

Magasinet Bus

Torsdag 27. april 2017 - nummer 4 - 5. årgang

Nordens travleste buslinie har plads til flere passagerer

Læs mere side 20 - 24

Fra førersædet:

Der mangler unge chauffører i branchen

Læs mere side 46 - 48

Jeg har kun rosende ord til "Vores Flex"

Læs mere side 57

Kinesisk bilproducent åbner fabrik i Ungarn

Læs mere side 28

Færre buschauffører og billetkontrollører blev overfaldet i 2016

Læs mere side 25

Pendlerbiler fylder op i København

Læs mere side 54

Fra Busmessen

Læs mere side 30 - 37

Ny forskning skal sikre friskere luft i storbyerne

Læs mere side 26

EU er klar til fri roaming fra juni

Læs mere side 44

Fremtidens løsninger er både og

Busmessen i Herning ligger lige pludseligt langt væk. Selvom der blot er gået fem uger, så er foråret slået igennem med længere dage. Men luften er kold, og det kan lede tankerne hen mod de udfordringer, som vi mennesker står over for med stigende temperaturer og mere vand i havene, som under kraftigere storme kan true den sikre landjord og alt, hvad vi gerne vil have på det tørre.

På Busmessen kunne man vel finde det allernyeste inden transport af passagerer - også de grønne løsninger.

I dette nummer af Magasinet Bus skriver vi om en grøn tur rundt på Busmessen, hvor indtrykket var, at der er grønne løsninger, hvor vi i Danmark kan yde vores bidrag til at holde temperaturen i skak, når det gælder de menneskeskabte påvirkninger.

Den grønne kerne på messen var ikke uventet gas-løsninger. Men selvom biogas er meget nærliggende at fylde på tanken og have med ud i fremtiden, for den kan produceres lokalt i Danmark og have andre afledte og positive effekter, vil det nok være for ensidigt kun at satse på biogas. Dels er der områder i Danmark, hvor naturgasnettet, der transporterer biogassen frem til tankanlæggene, ikke når frem, dels er der spørgsmålet om, hvor effektivt vi udnytter de forskellige energikilder.

Det er specielt det sidste punkt, der er spændende. For sol og vind kan producere energi i store mængder, når solen skinner og det går den vej, vinden blæser. Nogle gange er der overskud af energi fra sol- og vindanlæg - og dette overskud kan bruges i biogasanlæg til at effektivisere produktionen. Det er lidt teknisk, men principielt handler det om at stikke to elektrode ned i noget vand, hvor der så bobler brint op ved den ene - og ilt op ved den anden. Brinten indgår så i en reaktion med overskydende CO₂ i biogasanlægget og bliver til gas, der kan pumpes ud i biogasanlægget - og så kan man på en måde lagre sol- og vind-energi.

Noget af biogassen bliver så brugt direkte til transport, når gasbusserne bliver tanket - andet bliver brugt til el-produktion i kraftvarmeværker - og kan dermed bruges til transport - når el-biler bliver opladt. Og el-biler omfatter også busser.

Var der en enkelt der bemærkede, at der boblede brint op fra vandet. Brinten kan bruges til brændselsceller, som kan levere strøm til el-busser, -biler og tog, når de kører steder, hvor der ikke lige er en ledning med strøm. Og glem alt om at dømme elektriske køretøjer ude. De er på vej, for bilproducenterne er ved at være langt med teknik, der duer.

Fremtidens holdbare og bæredygtige energiløsning er et samspil, hvor alle vedvarende energikilder udnyttes.

Jesper Christensen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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



Den perfekte overraskelse.

I juni får busbranchen og frem for alt vores kunder en behagelig overraskelse. Der fødes en ny stjerne på himlen og Mercedes-Benz fejrer verdenspremiere på en banebrydende turistbus.

Mercedes-Benz

The standard for buses.





Samkørsel er koblet sammen med offentlig transport

Nordjyllands Trafikselskab og GoMore har indviet 13 samkørsels-stoppesteder i Nordjylland i et nyt samarbejde, der kan åbne for nye muligheder for mobilitet og samspil mellem den traditionelle kollektive transport og samkørsel i privatbiler, hvor man deler om udgifterne. De 13 samkørsels-stoppesteder findes i Frederikshavn, Hjørring og Aalborg kommuner - og idéerne rækker videre

Overskriften for det ambitiøse pilotprojekt "NT+GoMore", der blev sat i gang i januar 2016, er øget mobilitet. Projektet har konkret har ført til etableringen af de 13 samkørsels-stoppesteder fordelt på tre nordjyske kommuner, som bakker op om "NT+GoMoreNT".

- Inddragelsen af alle trafikaktører i trafikplanlægningen har til formål at øge mobiliteten i Nordjylland. Det er den altoverskyggende vision bag dette nytænkende projekt, der har vakt opsigt både nationalt og internationalt, siger administrerende direktør Jens Otto Størup fra NT.

Et af formålene med projektet er at forbedre mobiliteten ved at øge antallet af transportmuligheder for borgere bosiddende uden for Nordjyllands store byer. Skal man fra A til B i Nordjylland er samkørsel - set med parternes øjne - nu et officielt alternativ til bus, tog og øvrige privatbilisme.

Integrationen af GoMores samkørsels-systemer i Nordjyllands kollektive trafiksystem var dog ikke blevet en realitet, hvis ikke det havde været for opbakning fra de tre pilotkommuner, henholdsvis Aalborg, Frederikshavn og Hjørring.

- Projektet har nydt stor opbakning fra regionens tre største kommuner, som har omfavnet og udvidet samkørsels-fænomenet med henblik på at kunne imødekomme flere nordjydernes mobilitetsbehov. Så i stedet for at se deleøkonomien og samkørsels-kulturen som en trussel, ser alle det som en mulighed for at give den samlede mobilitet et løft til gavn for borgerne, fortsætter Jens Otto Størup.

Han siger supplerende, at antallet af samkørsels-stoppesteder skal øges og udvides til andre nordjyske kommuner, hvis pilotprojektet bliver en succes.

Hos GoMore er man også glade for samarbejdet med NT og pilotkommunerne samt udsigten til at kunne udbrede samkørsels-tjenesten yderligere i Nordjylland.

- Pilotprojektet er en milepæl - ikke bare i GoMores historie, men i samkørselens historie i Danmark og internationalt, og vi er meget stolte over de mål, vi har nået i samarbejde med NT og de tre nordjyske kommuner. Mobilitet er en klar forudsætning for et effektivt og moderne samfund, og vi mener, at et samarbejde mellem den kollektive trafik og samkørsel bliver en forudsætning i fremtiden. Her vil det nordjyske pilotprojekt virke som en legitimering af netop dette samarbejde, siger stifter og direktør hos GoMore, Matias Møl Dalsgaard.

Han siger supplerende, at indvielsen af de 13 første samkørsels-stoppesteder er den første fysiske manifestation af samarbejdet.

Skal også øge kendskabet til samkørsel

Udover at markere oplagte og let tilgængelige opsamlingssteder rundt omkring i Nordjylland har samkørsels-stoppestederne også til formål at øge kendskabet og dermed brugen af denne transportform.

- Samkørsel er jo først og fremmest en brugerdrevet løsning, og derfor er det vigtigt at udbrede kendskabet til det i regionen, således at flere og flere nordjyske bilejere vil benytte sig af muligheden for at oprette lift - og dermed tilbyde samkørsel mod fælles dækning af transportudgifterne på deres daglige ruter, siger Jens Otto Størup.

Det er dog ikke kun den fysiske skiltning, der skal sikre udbredelsen af samkørsel i Nordjylland. Fra og med fredag 17. marts har nordjyske brugere af den kollektive trafik haft mulighed for at søge tilgængelige GoMore-lift via flere af NT's digitale platforme.

- For at dette projekt skal blive en succes har vi valgt at integrere GoMores digitale løsninger i vores. Senere på året vil samkørsels-mulighederne også blive en integreret del af Rejseplanen for Nordjylland, siger Jens Otto Størup.

Lanceringen af samarbejdet 17. marts startede ved det nyoprettede samkørsels-stoppested i Østervrå sydøst for Hjørring. Her blev der afholdt taler af Frederikshavn Kommunes borgmester Birgit Stenbak Hansen, CEO for GoMore Matias Møl Dalsgaard samt administrerende direktør for NT Jens Otto Størup. Stoppestedet i Østervrå er det første, der får den klassiske æggeskal til at give ly for vejr og vind. Æggeskallen er dekoreret med fotokunst fra pixlart i Østervrå, og dette koncept skal videreføres af andre lokale kunstnere på æggeskaller på de øvrige stoppesteder i løbet af den kommende tid.

Efter Østervrå gik turen videre til et andet nyoprettet samkørsels-stoppested i Hjørring, hvor der var indlæg fra udvalgsformand for teknik og miljø i Hjørring Kommune Ole Ørnbøl og Aalborg Kommunes borgmester Thomas Kastrup-Larsen.



Togene fra Nordjyske Jernbaner tager cyklerne med uden billet

Fra og med søndag 6. august i år kan togrejsende med rejsekort og periodekort kvit og frit tage cyklen med rundt i Nordjylland uden for myldretiden. Tiltaget indføres som et led i Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Nordjyske Jernbaners forestående overtagelse af togdriften i regionen

Beslutningen om, at togrejsende med rejsekort og periodekort i regionen skal kunne medtage cykler uden for myldretiden uden beregning, når NT og Nordjyske Jernbaner overtager togdriften i Nordjylland fra DSB, blev besluttet på NT's seneste bestyrelsesmøde.

- Det glæder alle os, der er involveret i det her projekt, at kunne efterkomme ønsket om gratis cykelmedtagning på de regionale togstrækninger, som vi ved står højt på mange togrejsendes ønskeliste, siger administrerende direktør Jens Otto Størup fra NT.

Beslutningen om at tilbyde cykelmedtagning uden beregning for rejsekort- og periodekortholdere skal også ses i lyset af NT's overordnede målsætning om løbende at forbedre servicen over for kunderne samt et øget fokus på kundernes mobilitetsbehov.

- Tiltaget om gratis medtagning af cykler ligger i forlængelse af vores målsætning om at kunne servicere kunderne så optimalt som muligt på hele deres rejse fra A til B - og ikke kun fra station til station, siger Jens Otto Størup.

Udvidelse af eksisterende koncept

Gratis cykelmedtagning for togrejsende med rejsekort og periodekort er ikke noget nyt på de nordjyske lokalbaner, der i dag kører togene mellem Hirtshals-Hjørring og Skagen-Frederikshavn.

- Det er et godt koncept, som vi længe har praktiseret på de nordjyske lokalbaner til stor glæde for de togrejsende. Derfor er vi også glade for beslutningen om at kunne videreføre konceptet og udvide det til resten af regionen, når vi overtager togdriften fra DSB i august, siger administrerende direktør Peter Hvilshøj fra Nordjyske Jernbaner.

- Vi har aldrig fortrudt, at vi i sin tid indførte gratis cykelmedtagning på Hirtshals- og Skagensbanen. Tværtimod har det været en bragende succes, som har givet et markant løft i vores passagertal, og det har med al sandsynlighed også været en medvirkende faktor til, at vi ifølge Forbrugerrådet Tænk's undersøgelser har de mest tilfredse togkunder i landet, siger han videre.

Om overtagelsen af togdriften i Nordjylland

- Region Nordjylland, NT og Nordjyske Jernbaner overtager officielt den regionale togdrift i Nordjylland fra DSB søndag 6. august. Det sker på strækningen fra Skørping til Frederikshavn
- Overtagelsen sker på forsøgsbasis, hvor Region Nordjylland over en fem-årig periode får bevilget 64,5 millioner kroner årligt fra DSB's budget
- Nordjyske Jernbaner bliver togoperatør på de regionale jernbaner, hvorimod NT primært skal stå for kundeservice og markedsføring samt det administrative arbejde for den samlede kollektive trafik

Togbilletten åbner døren til teateret - eller er det omvendt

Nordjyllands Trafikselskab og Vendsyssel Teater indleder et billetsamarbejde, så teatergængere kan rejse gratis tur-retur med Nordjyllands Trafikselskab (NT) til Vendsyssel Teater

Billetsamarbejdet mellem NT og Vendsyssel Teater træder officielt i kraft søndag 6. august i år, når NT og Nordjyske Jernbaner overtager togdriften i Nordjylland fra DSB.

- Vi glæder os til at få sat gang i samarbejdet med Vendsyssel Teater, og vi er stolte over at kunne gå forrest i at skabe synergieffekter mellem den kollektive trafik og nordjyske kulturinstitutioner, siger Mette Henriksen, der chef for salg og kunder hos NT.

- Som kollektivt trafikselskab er vi til for kunderne - og det er klart, at med overtagelsen af togdriften i regionen får vi en unik mulighed for at kunne møde vores kunders mobilitetsbehov på langt flere fronter end tidligere, hvilket blandt andet vil komme til udtryk i senere togaftage til glæde for teatergængerne.

"En super god aftale"

Hos Vendsyssel Teater ser man også meget frem til det forestående billetsamarbejde med NT, som man mener giver helt nye muligheder for de nordjyske teatergængere:

- Det er en super god aftale, der giver os nogle fremragende rammer for at kunne indfri vores vision om at være hele regionens teater, siger teaterdirektøren for Vendsyssel Teater, Lars Sennels.

Helt konkret betyder billetsamarbejdet med NT, at Vendsyssel Teater kan udvide sit servicetilbud til at omfatte meget mere end blot gratis garderobe.

- Med den her aftale bliver vi i stand til at levere et endnu højere serviceniveau til vores kunder, hvor vi kan tilbyde en nærmest komplet kundeoplevelse, fra de går ud af hoveddøren fra bopælen, til de skal hjem igen efter en god aften i teatret, siger Lars Sennels.

Store perspektiver i samarbejdet

Ifølge Lars Sennels rummer samarbejdet også store perspektiver for både den kollektive trafik såvel som for det nordjyske kulturliv generelt.

- Det er min generelle holdning, at vi alle bør blive bedre til at lade bilen stå og benytte den kollektive trafik i langt højere grad, end vi gør i dag. Derfor er det jo positivt, at NT er fuldt fokuseret på at gøre den kollektive trafik mere tilgængelig for folk. Derudover håber vi selvfølgelig også på, at den øgede tilgængelighed vil få flere nordjyder til at benytte sig af de mange gode kulturelle tilbud i regionen, siger teaterdirektøren.

Hos NT forudser man også, at samarbejdskonceptet med Vendsyssel Teater kan udvides til andre nordjyske kulturinstitutioner.

- Vi håber, at dette samarbejde kan blive et af flere lignende i fremtiden, således at vi i fællesskab kan styrke kulturliv



Vendsyssel Teater har fået nye rammer. Fra at have ligget tæt på byens tre gamle kirker, ligger teateret i dag tæt på bus-terminalen og banegården. (Foto: Jesper Christensen)

vet i Nordjylland ved at gøre det nemt og bekvemt at komme rundt i hele regionen, siger chefen for salg og kunder hos NT, Mette Henriksen.

Om overtagelsen af togdriften i Nordjylland

- Region Nordjylland, NT og Nordjyske Jernbaner overtager officielt den regionale togdrift i Nordjylland fra DSB 6. august. Det sker på strækningen fra Skørping til Frederikshavn
- Overtagelsen sker på forsøgsbasis, hvor Region Nordjylland over en femårig periode får bevilget 64,5 millioner kroner årligt fra DSB's budget
- Nordjyske Jernbaner bliver togoperatør på de regionale jernbaner, hvorimod NT primært skal stå for kundeservice og markedsføring samt det administrative arbejde for den samlede kollektive trafik.



Den grønne smiley gav pote

Hos Hirtshals Turistfart, der også hedder Frederikshavn Turistfart, Hirtshals Godstransport og Hirtshals Taxi, kan Lars Dyrskjøt Andersen glæde sig over, at en vedholdende indsats for at skabe og fastholde et godt arbejdsmiljø en gang i mellem kan være den fjer på vægtskålen, der får afgørelsen til at falde ud til ens egen fordel

Af Jesper Christensen

Transportvirksomheden på Dalsagervej i Hirtshals råder samlet over 70 enheder, store og små busser, taxier, trailere og lastbiltrækkere, så det er ganske bogstaveligt en blandet forretning, Lars Dyrskjøt Andersen står i spidsen for.

Han fortæller, at på persontransportområdet er omkring halvdelen af aktiviteterne baseret på kontraktkørsel og dermed afhængig af, at Hirtshals Turistfart løbende vinder den trafik, der bliver udbudt af Nordjyllands Trafikselskab, NT.

- Det gælder om at se mulighederne, at se busserne i andre sammenhænge i de tidsrum, hvor der er kontraktkørsel, siger Lars Dyrskjød Andersen, der lige som mange af hans kolleger må konstatere, at den kollektive trafik er et pres-set område at køre ud i, hvor det oftest er den billigste, der vinder. Oftest, men ikke altid.

For Lars Dyrskjød Andersen kan fortælle, at han i et udbud af trafik i Frederikshavn Kommune vandt på grund af noget andet.

- For første gang vandt vi ved ikke at være den billigste, men ved at have en grøn smiley fra Arbejdstilsynet, siger han og forklarer, at virksomheden har opnået at få AT's grønne smil ved at have orden i sine sager - ansættelsesaftaler og arbejdsmiljø - og holde fast i det i dagligdagen.

Lars Dyrskjød Andersen kan fremhæve, at han er tredje generationsvognmand, så der ligger nok andet end lyden af et bilhorn bag forretningen på Dalsagervej i Hirtshals, når den går ind og byder på kørsel for eksempelvis NT.

Service er afgørende for fremtiden

Et godt arbejdsmiljø er efter Lars Dyrskjød Andersen opfattelse også afgørende for, at chaufførerne kan levere en god service over for kunderne.





- Vi skal have tid til at aflevere fru Hansen ordenligt hjemme hos hende selv og ikke bare på fortovet, siger han og peger på, at hvis ikke han og chaufførerne leverer en ordentlig service, kan han lige så godt pakke forretningen sammen.

Han peger på, at kørslen for NT er presset på tid, så det kan en gang i mellem være nødvendigt at minde chaufførerne om, at det er kunderne - de rejsende - der er i centrum.

Chauffører og en mekaniker andre steder end Vendsyssel

En anden udfordring for vognmanden i Hirtshals er at finde kvalificerede chauffører, for han har kun en kvart landskabs-lagkage at finde sine medarbejdere i, da der er hav både vest og nord for Hirtshals.

- Det er en udfordring at finde chauffører, der er udadvendte og pænt klædt på, siger han.

Her tænker Lars Dyrskjød Andersen ikke blot på tøjet, for det er der råd for. Han tænker også på den måde, chaufførerne møder og taler med de rejsende på, og om de kan tilpasse sig situationen på den enkelte tur.

- Det er sådan i dag, at vi har chauffører, der har andre nationaliteter end dansk. Vi får chauffører via jobcenteret og gennem mund-til-mund. Og jeg er fuldt ud lige så tilfreds med dem med anden etnisk baggrund, som med de andre.

Bare de kan dansk, siger han og fremhæver, at mange af de chauffører, der kommer fra andre dele af verden har en lidt andet tilgang til arbejdet.

- De ser mere arbejdet som en del af livet, siger han og fortsætter:

- Det har en værdi for os, for det her er ikke blot et job fra 7 til 16. Og så vil de også gerne vise, at de kan klare sig selv. Og så tror jeg, at de er mere glade for deres arbejde og det firma, de arbejder for.

Han må også konstatere, at det er gået ganske godt med at få de nye ind i virksomheden, når de har vist, hvad de kan, og de øvrige chauffører finder ud af, at der også skal være plads til dem.

Lars Dyrskjøt Andersen forklarer videre, at vi danske generelt må finde ud af, at vi ikke kan mere end andre, bare fordi vi bor i Danmark.

- Jeg har for eksempel en polsk mekaniker. Han har boet i Danmark i 10 år og kan sit kram. Ham er jeg stolt af, siger Lars Dyrskjøt Andersen.

Han har dog et enkelt ønske til mekanikeren

- han kunne godt være lidt bedre til at tale dansk.

Kunderne kommer fra de fleste verdens-hjørner

Hirtshals ligger geografisk placeret, så der er hav på tre sider. Spørgsmålet, om kunderne lige som chaufførerne skal findes i den kvarte landskabs-lagkage, der ligger mod sydøst.

