeg derfor som et kæmpe privilegie, siger Benjamin Bjerre Krogh.

BLIP Systems leder stadig efter kvalificeret arbejdskraft og søger således endnu en softwareudvikler, samt en sælger til det internationale marked.

Om BLIP Systems

BLIP Systems er en privatejet informations-teknologi virksomhed med hovedsæde i Vester Hassing nær Aalborg, Danmark. Firmaet er grundlagt i 2003 som et MBO af Bluetooth aktiviteterne indenfor Ericsson Danmark. BLIP Systems er en af de førende leverandører af data analytiske værktøjer til lufthavne, trafik, havne, skisportsteder, forlystelsesparker og detailhandlen.



Trængsel og pendlertider i Aarhus reduceres med Nordjysk teknologi

Hvis man kører rundt i Aarhus med en tændt eller indbygget Bluetooth-enhed, så hjælper man automatisk sine medbilister med at gøre køreturen hurtigere og mindre trafikeret. Ifølge leverandøren af det trafikregulerende informationssystem BlipTrack har Aarhus Kommune haft succes med at reducere rejsetiderne ved at anvende data fra små Bluetooth-opfangende sensorer langs vejene

Aarhus kommune har i flere år anvendt intelligente sensorer, som opfanger signaler fra bilisters mobile enheder. De indsamlede data bruges til at få et dybdegående indblik og forståelse af trafikstrømme og trafikudvikling, til at optimere vejnettet og mindske trængslen. Nu høster borgerne så frugterne af "samarbejdet" med kortere og mere stabile rejsetider samt digitale skilte, som hjælper bilisterne med at foretage informative valg.

Rejsetidsbesparelser og kortere køer.

Kommunen kan dokumentere betragtelige rejsetidsbesparelser af mange nye tiltag og optimeringer, ved at anvende data fra de små Bluetooth-opfangende sensorer. Af de mest iøjnefaldende sager kan nævnes:

Efter udvidelsen af to nye svingbaner og optimering af signalanlægget i Skanderborgvej/Ringvej Syd krydset, er der målt en rejsetidsbesparelse på 81 timer pr. dag. Rejsetidsbesparelsen er udelukkende beregnet for de bilister som bevæger sig i krydset i myldretidsperioderne morgen og aften, og den samlede besparelse for hele dagen er givetvis højere.

I det stærkt trafikerede Viborgvej/Runevej/Bredskiftevej kryds har sensorerne kunnet måle en gennemsnitlig forsinkelsestidsbesparelse ud af byen på 31 procent i tidsrummet 15 til 17. Desuden er rejsetiden også blevet langt mere stabil. Hvor bilisterne nogle dage skulle bruge omkring seks minutter, er rejsetiden nu mere konstant og ligger på mellem to og toethalvt minut uanset tidspunktet på dagen. Dette giver pendlerne en langt større forudsigelighed. Ved indførslen af en ny venstresvingsspil fra Søren Frischs Vej til Ringgaden har sensorerne kunne detektere en rejsetidsreduktion på over 50 procent.

- Før kunne bilister nemt holde i kø i 10-12 minutter for at komme til venstre ad Ringgaden. Med den nye venstresvingsspil kan det gøres på mellem to og fire minutter i myldretiden, siger projektleder i Center for Byens Anvendelse (CBA), Asbjørn Halskov-Sørensen.

Informative trafiktavler virker efter hensigten.

Aarhus Kommune opsatte sidste år 10 dynamiske tavler på de strækninger, som er påvirket af letbanearbejdet, primært Kystvejen, Randersvej og Grenåvej. Tavlerne, som i realtid giver anvisninger om rejsetider, hurtigste rute og andre trafikale informationer, bliver ligeledes drevet af data fra sensorerne. Tavlerne indhold opdateres løbende i takt med trafikanters reelle adfærd. Bilisterne er derfor selv, ved at overveje rute og kørselstidspunkt, med til at hjælpe trafikken på vej.

En nyligt foretaget evaluering viser, at pendlerne er glade for disse løbende informationer, som de fleste mener giver en bedre rejseoplevelse. Andre tilbagemeldinger fortæller, at bilisterne bliver mindre stressede, når de på forhånd ved, hvad de skal forvente sig af trafikken.

Undersøgelsen viser også, at pendlerne stoler på tavlerne information og foretager rutevalg på baggrund af de data, de præsenteres for på deres tur til og fra arbejde. Især to tavler i retning mod E45, høster roser hos bilisterne, der oplever informationer om hjemturen, som særlig nyttig viden.

Løsningen er kommet nordfra

Løsningen som Aarhus Kommune anvender hedder BlipTrack og produceres af Nordjyske BLIP Systems.

- Teknologien virker ved, at de tæt ved 200 sensorer, som er opstillet i og omkring Aarhus, opfanger, når et håndfrit telefonsæt, mobiletelefon eller en anden åben bluetooth-enhed kører forbi. Herved kan Bliptrack løsningen udregne rejsetider, trafiktæthed og trafikstrømme, forklarer BLIP Systems marketingmanager Christian Bugislaus Carstens.

- Sensorerne opfanger på ingen måde personfølsomme oplysninger, kun enhedens unikke id, som ikke er registreret i noget register. Det unikke id bliver desuden krypteret i sensoren, hvilket umuliggør identificering af Bluetooth-enheden efterfølgende, siger han videre.

Magasinet Bus

Torsdag 31. marts til onsdag 27. april 2016 - nummer 3 - 4. årgang

Regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen:

- Vi skal hæve ambitionsniveauet for den kollektive trafik

Læs mere side 7

Massiv trængsel udfordrer busregionen

Læs mere side 4

Konsulenttrappe og samarbejde

Læs mere side 11

Forfald med busserne

Læs mere side 42

Byens busser forurener markant mindre

Læs mere side 23

Lokal bus kørte forbi passagerer

Læs mere side 16

Busvognmand måtte købe sit eget selskab

Læs mere side 44

Ung mand reddede pige fra døden

Læs mere side 16

Enhedslisten fremsætter forslag til grøn omstilling af transporten

Læs mere side 40

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 3 - 2016?
Så hent det her!