

Magasinet Bus

Mandag 29. maj 2017 - nummer 5 - 5. årgang

Bussen er ladet op til en elektrisk fremtid

Læs mere side 30

Rehabler er specialist i liftbiler og andre opbygninger

Læs mere side 62

Hver 10. erhvervschauffør har
kørt galt i arbejdstiden

Læs mere side 58

Nordjyder er bedst til kundeservice

Læs mere side 4

Iveco kørte hjem med trofæet i minibussen

Læs mere side 36

FynBus fastholder høj
kundetilfredshed

Læs mere side 18

Hotelgruppe indsætter egen shuttlebus
til deres krydstogtgæster

Læs mere side 49

Trafikselskab sender
21,5 millioner kroner tilbage
til region og kommuner

Læs mere side 14

Bjert Busser er solgt igen

Læs mere side 48

Sommeren kommer med flere uafklarede punkter på den politiske dagsorden

Om få dage er der afslutningsdebat i Folketinget, hvor efter der er sommerpause for de landspolitiske beslutninger.

I den forbindelse kan man konstatere, at der er nogle transportpolitiske spørgsmål, der blaffer i sommervinden:

- overenskomstspørgsmålet på transportområdet
- hvordan kommer den nye taxilov til at se ud
- hvornår beslutter politikerne nogle mere langsigtede rammer for el-drevne køretøjer - eksempelvis busser
- og hvad er VLAK-Regerings politik, når det gælder biler, der kører på gas
- trængselsproblemer på vejene i myndretiderne
- trafiksikkerhed

I løbet af sommeren dukker der nok nogle signaler op, der berører ovennævnte. Men hvilke, og vil de komme i modvind eller vil de få medbør.

Det bliver spændende at se.

Her på redaktionen af Magasinet Bus og transportnyhederne.dk er det endnu ikke ferietid. I slutningen af juni kommer vi med et nummer, der blandt andet sætter fokus på el-drift med udgangspunkt i et besøg i Holland, hvor el-busser kører i daglig drift og sørger for, at mange tusinde mennesker kommer til og fra deres bestemmelsessted i og omkring Eindhoven.

Men ind til da - god læselyst med Magasinet Bus - og husk vores lille konkurrence på **side 41**.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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



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.





Fra venstre står Janne Flint Jensen, Henriette Godsk-Hansen, Anja Philip, Birte Thorsager (hende med den løftede pris), Mette Henriksen, Thomas Kastrup-Larsen, Helle Nikkelsen og Jens Otto Størup.

Forbrugerrådet Tænk har taget pulsen på kundeservicen: Nordjyder er bedst til kundeservice

Busselskabet Nordjyllands Trafikselskab er uofficiel Danmarks mester i Kundeservice. Sådan lyder dommen fra Passagerpuls, som mandag 22. maj kårede det nordjyske selskab, som vinder af Passagerpulsens Kundeservicepris 2017 på baggrund af en undersøgelse af 12 trafikselskabers kundeservice

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk har for tredje år undersøgt trafikselskabernes kundeservice både online og telefonisk. Og Nordjyllands Trafikselskab gør i år rent bord ved at køre med sejren i alle tre kategorier:

- telefonisk kundeservice
- online kundeservice
- bedst af alle

Passagerpulsens Kundeservicepris er oprettet for at hylde de selskaber, der yder en god kundeservice over for passagererne, og for at motivere selskaberne til at sætte fokus på området. Det er første gang, at ét selskab vinder alle tre kategorier.

Kollektiv trafik

- Det er tredje år, vi sætter fokus på kundeservicen i den kollektive transport med Passagerpulsens Kundeservicepris. Vi kan se, at selskaberne arbejder med at give passagererne i bus, tog og metro en bedre kundeservice. Det er vi rigtig glade for, for det betyder, at prisen virker efter hensigten, og at forbrugerne dermed får et bedre produkt, siger Anja Philip, der er formand for Forbrugerrådet Tænk.

Nordjyllands Trafikselskab: Vi gik efter sejren

Hos Nordjyllands Trafikselskab er man meget glade for at få prisen. Kunde- og salgschef Mette Henriksen er enig i, at jo mere fokus, der sættes på kundeservice, jo mere opper selskaberne sig.

- Vi er meget stolte over den anerkendelse, som vi får i Passagerpulsens undersøgelse. Da prisen blev indstiftet i 2015 kiggede vi hinanden i øjnene og aftalte, at den pris måtte vi hente til Nordjylland. Derfor er jeg helt enig med Forbrugerrådet Tænk i, at en pris i sig selv kan være med til at flytte nogle ting, siger hun og fortsætter:

- Men vi må også samtidig erkende, at det er en lang og sej proces at blive dygtige til kundeservice. Hele organisationen skal gennemsyres af en bevidsthed om, at vi er sat i verden for at hjælpe kunderne, og derudover skal kulturen anerkende medarbejdere, der tør tage beslutninger og tør begå fejl. Det er nogle af de områder, som vi har arbejdet meget målrettet med i de seneste år.