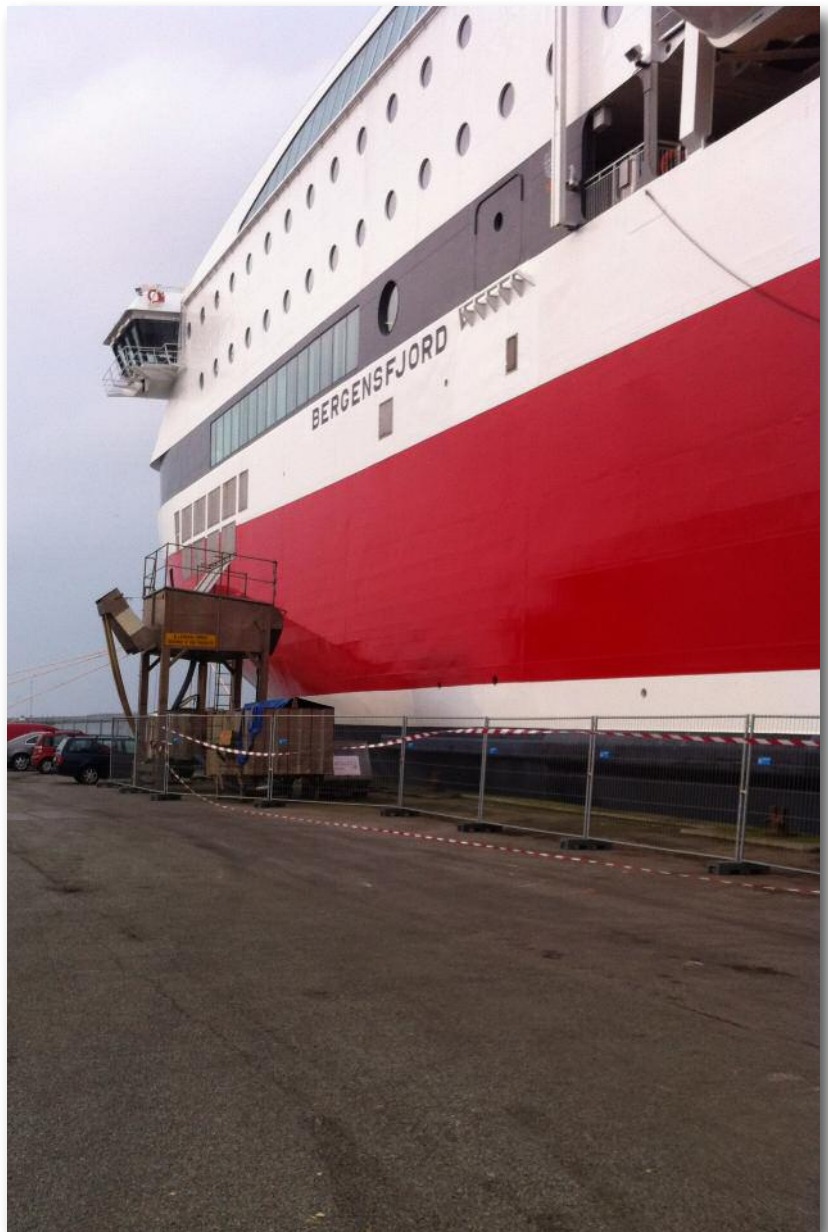
- Nej, vi skal kigge mod nord, siger vognmanden og forklarer, at en stor del af gæsterne i turistbusserne bliver hentet ved Fjordlines færger, der har forbindelse hele året til Stavanger og Bergen på Vestlandet og Langesund et par timers kørsel sydvest for Oslo - og sommerforbindelse til Kristiansand.

- Vi er dagligt i kontakt med Fjordline og arrangerer ture for de rejsende fra Norge, siger Lars Dyrskjøt Andersen og tilføjer, at det også gælder Smyril Line, der sejler til Færøerne og Island.

- Fjordline strikker et eller andet sammen, også kører vi, siger vognmanden.

Det kan eksempelvis være indkøbsture til Bilka i Aalborg, eller Elvis-museet Memphis Mansion i Randers.

Det er også nogle nordmænd, der gerne vil på cykeltur til Skagen, der ligger 50 kilometer fra Hirtshals.





- Underligt nok bliver de trætte og kan ikke cykle hjem. Men så har jeg en lastbil i gang med at køre cykler hjem, siger Lars Dyrskjød Andersen i et tonefald, der ikke kan skjule et lille smil.

Flere ting på turprogrammet

Der er flere ting på programmet hos Hirtshals Turistfart, end gæsterne fra færrerne.

Et eksempel er indkøbsture til Flensborg, der er ganske populære. Her oplever han jævnligt, at gæsterne efter en god tur til grænsen melder sig til den næste, straks de er hjemme igen.

Og en god oplevelse med bus og specielt chaufføren smitter af, siger Lars Dyrskjød Andersen og konstaterer, at når først gæsterne har været ude at køre én gang, kommer de igen.

- Udfordringen her er at få dem ind i bussen første gang. Her er det vigtigt, at chaufføren er udadvendt.

Busturen er en del af rejsen

Lars Dyrskjød Andersen må som andre busvognmænd konstatere, at mange vælger at flyve, når de vil på ferie i syden.

Men for dem, der fortsat vælger bussen, er selve busturen en del af ferien.

- Når chaufføren sæter i gang, går snakken hurtigt, siger vognmanden.

En blandet forretning med fleksible chauffører

Som vi beskrev i indledningen står Lars Dyrskjød Andersen i spidsen for en blandet forretning, der som en tredje aktivitet også kører med børn til og fra specialskoler, med patienter til de nordjyske sygehuse, og med mere traditionelle kunder, der har brug for en taxi eller Flextrafik-bil for at komme fra a til b.

Dermed kan chaufførerne hos vognmanden på Dalsagervej i Hirtshals komme ud på mange forskellige ture med passagerer. Og det gælder ikke kun bus - og taxichaufførerne.

- Jeg har faktisk en lastbilchauffør, der også gerne vil køre bus, siger Lars Dyrskjød Andersen.

Det betyder, at det er lidt mere enkelt at beskæftige ham i perioder, hvor der ikke er så meget stillestående gods at køre med, men måske lidt flere levende passagerer.

To busselskaber deler lokalbuskørsel på Fyn

Tide Bus Danmark A/S og Bergholdt.dk A/S skal fra 1. august stille med busser og chauffører til lokalbuskørslen i Kerteminde, Middelfart og Faaborg-Midtfyn Kommuner, som har været i udbud

FynBus havde udbudt buskørslen i de tre kommuner samlet, men delt op i tre pakker, hvor tilbudsgiverne kunne vælge at afgive et samlet bud, eller byde på enkelte pakker.

Resultatet blev, at Tide Bus Danmark A/S vandt buskørslen i Kerteminde og Middelfart, mens Bergholdt.dk A/S vandt buskørslen i Faaborg-Midtfyn Kommune.

Dermed bytter de to selskaber kommuner, da det i dag er Tide Bus Danmark A/S, der kører busserne i Faaborg-Midtfyn, mens Bergholdt kører busserne i Kerteminde Kommune.

De to busselskaber er godt kendt på Fyn og Langeland, hvor de også har kørsel flere andre steder. Blandt andet er det Tide Bus, der kører de regionale ruter på det meste af Fyn.

Lokalbuskontrakterne løber frem til august 2023 med mulighed for forlængelse på to gange et år. Den samlede kontraktsum for buskørslen i alle tre kommuner er på 323 millioner kroner, hvis FynBus udnytter hele kontraktperioden.

I Kerteminde og Middelfart skal Tide Bus stille med henholdsvis 10 og 12 busser. De 12 busser, der skal køre i Middelfart bliver helt fabriksnye Euro-6 busser.

I Faaborg- Midtfyn stiller Bergholdt med 39 busser, hvoraf de 8 er minibusser.



Trafikselskab vil udbyde kontrol

Midttrafik har sat gang i et udbud af billetkontrol og kvalitetskontrol i busser i hele trafikselskabets område. Billetkontrollen omfatter 10.000 årlige kontroller i den kommende letbane i Aarhus, 53.000 kontroller i bybusserne i Aarhus og 6.000 billetkontroller i busser uden for Aarhus. Derudover omfatter udbuddet også kvalitetskontrol af busserne

Midttrafik har på baggrund af positive erfaringer med at have en ekstern leverandør - Securitas - til at udføre billetkontrol i Aarhus' bybusser.

Bestyrelsen håber at kunne opnå samme positive effekt ved at have en ekstern leverandør til at udføre billetkontrol i alle busser i Midttrafiks område, der falder sammen med Region Midtjylland, som strækker sig fra Grenaa i øst til Hvide Sande i vest.

Udbuddet omfatter også kvalitetskontrol af de busser, hvor kontrollanterne tjekker passagerernes billetter. Midttrafik vil med kontrollen sikre sig, at busoperatørerne leverer busser, der lever op til kravene i kontrakterne.

Det er eksempelvis bussernes indretning, rengøring og stand.

Der skal på årsplan udføres 6.000 kvalitetskontroller i Midttrafiks busser.

Kontrakten har en løbetid på fire år med mulighed for forlængelse og tilkøb af yderligere kontrol, hvis der opstår særlige situationer.

Den, der vinder opgaven vil ifølge udbudsmaterialet have forpligtelser over for de 18 kontrollanter fra Securitas, der i dag udfører billetkontrollen i bybusserne i Aarhus.

Udbudsmaterialet kan ses på Midttrafiks web-side - klik **her**:

Transport med privatbiler er blevet billigere

Forbrugerprisindekset har siden 2013 udviklet sig i forskellige retninger de seneste fire år, når det gælder en række udgifter forbundet med persontransport. Siden februar 2013 er det blevet billigere at køre i egen bil, mens det er blevet dyrere at køre med tog og bus. Danmarks Statistik har set på udvikling - heraf fremgår det, at omkostningerne ved at rejse med bus kun er steget en smule mere end den generelle prisudvikling

Danmarks Statistiks opgørelse viser, at prisen for at købe en bil er faldet 3,1 procent, brændstofpriserne er faldet 14,1 procent, og vedligeholdelsesomkostningerne ved personlige transportmidler er faldet 1,8 procent. Samtidigt er det blevet 7,8 procent dyrere at transportere sig med tog, mens prisen for transport med bus er steget 2,6 procent.

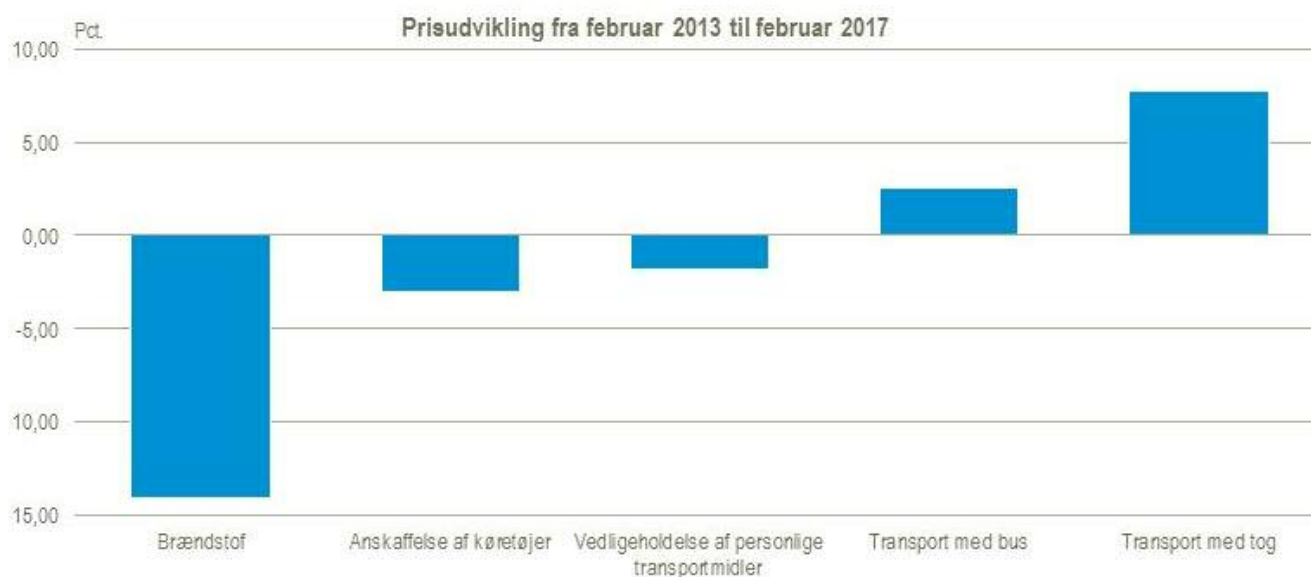
Til sammenligning er overordnede forbrugerprisindeks, der angiver prisudviklingen i samfundet, 2,1 procent højere i februar 2017 set i forhold til februar for fire år siden.

I samme periode har de fleste pendlere med over 24 kilometer mellem deres bolig og arbejdssted oplevet et fald i befordringsfradraget. I 2013 lå det almindelige befordringsfradrag på 2,13 kroner pr. kilometer mellem 24 og 120 kilometer pr. dag og 1,07 kroner pr. kilometer over 120 kilometer pr. dag.

I 2017 er befordringsfradraget henholdsvis 1,93 kroner og 0,97 kroner. Det svarer i begge tilfælde til et fald på knap 9,4 procent.

Sideløbende med faldende befordringsfradrag og prisudviklingen for udgifter forbundet med persontransport har danskerne ændret pendlervaner. Danmarks Statistik har tidligere undersøgt de beskæftigedes pendlermønstre i analysen "Færre og større pendlingsområder", der viser, at de beskæftigede generelt har længere på arbejde end tidligere.

For eksempel viser den nyeste opgørelse fra Statistikbanken, at antallet af beskæftigede, der ikke bor og arbejder inden for den samme regionsgrænse, er steget over 10 procent fra 2010 til 2015. I 2010 havde knap 222.000 beskæftigede bopæl i en anden af landets fem regioner, end den, hvor deres arbejdssted var placeret. I 2015 var dette tal steget til godt 245.000 beskæftigede.



Aftale mellem bank og fond skal sikre bycyklernes fremtid i Hovedstaden

På et møde mellem Saxo Privatbank og By- og Pendlercykel Fonden indgik de to parter en aftale, der foreløbigt sikrer driften af de københavnske bycykler i rekonstruktionsperioden. En rekonstruktion blev aktuel efter en konkurs i Gobike A/S, der har leveret bycyklerne

Aftalen er først endelig, når rekonstruktion i Bikeshare Danmark A/S er gennemført. Det forventes den at være inden udgangen af april.

Aftalen er yderst vigtig, da lønnen til medarbejderne i Bikeshare skal afregnes inden for de næste par dage, og By- og Pendlercykel Fonden er den eneste til at garantere betaling af lønnen. Hvis denne aftale ikke var kommet i stand, ville Bikeshare være blevet erklæret konkurs, og bycykelsystemets fremtid ville have kørt mod en usikker fremtid.

Niels E. Bjerrum, der er blevet valgt til ny formand for By- og Pendlercykel Fonden, er tilfreds med resultater.

- Efter omstændighederne er dette det bedst mulige udfald, set i lyset af den seneste tids virak om Bycyklen. Vi håber, dagens afklaringer kan skabe ro omkring Bycykelprojektet, så vi kan få fokus på det, det hele handler om: At få så mange glade brugere op at køre på Bycyklerne, som muligt og dermed bidrage til en grønnere hovedstad med Bycyklen som det fjerde ben i den offentlige transport, siger Niels E. Bjerrum, og fortsætter:

- Med aftalen har fonden sikret, at forudbetalingerne fra København og Frederiksberg kommuner samt DSB fortsat er garanteret af Saxo Privatbank samtidig med, at Bycykelsystemet bevares. Vi vil i den forbindelse gerne benytte lejligheden til at takke Saxo Privatbank for godt samarbejde omkring sagen.

- Det er i øvrigt magtpåliggende for mig at understrege, at en enig bestyrelse for By- og Pendlercykel Fonden bakker op om Fondens direktør, Tina Füssel. Bestyrelsen er helt enig i, at hun har gjort det, hun er ansat til at gøre, nemlig at varetage Fondens, og dermed Bycykelsystemets, interesser bedst muligt. Jeg ser frem til et fortsat godt samarbejde med Tina Füssel, siger Niels E. Bjerrum, der til dagligt er administrationschef på Det Kgl. Teater. Han sidder desuden i Københavns Kommunes Borgerrepræsentation (S) og er tillige bestyrelsesmedlem i trafikelskabet Movia.

BYCYKLEN	2014	2015	2016	2017**
Antal ture i år	35.602	169.834	933.642	111.725
Samlet antal km kørt i år	313.931	840.690	3.694.332	360.647
Samlet antal timer kørt i år	60.605	168.761	629.390	55.587
Turlængde i km*	8,8	4,9	4,0	3,2
Turvarighed i minutter*	102	59	40	29
Antal registrerede brugere	-	-	183.145	187.643
Antal abonnenter	-	-	3.450	2.542
Antal pakkebrugere	-	-	-	96
Antal Bycykelstationer	-	95	104	102***
Februar turantal	-	1.396	9.095	45.876
Februar turlængde (km*)	-	6,9	4,1	3,2
Februar turvarighed (minutter*)	-	81	45	30

*Gennemsnit

**Dette år indtil nu

***Tre er lukket midlertidigt pga. vejarbejde



Hos Saxo Privatbank fremhæver bankdirektør Johannes Roving, at Saxo Privatbank er glade for at have medvirket til, at bycykelsystemet bevares til glæde for borgerne i hovedstadsområdet.

Om brugen af bycyklerne i København

- Bycyklerne oplevede en stor fremgang i 2016, og allerede nu er der endnu mere positive tendenser for 2017
- Eksempelvis har februar i år haft mere end fem gange så mange ture som samme måned sidste år
- By- og Pendlercykel Fonden forventer at have en erhvervsløsning klar i løbet af foråret, der gerne skulle flytte en del møde- og medarbejderpendling fra biler til Bycykler med det formål at spare tid og CO2-udslip og desuden fremme medarbejdernes sundhed og trivsel



Københavns nye Cityline får plads til mange flere

Når Hovedstadens nye linje 5C til april kører ud på strækningen mellem Herlev Hospital og Københavns Lufthavn og erstatter den nuværende Linje 5A, bliver det som Cityline med turkise busser med motorer, der kører på biogas og dermed kører CO2-neutralt. Med de nye busser bliver nordens travleste buslinje den første BRT-lignende buslinje i Danmark. BRT står for Bus Rapid Transit og er et internationalt buskoncept, som eksempelvis kendes fra europæiske storbyer som Paris og Barcelona

Cityline - Linje 5C - er trafikskabet Movia's BRT-koncept, som byder på mere plads, renere miljø og nemmere rejse for de omkring 20 millioner passagerer, der årligt tager med en af busserne på den centrale linje i Hovedstaden.

De nye busser på Cityline er længere, end de nuværende på Linje 5A. De har plads til 147 passagerer mod de 82, der er plads til i hver bus i dag. Den ekstra plads vil især kunne mærkes i myldretiden.

Busserne på Cityline er også mere miljøvenlig, da busserne kører CO2-neutralt på biogas og udleder 72 procent mindre NOx og 33 procent færre partikler end de nuværende busser. De støjer også væsentligt mindre.

MAN leverer 37 plus 4 nye Cityline-busser

De nye busser, der er leveret af MAN Truck & Bus, har bredere og flere døre, der åbner og lukker hurtigere, når man trykker på en knap på siden af bussen lige som i S-togene. Det gør nemmere at komme hurtigt ombord og gør rejsetiden mere effektiv. På dele af ruten kører Cityline også i eget spor, så busserne kan komme hurtigt gennem trafikken

Kollektiv trafik

og forbi bilkøerne. Sammen med større vinduespartier, som skaber mere lys og luft, bidrager det til en mere behagelig rejseoplevelse.

- Vi spilder dagligt tusindvis af timer i trafikkeer. Det koster samfundet milliarder hvert år. Cityline er det første BRT-lignende koncept i Danmark, som med enkle, effektive og relativt billige midler forbedrer rejsetiden og reducerer trængslen. Cityline er skabt til at udnytte vejene bedre, siger Movia's administrerende direktør, Dorthe Nøhr Pedersen og fortsætter:

- I tæt samarbejde med Herlev, Tårnby og Københavns Kommuner har Movia i flere år arbejdet på at få Cityline-konceptet ud på gaden. Arriva, som har vundet kontrakten, har leveret busser som sætter et meget højt niveau for miljøvenlig busdrift. Så vi er alle meget spændte på at præsentere det helt nye koncept for passagererne.

Linje 5C forlænges fra Husum Torv til Herlev Hospital, så man kan komme direkte til Herlev Hospital fra Nørrebro-
grade og Frederikssundsvej uden at skulle skifte. Linje 5C får også forbindelse til den kommende letbane langs Ring
3. Endelig skifter busserne farve både inde og ude til den klare turkise farve, som kendetegner Cityline-konceptet.

Fakta om Cityline-konceptet

- 5A er nordens travleste buslinje med omkring 20 millioner årlige passagerer. Med lanceringen af linje 5C forventes en passagervækst på 5 procent, hvilket svarer til ca. 1 million passagerer årligt. Til sammenligning havde Københavns Lufthavn 29 millioner passagerer i 2016
- Det forventes, at 5C kan transportere op til 2.200 passagerer pr. retning pr. time. I dag transporterer linje 5A ca. 1.500 passagerer pr. retning pr. time
- Cityline på 5C er bestilt og betalt af Herlev Kommune, Københavns Kommune og Tårnby Kommune. Kommunerne har samtidig investeret i at opgradere stoppestederne med nye læskærme og digital trafikinformation. Derudover har kommunerne investeret i nogle større anlægsprojekter, som for eksempel endestationen ved Herlev Hospital, og på at skabe bedre fremkommelighed ved Frederikssundsvej
- Der er samlet investeret 185 millioner kroner i Cityline

Fakta om busserne på nye Cityline

- MAN Lion's City GL CNG
- Længde: 18,75 meter, bredde: 2,5 meter, højde: 3,37 meter
- Vægt: Egenvægt 17.965 kg, totalvægt 28.000 kg
- Antal busser: 37 plus fire reservebusser
- Motor: 12,8 liters Euro 6 gasmotor på 310 hk
- Moment: 1.250 Nm
- Brændstofforbrug: 46,4 kg/100 km ved en gennemsnitshastighed på 18 km/t
- Støj - ude: 72,5 dB(A) - Movia's krav for nye busser er maksimum 76 dB(A)
- Støj - inde: 69,5 dB(A) - Movia's krav er maksimum 72 dB(A)
- En ændring i lydtrykket på 3 dB(A) opfattes som henholdsvis en fordobling/halvering af støjen.
- Den forlængede rute mellem Herlev Hospital og Lufthavnen er på 22,8 km og på 22,3 den anden vej
- Forventet antal kørte kilometer pr. hverdag: 8.883 km



Nordens travleste buslinie er blevet opgraderet med plads til flere passagerer

Busruten Linje 5A, der kører gennem den danske hovedstad og også er Nordens travleste, er blevet mere rummelig og mere miljøvenlig. Busoperatøren Arriva, der er en del af Deutsche Bahn-koncernen, har sat 37 plus fire nye MAN-biogasbusser ind på ruten. Samtidig har linien skiftet navn til 5C og busserne nye farver, som markerer, at der er tale om en særlig rute med mere plads og nemmere rejse for passagererne - og renere luft til borgerne i København, Tårnby og Herlev

Søndag 23. april rullede de første gule og turkise Cityline-busser ud på ruten fra Herlev Hospital, gennem København til Københavns Lufthavn i Kastrup. Til daglig skal 37 nye turkise Cityline-busser, som kører på CO₂-neutralt biogas, betjene de 20 millioner passagerer, der årligt benytter ruten. Samtidig med skiftet til biogasbusserne og det nye navn er buslinien gennem Hovedstaden forlænget fra Husum Torv til Herlev Hospital - men ellers kører busserne på Linje 5C på samme rute gennem byen.

- I Herlev Kommune glæder vi os til at byde velkommen til linje 5C. Herlev Kommune er i rivende udvikling – vi bliver flere borgere, og der investeres milliarder i blandt andet udbygning af Herlev Bymidte og Herlev Hospital. Den nye buslinje bliver uden tvivl et aktiv for kommunens borgere, erhvervsliv og ikke mindst Herlev Hospital, kommunens største arbejdsplads, hvor bussen får endestation, siger Thomas Gyldal Petersen (S), borgmester i Herlev og formand for Movia's bestyrelse.

Kollektiv trafik

I København modtages den nye, grønne linje med åbne arme. Her skal alle byens dieselbusser over de kommende år udskiftes med mere miljøvenlige alternativer.

- Københavnerne skal kunne færdes i byen uden at være generet af røg og møg fra trafikken. Derfor er jeg utroligt glad for, at vi nu udskifter busserne på Nordens travleste busrute med et grønnere alternativ. De nye CO2-neutrale biogas-busser betyder renere luft, og bringer os samtidig endnu et vigtigt skridt nærmere visionen om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025, siger Frank Jensen (S), overborgmester i København.

De nye busser er en del af Monias BRT-lignende Cityline-koncept og byder på en række forbedringer for passagererne. Busserne har plads til flere passagerer - hvor de gamle busser havde plads til 82 passagerer i hver bus, har de nye busser plads til 147. Busserne kører på biogas og udleder 72 procent mindre NOx og har 33 procent mindre partikeludledning end de nuværende busser.

I Tårnby Kommune ser man også frem til opgraderingen.

- Linje 5C betyder bedre og nemmere busbetjening. I Tårnby Kommune har busdriften stor betydning for manges hverdag, da den skinnebårne trafik ikke er tilgængelig alle steder. Linje 5C er et godt bud på fremtidens busdrift - og et skridt i den rigtige retning i forhold til at nå frem til fossilfri busdrift. Jeg håber, at alle vil tage godt imod 5C, som gerne skulle gøre hverdagen nemmere, siger Allan Andersen (S), viceborgmester i Tårnby Kommune.

Endelig vil den nye 5C-linje betyde kortere rejsetid for de mange rejsende. 5C har frit flow, så man frit kan gå ind og ud af bussens fem døre. Dørene kan man selv åbne ved at trykke på en knap på siden af bussen, ganske som man



Et borgmesterligt klip med tre sakse - og 5C var indviet. Overborgmester Frank Jensen fra København, Allan Andersen (S), viceborgmester i Tårnby Kommune, og Thomas Gyldal Petersen (S), borgmester i Herlev og formand for Movia's bestyrelse.

Kollektiv trafik

kender det fra S-tog. På dele af ruten kører Cityline også i sit eget spor, så busserne kan komme hurtigere gennem trafikken og forbi bilkøerne.

- Danskerne spilder dagligt tusindvis af timer i trafikkeer. Det koster samfundet milliarder hvert år. Med 5C Cityline har vi med enkle, effektive og relativt billige midler forbedret rejsetiden og reduceret trængslen. Cityline er skabt til at udnytte vejene bedre, siger Monias administrerende direktør, Dorthe Nøhr Pedersen.

Monias administrerende direktør, Dorthe Nøhr Pedersen.



Om Linie 5C i Hovedstaden

- 5A er Nordens travleste buslinje med ca. 20 millioner årlige passagerer. Med lanceringen af linje 5C forventes en passagervækst på 5 procent svarende til ca. 1 millioner passagerer årligt. Til sammenligning havde Københavns Lufthavn 29 millioner passagerer i 2016
- Linje 5C forlænges fra Husum Torv til Herlev Hospital, og man vil derfor kunne komme direkte til Herlev Hospital fra Københavns Lufthavn uden skift. Linje 5C får også forbindelse til den kommende letbane i Ring 3.
- De nye 5C-busser har en række miljøfordele. Busserne kører CO2-neutralt på biogas og mindsker samtidig den lokale luftforurening i Herlev, København og Tårnby. Udover at være CO2-neutrale i drift udleder de nye busser 72 pct. mindre NOx og har 33 pct. mindre udledning af partikler end de nuværende busser på linje 5A
- Cityline på 5C er bestilt og betalt af Herlev Kommune, Københavns Kommune og Tårnby Kommune. Kommunerne har samtidig investeret i at opgradere stoppestederne med nye læskærme og digital trafikinformation. Derudover har kommunerne investeret i flere større anlægsprojekter, som f.eks. endestationen ved Herlev Hospital, og på at skabe bedre fremkommelighed på Frederikssundsvej
- Der er samlet investeret 185 millioner kroner i 5C.
- 5C er den første BRT-lignende buslinje i Danmark. BRT står for Bus Rapid Transit og er et internationalt buskoncept, som kendes fra europæiske storbyer som Paris og Barcelona
- Cityline er Monias BRT-koncept, som byder på mere plads, renere miljø og nemmere rejse for de godt 20 millioner årlige passagerer på linje 5C

Færre buschauffører og billetkontrollører blev overfaldet i 2016

I de senere år er der gjort en række tiltag for at øge sikkerheden og arbejdsmiljøet for chauffører og kontrollører i trafikselskabet Movia's busser - eksempelvis bodycams i billetkontrollen. Seneste opgørelse viser, at betydeligt færre chauffører og kontrollører er blevet overfaldet i 2016 sammenlignet med tidligere år - så tiltagene ser ud til at virke

I billetkontrollen blev der sammenlagt registreret 66 procent færre episoder i 2016, end tilfældet var i 2015. I faktiske tal er antallet af registrerede episoder faldet fra 83 til 28. Betegnelsen "episoder" dækker over både psykiske og fysiske episoder.

Movia har gennem flere år sat en række tiltag iværk for at styrke billetkontrollørers arbejdsmiljø og sikkerhed. I januar 2015 indførte Movia bodycams, der er små kameraer integreret som en del af kontrollørernes uniformer. I 2016 er der også blevet indført en ny kontrolprocedure, så mindre grupper af kontrollører arbejder sammen. Det betyder, at konfliktsituationer i højere grad kan undgås.

Den årlige opgørelse af overfald omfatter også buschaufførerne i Movia's trafik. Også her er der registreret et stort fald i antallet af overfald. Psykiske overfald er mere end halveret fra 27 til 9 episoder. Fysiske overfald er på nogenlunde samme niveau som i 2015.

- I Movia er vi meget optagede af, at chauffører og billetkontrollører kan udføre deres arbejde i tryghed. Målet er at reducere antallet af overfald til nul. Vi er derfor meget tilfredse med, at de initiativer, der er taget, ser ud til at have en præventiv effekt, siger forretningschef Eskil Thuesen.

Movia udarbejder hvert år en opgørelse over røverier og overfald på både billetkontrollører og buschauffører. Det sker som led i virksomhedens samfundsansvarspolitik, hvor ambitionen for overfald er nul.

Få

Vi har 17 års fødselsdag og markerer det med et fødselsdagstilbud
Spar 50 procent på dit abonnement!

heder dagligt
direkte i din e-postkasse

transportny-



Ny forskning skal sikre friskere luft i storbyerne

Katalysatorer, som mange kender fra familiens bil, kan også rense røg fra industri, skibe og tunge køretøjer. Nu vil Aarhus Universitet og ingeniør-virksomheden Haldor Topsøe designe nanopartikler, som skal forbedre katalysatorerne markant og dermed bekæmpe smog. Halvdelen af verdens befolkning lever i store byer, hvor smog ofte er et alvorligt sundhedsproblem.

- Ukontrolleret luftforurening slår mennesker ihjel hver dag over hele verden, ikke mindst i udviklingslandenes enorme storbyer. Bedre katalysatorer kan være en afgørende del af løsningen. Dette projekt vil udvikle katalysatorer i en klasse for sig selv ved at kombinere to verdensledende forskningsgrupper inden for materialer og Topsøes dybe indsigt i katalyse, siger Kurt Agerbæk Christensen, der er senior general manager i Haldor Topsøe.

De mest effektive katalysatorer fjerner giftige kvælstofoxider - NOx'er - ved hjælp af nanopartikler, der har form som krystaller. Netop formen på krystallerne spiller en afgørende rolle for, hvor effektive nanopartiklerne er til at rense røg for kvælstofoxider. Forskerne mener, at de ved at designe krystallerne vil kunne forbedre renseevnen med 30 procent.

Projektet er et samarbejde mellem to forskningsgrupper ved iNANO Aarhus Universitet, ledet af professor Bo Brummerstedt Iversen og lektor Jeppe Lauritsen, og ingeniør-virksomheden Haldor Topsøe. Sammen vil de udnytte den nyeste forskning til at designe den optimale form og størrelse af titandioxid-nanopartikler i et tæt samspil mellem syntese, karakterisering og test.

Om partnerne

Bo Brummerstedt Iversen er professor i uorganisk materialekemi og arbejder herunder med keramiske materialer såsom titandioxid. Hans gruppe har over en 10-årig periode udviklet stor ekspertise inden for produktion af nanopartikler ved hjælp af superkritisk flow-syntese, der er en vådkemisk metode, som udnytter væsker ved høje temperaturer og tryk. Herudover råder gruppen over udstrakte faciliteter til karakterisering af materialer med hensyn til deres atomare struktur såvel som deres egenskaber. Dette vil være essentielle værktøjer for udviklingen af nano-titandioxid i projektet.

Jeppe V. Lauritsen er lektor ved iNANO ved Aarhus Universitet og forsker i eksperimentel overfladefysik. Forskningsgruppen bruger en række kraftfulde karakteriseringsteknikker til at forstå kemiske processer på overflader, heriblandt skanningprobemikroskopi, der i dette projekt vil blive brugt til at afbilde katalytisk aktive titandioxid-overflader med atomar opløsning.

Haldor Topsøe er verdensledende inden for katalyse og overfladeteknologi. Virksomheden er dedikeret til at hjælpe sine kunder til at opnå optimale resultater ved at få det bedste ud af processer og produkter med det mindst mulige energi- og ressourceforbrug og på den mest ansvarlige måde. Haldor Topsøe er en global organisation med fabrikker, regionale kontorer og ingeniøraktiviteter over hele verden. Virksomheden har cirka 2.600 ansatte.

Investering

- Innovationsfonden: 19 millioner kroner
- Samlet budget: 28 millioner kroner
- Varighed: 4 år
- Officiel titel: (ProNOx) Produktion af form styrede titandioxid materialer til forbedret NOx emission kontrol

Samfundspotentiale

- Konsekvenserne af luftforurening kan være svære at gøre op. Miljøministeriet har tidligere estimeret, at 3.400 danskere hvert år dør som følge af luftforurening
- En af synderne i denne sammenhæng er kvælstofoxider - NOx'er - som man derfor forsøger at fjerne fra røg og udstødningsgasser, inden de bliver en del af den luft, mennesker, dyr og planter skal leve i
- Formålet med projektet ProNOx er at forbedre denne rensningsproces, så den ikke kræver så høje temperaturer, som det er tilfældet i dag. Efterhånden som motorer bliver mere energieffektive, udvikler de mindre varme, og det er netop varmen som normalt sikrer katalysatorenes luftrensende effekt
- Det er især luftmiljøet i storbyer, at projektet sigter efter at forbedre
- Samtidig kan man fastholde jobbene i den tilbageværende danske produktionsindustri, fordi man kan leve op til kravene for udledning af kvælstofoxider



Peter Szijjarto, Ungarns udenrigs- og handelsminister (tredje fra venstre) sammen med Kinas ambassadør i Ungarn, Duan Jielong (første fra venstre) og Isbrand Ho, administrerende direktør for BYD Europe (anden til højre).

Kinesisk bilproducent åbner fabrik i Ungarn

BYD, der er en stor kinesisk producent af køretøjer med batterier og el-motorer, har åbnet en fabrik i Komárom i Ungarn. BYD har investeret omkring 20 millioner euro - cirka 150 millioner kroner - i fabrikken i tre år frem til 2018. BYD oplyser, at produktionskapaciteten vil blive på 400 el-busser om året.

I øjeblikket beskæftiger fabrikken, der er BYD's første hel-ejede fabriksanlæg i Europa, 32 medarbejdere, hvoraf to tredjedele er fabriksarbejdere. På sigt forventer BYD at komme op på 300 medarbejdere på fabrikken i Ungarn - de fleste lokalt rekrutterede ungarer med teknisk baggrund, som skal arbejde i toholdsskift med at samle busserne, der skal afsættes til BYD's europæiske kunder.

BYD oplyser, at de elektriske busser snart vil blive fulgt op af andre produkter som eksempelvis elektriske gaffeltrucks og lette erhvervskøretøjer.

Planen er, at fabriksanlægget i Ungarn skal producere buschassis'er, der skal samles til komplette busser i Storbritannien via BYD ADL-partnerskabet og til en kommende BYD-fabrik i Frankrig. BYD planlægger at bygge og levere 40 busser allerede i 2017.

Isbrand Ho, der er administrerende direktør for BYD Europe, peger på, at udgangspunktet for produktionen af el-drevne busser er, at der er behov for ren luft i byer over hele verden.

- Der går ikke en uge uden en beretning om alvorlige helbreds-mæssige konsekvenser af luftforurening, der kommer fra biltrafikken - i sær fra dielselmotorer.

- Bybusser er ikke kun en hovedbidragsyder til luftforurening, men også en af de letteste at elektrificere, da de kører i faste rutenet, påpeger han.

BYD vil tage udgangspunkt i situationen i store kinesiske byer, hvor dårlig luft ikke er noget nyt, og målrette sin batteri-teknologi til bus-området med ambitioner om at række videre ud og omfatte andre typer køretøjer.

BYD har i dag el-busser i drift i Shiphof-lufthavn ved Amsterdam og en stor flåde af el-busser i drift i London.

Den kinesiske BYD-koncern er baseret i Shenzhen. Siden starten i 1995 har BYD udviklet ekspertise inden for genopladelige batterier og udvidet sine løsninger inden for bæredygtig energi globalt. BYD har udviklet et nul-udslips energi-økosystem, solkraft-anlæg, energioplagringsystemer, elektrificerede transportsystemer og monorail.

På BYD Electric Bus and Truck Hungary Kft skal der bygges op mod 400 busser og buschassisser årligt på det 66.000 kvadratmeter store fabrikskompleks.



Magasinet Bus gik med og hørte på grøn tale

Danske Busvognmænd og Transport Innovationsnetværk havde slået sig sammen om en informativ vandretur i bushallen under Busmessen med den grønne omstilling i centrum

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

Walk and Talk er oprindeligt et system for coaching og rådgivning. Samtaler under åben himmel tænkes at have en frigørende og oplysende kraft - en virkning som at gå en tur i 2017 og alligevel tale fortroligt med for eksempel Sokrates - den berømte græske filosof fra 400 f. Kr.

Mindre kan vel også gøre det, og Walk and Talk-konceptet viste sig at være et virkeligt godt valg på Busmessen under Transport 2017 i MCH Messecenter Herning sidst i marts. Der er i årenes løb gjort mange forsøg på at tilføre messekonceptet noget mere konkret fagligt indhold. Walk and Talk var absolut ét af de mere vellykkede.

På den første rute var den røde tråd skiftet ud med en grøn tråd, der bandt turen sammen fra ende til anden. Det handlede om grøn omstilling. Tilslutningen var dog desværre begrænset - kun lidt mere end en håndfuld messegæster troppede op til den grønne spadseretur.

Gasbusser

Første stop var hos Scania Danmark, hvor Key Account Manager Steffen Laursen fortalte om Scania's gasbusser og om gasbussernes betydning for den grønne omstilling. Han undrede sig lidt over, at biogas var kommet til at stå i skyggen af eldrift.

- Busser, der kører på certificeret biogas, kan køre overalt - også de steder, hvor elbusser ikke er relevante. Gasbusser tilbyder en betydelig CO2-reduktion, og vi har en kæmpe fordel i Danmark af det meget udbyggede gasnet, sagde Steffen Laursen.



Han roste trafikselskaberne og de aktive kommuner for at tage initiativ til omstilling til biogasdrift i deres busstrafik. Han påpegede, at brugen af biogas til transport som et vigtigt led i den grønne omstilling har fået gode anbefalinger i en ny rapport fra SDU.

En vifte af grønne brændstoffer

Næste stop var hos olieselskabet OK, hvor markedschefen Henrik Dehn fortalte om den brede vifte af grønne brændstoffer, OK kunne levere.

- Vi har et strategisk partnerskab med energiselskabet E:ON, og der betyder at vi kan levere alle typer grønne brændstoffer til alle

typer af køretøjer - el, gas, syntetisk diesel, HVO foruden traditionel benzin og diesel.

Han beklagede, at den grønne omstilling på transportsiden går meget langsomt i Danmark. Han efterlyste mere helhjertet politisk opbakning til de alternative driftsformer.

Miljøvenlig busvask i to udgaver

Vi fik to meget forskellige udgaver af miljøvenlig busvask fra Wennstrom Wash og Eurowash.

Wennstrom er agent for den store europæiske producent Christ Wash Systems. Salgskonsulenten Per Brødsted valgte at præsentere de store automatiske vaskesystemer til busser. Han lagde vægt på udviklingen af de nyeste typer børster samt på vandbesparende teknologi i anlæggene. En 18 meter bus kan vaskes på toethalvt minut med en meget lille tilførsel af nyt vand, det mest vand filtreres og genbruges.

I det ydre var kontrasten stor til Euro Washs mobile vaskeanlæg, som kunne demonstreres i al sin magt og væld på standen - dog uden vand. Men det var alligevel de samme faktorer, der var afgørende: højteknologiske børster og genbrug af vand og minimering af brugen af vaskemidler.

Uden vand og sæbe går det ikke, men det var imponerende at se, hvor langt man var nået med helt traditionel teknologi. Busvask kan ikke digitaliseres.

Energibesparende planlægning

Ingeniørvirksomheden Frogne havde gennemført et forsøgsprojekt om energibesparelser i taxikørsel. Forsøget havde to dele: optimering af køreruter og uddannelse af chaufførerne i energibesparende køreteknik. Forsøget fik støtte fra Trafikstyrelsens grønne pulje og rapporten om forsøget kan ses på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside www.tbst.dk.

Der blev indsamlet et meget stort datamateriale om taxiernes faktiske køreruter både før



og efter at den aktive ruteplanlægning blev etableret. Det var dog uddannelsen af chaufførerne, der havde den største grønne effekt. Taxierne blev forsynet med samme type udstyr som de fleste rutebusser har, hvor både brændstofbrug og såkaldte "hændelser" bliver registreret. Feedbacken til chaufførerne virker, men det kræver ledelsesmæssig opfølgning for at effekten kan fastholdes. Det er måske ét af de bedste eksempler på forholdet mellem menneske og teknologi. Teknologien kræver aktiv og bevidst brug for optimale effekter.

Elbusser

Den grønne tur sluttede med årets varmeste grønne emne: elbusser. Og her blev den ene håndfuld deltagere til mange - flere end en enkelt persons fingre og tæer rækker til.

Anita Palm Laursen, direktør for VDL i Danmark, Bruno Damgaard Hansen, salgschef i Volvo Busser, samt Søren Jacobsen, chefkonsulent i Dansk Elbil Alliance, stillede op til en snak om elbusser. Der var bred enighed om, at elbusser med opladning på ruten står overfor et markant gennembrud i Danmark meget snart.



Det største problem er elafgiften, der er 200 gange højere på el til busser end til el for tog, metro og letbaner. Afgiftsproblemet har i mellemtiden fundet sin løsning med en politisk aftale 18. april.

Anita Laursen og Bruno Damgaard understregede, at indførelse af elbusser stiller nye krav til samarbejdet i branchen. Leverandørerne skal ind over meget tidligere i processen for at busser, batterikapacitet og ladeinfrastrukturen kan optimeres til den enkelte rute. I en lang overgangsperiode vil der være behov for denne type tilpasning. Hertil kan tilføjes, at måske bliver alle så glade for denne type samarbejde, at det på sigt bliver den gængse måde at handle busser på - uanset type og formål!!

Spadsér og konversér

Det lykkedes for Walk and Talk-konceptet at gå ind i Busmessen, så der er chance for, at det bliver taget op i næste messesammenhæng. Det lykkedes i hvert fald at få nogle interessante faglige diskussioner undervejs - også nogle, man ikke ville have fået som almindelig messegæst.

Magasinet Bus gik med og hørte på snak om buschaufføren

Dansk Busvognmænd og Transporten Innovationsnetværk havde fokus på buschaufførens arbejdsvilkår og uddannelse i den anden guidede tur rundt i bushallen under Busmessen sidst i marts i MCH Messecenter Herning

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

Den anden Walk and Talk-runde i bushallen fik en helt anden karakter end den første. Der var væsentligt flere deltagere fra starten - antallet tyndede dog ud til sidst, og meget markant var der blandt deltagerne en betydelig lyst til at spørge og kommentere så man næsten følte sig hensat til torvet i Athen år 417 f.Kr.