Prisen bliver uddelt på baggrund af en undersøgelse, hvor mystery shoppere både har ringet til trafikselskaberne og brugt deres hjemmesider med en række forskellige konkrete formål for øje for at vurdere, hvor god kundeservicen er hos de 12 trafikselskaber.

Nordjyllands Trafikselskab klarede sig bedre end de andre selskaber både telefonisk og online, og dermed vandt de også prisen Bedst af alle. Vinderen blev fundet ved at lægge resultaterne sammen fra de to underkategorier - telefonisk kundeservice og online kundeservice.

Derfor vinder Nordjyllands Trafikselskab

I kategorien telefonisk kundeservice scorede NT topkarakterer med hensyn til at byde passagererne velkomne, når de kom igennem på telefonen og med et lav antal af viderestillinger. Mystery shopperne oplevede derimod, at ventetiden kunne være lidt lang, så det trak ned i det samlede resultat.

NT's kundeservice på hjemmesiden udmærker sig især ved, at tonen og sproget på hjemmesiden er venligt, og at siden er overskueligt sat op, så passagererne kan finde det, de søger. Til gengæld kan NT forbedre servicen, når det gælder parametrene 'Behovsafdækning' og 'Afslutning af sagen i samme session'.

Passagerpulsens Kundeservicepris er oprettet af Forbrugerrådet Tænk for at hylde de selskaber, der yder en god kundeservice over for passagererne og motivere til at sætte fokus på området.

Passagerpulsens har uddelt kundeserviceprisen tre gange. Indtil videre har kun busselskaber vundet prisen.

Abildskou - der kører på tværs af Danmark - vandt den samlede pris i 2016, mens Fynbus kørte med sejren alt i alt i 2015.



Formanden for Forbrugerrådet Tænk, Anja Philip, sammen med Mette Henriksen, der er chef for salg og kunder hos NT.

Prismodtageren fra Nordjylland: - Vi er selvsagt utrolig stolte

Nordjyllands Trafikselskab (NT) ryddede bordet, da Passagerpulsens Kundeservicepris for 2017 i dag blev uddelt. NT løb således med sejren i samtlige af undersøgelsens kategorier, der omfatter trafiksselskabernes online og telefoniske kundeservice.

NT blev fornyligt kåret til landets uofficielle mester i kundeservice. Det skete på baggrund af en omfattende undersøgelse udarbejdet af Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls, hvor 12 af landets trafiksselskaber blev evalueret på en lang række parametre i forhold til deres kundeservice for rejsende med kollektiv trafik. Her løb NT med dette års Passagerpulsens Kundeservicepris i overbevisende stil ved at sejre i alle undersøgelsens tre kategorier, der omfatter:

- telefonisk kundeservice
- online kundeservice
- bedst af alle

- Vi er selvsagt utrolig stolte over at modtage Passagerpulsens Kundeservicepris samt over at få den anerkendelse, der ligger i resultaterne af den bagvedliggende undersøgelse. Siden Forbrugerrådet Tænk indstiftede prisen i 2015, har den været et pejlemærke for vores bestræbelser på at løfte vores kundeservice til tops på landsplan, og det mål har vi nu nået, siger Mette Henriksen, der er chef for salg og kunder hos NT.

Kollektiv trafik

- Som organisation er dette jo et område, som vi hele tiden skal udvikle os på. Det at kunne levere god kundeservice over samtlige af virksomhedens berøringsflader er enormt krævende for den enkelte ansatte såvel som for hele samspillet i organisation, og derfor er denne pris da også hele virksomhedens fortjeneste. Lige fra de ansatte i kundeserviceafdelingen til buschaufførerne ude på ruterne, siger hun videre.

Topscore i alle servicekategorier

NT's kundeservice scorede højt på samtlige parametre i Passagerpulsens undersøgelse. I kategorien telefonisk kundeservice fik NT topkarakterer, når det drejer sig om at byde kunderne velkomne over telefonen samt at have et lavt antal af viderestillinger ved behandling af henvendelser og sager. Derudover scorede NTs kundeservice på hjemmesiden særligt højt i forhold til venligheden i tonen og sproget på hjemmesiden samt sidens overskuelighed og brugervenlighed. Eftersom at NT klarede sig bedst både online og offline i undersøgelsen, vandt det nordjyske trafikselskab også prisen som bedst af alle - og det er ifølge Mette Henriksen heller ikke helt tilfældigt.