Emnet var buschaufføren som medarbejder, servicekilde og ressource i bustrafikken - et overordentligt bredt emne, som kan ses fra mange sider. På Busmessen var det arbejdsgiver-synspunktet, der var bedst repræsenteret i sin mest positive og promoverende udgave - naturligt, fordi det er arbejdsgiverne, busvognmændene, som messens udstillerne handler med og henvender sig til.

En luksus handicapbus

Hos Handicare Auto fremviste salgsscheferne Ole Degn og Ole Dam en handicapbus i en luksusudgave med et hollandsk koncept. Det luksuriøse kom af indretningen af passagerummet med indvendig lift, en avanceret selekonstruktion og mange funktioner skjult i gulvet. Der er god plads i kabinen og det giver gode arbejdsforhold for chaufføren og behagelig transport for passagererne. De to salgsschefer indrømmede, at der formentlig kun ville være en meget begrænset afsætning af en minibus med denne indretning - på grund af prisen. Hermed satte den fine bus fokus på det pressede marked for handicap- og specialkørsel. Får samfundet det, der er behov for på dette område, eller får vi kun det, som et hårdt konkurrencemarked kan levere? Og er det specialkørselschaufføren, der betaler en del af prisen?



De bedste chaufførsæder

Claus Korsgaard og Poul Nielsen fra EvoBus tog udgangspunkt i den dobbelte udfordring, det er skabe de mest fantastiske busser, som også skal være en god arbejdsplads for chaufføren. Poul Nielsen fortalte om EvoBus' indsats for at skabe den optimale førerplads. Førersæde, rat og instrumentbræt er de vigtigste indsatsområder. EvoBus samarbejder med en række førende europæiske busselskaber og deres chauffører om at udvikle og teste nye tiltag på dette område.

Materiel



Et andet emne er bagagehåndtering, som trods bussens avancerede tekniske stade i 2017, stadig foregår helt manuelt. Åbning og lukning af lemmene til bagagerummet er også fortrinsvis manuelt betjent. Mange tekniske systemer har været prøvet blandt andet inspireret af luftfarten. Ulemperne har indtil videre været for store - enten i form af reduceret kapacitet eller tidskrævende procedurer. Udfordringen er uforandret.



Alkolås

Direktør Preben Dahl hos MekaSign fortalte om alkolåse, som han nu har markedsført i en årrække. Det danske marked for alkolåse står helt stille, bortset fra at udvalgte bus- og godsvognmænd har indført alkolåse som en del af deres firmapolitik. Preben Dahl understregede, at argumenterne for brug af alkolåse er i orden, det samme er erfaringerne fra blandt andet Sverige. Tilbage er nogle holdningsbarrierer, som gør sig gældende både i erhvervet og på politisk niveau.

Og så fik Preben Dahl alligevel konkret opbakning fra nogle af deltagerne i Walk and Talk arrangementet. Flere vognmænd kunne fortælle om positive og uproblematisk erfaringer med alkolåse i deres virksomheder.

Efteruddannelse

Uddannelsesleder Klaus Larsen, Learnmark, fortalte om erfaringerne med den obligatoriske efteruddannelse for buschauffører. Efteruddannelsen kritiseres ofte som spild af tid og ulidelige gentagelser af de samme informationer. Klaus Larsen sendte en del af kritikken tilbage til vognmændene og chaufførerne og opfordrede dem til at planlægge bedre og tage mere konkret stilling til, hvilke emner og temaer, de ønskede undervisning i - ud fra en forudgående dialog mellem chauffører og vognmænd.

Materiel

- Der er virkelig mange valgmuligheder på hylderne hos skolerne, men det kræver fleksibilitet i forhold til tid og sted at matche ønskerne, så derfor er langtidsplanlægning så vigtig. Skolerne vil gerne hjælpe jer til at få det bedste ud af efteruddannelsesdagene, konkluderede Klaus Larsen.

Forsikring

Transportchef Bjørn Fritz Strandbech, Tryg, fortalte om busselskabernes muligheder for at sikre deres medarbejdere gennem forskellige forsikrings typer, som passer lige til deres jobprofil. Naturligt nok var det turistbuschaufføren, som var mest i fokus her. Netop arbejdets grænseoverskridende karakter giver behov for særlige forsikringer til blandt andet retshjælp, sygdom, skader med videre i udlandet. Sundhedsforsikring er relevant for alle buschauffører, da jobbet som buschauffør hører til blandt de mest belastende job - både fysisk og psykisk.

Rekruttering og jobgaranti

Dorthe Bastian hos uddannelsesorganisationen Dekra fortalte om Dekra's rekrutteringsarbejde og den tilhørende jobgaranti for de nyuddannede chauffører. Problemet er den aldrende gruppe af chauffører og den indtil nu temmelig usystematiske rekruttering af nye chauffører blandt uge og yngre mennesker.

- De færreste har jobbet som buschauffør som deres drømmejob som 20-årige, men mange bliver glade for jobbet, ofte med helt andre erfaringer i bagagen, sagde Dorthe Bastian.

Dekra samarbejder med én stor gruppe busselskaber, og opgaven er at matche de nye chauffører med de ledige jobs.

- Men hvornår er et chaufførjob ledigt? Det kan være svært at sige helt sikkert. Her kommer vi ind i billedet med en løbende dialog med busselskaberne, og så viser det sig at være nemmere at skabe løsninger og god match, sluttede Dorthe Bastian.

Fokus på buschaufføren

Det var en tankevækkende runde med buschaufføren i fokus. Er buschaufførens rolle og arbejdsvilkår egentlig et for sømt område? Konklusionen må være et både og. Runden viste en bred palette af muligheder og tilbud. I centrum står busvognmanden som arbejdsgiver og som forvalter af en mange årtier gammel tradition. Netop denne tradition er måske problemet, for her hersker en form for minimal-standard for buschaufførernes vilkår. Denne minimalstandard er svær at løfte i et erhverv med hård priskonkurrence. Mange af busbranchens (og transportbranchens) rekrutteringsproblemer ville dog løse sig selv, hvis standarden blev hævet. Det er nemt at finde inspiration i andre brancher.

Men tak til Danske Busvognmænd og Transportens Innovationsnetværk for en vellykket og tankevækkende Walk and Talk runde med fokus på buschaufføren.



EvoBus salgschef skal have det til at spille

Uffe Willemoes-Wissing tiltrådte i begyndelsen af året stillingen som salgschef hos EvoBus i Danmark. Magasinet Bus/ transportnyhederne.dk mødte ham på Busmessen 2017 i Herning, hvor vi fik lejlighed til at stille ham nogle spørgsmål - både direkte til jobbet, men også til lidt af det udenomkring

Af Jesper Christensen

For at tage det sidste først. Uffe Willemoes-Wissing er uddannet klassisk violinist og levede af det i 15 år, hvor han blandt andet spillede i Det Kongelige teater.

Musikeruddannelsen blev suppleret med uddannelse inden for it og ledelse - og han fik job hos Mercedes-Benz Danmark i København - med programmering og systemudvikling til styring af interne processer og videre til salg og marketing.

I begyndelsen af året skiftede han arbejdsplads i Daimler-koncernen, så han i dag er orkesterchef i salgsafdelingen hos EvoBus, hvor han skal få salget af busser til kollektiv transport og turistbusser til at gå op i en velklingende symfoni af tilfredse kunder fra den sidste passager, buschaufføren, busvognmanden og hans kunder - og Evobus som virksomhed. Med sin erfaring fra andre stillinger hos Mercedes-Benz Danmark - blandt andet fem år som eftermarkedsdirektør for lastbiler til små personbiler, føler han sig godt rustet i sin nye stilling, der er vendt ud mod kunderne.

Efter omkring tre måneder i sædet tør Uffe Willemoes-Wissing godt komme med en vurdering af markedet lige nu. Det ser ud som om, at busvognmændene gerne vil have og er villige til at betale for den sidste stjerne, når det gælder turistbussernes udstyrsniveau.

Uffe Willemoes-Wissing peger på, at det er vigtig, at salg og service hænger sammen.

- Som kunde køber man en bus, der kan køre. Det sørger vi for som en del af handlen, siger han og understreger det vigtige i, at han som salgschef repræsenterer en helhed, hvor salg og service spiller sammen og busserne kører.

- Vi er inde i en positiv udvikling, siger han og fremhæver, at det positive ud over mere luksus i busserne også omfatter nye og bedre sikkerhedssystemer, driftsøkonomi og miljø.

Et forsigtigt bud på den nære fremtid

Vi mødte Willemoes-Wissing på Busmessen i Herning, hvor EvoBus blandt andet havde parkeret en Setra-bus til kollektiv transport. Det gav os anledning til at spørge Uffe Willemoes-Wissing om, hvordan han vurderer, hvordan den kollektive trafik vil udvikle sig i den nærmeste fremtid.

Han vover et forsigtigt bud og peger på elbusser.

- Vi har haft det længe. Vi har teknikken på plads og er snart klar med noget, der dur, siger han.

På lidt længere sigt ser han el-busser med batterier eller brændselsceller holde parat. (Her ville jeg gerne sige noget om at en bus med el motor er emissions fri, det første som kommer er busser med batterier, men vil hurtigt blive efterfulgt af produkter med både batterier og brændselsceller. Selvom det bliver en brint bus har den stadig en el motor og er derfor stadig emissionsfri – den har bare fået en ekstra energikilde så den kan køre længere og alle de øvrige

Materiel

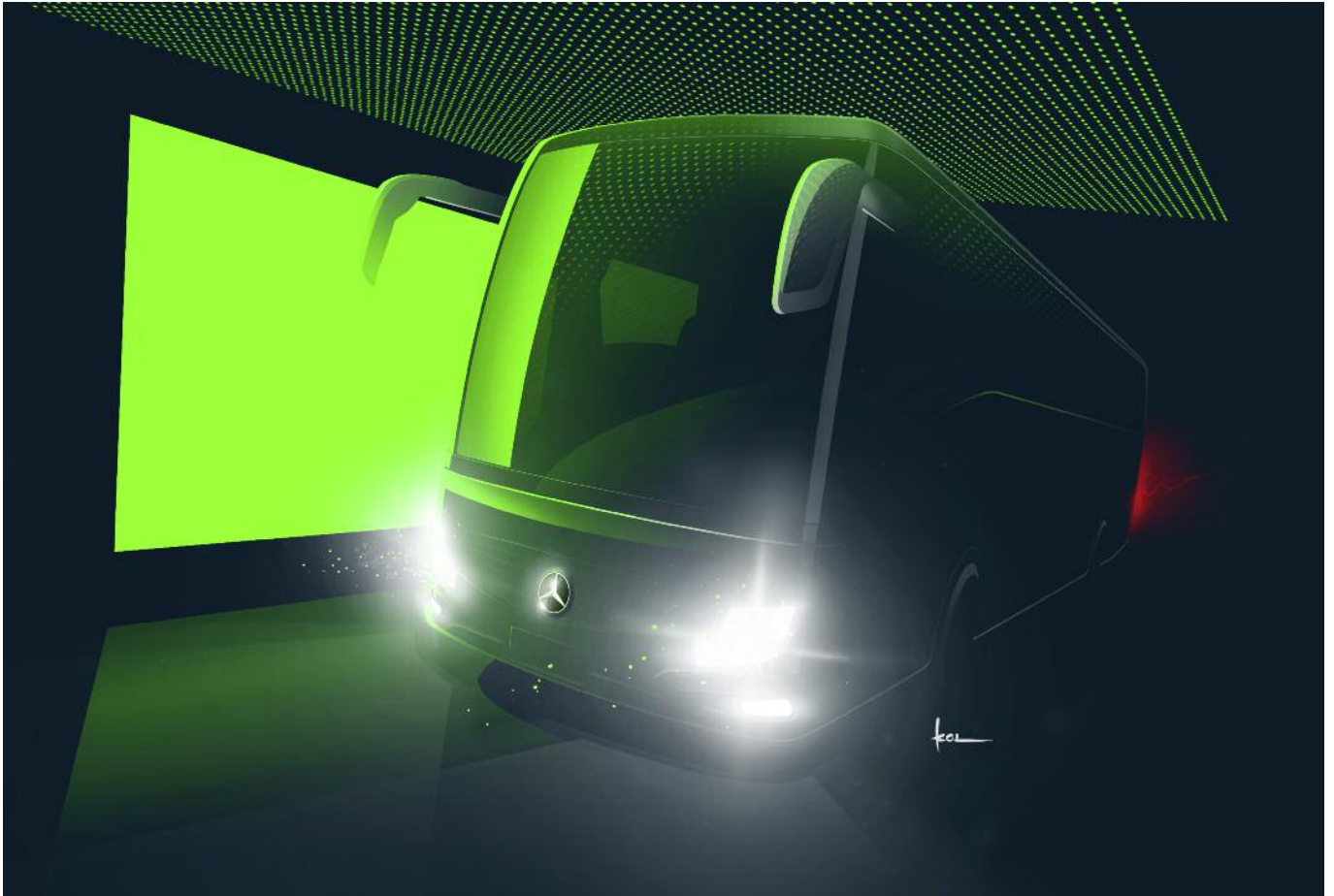


funktioner som aircondition, betalingssystemer mm som også bruger strøm virker optimalt.

Men han peger også på, at udviklingen i meget høj grad er præget af de beslutninger, som trafikselskaberne træffer på baggrund af ønskerne i de forskellige kommuner.

Uffe Willemoes-Wissing ser også en fremtid, hvor kollektiv transport med store busser, som vi kender dem i dag, kan blive udfordret af "individuek kollektiv transport" med selvkørende biler, hvor man som bruger booker sig ind på en bil, som så kommer og henter og bringer. Det er noget, som man eksempelvis arbejder med i England.

Sådan en udvikling er samfundet, leverandører og kunder efter Uffe Willemoes-Wissing opfattelse nødt til at tilpasse sig.



Mercedes-Benz har en ny bus-stjerne på vej

På den internationale bus-udstilling i Kortrijk i Belgien i oktober er der med sikkerhed én nyhed - Mercedes-Benz' nye Tourismo RHD turistbus. Op til den officielle præsentation på messen i Belgien vil Mercedes-Benz lidt efter lidt løfte sløret for, hvad der gemmer sig bag fronten og inden døre i den nye bus

I første omgang har Mercedes-Benz løftet sløret for, at den nye Tourismo RHD turistbus ankommer med en række forbedringer og nye muligheder.

Mercedes-Benz fremhæver, at der er tale om en turistbus, der kan skræddersys til de enkelte buskunders individuelle behov. Den er økonomisk, har nye sikkerhedssystemer, der assisterer chaufføren under kørslen, har et ny-designet klimaanlæg, og så kan den kobles på nettet.

- Den nye Tourismo RHD er konfigureret til at opfylde de ønsker og krav som busvognmændene har. Den sætter et helt nyt niveau for økonomisk effektivitet og sikkerhed og tilbyder en overbevisende pakke af komfort samt nem betjening, siger Hartmut Schick, der er leder af Daimler busser.

Den nye Mercedes-Benz Tourismo RHD fås i fire udgaver i tre længder fra under 12 meter og op til 14 meter. Dermed vil bussen dække de vigtigste størrelser af turistbusser.

Motormæssigt har Mercedes-Benz koblet endnu en mulighed på, så motorudvalget spænder fra den kompakte seks-

Materiel

cylindrede 7,7 liters letvægts Mercedes-Benz OM 936-motor på 354 hk til en ny stærk motor på 456 hk, der bygger på Mercedes-Benz' OM 470 på 10,7 liter.

Økonomiske motorer med lavt brændstofforbrug gør det ikke alene. Det udvendige design skal også være med på den aerodynamiske front. Her peger Mercedes-Benz på den nye bus' finpudsede aerodynamik, hvor vindmodstandstallet er blevet reduceret til 0,33 Cd. Sammen med drivlinen bidrager det til en yderligere reduktion af brændstofforbruget og dermed tilsvarende lavere udslip af eksempelvis CO₂.

På det elektroniske område er den nye bus-serie udstyret med en række finesser, der kan støtte chaufføren i at køre økonomisk og sikkert. Det gælder eksempelvis en forudseende fartpilot, nødbremsesystem, der kan bremse bussen op, hvis den kommer for nær på forhindringer, der bevæger sig eller holder stille. Og skulle chauffør og bus komme ud i en ulykkesituation, hvor et sammenstød er uundgåeligt, vil bussens patenterede Front kollision Guard (FCG) sikkerhedssystem yde en effektiv beskyttelse af både fører og passagerer.

De nye Mercedes-Benz Tourismo RHD turistbusser kan fra fabrikken eksempelvis forsynes med trådløse routere med antenner til internetforbindelser og Mercedes-Benz' FleetBoard-systemer udviklet specielt til bus-operatører.



**FÆLLES
RETNING**

Solaris Danmark Bus A/S

Haraldsøvej 9
Postboks 105
DK- 6330 Padborg

Tlf: (+45) 4697 5500
Mobil: (+45) 2944 6440

www.solarisbus.com - www.vagnerikhvid.dk

www.solarisbus.com

Polske busser skal kører i Holland

Polske Solaris, der producerer busser til den kollektive trafik, har fået en ordre fra Connexxion i Holland på 40 nye Solaris Urbino 18 led-busser

De 40 nye led-busser, der skal leveres i slutningen af året, har alle motorer fra hollandske DAF, der lever op til gældende Euro 6-norm. Busserne skal sættes ind i den kollektive trafik i området Amstelland-Meerlanden syd for Amsterdam.

På nuværende tidspunkt er Solaris på markedet i 30 lande. Med den nye ordre og en igangværende ordre om levering af busser i Luxembourg, kommer antallet op på 32.

Solaris har siden starten for 20 år siden leveret omkring 15.000 enheder til busoperatører i over 600 byer.

Scania er klar med sit moderniserede anlæg i Horsens

Scania i Horsens er nu klar efter ombygningen. Medarbejderne fra Scania i Vejle er flyttet til Horsens, og værkstedet har udvidet åbningstiderne.

- Vi er blevet en anelse forsinket med hele byggeriet, men vi er klar til at møde vores kunder, siger afdelingschef Joos Gregersen.



Per Timmermand og hans team fra Vejle er alle flyttet til Horsens, og Scania's uddannelsescenter for mekanikere, som hvert år afholder 1.200 uddannelsesdage for Scania's autoriserede værksteder, er ligeledes flyttet fra Vejle til forbedrede forhold i Horsens.

- Vi håber, at vores kunder vil synes godt om de mange forbedringer, som vi har foretaget i forbindelse med ombygningen af Horsens-værkstedet - blandt andet de udvidede åbningstider, siger Joos Gregersen.

Åbningstiderne i Horsens:

- Mandag til torsdag fra kl. 7:00 - 20:30
- Fredag fra kl. 7:00 - 17:00
- Lørdag fra kl. 7:00 - 14:00

Scania har efter lukningen af anlægget i Vejle tre store værksteder i Trekant-området - de ligger i Horsens, Fredericia og Kolding.



VBI Maj 2017

Salg Jylland
+4540359308
LB@busimport.dk

Værksted / lager
+4574561326
info@busimport.dk

Salg Sjælland
+4540203680
hmk@busimport.dk



MB Sprinter 519 cdi bygget som Turist line med glastag, høj forrude samt sideskabe. (model foto)
Årg. NY **Pladser** 19 + F + G **Km.** 0 **Farve** kunde valg **Euro** 6 **Gear** Automatik **Type** Turistline **Indtræk** Kunde valg



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

Årg. 10/2012 **Pladser** 51 + F **Km.** 410.000 **Farve** Køber ønske **Euro** 5 **Gear** Automatik **Type** Turist
Bussen er med lift. Den vil blive leveret med gulv til kørestole i H eller V side efter kunde ønske samt klik beslag på stole.
Bussen monteres med nyt toilet. Det vil endvidere være muligt at bestille bussen med 220 v. USB samt køkken.



SETRA 416 GT-HD Pris 998.000. - kr.

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



VOLVO 9700 Pris 1.398.000. - kr.

Årg. 05/12 **Pladser** 54/56 + G + F **Km.** 275.000 **Farve** Hvid **Euro** 5 **Gear** Automatik **Type** Turist



www.busimport.dk



Der tages forbehold for mellemsalg samt trykfejl

MAN er ved at opgradere sin Lion's Coach

MAN Truck & Bus i Norge er ude med nyt om den igangværende opgradering af MAN Lion's Coach. Opgraderingen bygger på et krav om, at nye busser skal leve op til nye EU-regler om væltesikring. Det krævede et stærkere karrosseri, men opgraderingen udløste mere end det

Ved første øjekast er den nye MAN Lion's Coach helt tydeligt en bus fra MAN-familien. Men der er nyt flere steder. Designerne har eksempelvis indvendigt haft fokus på en tydelig adskillelse mellem førerplads og passagerum. Uden på er det nye frontlygter, der lyser op med LED-pærer. Baglygterne er også forsynet med LED-lys, som ud over at have et mindre energiforbrug og have en længere levetid, også øger trafikikkerheden, da de er tydeligere at se for andre trafikanter.

MAN Truck & Bus i Norge peger også på, at der er sket en "spændende opdatering", når det gælder interiøret.

På den motortekniske side er den nye Lion's Coach forsynet med elektronisk styret vandpumpe, kompressor og ny kompressor til klimaanlægget - alt sammen bidrager til at begrænse brændstofforbruget. På den it-tekniske side bliver den nye Lion's Coach forsynet med eksempelvis topografisk-baseret cruisecontrol - MAN EfficientCruise med EfficientRoll funktion - Adaptive Cruise Control (ACC) og MAN Attention Guard.

Den nye MAN Lion's Coach vil officielt blive lanceret i oktober på Busworld 2017 i Kortrijk i Belgien.



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

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

Nyheder fra Mekasign

- Nye skilte men samme gode service!

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



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



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

Bruger energibesparende super bright lysdioder.

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

Automatisk lysstyrke regulering giver perfekt læsbarhed under alle lysforhold.

Forhandler & Service Center



Passenger Information Systems
Bus | Train | Stop



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

EU er klar til fri roaming fra juni

Fra 15. juni vil mobiltelefonbrugere, der rejser til andre lande i EU, kunne ringe, skrive beskeder og surfe på internettet uden ekstra gebyrer. Den sidste betingelse for at afskaffe roaminggebyrer for mobiltelefoner er blevet opfyldt, da EU's ministerråd på området vedtog en retsakt, der begrænser, hvor meget operatører kan opkræve af hinanden for at give mulighed for roaming i Europa

- Den endelige afstemning i Rådet baner vejen for fri roaming, siger Emmanuel Mallia, der er Maltas minister for konkurrenceevne samt digital økonomi, maritim økonomi og tjenesteøkonomi.

- Når europæerne tager på ferie til sommer, kan de benytte sig af retten til at kunne opretholde kontakten og bruge internettet, som om de var i deres hjemland. EU gør vores liv lettere på en meget praktisk måde, fortsatte han.

Roaming uden at betale tillæg eller "roam like at home" er for folk, der bor i Europa, og som rejser til andre EU-lande som led i deres arbejde eller i fritiden. Det vil også blive indført i Island, Liechtenstein og Norge kort tid efter 15. juni.

"Roam like at home" har til formål at gøre kommunikation under rejser lettere. Det er ikke hensigten at give mulighed for permanent roaming, hvor en kunde tegner et abonnement i det billigste land og bruger det i sit hjemland.

Der gælder særlige regler for telefonabonnementer med ubegrænsede datamængder og forudbetalte kort.

Den reform af EU-engrospriser, der er blevet vedtaget, er en praktisk og juridisk forudsætning for ophør af roaminggebyrer som fastslået i roamingforordningen fra 2015. Nye engrosprislofter er nødvendige for at bidrage til at sikre, at operatører er i stand til at tilbyde deres kunder roaming uden tillæg uden at hæve priserne i hjemlandet.

Da EU-Parlamentet godkendte engrosforordningen 6. april, er det grønne lys fra Ministerrådet det sidste juridiske skridt, inden teksten undertegnes af de to institutioner i midten af maj og offentliggøres i EU-Tidende inden udgangen af maj.

Den vil derefter træde i kraft tre dage efter offentliggørelsen. Dette betyder, at fristen 15. juni 2017 vil blive overholdt, og at "roam like at home" kan begynde.

Internationalt busselskab er gået konkurs

[Eurolines Scandinavia ApS](#), der er ejet af [Deutsche Touring GmbH - Eurolines Germany](#) - er taget under konkursbehandling ved dekret afsagt af Sø- og Handelsretten sidst i marts

Advokat Gert Nissen fra advokatfirmaet Lett, der er udpeget som kurator for konkursboet, oplyser, at konkursboet ikke kan gennemføre de bestilte rejser. Hvis man har betalt sin kommende rejse med Mastercard, kan der under visse omstændigheder være mulighed for, at pengene kan refunderes. Gert Nissen opfordrer i den forbindelse kunderne til at tage kontakt til deres pengeinstitut.

Såfremt man ikke kan få pengene retur, kan man anmelde sit krav overfor konkursboet.

Busrejser

Eurolines overdrog i december sine danske indenrigsruter til Rød Bilet efter at have forsøgt at komme ind på markedet for fjernbusrejser i et halvt år tid.

Eurolines Scandinavia ApS blev etableret 28. april 2009. I det senest afsluttede regnskabsår opgjort 31. december 2015 kom selskabet ud med et resultat på 1.241.000 kroner efter skat. Egenkapitalen var på 1.730.000 kroner og balancen på 7.492.000 kroner. i de foregående tre år havde selskabet også overskud.

Interesserede kan læse mere her:

Tysk busselskab kører ud af Danmark igen



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



Af Lars Bregnbak
turistbuschauffør hos
Københavns Bustrafik

Turistbuschauffør - En af de sidste løsarbejdere i Danmark - der mangler unge chauffører i branchen.

“Jeg får en glæde af komplimenter, en stolthed ved mit arbejde og en anerkendelse for min profession som jeg tvivler på jeg vil opleve på mange andre arbejdspladser”

Timelønnen ved hjemmekørsel er et stykke under hvad en ny udlært rutebuschauffør modtager og kigger vi på tillæg ved overarbejde, weekend arbejde m.m. stikker rutechaufføren løn væsentligt af fra turistbuschaufføren. Samtidig skal du og din familie bryde familiemønsteret, med forventning om deltagelse fra din side til div. familiebegivenheder, deltagelse i dit barnets fødselsdagsfest, skal du veje op imod mistet indtjening, hvis du vælger, at deltage og da du ikke ved om der er arbejde dagene fremadrettet, er det en økonomisk gambling, at afvise en arbejdsdag.

Frier skal du så vidt muligt afholde fra november til februar, så ferie i skoleferien med familien, bliver ikke aktuelt mere, medmindre du kun er ansat til, at køre skolebørn i turistbus.

Dette er faktisk virkelighedens hverdag for en turistbuschauffør.

Måske er det også derfor, at turistbusbranchen har svært ved, at hverve nye unge chauffører, gennemsnitsalderen på en turistbuschauffør i Danmark nærmer sig 60 år og selv om regeringen har løftet pensionsalderen, så er vi tæt på udryddelse af et gammelt erhverv, i hvert tilfælde i den form vi kender til i dag.

Nu har jeg arbejdet i branchen i 25 år og vilkårene er ikke blevet lettere eller væsentlig bedre, hvis man lige ser bort

Fra førersædet

fra en håndsækning fra EU som hedder køre- og hviletidsregler, der sikrer den enkelte chauffør et minimum af hvil, pauser og fridage.

Hvorfor skulle nogen dog på trods af dette ønske at blive turistbuschauffør, og hvorfor er jeg blevet i branchen.?

Tja, det virker tosset, at sige ja til sådan et job, men det har nu også sine gode sider.

Frihed under ansvar, udfordrende, afvekslende, oplysende, indtryksrigt, opdagelsesberigende og ikke mindst tilfredsstillende i form af, at være en vigtig del i at gøre andres ferier og udflugter til en stor glædelig oplevelse.

Det kollegiale sammenhold er også vigtigt. Turistbuschauffører, der mødes i udlandet, er kammeratlige og hjælpsomme overfor hinanden. Vi kender hinandens job og daglige udfordringer så godt, at vi automatisk kommer på talefod og udveksler erfaringer. Bussen er blevet mit andet hjem, jeg elsker lyden, udseendet og komforten den tilbyder, udfordringen ved, at få bussen sikkert og bekvemt rundt i alt verdens landskaber og vejnet og ikke mindst gæsternes pludren og engagement i turen og oplevelserne. Jeg får en glæde af komplimenter, en stolthed ved mit arbejde og en anerkendelse for min profession som jeg tvivler på jeg vil opleve på mange andre arbejdspladser.

Men for at komme til at elske jobbet, så som jeg gør og leve af det med en rimelig årsløn på over de 350.000 kroner, skal man have en helt del ting på plads, både hvad angår en selv, men endnu mere hvad angår familien eller en kommende familie.

Din kone/mand/kæreste skal kunne fungere godt alene, og I skal være gode til at kommunikere sammen om alt fra dagligdagen til samtaler om børn, skole, og fritid. Du og din familie skal lære at elske de dage og timer, I har sammen, glæde sig over din hjemkomst og bruge fraværet til at savne med glæde.

Personligt har jeg lært, at hjemme er det konen, der bestemmer hverdagen. Og jeg skal ikke ændre på det, hun fungerer bedst med, de dage jeg er hjemme, hvilket også er fuldstændig urimeligt, da det jo er hende, der får hjem og familie til at fungere, når jeg ikke er hjemme.

En samlever, der ikke kan leve med dit store fravær i dagligdagen, vil stresse dig i en sådan grad, at du ligeså godt kan træffe valget, samlever eller jobbet. For er man først faldet for jobbet og ønsker at fortsætte, er det meget svært at finde arbejde i branchen som tilbyder 7-16 arbejde og weekend fri - og en urolig hjemmefront vil ikke kunne få dig til at fungere på arbejdspladsen.

Men har du først hjemmefronten på plads, og har du indstillet dig selv på, at du vil opleve, udfordres, værdsættes, og har du en medfødt evne og glæde ved at yde service, så er jobbet helt fantastisk og unikt.

Jeg ved ikke, hvor mange der kommer glad og oplevelsesrige hjem fra deres arbejde i andre brancher, men jeg ved, at jobbet her giver mig glæde og oplevelser, som ikke bare kommer mig til gode, men også min familie.

Facts om turistbuschauffører:

- Ansættelse uden nogle former for garanteret ugentligt timetal
- Arbejdstilrettelæggelse fra dag til dag
- Med arbejdstimer på op til 21 på en arbejdsdag
- Ingen ugentlig eller månedlig vagtplan, dette betyder, at du ikke ved om du skal arbejde i morgen eller først om en uge og arbejder du ikke får du ingen løn, så du vander rundt i økonomisk usikkerhed, hver eneste dag, uge, måned
- Udlandskørsel på døgnbetaling, hvor du får betaling for 11 arbejdstimer, men skal udføre arbejde op til 21 timer. Uden ekstra tillæg for søn og helligdage kørsel, forskudt tid, skiftende arbejdstid eller natarbejde
- Arbejdsopgaverne varierer meget, det er ikke kun kørslen du skal tage dig af
- Rengøring af bussen dagligt udvendigt samt indvendigt, forfaldent arbejde hos vognmanden, servicering af kunderne, med kaffe, the, indsamling af affald mm. i bussen flere gange dagligt
- Ruteplanlægning
- Bagagehåndtering med tunge løft i ukorrekt arbejdsstilling
- Regnskab og kørselsrapportskrivning
- Udfyldelse af div. transportpapirer
- Information og servicearbejde
- Lettere mekanikopgaver, så som hjulskift ved punktering, udskiftning af drivremme, påsætning af snekæder m.m.
- Kommunikere på flere sprog. Dansk og engelsk som minimum, men også tysk er helt klart ønsket
- Kørsel under alle vej og vejrforhold
- Kendskab til trafikregler i alle EU lande
- Gode samarbejdes og kommunikationsevner
- Social engageret
- Som turistbuschauffør, skal du ikke forvente, at det er kørsel med turister det hele, der er kørsel med skolebørn til og fra skole, diverse sportsaktiviteter og udflugter
- Der er kørsel med skovbørnehaver, som våde med mudder og sand indtager bussen uden hensyntagen til sæder, gulve eller bussen som helhed, hvilket kræver ekstra stort rengøringsarbejde inden den næste tur skal køres

Billige færgebilletter udløser flere oplevelsespakker på Ærø

Belært af erfaringen fra sidste år, hvor billigere færgebilletter fik et stigende antal turister til at tage til Ærø øen uden for sommersæsonen udvider Ærø's turoperatør - ærøtours - med flere nye oplevelser på øen i Det Sydfynske Øhav

I år introduceres Tema-busture, hvor gæster tirsdag og onsdag afhentes ved ankommande færge. Efter en rundtur på øen køres gæsterne til et af følgende to temaer:

Ærø Ohøj - på Søfartsmuseet i Marstal med et saltvandssprøjtende indhold. Her underholdes gæsterne af Erik Kromann med historier fra de syv verdenshave og en menu, der består af skipperlabskovs med Riga Balsam og lokale Ærø øl fra Rise. Der sluttet af med fællessang i det maritime hjørne akkompagneret af "Skipperduoen"

Øl Og Tobak - turen går til Rise Bryggeri, hvor gæsterne får historien om Danmarks eneste tobaksplantage, Ærø Cigaren med Danmarks eneste håndrullede cigar. Herefter besøges naboen, Rise Bryggeri, hvor man kan smage på øllet og få historien om mikrobryggeriet med efterfølgende frokost i bryggeriets café eller den smukke gamle gårdhave.

Som noget nyt i 2017 introduceres endagsture til golfbanen på den yderste spids af Ærø. Færebillet, mad og taxi-transport til og fra golfbanen er inkluderet i prisen.

Der arrangeres vandreture langs Vestre Strand i Ærøskøbing, hvor gæsterne får historien om Strandskoven og de ikoniske badehuse, der nu i snart 100 år har ligget ved havet og er genstand for stor beundring af mange turister.
Pressemeddelelse

En anden nyhed er pakketure til en af Det sydfynske Øhav uspolerede perler, den lille ø, Birkholm, der ligger ca. 25 min. sejlads fra Marstal. Gæsterne sejles til Birkholm med M/S Birkholm og får ca. 6 timer på øen med kun få fastboende indbyggere, hvor der er rig lejlighed til at opleve den lille autentiske ø på nært hold med vandreture langs kysten rundt om øen. Gæsterne får en madkurv med på turen, da Birkholm hverken byder på kro eller købmand.

Som noget nyt sælger ærøtours også billetter til koncerter på Ærø. Gæsterne kan købe billetter til Jazz- Weekends på Gæstgiveriet i Bregninge, Klassiske Koncerter på Søbygaard og Harmonikafestivalen i Marstal.

Bureauet ærøtours fortsætter sine pakketure på cykel med færgebilletter, cykeludlejning og ture til Rise, Marstal og Søby med frokost på Rise Bryggeri, Fru Berg i Marstal eller Gæstgiveriet i Bregninge. Bureauet tilbyder også flerdagsture på Ærø, da ærøtours er blevet medlem af Rejsegarantifonden. "Meet the Locals", Byvandring, og aftenture med vægterne er gengangere fra sidste sæson.

Levering af busguides til de mange busgrupper på Ærø indgår også i ærøtours tilbud og er et stort og stadigt voksende forretningsområde.

Stifter står af bussen

Artha Holding var i 2013 med til at stifte busoperatøren Umove. Nu har Artha solgt sin aktiepost med en betydelig fortjeneste til aktionærerne. Artha's investering i Umove var foretaget via selskabet Artha Transport, der er ejet af Artha's kunder og Artha Holding

Artha Transport solgte fredag 24. marts hele sin aktiepost i Umove til Cube Infrastructure Fund II, der administreres af Cube Infrastructure Managers med hovedsæde i Luxembourg.

- Vi har været rigtig glade for vores investering, siger administrerende direktør i Artha Holding A/S, Jan Severin Sølbæk.

- Ikke bare fordi vi ved, at Umove fortsat vil vokse og udvikle sig med Cube som en professionel og aktiv medejer og partner. Men også fordi vi med denne investering har kunne glæde vores aktionærer med et trecifret afkast. Så Umove-projektet lever på alle måder op til det, vi kalder godt finansielt købmandskab, siger han videre.

Umove var indtil salget ejet af Artha Transport og ledelsen i Umove. I forbindelse med stiftelsen erhvervede Umove de to busselskaber - De Hvide Busser A/S og Fjordbus A/S. I april 2015 opkøbte Umove Thykjær Busser A/S i Jylland.

I dag er Umove A/S Danmarks største privatejede selskab inden for kollektiv trafik. Målt på antallet af ansatte er selskabet blandt landets tre største. Umove omsatte i 2016 for 550 millioner kroner og kørte med 400 busser.

Artha Transport har ejet ca. 58 procent af Umove. Ledelsen fortsætter i selskabet.

Om Artha Kapitalforvaltning

- Artha Kapitalforvaltning arbejder med risikospredning over helt op til 11 aktivklasser. Fra "klassiske" mix af aktier og obligationer til hedgefonds og særlige, håndplukkede projekter, som netop Umove, der etableres og afvikles over en kort horisont med fokus på meget højt afkast i forhold til risikoen.
- Artha Kapitalforvaltning ejes af en kreds af kunder og de to stiftere Brian Kudsk og Jan Severin Sølbæk
- Artha Kapitalforvaltning cirka 300 kunder og i alt 7 milliarder kroner under forvaltning
- Artha Kapitalforvaltning investerer i samlet 11 aktivklasser - blandt andet aktier, obligationer, ejendomme, vindparker, hele virksomheder og hedgefonde
- Artha Kapitalforvaltning tilbyder individuel forvaltning, enkeltinvesteringer via Artha Selection samt investering i investeringsselskaberne Artha Max, Artha Optimum og Artha Safe



DI Transport:

Nye synsregler giver mere papirarbejde



Fremover skal den seneste synsrapport medbringes i busser
til erhvervsmæssig personbefordring - og i lastbiler og påhængsvogne

Det er konsekvenserne af nye EU-regler, som Færdselsstyrelsen i øjeblikket er ved at implementere i Danmark. Hos brancheorganisationen DI Transport kalder man reglerne for umoderne.

- Der er tale om levn fra gamle dage, at chaufføren skal medbringe en stor mappe med oplysninger. Det øger de administrative omkostninger og derfor bør reglerne laves om, siger chefkonsulent i DI Transport Rune Noack.

DI Transport håber på en lempelig implementering i Danmark, og peger på, at direktivet giver mulighed for at tillade elektronisk bevis.

- Politiet kan slå alle oplysninger på danske køretøjer op elektronisk, så der er ingen grund til stille krav om at medbringe en dansk synsrapport ved kørsel i Danmark, siger Rune Noack.

DI Transport vil tage sagen op med Færdselsstyrelsen og EU-Kommissionen.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Trafikken i København er blevet mere intelligent

Som en af de første byer i verden har København investeret i systemet MobiMaestro, der gør det nemmere at overvåge, styre og informere om trafikken i hovedstaden. Fra Trafiktårnet ved Dybbølsbro har medarbejdere fra Københavns Kommune et konstant billede af den aktuelle hastighed på de vigtigste veje i byen og kan samtidig se, hvor meget hastigheden afviger fra det normale på strækningen

Hvis man som buspassager eller bilist en dag oplever, at trafikken snegler sig frem med unormal lav hastighed, er trafikmedarbejdere fra kommunen formentlig allerede i gang med at undersøge, hvad problemet skyldes, og om der kan gøres noget for at afhjælpe det.

Bliver afvigelsen på mere end 50 procent bliver vejstrækningen markeret med rødt, og så ved teknikerne, at noget forstyrrer trafikken på netop denne gade. Det kan skyldes øgede trafikmængder, et uheld, dårligt vejr eller et gravearbejde, hvor afspærringen ikke fungerer optimalt. Herefter undersøger teknikerne, om problemet kan mindskes ved hjælp af trafiksignalerne, og om der er brug for at informere trafikanterne.

Kommunens medarbejdere har allerede i dag muligheden for at ændre på signalerne ved planlagte hændelser. Hvis gravearbejder eller arrangementer forstyrrer trafikken på en vej kan trafiksignalerne på de parallelle gader eksempelvis indstilles så de bedre kan håndtere en stigning i trafikken de pågældende dage. Det giver en smidigere afvikling af trafikken i København.

Systemet vil det kommende år løbende blive forbedret, så ændringer i signaler kan ske både hurtigere og mere præcist i forhold til det aktuelle problem. Det vil sikre en endnu bedre afvikling af trafikken.

- Trængslen på cykelstier og vejene er et stigende problem i Hovedstaden, fordi der hele tiden kommer flere trafikanter til. Derfor har vi i København investeret 110 millioner kroner i nye trafiksignaler og intelligent trafikstyring, så vi hele tiden kan sikre den mest optimale afvikling af trafikken - også i forbindelse med gravearbejder og arrangementer. Samtidig er det muligt at prioritere fremkommeligheden for buspassagerer og cyklister, så vi får flere til at vælge de grønne transportformer, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

De bedre muligheder for at overvåge og styre trafikken i København har også fået kommunen til at skrue op for informationen til trafikanterne. P4's trafikværter er for nylig flyttet ind i Trafiktårnet sammen med Københavns Kommune og Vejdirektoratet, så trafikværterne hele tiden kan videreformidle kommunens overblik over den aktuelle trafiksituation og informere bedre om både forudsete og uforudsete hændelser, der giver forstyrrelser af trafikken.

Samtidig kommunikerer kommunen direkte til trafikanterne ved hjælp af app'en Trafikken Hovedstaden, hvor de gravearbejder, der kan give væsentlige forstyrrelser af særligt bil- og kollektiv trafik er markeret. Også kommende arrangementer, der kan give forstyrrelser i trafikken, er det muligt at få informationer om.

App'en er primært målrettet til bilister, da kommunen som hovedregel altid stiller krav om at cyklister og fodgængere kan komme frem i trafikken på trods af gravearbejder. Ambitionen er at give trafikanterne mulighed for at vælge alternative transportformer og ruter gennem byen, når planlagte ting som gravearbejder eller arrangementer forstyrrer trafikken. Endelig kan man som trafikant få informationer via twitter på @trafikhovedstaden.

Forundersøgelse af en østlig ringvej med havnetunnel bliver sat i gang

Staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab gennemfører i fællesskab en forundersøgelse af en østlig ringvej - også kaldet havnetunnel - i København

En østlig ringvej kan binde det overordnede vejnet sammen øst om København og aflaste biltrafikken i de centrale bydele og på det øvrige vejnet. Ringvejen vil også kunne betjene nye byudviklingsområder tæt på centrum og forbedre adgangen til Københavns Havn og Københavns Lufthavn.

Det forventes at tage omkring to år og koste 24 millioner kroner at gennemføre forundersøgelsen. Den vil efterfølgende kunne danne grundlag for en politisk drøftelse og eventuel principbeslutning om projektet.

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen fremhæver, at der er oplagte private interesser i en østlig ringvej.

- Vi får nu testet, om det giver mening at gennemføre projektet som et offentligt privat-partnerskab, siger han og fortsætter:

- Det bliver også interessant at se, hvor meget af projektet der kan finansieres ved brugerbetaling, grundværdistigninger og andre indtægter. Jeg ser frem til at drøfte projektet med parterne, når undersøgelsen er afsluttet.

Interesserede kan læse mere om den østlige ringvej i København her:



Pendlerbiler fylder op i København

Hvis københavnernes skal have bedre parkeringsforhold, er det nødvendigt at sætte en prop i for pendling til byen i bil. Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell er klar til at udvide områder med betalingsparkering til kommunegrænsen. - Parkeringspladserne i København er som udgangspunkt oprettet til københavnernes. Vi skal ikke indrette byen på baggrund af pendlerbilisternes ønsker, for så drukner vi i biler, og trafikken går i stå. Pendlerne må parkere deres biler uden for byen og så tage den kollektive transport til København, og det kan betalingszonerne tydeligvis hjælpe på, siger teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune, Morten Kabell fra Enhedslisten

I dele af København kan det være svært at finde en parkeringsplads, og i de senere år er det umiddelbart ikke blevet lettere. Fra 2013 til 2015 er den daglige biltrafik over kommunegrænsen steget med over 16.000 ekstra køretøjer, så over 535.000 bilister i dag kører ind i København. Samtidig har flere københavnere fået bil.

Allerede i dag bruger kommunen samlet set, hvad der svarer til tyve gange Tivolis areal på gadeparkering, og underjordiske parkeringsanlæg koster op mod 1 million kroner per parkeringsplads. Derfor vil teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL) hverken bruge mere plads i gaderne eller investere mange milliarder på at løse pendlerens parkeringsproblemer. Han der derimod gerne en udvidelse af området med betalingsparkering.

- En hel del af parkeringspladserne bruges af udefrakommende bilister, som lige så godt kan benytte den kollektive transport til København. Det vil efterlade mere plads til københavnernes og til den nødvendige erhvervstransport, så det giver god mening at begrænse indpendlingen til København til et minimum, siger Morten Kabell.

Senest har kommunen udvidet betalingsområderne, hvilket har skabt en positiv effekt i dele af Valby og på ydre Østerbro. Men samtidig er problemerne med pendlerparkering skubbet til grænseområderne til de nye betalingszoner. Derfor er Morten Kabell åben for at udvide betalingsområderne igen.

- Parkeringspladserne i København er som udgangspunkt oprettet til københavnernes. Vi skal ikke indrette byen på baggrund af pendlerbilisternes ønsker, for så drukner vi i biler, og trafikken går i stå. Pendlerne må parkere deres biler uden for byen og så tage den kollektive transport til København, og det kan betalingszonerne tydeligvis hjælpe på. Derfor er jeg positiv over for at udvide betalingszonerne, så pendlerens biler forbliver på den anden side af kommunegrænsen, siger Morten Kabell.

For ikke blot at skubbe aben videre til omegnskommunerne bakker Morten Kabell også op om at få undersøgt, om Københavns Kommune økonomiske kan støtte parkeringsanlæg ved stationer i andre kommuner og andre initiativer for at begrænse indpendling i bil. Omvendt er han ikke begejstret for at bruge penge på at undersøge mulighederne for at benytte private parkeringsanlæg og åbne flere kommunale parkeringspladser.



- Alle ved, at hvis du skaber bedre forhold for bilister, kommer der flere af dem, og det er den forkerte vej at gå, hvis vi gerne vil have en trafik, der fungerer i København. Hver fjerde bil holder stille langt det meste af ugen, så vi skal hellere motivere københavnernes til at benytte delebiler og kollektiv transport end at skabe bedre parkeringsforhold. Så kan vi bruge pladsen på mennesker i stedet for opbevaring af stillestående biler, siger Morten Kabell.

En ny parkeringsredegørelse danner grundlag for forhandlinger på området under efterårets budgetforhandlinger. For at skabe bedre parkeringsforhold for københavnernes har Teknik- og Miljøforvaltningen fremlagt otte tiltag under overskrifterne:

- Bedre udnyttelse af eksisterende pladser
- Reduktion af indpendling i bil

Fakta om parkering i Københavns Kommune

Reduktion af indpendling i bil.

Med den forventede befolkningstilvækst i København og dermed et generelt øget trafikbehov samt øget bilejerskab, kan udfordringen med at finde tilstrækkelig parkeringskapacitet løses ved initiativer, der eksempelvis får pendlere til at vælge andre transportformer. I den forbindelse foreslås følgende initiativer:

- Forundersøgelse af Københavns Kommunes bidrag til Parkér og Rejs-anlæg i andre kommuner
- Medarbejderparkering og andre mobilitetsindsatser for virksomheder
- Dynamisk prissætning af betalingsparkering
- Udvidelse af ordning for betalingsparkering

Bedre udnyttelse af eksisterende parkering.

Den eksisterende parkering skal udnyttes mere effektivt. Målinger fra ultimo 2016 har vist, at omkring 25 procent af de parkerede biler i områder på Vesterbro og Østerbro ikke bliver brugt i hverdagen. Endvidere vurderer forvaltningen, at der fortsat er et stort antal private parkeringspladser i København, som ikke udnyttes fuldt ud. Der foreslås følgende initiativer:

- Åbning af op til 200 nye kommunale parkeringspladser
 - Kortlægning af kapacitetsudnyttelsen af private parkeringsanlæg/pladser
 - Forsøg vedrørende grøn mobilitet baseret på dialog med københavnernes
 - Udvidelse af tælleområdet for parkeringsbelægning
-
- En forundersøgelse af et parkeringsanlæg på Strandboulevarden på Østerbro viste en pris pr. parkeringsplads på omkring 1 million kroner
 - Brugen af vejfladen mellem facaderne i København fordeler sig på 7 procent til cykelstier, 12 procent til kantstensparkering, 26 procent til fortove og 54 procent til kørespor
 - Antallet af privatejede biler er i løbet af de seneste år steget markant. I dag er der 16.000 flere privatejede biler i København, end der var i 2010. Ca. 4.500 af dem er kommet til inden for det seneste år
 - Under 30 procent af de københavnske husstande har bil til rådighed

Kommuner:

Hjullåse skal afhjælpe problemer med ulovlige parkeringer

Kommunerne er magtesløse, når det handler om at fjerne biler, som er parkeret ulovligt til fare for bade medtrafikanter og sikkerheden. Derfor vil København og Aarhus kommuner have mulighed for selv at fjerne bilerne - eller sætte hjullåse på de ulovligt parkerede biler

Kristian Würtz (S), der er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, mener, at det er oplagt, at kommunerne selv får mulighed for at fjerne ulovligt parkerede biler.

- Vi ønsker at fremme trafiksikkerheden og fremkommeligheden, og vi mener derfor, at det er oplagt, at vi som kommuner får styrket vores beføjelser, så vi kan få et effektivt redskab og fjerne biler, der er parkeret ulovligt, siger Kristian Würtz.

I dag er det kun politiet, der har mulighed for at fjerne biler, der eksempelvis er parkeret ulovligt. Kommunerne udtrykker forståelse for, at politiet har andre og vigtigere opgaver, som bliver prioriteret højere, og påpeger at det netop derfor er naturligt, at kommunerne får samme beføjelser som politiet.

- Hver eneste dag oplever vi, at hensynsløse bilister ignorerer andres trafiksikkerhed, når de smider deres bil på ma og fa til gene for bade den kollektive trafik, cyklende og gående samt andre bilister. Jeg kan kun forestille mig, at man vil have mere respekt for de gældende regler, hvis man er i fare for at måtte efterlade sin bil på grund af en hjullås eller se den blive kørt bort på et fejlblad, siger Morten Kabell (EL), der er teknik- og miljøborgmester i Københavns Kommune.

Ud over muligheden for at fjerne biler, som er til store gene, peger de to kommuner på, at det også vil være oplagt at lade kommunerne sætte hjullås på biler, hvor ejeren har et stort antal ubetalte parkeringsafgifter til kommunen.

Hjullåsene tænkes alene anvendt i de situationer, hvor køretøjet er parkeret ulovligt, men ikke til fare for fremkommeligheden eller trafiksikkerheden, og hvor der desuden er et betydeligt antal ubetalte afgifter.

Kommunerne forventer, at brugen af hjullåse og fjernelse af biler vil have en stor præventiv virkning, og det derfor vil være begrænset, hvor ofte de to redskaber bliver brugt.

København og Aarhus skrev tidligere på året til transportminister Ole Birk Olesen (LA) for at få ham til at hjælpe med at bane vejen for, at kommunerne får ret til selv at fjerne bilerne eller sætte hjullås på.



Specialkørsel - en kommentar



Af Thomas Egeskov Fobian,
specialkørselschauffør

Jeg har kun rosende ord til "Vores Flex"

Thomas Egeskov Fobian, specialkørselschauffør og fast klummeskribent her i Magasinet Bus har føjet følgende kommentar til sin klumme i Magasinet Bus 1 - 2017.

I min sidste klumme skrev jeg om manglende service, både inden for egne rækker, men også i Movia's FlexTrafik.

Inden folk nikker genkendende, eller helt afviser mine udsagn, vil jeg skynde mig at sparke et par rosende ord ind. Movia har en app, eller i hvert en mobilvenlig internetside, som kan tilgås fra en smartphone eller tablet. Fra en almindelig computer er den selvfølgelig også tilgængelig.

Den hedder "Vores Flex". Login tilsendes vognmanden eller ens kørselskontor.

Alt, og jeg siger alt, hvad man som chauffør eller anden udøver af Flex burde have af spørgsmål, ligger her. Jeg har seriøst ledt efter de mest mærkelige spørgsmål, som kun en chauffør med alt for mange pauser kan finde på at stille. Og jeg har knageme ikke kunnet finde noget, som ikke stod der. Vildt.

Udover det, er der et pointsystem, som udløses ved, at jo mere man er på, jo flere nyheder man læser, invitere en kollega eller flere, tager certificeringer osv., jo flere point optjener man.

Hver mandag bliver 3 af de 30 mest aktive brugere i den forgangne uge udtrukket, og belønnet med 2 biografbilletter til hver vinder.

Det er da motiverende.

Jeg må sige som jeg indledte med, at jeg kun har rosende ord, og det er til "Vores Flex", og det er fuldt fortjent.

Længe siden jeg har set en så gennemført side. Den kan Movia være rigtig stolte af.

Interesserede kan læse Thomas Egeskov Fobians klumme fra januar **her**:

Uber lukker for sine kørselsaktiviteter i Danmark

Den amerikanske kørselstjeneste Uber har besluttet sig for at lukke ned for sine kørselsaktiviteter i Danmark. Uber henviser til den kommende lov om taxi-kørsel, som politikerne på Christiansborg er blevet enige om

På et pressemøde tirsdag 28. marts sagde Uber Nordic's talsmand Kristian Agerbo, at Uber må tage konsekvensen af den lovgivning, der er lagt frem. Da Uber ikke kan leve med den, har Uber besluttet at lukke ned for sine danske kørselsaktiviteter.

Det er især krav om sædefølere, videoovervågning og taxi-meter i biler, der bliver brugt til ti taxi-kørsel, der får Uber til at lukke ned for kørselsaktiviteterne i Danmark.

Uber har ud over kørselsaktiviteter også et udviklingscenter i Danmark. det ligger i Aarhus og beskæftiger ifølge Uber over 40 medarbejdere.

Uber's farvel til kørselsaktiviteter i Danmark: Transportministeren ærgrer sig over det politiske flertal

- Uber er formentlig ulovlig i sin nuværende form efter den gældende taxilov, og det ændrer den kommende taxilov ikke ved. Det er ærgerligt, at der ikke var flertal for den del af regeringens forslag til en markant liberalisering af taxiloven, som ville have gjort det nemmere for Uber og lignende køretjenester at operere lovligt i Danmark, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance i en kommentar til den amerikanske kørselstjenestes beslutning om at lukke ned for sine kørselsaktiviteter i Danmark

- Jeg mener, at vi skal være åbne over for ny teknologi og innovative forretningsmodeller, siger Ole Birk Olsen, der i det mindste er glad for, at politikerne i den brede politiske aftale om en ny liberaliseret taxilov blev enige om at følge med i den teknologiske udvikling for at se, om et flertal i Folketinget på et tidspunkt kan enes om en smartere kontrol end den, der i dag finder sted med blandt andet taximeter.

Ole Birk Olesens partifælle, den tidligere kuglestøder Joachim B. Olsen, langer efter Uber's farvel ud efter Socialdemokraterne og Dansk Folkeparti, som han kalder for nogle reaktionære maskinstormere.

Joachim B. Olsen har været en ivrig fortaler for Uber, som han har brugt mange gange - også den dag i marts, hvor Uber besluttede at lukke sine kørselsaktiviteter ned i Danmark.

Taxi-organisation er tilfredse med Uber's farvel

Den amerikanske kørselstjeneste Uber, som siden 2014 via en app til smarte telefoner mod betaling har koordineret erhvervsmæssig persontransport i Danmark - hovedsageligt i København, vil ikke følge taxi-loven i Danmark og tager konsekvensen og lukker sine kørselsaktiviteter ned fra 18. april. Dansk Taxi Råd er tilfreds med, at Uber forlader de danske gader og stræder

- Vi er meget tilfredse med, at Uber efter to og et halvt år endelig er nået frem til, at taxilovgivningen faktisk også gælder for dem, og dermed tager konsekvensen og lukker deres forretning. Sagen er jo den, at Uber hverken vil være lovlig i dag eller i fremtiden, siger direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

Uber åbnede sin taxitjeneste i Danmark i november 2014 og blev samme dag politianmeldt af Trafikstyrelsen for overtrædelse af taxiloven. Den 8. juli 2016 faldt de første domme mod Uber-chauffører, der fik bødestraf for at udføre ulovlig taxikørsel. Siden har Anklagemyndigheden sendt sager om ulovlig kørsel udført af Uber-chauffører til domstolene, som har idømt bøder på generelt 3.500 kroner. Selskabet Uber skal selv i Retten 24. april i år.

Svenske Uber-chauffører har undladt at betale skat af deres indtægter

Fagbladet 3F skrev fornyligt, at 732 svenskere, der har tjent penge på at køre andre mennesker fra et punkt til et andet via den amerikanske kørselstjeneste Uber, i gennemsnit skal betale 19.912 kroner tilbage i skat, efter at den svenske skatteforvaltning har undersøgt 764 Uber-chaufførers selvangivelser. Den Uber-chauffør, der har kørt flest penge ind via Uber, har ikke betalt skat af 500.000 svenske kroner

Den svenske skatteforvaltning konstaterer, at det har været helt almindeligt, at Uber-chauffører har undladt at oplyse deres indtægter til skattevæsnet. Fagbladet 3F refererer til svenske expressen.se, hvor Rebecca Filis fra det svenske skattevæsen er citeret for at sige, at som så ofte omkring deleøkonomi oplever skatteforvaltningen, at platformene skulle have informeret bedre.

Undersøgelsen viser, at 32 ud af de 764 undersøgte chauffører havde opgivet deres indtægter korrekt til det svenske skattevæsen - det svarer til fire procent. Det svenske skattevæsen har undersøgt ture og indtægter fra Uber's start i Stockholm og Göteborg i 2014, til tjeneste trak sig ud af Sverige, da flere domme ved svenske domstole i maj sidste år slog fast, at der var tale om ulovlig taxikørsel.

732 af de 764 Uber-chauffører skal efter undersøgelserne betale mere i skat - samlet er der tale om en efterbetaling på over 14 millioner skattekrone.

FSR - Danske Revisorer kommenterer:

Deleøkonomiske tjenester skal også betale skat

Amerikanske Uber, der via en app og mod betaling åbnede for persontransport med privatbiler, har besluttet at lukke sine kørselsaktiviteter i Danmark. Det har, sammen med en stadig stigende brug af overnatnings-systemet Airbnb, få Charlotte Jepsen, der er administrerende direktør i FSR - Danske Revisorer, til at kommentere udviklingen med flere internet- og app-baserede tjenester

Charlotte Jepsen skriver følgende:

Uber, over and out. Det internetbaserede taxiselskab Uber besluttede i denne uge at lukke deres aktiviteter i Danmark. Det sker i kølvandet på, at Folketinget har vedtaget en ny taxilov, der pålægger taxiselskaberne en række krav om sædefølere, taxametre og videoovervågning.

Uber er sammen med andre deleøkonomiske selskaber som Airbnb kommet i søgelyset, fordi de ikke som almindelige arbejdsgivere indberetter til Skat. Det har fået flere partier i Folketinget til at foreslå, at deleøkonomiske tjenester pålægges at indberette til Skat, hvor meget deres chauffører og udlejere tjener. Det sker for at få vished for, at der bliver betalt skat af de penge, som er tjent via tjenesternes platforme.

Forløbet med Uber er et udtryk for et principielt problem, nemlig hvordan vi sikrer, at lovgivningen kan rumme disse nye deleøkonomiske tjenester. Uber og Airbnb er to blandt mange deleøkonomiske platforme, og der vil komme flere til i takt med den teknologiske og forretningsmæssige innovation.

Den aktuelle diskussion handler grundlæggende om bidraget til fællesskassen. Hvordan sikrer vi, at de chauffører, der tjener penge via Uber's digitale platform, betaler skat af deres indkomst? For de skal naturligvis betale skat. Det tænker jeg ikke, der er uenighed om. Problemet har været, at Uber ikke har pligt til at indberette chaufførernes indtægt til Skat, og at Skat ikke bare kan bede om at få oplysningerne om chaufførernes indtægter udleveret uden særlig tilladelse fra Skatterådet.

Set udefra ligner det, at ideologien har skygget for de praktiske løsninger. For det kan undre, at Uber ikke bare har påtaget sig at indberette chaufførernes indtægter, ligesom alle andre arbejdsgivere gør det. Og det kan også undre, at partierne i Folketinget ikke bare har indført automatisk indberetningspligt. Det er ikke administrativt uoverkommeligt at gøre hverken det ene eller det andet, og det vil kunne sætte en stopper for mistænkeliggørelsen af de personer, der tilbyder deres tjenester på de digitale platforme, hvad enten det er udlejning, transport eller andre ydelser.

Derfor er det en vigtig politisk opgave for Folketingets politiske partier at sikre, at reglerne ikke er forstokkede og gammeldags. Hvis vi skal have glæde af de mange muligheder, den teknologiske udvikling og de deleøkonomiske platforme tilbyder, er vi nødt til at sikre, at lovgivningen kan rumme det. Der er behov for pragmatiske og praktiske løsninger.

Uber slipper for at komme i Byretten

Kørselstjenesten Uber's hollandske selskab, Uber BV, har betalt en bøde på 30.000 kroner - og slipper dermed for at skulle møde i Københavns Byret 24. april i en sag, hvor selskabet stod tiltalt for at medvirke til at andre overtrådte taxi-lovgivningen

Ifølge avisen.dk var sagen en principiel prøvesag, der skulle slå fast, om selskabet havde medvirket til ulovlig taxi-kørsel.

I sagen stod Uber tiltalt for medvirken til to chaufførers lovovertrædelser. Chaufførerne er tidligere blevet dømt for at overtræde taxi-loven.

Bødekravet på 30.000 kroner var fastsat ud fra en bøde på 10.000 kroner per kørsel.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus

hver gang det udkommer
direkte i den indbakke

Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Tør du skilte med det?

Ja, det gør vi

Vejdirektoratet lancerer i dag kampagnen "skilt med det", som giver mulighed for at teste ens evner i vejskilte og afsløre for venner og bekendte, om man er en 'skiltekonge'. Baggrunden for kampagnen er, at målinger viser, at mange bilister har problemer med at forstå betydningen af en række vejskilte, hvilket kan skabe farlige situationer i trafikken

Kampagnen falder sammen med, at der for nylig er kommet 17 nye skilte. Og med nye vejskilte på vej skal bilister-nes skilteforståelse rettes ind. Som en del af testen, bliver man sendt ud på en køretur, hvor man møder forskellige skilte. Svarer man rigtigt, bliver man belønnet med snacks til køreturen eller lir til bilen. Svarer man forkert, kan det være, at politiet dukker op i bakspejlet.

Til slut afgøres det, om man er en skiltekonge eller en skiltenaar, og man kan dele ens resultat på de sociale medier - hvis man tør.

Interesserede kan tage skiltetesten **her**:

Det har vi gjort her på transportnyhederne.dk. Første gang blev vi med seks rigtige ud af ni kåret som skiltegreve - anden gang med ni rigtige ud af ni som konge.

Vi vil for at klappe os selv lidt på skuldrene over første forsøgs resultat pege på, at fejlene ikke var i den grove ende - snarere tvært i mod. Vi var lidt for forsigtige.

Interesserede kan se en oversigt og forklaring over færdselstavler **her**:

Skilte handler om sikkerhed

- At forstå vejskiltene handler helt grundlæggende om din egen og dine medbilisters sikkerhed på vejene. Derfor har vi valgt en kampagne, som på en sjov måde hjælper dig til at huske skiltene betydning. Vi håber, at familie, venner og kollegaer over hele landet tager testen og deler deres resultater uanset, hvordan det går, og giver plads til lidt venskabeligt drilleri, siger Niels Tørsløv, der er trafikdirektør i Vejdirektoratet.

Både FDM, Rigspolitiet og Dansk Kørelære-Union har været med til at designe testen og udvælge skiltene.

- Det er vigtigt at kende færdselstavlerne og ikke mindst være opmærksom på dem, når man kører. Det er afgørende for at køre sikkert og samtidig undgå bøder. Politiet opfordrer derfor alle til at genopfriske færdselstavlerne ved hjælp af Vejdirektoratets kampagne, siger Erik Terp, der er chef for Rigspolitiets Nationale Færdselscenter.

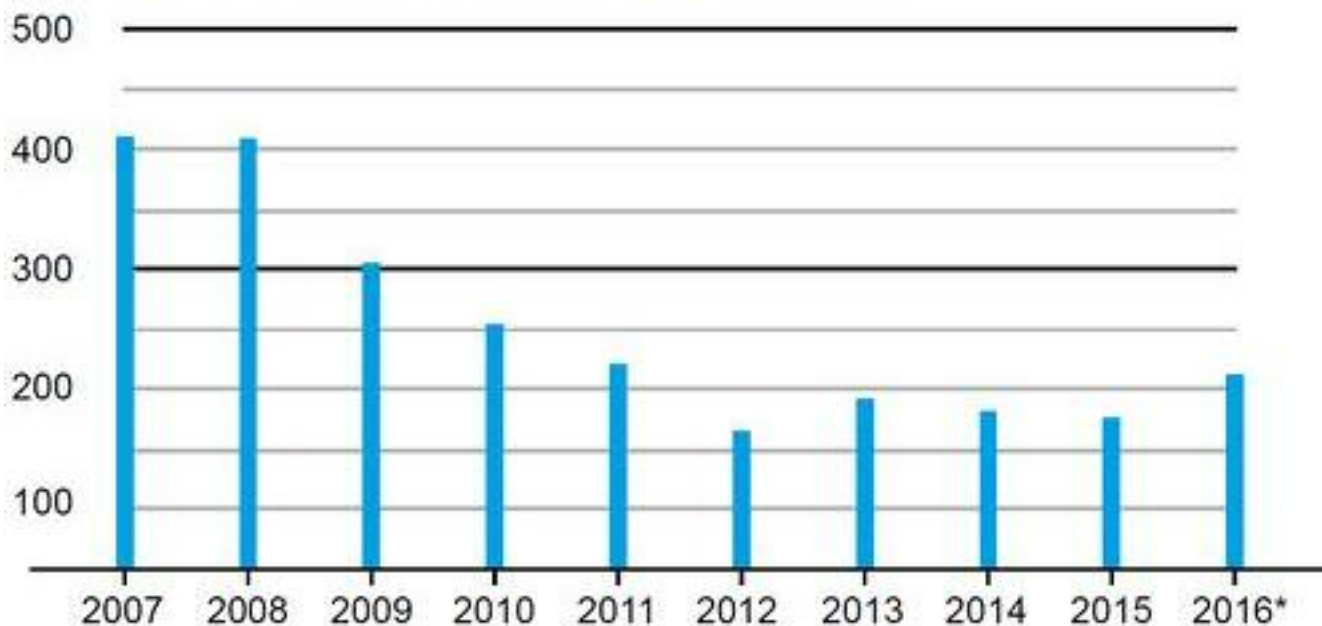
- Det er afgørende for trafiksikkerheden og for fremkommeligheden, at bilisterne forstår færdselstavlerne korrekt. Uanset om man er ny eller erfaren bilist, så kan det være en god og sjov øvelse at teste sig selv i færdselstavlerne, da nogle tavler erfaringsmæssigt volder bilisterne større problemer end andre, siger Dennis Lange, der er juridisk konsulent fra FDM.

- Heldigvis er hovedparten af de danske bilister dygtige til at genkende skiltene. Men vores forståelse af nogle skilte kan stadig blive bedre. Det gælder for eksempel skilte i byzonen, som man måske ikke ser så tit. Derfor sætter vi fokus på dem med denne kampagne, siger René Arnt, der er formand for Dansk Kørelære-Union.

Fakta om tavletesten

- Vejskilte-testen er udviklet i samarbejde med Rigspolitiet, FDM og Dansk Kørelære-Union
- De ni vejskilte, der indgår i testen, er de vejskilte, som danskerne har sværest ved at forstå, viser Vejdirektoratet målinger, der er baseret på brugerundersøgelser og input fra myndigheder
- I testen bliver der spurgt ind til de ni vejskiltes betydning. Vejskiltene refererer til regler om forbud eller oplysning
- I Danmark har vi omkring 300 forskellige vejskilte
- I 2016 blev der introduceret 17 nye vejskilte

Antallet af dræbte i trafikken steg i 2016



*Tallet for 2016 er foreløbigt. Det endelige tal for 2016 vil være tilgængeligt omkring maj 2017.

Antallet af dræbte i trafikken steg i 2016

Foreløbige tal fra Vejdirektoratet viser, at 215 mennesker mistede livet i trafikken i 2016. Det er det højeste tal siden 2011, men stadig markant under tallene fra perioden 2007-2010

- Vi ser ofte, at ulykkestallene svinger fra år til år, men det er naturligvis en trist udvikling, at vi igen er over de 200 dræbte på ét år, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af trafiksikkerhedsafdelingen i Vejdirektoratet.

2016 startede fint med usædvanligt få dræbte i februar, og de foreløbige tal indikerer, at året også sluttede med et lavt antal dræbte. Men hen over sommeren var der mange dødsulykker, og det toppede i september måned, hvor 29 personer mistede livet i trafikken.

Antallet af dræbte er steget for både fodgængere, cyklister, motorcyklister og bilister i 2016

Der var en særlig stor stigning i antallet af dræbte motorcyklister i 2016. De foreløbige tal indikerer, at 26 personer blev dræbt på motorcykel mod 19 året før. Man skal tilbage til 2011 for at finde et lignende højt antal dræbte på motorcykel. Til gengæld faldt antallet af dræbte på lille knallert fra 14 i 2015 til 6 i 2016 ifølge de foreløbige tal.

Antallet af cyklister, der blev dræbt i trafikken i 2016, er på niveau med tidligere år, men der skete flere højresvingulykker med lastbiler. Syv cyklister mistede livet i en højresvingulykke i 2016, mod kun én i både 2014 og 2015.

Kontrol og fokus skal holde ulykkestallet nede

- Generelt har udviklingen frem til 2016 været positiv og antallet af dræbte og tilskadekomne er reduceret markant. Men tallene for 2016 viser, at det er nødvendigt, at vi sætter ind på flere og måske nye områder for at reducere antallet af ulykker, siger Stefan Søsted, der er direktør i Færdselsstyrelsen

Trafiksikkerhed

- Derfor sætter vi os sammen i løbet af foråret og ser på, hvordan vi på tværs af myndighederne kan gøre yderligere for at dæmme op for denne triste udvikling. Dette fælles arbejde, samt Vejdirektoratets og Havarikommissionens løbende analyser, er et godt grundlag for det fortsatte samarbejde mellem myndigheder, branche og interesseorganisationer om at reducere antallet af trafikulykker i Danmark, siger han.

Færdselssikkerhedskommissionens målsætning er, at antallet af dræbte i trafikken skal ned på 120 i 2020.

- Hvis vi skal vende den negative udvikling og nå at opfylde målene, skal der mere fokus på Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger. Det gælder både i forhold til vejteknik, sikkerhed i bilerne, lovgivning, politikontrol, kampagner og undervisning. Vi skal fortsat samarbejde om at få bedre trafiksikkerhed, og vi skal sørge for, at trafikanterne tager større ansvar for både sig selv og andre i trafikken, siger Mogens Kjærgaard Møller, der er direktør i Rådet for Sikker Trafik.

Kontrol er vigtig

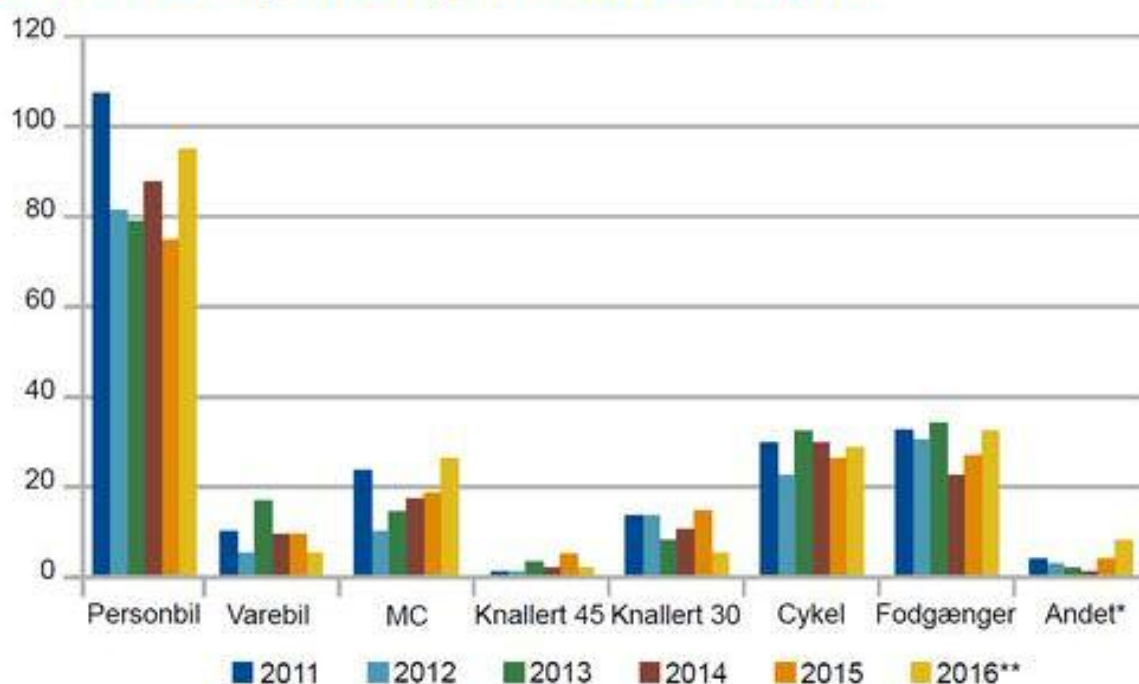
Udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne understreger behovet for et fortsat højt kontroltryk fra politiets side.

- Rigspolitiet prioriterer med afsæt i analyser de største færdselssikkerhedsmæssige udfordringer: for høj hastighed, spirituskørsel og uopmærksomhed, siger Erik Terp Jensen, der er chef for Rigspolitiets Nationale Færdselscenter.

- Disse områder dækker tilsammen en stor del af de faktorer, som på landsplan medvirker til de alvorligste uheld. Herudover prioriterer politikredsene lokalt øvrige færdselssikkerhedsmæssige udfordringer som for eksempel ulykker med bløde trafikanter og motorcykelulykker, siger han videre.

Interesserede kan hente Vejdirektoratets opgørelse af de foreløbige ulykkestal for 2016 på Vejdirektoratets hjemmeside. De endelige tal for 2016 vil være tilgængelige omkring maj 2017.

Antal dræbte per transportmiddel 2011-2016



*Lastbiler, busser, traktorer mm.

**Tallene for 2016 er foreløbige



Letbanen i Aarhus åbner først efter sommerferien

Efter fire ars anlægsarbejde må Letbanen i Aarhus konstatere, at togene først kommer på sporet efter sommerferien. I forhold til den oprindelige tidsplan er der tale om en forsinkelse på to-tre måneder. Ifølge Letbanen bliver den endelige dato fastlagt i april

I første omgang er det den 12 kilometer lange strækning mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby via den nye havnefront og Randersvej, der åbner. Senere i år åbner strækningen mellem Aarhus og Odder. Samtidig bliver

der også forbindelse mellem Skejby og Lisbjerg. Hvornår tredje og sidste del af det 110 km lange letbanesystem - strækningen mellem Aarhus og Grenaa - kan tages i brug, er endnu ikke afklaret. Oprindeligt var det planen, at Letbanen skulle have åbnet i det centrale Aarhus først i juni.

ASAL-konsortiet er bagefter tidsplanen

Forsinkelsen på den indre strækning mellem Aarhus H og Skejby skyldes hovedsageligt, at ASAL-konsortiet, der anlægger Aarhus Letbane, ikke har kunnet holde deres tidsplan for anlæg af kørestrøm, aflevering og godkendelse af de påkrævede cirka 3.000 sikkerhedsdokumenter samt den nødvendige sikkerhedstest af det samlede letbanesystem.

- Vi arbejder i disse dage tæt sammen med ASAL-konsortiet om at fastlægge den endelige åbningsdato for den indre strækning og strækningen mod Odder. Det er en kompleks opgave, hvor mange brikker skal falde på plads. Tidsplanen vil være klar i næste måned, siger Aarhus Letbanes direktør, Claus Rehfeld Moshøj.

Forsinkelse fordyrer ikke Letbanen

Forsinkelsen får hverken tekniske eller økonomiske konsekvenser for Aarhus Letbane. ASAL-konsortiet kan dog komme til at betale en bod for forsinkelsen.

- Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at forcere arbejdet yderligere, og vi må derfor acceptere en forsinkelse på den indre strækning i Aarhus. Det ærgrer os naturligvis rigtig meget. Omvendt taler vi om et komplekst milliardprojekt over fire år, spredt over 110 km og fire kommuner med masser af eksterne grænseflader. Set i det lys synes jeg, at vi med en forsinkelse på to til tre måneder er inden for skiven, siger direktøren.

Letbanen vil som planlagt åbne i tre trin - først på den indre strækning fra Aarhus H til Universitetshospitalet i Skejby, derefter fra Aarhus til Odder og endelig mellem Aarhus og Grenaa. Det gælder også driften i opstartsfasen.

Letbanen indleder driften med tre afgangene i timen mellem Aarhus H og Universitetshospitalet, for så at skrue op til fuld drift, når strækningerne til Odder og Grenaa indgår i det samlede letbanesystem.

Når Danmarks første letbane åbner, er det med en stor fest på selve dagen. Her vil der blive mulighed for at tage en gratis tur med Letbanen.

Melding fra Letbanen 28. april:

Åbningsdagen bliver 23. september

Letbanen i Aarhus åbner lørdag 23. september på strækningen fra Aarhus H til universitetshospitalet i Skejby. Det oplyser Letbanen fredag 28. april. Strækningen til Odder bliver åbnet i uge 48, mens den sidste del af letbanesystemet til Grenaa åbner i begyndelsen af næste år. Når strækningen til Grenaa åbner, vil man også kunne køre fra Lystrup til Lisbjerg og videre til Skejby og Aarhus. Når alle strækninger er åbnet, har letbanetogene 110 km skinner at køre på.

Oprindeligt skulle Letbanen have åbnet i det centrale Aarhus i juni, så der er tale om en forsinkelse på godt tre måneder.

Københavns Cityring fastholder åbning i 2019

Tunnellerne til den københavnske Metro's Cityring er bygget færdige, og arbejdet er gået ind i den sidste fase. Stationsrummene skal indrettes, skinnerne skal lægges, det førerløse styresystem og de over 20 øvrige systemer skal installeres og testes samtidig med, at togene tages i brug, medarbejdere skal ansættes, trænes - og hele systemet skal godkendes til at måtte transportere passagerer. Samtidig skal de mange stationspladser anlægges, og København og Frederiksbergs byrum skal føres tilbage til deres oprindelige form

Selvom der er meget arbejde, der skal gøres færdigt, fastholder Metro-selskabet, at Cityringen bliver åbnet i juli 2019.

I de kommende godt to år bliver det førerløse styresystem installeret og testet. De i alt knap 35 kilometer skinner skal lægges, yderligere 15 tog skal leveres og sættes i prøvedrift, så hele systemet kan godkendes af myndighederne til at måtte transportere passagerer.

Samtidig vil de 17 stationsrum og de 5 forbindelsestunneller mellem den nye og gamle metro og DSB-stationerne blive bygget og færdiggjort. I alt 36 elevatorer, 138 rulletrapper og ca. 87.000 fliser skal installeres og monteres. Og der skal opsættes belysning, automatiske perrondøre, skilte og skærme, billetautomater med mere.

På gadeplan vil stationspladserne blive anlagt, og København og Frederiksbergs parker, gader og pladser vil blive genskabt med belægning og beplantning, så de kan leveres tilbage til byens indbyggere og gæster - og metroens kommende passagerer.

Der skal ansættes medarbejdere til at varetage driften og vedligehold af den nye metrolinje, og disse skal trænes, og hele organisationen skal godkendes til at måtte drive metroen.

- Det såkaldt grove arbejde er nu ved at være overstået på Cityringen, og projektet bevæger sig ind i den sidste fase med skinnelægning, arkitektonisk færdiggørelse og testkørsel på systemet. Det betyder, at vores omgivelser vil opleve mindre støj og færre gener fra metrobyggepladserne, hvor de første grønne byggepladshegn i det kommende år vil blive taget ned og erstattet med trådhegn. Så der er fortsat meget arbejde foran os, inden vi kan slå dørene til Cityringen op og byde vores passagerer velkommen, siger Henrik Plougmann Olsen, der er Metroselskabets administrerende direktør.

Metro-selskabet arbejder med endnu en udvidelse af Metroen til Sydhavnen. Her blev udbudsmaterialet sendt ud sidste år, og anlægskontrakterne ventes at blive underskrevet i løbet af andet halvår 2017.





Markant passagervækst gav metro-selskab overskud

I 2016 rejste 60,9 millioner passagerer med Metroen i København. Det var 3,7 millioner flere end i 2015, hvor 57,2 millioner passagerer tog med Metroen. Væksten i passagertallet udløste et overskud på 291 millioner kroner - 51 millioner kroner mere end i 2015

Passagervæksten lå væsentligt over det budgetterede, og der blev registreret markante passagerfremgange på flere stationer - blandt andet Lufthavnen metrostation. Det skyldes især væksten i Københavns Lufthavn.

Ud over passagervæksten var 2016 det første hele driftsår efter installation af perrondøre på alle stationer. De nye døre har bidraget til færre forsinkelser og bedre driftsstabilitet. I 2016 nåede årets driftspålidelighed (antal afgang til tiden) op på 99,2 procent, hvilket er ny rekord i metroens 14-årige historie.

- Det er afgørende for vores passagerer, at man kan regne med metroen. Hvis driftspålideligheden er høj, og man ved, at den næste afgang kun er få minutter væk, så vil passagererne gerne kollektiv transport. Det viser vores passagerfremgang. Derfor skal vi fremadrettet sikre, at den gode drift opretholdes samtidig med, at vi på en god måde får plads til endnu flere passagerer, siger Henrik Plougmann Olsen, der er Metroselskabets administrerende direktør.

Metro-selskabet oplyser i forbindelse med årsresultatet, at overskuddet på den primære drift vil bidrage til finansieringen af selskabets anlægsprojekter. eksempelvis City-ringen.

Efter årsresultatet for 2016 er Metro-selskabets korrigerede egenkapital på 3,8 milliarder kroner. Udviklingen i både egenkapitalen og selskabets gæld følger selskabets forventninger.

Flydende forbindelser

SAMSØ-AARHUS EXPRESSEN HOLDER VINTERPAUSE

Foreningen Samsø-Aarhus forbindelsen
har startet en crowdfunding-kampagne.
Se mere her: www.boomerang.dk



SAMSØ-AARHUS EXPRESSEN

kontor@saax.dk

Samsø Kommune vil have Aarhus i samme båd

Passagerforbindelsen med Samsø-Aarhus Expressen lagde til kaj i efteråret - og der bliver den liggende. I hvert fald i den hidtidige for. Et flertal i Samsø Kommune har lukket kassen i for yderligere penge og afviser også at søge Staten om støtte til ruten. Derimod vil de borgerlige partier i Samsø Kommune gerne have Aarhus Kommune med i båden

De borgerlige partier på øen ønsker at komme i dialog med Aarhus Kommune om en ny fælles færgeforbindelse mellem Aarhus og Samsø.

Samsøs socialdemokratiske borgmester Marcel Meijer ser positivt på forslaget fra de borgerlig, men undrer sig over, at de for kort tid siden stemte nej til et forslag om at søge støtte til ruten hos Staten for at Samsø-Aarhus Expressen kunne holde skruen i vandet.

- Nu vil man så gå ind for et projekt, hvor kommunen kommer til at betale en stor del af beløbet. Det synes jeg er lidt mærkeligt, siger borgmesteren ifølge dr.dk.

Politikerne fra Socialdemokratiet, Venstre og Konservative i byrådet i Aarhus er positivt stemt for ideen om at indgå i dialog med Samsø Kommune om en fælles færgeforbindelse.

Færgerederi og turist-organisation vil hente tyskere til Bornholm

Destination Bornholm og Molslinjen er gået sammen om en strategisk aftale, der skal løfte turismen på Bornholm. Aftalen rummer blandt andet en målrettet indsats på det tyske marked

Den strategisk aftale, som Destination Bornholm og Molslinjen er blevet enige om, rummer en række elementer, herunder samarbejde omkring viden og indsigt om de tilrejsende samt fælles markedsføring. Første konkrete tiltag bliver en målrettet indsats mod Tyskland, hvor befolkningen i stigende grad viser interesse for at holde ferie i Danmark.

Samarbejdet om at udløse det tyske potentiale begynder, inden Molslinjen overtager færgeruterne til og fra Bornholm i august næste år.

Skandinavien er den næstmest eftertragtede rejsedestination for unge tyskere, og de søger i mange tilfælde uden-dørs-oplevelser. Det betegnes ofte som outdooroplevelser. Ønske om at være udendørs i sin ferie matcher godt med Bornholms varierede udbud til aktive turister. Samtidig er børnefamilierne begyndt at vende blikket mod nord, hvor ikke mindst det trygge miljø spiller en rolle.

En ny analyse fra VisitDenmark, der viser, at Danmark igen er blevet mere populært blandt tyskere, underbygger samarbejdet mellem Destination Bornholm og Molslinjen. 2,2 procent af den tyske befolkning angiver i undersøgelsen, at de forventer at holde mindst fem dages ferie i Skandinavien i 2017.

En fælles kampagne skal skaffe flere tyske gæster til den bornholmske sensommer og det tidlige efterår i 2018. Samarbejdet kickstartes dermed inden ruteovertagelsen, så man kan nå at påvirke tyskernes valg af ferie næste år.

- Vi ved, at tyskerne gerne holder ferie ved Østersøen, og vi har igennem de seneste år fået mange flere tyskere til Bornholm, men mange holder fortsat ferien på den tyske side. Der vil være et betydeligt potentiale, hvis vi kan overbevise dem om at krydse Østersøen. Derfor er jeg glad for, at vi indleder samarbejdet med Molslinjen med en indsats netop her, siger Pernille Kofod Lydolph, der er direktør i Destination Bornholm.

Molslinjen vil med aftalen få vidende og erfarne partnere i at tiltrække gæster til øen.

- I fællesskab vil vi finde ud af, hvad der får folk til at besøge Bornholm i dag - og ikke mindst hvad der skal til for, at de også vil besøge Bornholm i fremtiden. Sammen skal vi løfte turismen og fastholde den gode udvikling og vækst på Bornholm, siger Molslinjen's kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Han indtræder som følge af Destination Bornholms vedtægter i selskabets bestyrelse i 2018.



Færgerederi har fået ny salgs- og marketingchef

Gitte Krog Thomsen tiltrådte 1. marts en stilling som salgs- og marketingchef hos rederiet Stena Line, der blandt andet sejler mellem Göteborg og Frederikshavn

Gitte Krog Thomsen er uddannet HA fra Aalborg Universitet og har siden læst HD Afsætning. I 1994 blev hun ansat hos EG Data Inform A/S i Hjørring, som marketingskoordinator. Efter syv år kombinerede hun sit marketingsansvar med salg.

I 2004 fik Gitte Krog Thomsen ansættelse som Key Account Manager hos Nordjyske Medier A/S i Aalborg, hvor hun havde fokus på tværmedialt salg til de største nordjyske annoncører. I 2007 blev hun sat i spidsen for den nye digitale afdeling hos Nordjyske Medier, hvor hun siden da har haft ansvaret for digital forretningsudvikling samt drift og vedligeholdelse af de digitale kundedrevte platforme på web, mobil og tablet. Dermed har Gitte Krog Thomsen opbygget et stort knowhow omkring digital forretningsudvikling, e-commerce, salg og analyse samt de mange muligheder, den digitale udvikling byder på.

Det er netop de digitale kompetencer, som Stena Line nu skal nyde godt af i forhold til at optimere kommunikationen ud mod kunderne. Som salgs- og marketingchef får Gitte Krog Thomsen således ansvaret for alle salgs- og marketingsaktiviteter i Stena Line's danske passagerafdeling. Overordnet skal hun sikre, at rederiets danske kunder får en god oplevelse, hver gang de rejser med Stena Line - både på land og på færgerne. Samtidig skal Gitte Krog Thomsen stå i spidsen for at videreudvikle Stena Lines loyalitetskoncept.

Gitte Krog Thomsen er 46 år og bor i Hjørring sammen med sin mand. Parret er forældre til to døtre. Den nye salgs- og marketingchef får base på Stena Lines hovedkontor i Frederikshavn.

Om Stena Line

Stena Line er verdens største privatejede færgerederi og råder over 36 fartøjer samt 20 færgeruter i Nordeuropa. Stena Line er dermed en vigtig del af det europæiske logistiknetværk og spiller en væsentlig rolle for turismen i Europa. I Danmark sejler Stena Line på ruterne Frederikshavn Göteborg, Frederikshavn-Oslo og Grenå-Varberg. Stena Line er et familieejet datterselskab i Stena A/S, der blev grundlagt i 1962 og har hovedkontor i Göteborg. Stena Line er en del af Stena Sfæren, som har omkring 20.500 ansatte og en årlig omsætning på over 40 milliarder danske kroner.



Molslinjen's fjerde superfærge er sat i produktion

Mens Molslinjen's nyeste superfærge - Express 3 - sejler sine første sømil på turen fra Tasmanien til Aarhus, er den første aluminiumsplade skåret til endnu en ny færge - Express 4 - i Australien



Det var Molslinjen's bestyrelsesformand, Frantz Palludan, som fik æren af at trykke på knappen til den CNC-maskine, der trak sit flammende spor gennem den første aluminiumsplade til Molslinjen's fjerde superfærge. Det skete til den traditionelle Plate Cutting Ceremony hos Austals Henderson værft i Australien.

Skibet, der får samme størrelse og standard som Molslinjen's tre andre superfærger, Express 1, Express 2 og Express 3, skal sikre Molslinjen's kapacitet på Kattegat. Skibet designs til at medtage over 1.000 passagerer og 425 personbilsenheder i form af personbiler, busser, lastbiler, campingvogne og motorcykler.

Den nye færge understreger Molslinjen's position som verdens største operatør af denne type hurtigfærger.

- Med Express 4 sikrer vi os, at vi har tilstrækkelig kapacitet på Kattegat, når Express 1 og Max Mols skal sættes i drift på Bornholm 1. september 2018. Vi ser et stigende antal rejsende hos Molslinjen, og vi ønsker med de nye færger at sikre vores gæster et meget højt serviceniveau, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

Express 4 bliver den fjerde hurtigfærge, som Molslinjen indsætter over en periode på seks år. Rederiet har endvidere sikret sig en option på endnu en hurtigfærge af samme størrelse hos Austal. Molslinjen har siden indsættelsen af den første superfærge øget antallet af personbilsenheder med 82 procent i perioden fra 2011 til 2016, idet rederiet i 2011 overførte 719.703 personbilsenheder, mens Molslinjen overførte 1.310.440 personbilsenheder i 2016.

Express 4 skal efter planen ankomme til Aarhus i første kvartal 2019.

Austal er et af verdens største værfter på hurtigfærgeområdet og leverer også avancerede skibe til den amerikanske flåde.

Om Molslinjen

- Molslinjen indsætter 1. juni endnu en superfærge, Express 3 på Kattegat. Superfærgerne kan tage op til 1.000 passagerer og 425 personbilsenheder i form af personbiler, busser, lastbiler, campingvogne og motorcykler på en overfart
- Molslinjen sikrer med Kattegat-ruterne Odden-Aarhus og Odden-Ebeltoft en hurtig, effektiv og behagelig rejse mellem Sjælland og Jylland
- Molslinjen overfører over 1,3 millioner personbilsenheder og næsten 2,8 millioner passagerer om året
- Molslinjen råder i dag over tre moderne hurtigfærger: Hurtigfærgen Max Mols og de to superfærger, Express 1 og Express 2, der er blandt verdens største katamaraner. Hertil kommer Express 3, der sættes i drift 1. juni



Limfjordstunnellen synker en smule hvert år

Vejdirektoratet nedsætter en international ekspertgruppe, der skal kigge på problemet med, at Limfjordstunnellen synker en lille smule hvert år. Ekspertgruppen skal drøfte og udvikle løsninger til, hvordan man kan stabilisere fundamentet under tunnellen og dermed forhindre, at den bliver ved med at synke

- Som det er nu, så sætter Limfjordstunnellen sig med op til én centimeter om året, siger chefkonsulent Niels Chr. Skov Nielsen fra Vejdirektoratet.

- Det giver sætningsskader og vandindtrængning og forkorter tunnelens levetid. Der ligger derfor en stor samfundsmæssig værdi i at finde ud af, hvordan vi bremser tunnelen i at synke mere. Det er dog en ingeniørmæssigt enormt

Faste forbindelser

komplikeret opgave. Derfor har vi besluttet at søge rådgivning fra nogle af klodens klogeste hoveder på dette felt, siger han videre.

Helt konkret nedsætter Vejdirektoratet en gruppe af nationale og internationale eksperter, der dækker ekspertviden inden for betonteologi, tunnelteologi, geologi og fundering, specielt på kalk.

Gruppen, der kommer til at bestå af en halv snes personer, skal være nedsat i så god tid, at den kan afholde sit første møde i august eller september. Ekspertgruppen skal mødes fire-fem gange med cirka en måneds mellemrum. Og den skal efter planen afslutte sit arbejde i starten af 2018.

Vejdirektoratet er facilitator og sekretariat for gruppen. Og når eksperterne er klar med deres løsningsforslag, overtager Vejdirektoratet processen og udarbejder de nødvendige projektforslag.

- Det er vigtigt for mig at sige, at vi ikke står med nogen akut situation, siger Niels Chr. Skov Nielsen og fortsætter:

- Det er vores vurdering, at tunnelen kan holde mange år endnu, men rettidig omhu skader jo aldrig. Limfjordstunnelen er en stor og betydningsfuld del af den danske infrastruktur. Vi vil meget gerne forlænge dens levetid, og derfor sætter vi nu denne proces i gang.

Transportministeren om Femern Bælt-forbindelsen:

Tysk myndighedsgodkendelse ventes til næste år

Slesvig-Holstens minister for økonomi, beskæftigelse, transport og teknologi, Reinhard Meyer, besøgte tirsdag 18. april forligskredsen bag Femern Bælt-projektet og den danske transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA)

Reinhard Meyer oplyste på mødet, at han ikke forventede yderligere forsinkelser i den tyske proces for myndighedsgodkendelse af sænketunnelen under Femern Bælt, og at godkendelsen ifølge den seneste tyske tidsplan forventes at foreligge midt i 2018.

På mødet med transportministeren og de syv partier, der står bag Femern-projektet - Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Venstre, Liberal Alliance, Radikale, SF og Konservative, gav Reinhard Meyer en status for den igangværende tyske proces for myndighedsgodkendelse af sænketunnelen under Femern Bælt.

Ved eventuelt efterfølgende retssager ved Forbundsforvaltningsdomstolen med opsættende virkning forventes anlægsarbejdet med sænketunnelen under Femern Bælt at kunne sættes i gang i 2020.

- Jeg er glad for, at Reinhard Meyer midt i den slesvig-holstenske valgkamp til Landdagen i Kiel tog sig tid til at aflægge København et besøg for at give en aktuel status for den tyske proces for myndighedsgodkendelse af Femern Bælt-forbindelsen, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

- Det er et fælles projekt mellem vores to lande og vi er enige om den store betydning af Femern Bælt-projektet. Derfor er det meget glædeligt, at der ikke tegner sig yderligere forsinkelser i den tyske myndighedsproces, og at myndighedsgodkendelsen af sænketunnelen under Femern Bælt forventes at kunne foreligge medio 2018, siger den danske transportminister.

Analyse:

Faste forbindelser skaber nye muligheder for vækst

Selvom Femern-tunnelen først ventes at åbne i 2028, vil togrejsende på Sydsjælland mærke forbedringer på Femern-Ringsted banen i 2014, når en ny Storstrømsbro og elektrificeringen af jernbanen står færdig. Konsulent-virksomheden Incentive, der arbejder med markedsanalyser på en række områder - eksempelvis transport - konkluderer i en analyse, som Femern A/S har bedt om at få udarbejdet, at arbejdet med jernbaneforbindelsen mellem Femern og Ringsted vil have en værdi af 205 millioner kroner allerede i 2021 i form af rejsetidsbesparelse

Når den nye Storstrømsbro og elektrificeringen af jernbanen står færdig i 2024, vil den årlige gevinst stige til 256 millioner kroner. Frem til åbningen af Femern-tunnelen i 2028 vil den samlede gevinst af den sænkede rejsetid være på to milliarder kroner.

- Vi har set, at store faste forbindelser skaber helt nye muligheder, også for erhvervsliv og borgere på lokalt og regionalt niveau. Opgraderingen af jernbaneanlæggene på dansk side er det første sted, vi kan høste gevinster i form af vækst og udvikling fra det samlede Femern Bælt-projekt, allerede inden den faste forbindelse åbner, siger Mikkel Hemmingsen, der er administrerende direktør i Sund & Bælt, i en kommentar til analysen fra Incentive.

Den endelige køreplan er endnu ikke fastlagt, men udretningen af kurver, elektrificering og anlæggelsen af nye spor vil gøre det muligt at øge hastigheden på strækningen fra 160 km/t i dag til 200 km/t. En togrejse mellem Nykøbing-Falster og København, der i dag tager 1 time og 34 minutter, vil fra 2021 kunne skæres ned med ca. en tredjedel til omkring 1 time.

Det var forligskredsen bag Femern Bælt-projektet, som 4. marts sidste år besluttede at sætte gang i de danske anlægsarbejder i A/S Femern Landanlæg på baggrund af en bred politisk aftale om det videre forløb for Femern Bælt-projektet. Opgraderingen af Ringsted - Femern Banen kunne herefter sættes i gang, og det er de gevinster, som Incentive nu kan sætte tal på.

Rapporten peger blandt andet på:

Højere huspriser - den gennemsnitlige kvadratmeterpris for et hus i Lolland Kommune er godt 3.500 kr., mens prisen i Københavns Kommune er over 30.000 kr. Når folk vælger, hvor de vil bo, er huspriserne og rejsetiden til jobbet to væsentlige faktorer. Derfor forventes det, at huspriserne stiger i provinsen, i takt med at rejsetiderne til København falder.

Bedre forhold for virksomhederne - hvor opgraderingen af jernbanen vil give mulighed for, at folk længere væk kan pendle til virksomheden og dermed forbedre deres rekrutteringsgrundlag. I alt kan virksomhedernes årlige gevinster beregnes til 51 mio. kr. i 2021 og 63 mio. kr. i 2024. Hertil kommer gevinsterne ved, at det bliver nemmere at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

Øget bosætning - med opgraderingen af jernbanen bliver det mere attraktivt at bosætte sig længere væk fra Køben-

Faste forbindelser

havn. 2.700 personer i alt i de fire kommuner Lolland, Guldborgsund, Vordingborg og Næstved, og for Guldborgsund Kommune vil opgraderingen af jernbanen selv med det laveste skøn bidrage væsentligt til at vende udviklingen fra befolkningsmæssig tilbagegang til fremgang.

Nemmere adgang til job - Lolland Kommune, som er den kommune på jernbanestrækningen, som er hårdest ramt, har en bruttoledighed på 6,1%. Ringsted Kommune har derimod en ledighed på 4,0 procent. Opgraderingen af jernbanen bidrager til, at flere kan nå et job inden for en overskuelig rejsetid.

Nemmere adgang til uddannelse - andelen af befolkningen med en lav uddannelse er størst på Lolland og mindre tættere på København. Og omvendt for længere uddannelser. For de studerende, der i dag bruger jernbanen, vil opgraderingen betyde, at det bliver lettere at blive boede lokalt og pendle til deres uddannelse.

Interesserede kan se rapporten **her**:

Lokale og regionale gevinster af en opgraderet jernbane til Femern Bælt-forbindelsen

Rapport

Sund & Bælt, A/S Femern Landanlæg, Femern Belt Development, Lolland Kommune, Guldborgsund Kommune, Vordingborg Kommune og Næstved Kommune



INCENTIVE
VI FJERNER GÆTVEK FRA BESLUTNINGER

Færre virksomheder gik konkurs i årets første kvartal

700 færre virksomheder gik konkurs i første kvartal i år sammenlignet med første kvartal sidste år i forhold. En stor del af de virksomheder, der går konkurs, er blandt såkaldte nulvirksomheder uden ansatte og med under en million i omsætning. - Det er en ny tendens, der hænger sammen med at det er blevet lettere at stifte selskab, siger Tom Vile Jensen, der er erhvervspolitisk direktør i FSR - danske revisorer

Ifølge en ny opgørelse udført af eStatistik på vegne af FSR - danske revisorer gik 1.289 virksomheder konkurs i årets første kvartal, hvilket er 33 procent færre end i første kvartal sidste år, hvor knap 2.000 virksomheder gik konkurs.

På trods af faldet er omfanget af konkurser ifølge FSR - danske revisorer - fortsat på et relativt højt niveau. Både i 1. kvartal 2014 og 2015 lå antallet af konkurser således på henholdsvis 972 og 1.061. Det høje konkurstal i 2016 og 2017 skyldes for en stor dels vedkommende såkaldte nulvirksomheder, der hverken har ansatte eller aktiviteter, og som fylder mere op i statistikken end tidligere år.

- Det er meget positivt at konkurserne er faldet igen. Dansk erhvervsliv lige nu har god vind i sejlene. De positive konjunkturer smitter af på virksomhedernes økonomiske tilstand. Det er det, som vi kan aflæse direkte i konkurstallene, siger Tom Vile Jensen og tilføjer:

- Vi kan også se, at der er flere og flere selskaber uden ansatte og med beskeden omsætning, der fylder op i konkursstatistikken. Det er en ny tendens, og som kan hænge sammen med, at det er blevet lettere og billigere at stifte selskab. I dag kan du eksempelvis stifte et selskab for én krone. Ud over generelt at være meget tyndt kapitaliseret og dermed i risiko for at gå konkurs, er der også en hel del af disse én-kronesselskaber, der ikke er særligt seriøse, siger Tom Vile Jensen.

Aktive virksomheder fylder mindre

Ud af de 1.289 registrerede konkurser i første kvartal 2017 var 509, hvad der kan kaldes aktive virksomheder. Det svarer til, at 39 procent var aktive virksomheder. Til sammenligning udgjorde aktive virksomheder 60 procent af konkurserne i finanskrisens første år.

- Ser vi bort fra de mange inaktive konkursramte virksomheder, er konkurstallet langt under niveauet i finanskrisens første år, siger Kent Nielsen, der er direktør i eStatistik.

Han peger også på, at tendensen gælder i alle landets regioner og i de fleste brancher.

- Industrien skiller sig positivt ud med et lavt konkursniveau i de seneste tre år, og med et fald på hele 60 procent siden konkurstallet toppede i starten af 2010, siger Kent Nielsen videre.

Interesserede kan se analysen **her**:

Flere selvstændige har underskud

32,9 procent af de virksomheder, der skal oplyse regnskabstal i Danmark, kom ud af 2016 med underskud. Det er 3.650 flere end i 2015 og første gang siden 2012, at andelen af underskudsramte virksomheder er steget. Ifølge en ny analyse "Overskud og underskud i danske selskaber, april 2017", som organisationen FSR - danske revisorer og Experian har udarbejdet, skyldes stigningen primært virksomheder med ejeren som eneste ansat, de selvstændige og iværksætteren. Virksomheder med mere end én ansat har alle reduceret andelen af underskud

Analysen viser, at de selvstændige i 2016 var den eneste gruppe, hvor der var en stigning i andelen af virksomheder med underskud - stigningen var på 1,2 procentpoint.

Underskudsandelen for denne type virksomheder, hvor ejeren er eneste arbejdskraft, landede på 36,0 procent, hvilket er højere end gennemsnittet for erhvervslivet, der ligger på 32,9 procent. Samlet set er andelen af selskaber med underskud steget i 2016.

- Det er første gang siden 2012, at der samlet er sket en stigning i andelen af selskaber med underskud. Stigningen skyldes dog først og fremmest udviklingen hos de allermindste virksomheder, de selvstændige, siger Tom Vile Jensen, der er erhvervspolitisk direktør hos FSR - danske revisorer og tilføjer:

- Til gengæld fortsætter de større virksomheder den positive udvikling med en stadig mindre andel af virksomheder med underskud. Det indikerer, at erhvervslivet samlet set er i fremgang, men at tempoet alligevel har været aftagende i andet halvår af 2016.

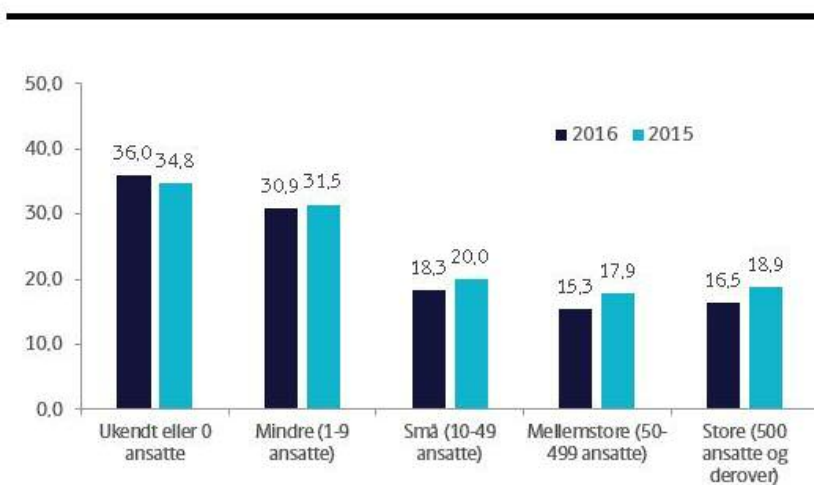
En af forklaringerne på stigningen i underskud blandt de mindste virksomheder kan være, at flere danskere vil være iværksættere og etablere sig som selvstændige. Og virksomheder kan godt have svært ved at opnå overskud i deres første leveår.

Ses der på brancher, så fortsætter landbruget en markant anderledes udvikling end det øvrige erhvervsliv.

- Landbruget var kommet fornuftigt igennem krisen og var helt nede på 36,2 procent selskaber med underskud i 2013. I 2016 har landbrug dog en andel med underskud på 41,5 procent, hvilket er en relativ stor stigning gennem de seneste år. Det er en usædvanlig udvikling, vi siden 2013 har set i landbruget, fordi andelen af landbrug med underskud er steget kraftigt - stik imod den generelle udvikling i resten af dansk erhvervsliv. Fortsætter udviklingen i regnskaberne for 2017, så kan landbruget blive den branche, der har størst andel selskaber med underskud, siger Tom Vile Jensen.

Interesserede kan læse analysen [her](#):

Andel af selskaber med underskud fordelt på selskabsstørrelse i pct. (pr. 4. kvartal)



Kilde: Experian og FSR - danske revisorer.

Magasinet Bus

Torsdag 16. marts - 2017 - nummer 3 - 5. årgang

Tema:

Omlægning gjorde det enkelt for busvognmand i Hjørring

Læs mere side 19-23

Buschauffør på ferie besøgte øens lufthavn

Læs mere side 8 - 16

Hollandsk
strøm til

Læs

MAN kobler sig på ladesamarbejde

Læs mere side 24

Busserne kører frem

Læs mere side 36

Problemer får ikke
chaufførerne til at flyve mindre

Læs mere side 42

Taxi-app bliver sent ud i Jylland

Læs mere side 52

Politiet sigter fem Uber-chauffører ud fra skatte-oplysninger

Læs mere side 50

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2017?
Så hent det her!