- Dette udgør alle de serviceområder, som vi arbejder intenst med i NT, da hele vores organisationskultur skal gennemsyres af en kundebevidsthed, der sætter kundernes behov øverst på dagsorden. Helt lavpraktisk arbejder vi eksempelvis med konceptet "First time resolution", der betyder, at vores kundeservicemedarbejdere så vidt muligt skal kunne løse kundens problemer med det samme. Det kræver både, at vores ansatte er kompetente og selvstændige, samt at de har frihed til selv at træffe hurtige beslutninger - og det betyder endvidere, at der også skal være plads til at begå fejl i en organisation som vores, siger Mette Henriksen

Store ambitioner

Det er tredje år i træk, at Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls sætter fokus på trafikselskabernes kundeservice gennem uddelingen af Kundeserviceprisen. Det sker for at hylde dem, der leverer en særlig god service til passagererne, men også for at sætte fokus på kvaliteten af den generelle kollektive trafik i Danmark. Resultaterne fra Passagerpulsens undersøgelse viste således også, at god kundeservice er afgørende for kundernes valg af transportmiddel samt deres overordnede opfattelse af både det enkelte trafikselskab såvel som for den kollektive trafik i Danmark i sin helhed:

- Vi er ikke det største trafikselskab i landet, men vi har enormt store ambitioner. Derfor er vi også stolte af at kunne gå forrest i at sætte standarden inden for kundeservice i den kollektive trafik generelt, siger Mette Henriksen.



Formanden for Forbrugerrådet Tænk Anja Philip, der samtidig gav modtagende direktør for NT, Jens Otto Størup, nogle ord med på vejen

Kollektiv trafik

Trods vinderresultaterne i Passagerpulsens undersøgelse har NT ikke i sinde at stille sig til tilfreds med status quo:

- Det er klart, at den her slags prisuddelinger inden for branchen er en motiverende faktor, der giver os endnu mere lyst til at finde nye måder, hvorpå vi kan højne serviceniveauet yderligere. Der går jo sport i det, og vi vil gøre alt, hvad vi kan for at vinde det hele igen næste år, påpeger Mette Henriksen.

Det er dog ikke kun NTs kundeservice, der er prisvindende i år. Det danske trafikselskab vandt således også den internationale førstepris for mobilitet 17. maj i Montreal i Canada, som blev uddelt på baggrund af den "Bedste strategi i områder med mindre byer og tyndt befolkede områder". NT er det første danske trafikselskab til at vinde prisen, som uddeles hvert andet år af den internationale sammenslutning af trafikselskaber UITP.

NT modtog Passagerpulsens Kundeservicepris anno 2017 ved et offentligt arrangement på buspladsen foran kundeservice-centret ved Kennedy Arkaden i Aalborg. Til at overrække prisen var blandt andre formanden for Forbrugerrådet Tænk Anja Philip, der samtidig gav modtagende direktør for NT, Jens Otto Størup, nogle ord med på vejen. Derudover blev der afholdt taler af blandt andre bestyrelsesformand og borgmester i Aalborg Kommune Thomas Kastrup-Larsen (S).

Om Passagerpulsens Kundeservicepris

Kundeservicen hos 12 trafikselskaber er testet af en række mystery shoppere. De har både testet servicen på selskabernes hjemmesider og over telefonen. Undersøgelsen ligger til grund for Passagerpulsens Kundeservicepris 2017

God kundeservice har stor værdi for både passagererne og selskaberne. Passagerpulsens lavede i marts 2016 en undersøgelse af passagerernes ønsker til kundeservice.

Undersøgelsen viser, at 77 procent af danskerne mener, at kundeservice har 'stor' eller 'meget stor' betydning for deres opfattelse af trafikselskabet.

Knap halvdelen af de passagerer, der har været i kontakt med et trafikselskab inden for de seneste seks måneder, har benyttet hjemmesiden, mens godt hver tredje har ringet. Kundeservice har med andre ord stor betydning for både passagerer og trafikvirksomheder.

Passagerpulsens har på den baggrund undersøgt trafikselskabernes telefoniske og online kundeservice ved hjælp af mystery shopping for at undersøge:

Hvordan fungerer trafikselskabernes telefoniske og digitale kundeservice i praksis?

Hvad fungerer godt, og hvor er der plads til forbedringer?

Hvilke trafikselskaber er bedst til kundeservice?

Resultaterne ligger til grund for kåringen af Kundeserviceprisen 2017.

Interesserede kan se resultatet bag Kundeserviceprisen 2017 **her**:



Samarbejde har udløst mere samkørsel

Det samarbejde, som Nordjyllands Trafikselskab (NT) og GoMore lancerede midt i marts, har ført til en markant stigning i samkørslen i Nordjylland. Samkørsels-projektet NT+GoMore omfatter blandt andet 13 samkørselsstoppesteder fordelt på de tre nordjyske kommuner Frederikshavn, Hjørring og Aalborg. Projektet har vakt både dansk og international opsigt ikke mindst på grund af samarbejds-konstellationen mellem den kollektive trafikaktør og den private samkørselstjeneste GoMore

- Vores nye strategi med overskriften "Øget mobilitet" har til formål at inddrage alle trafikaktører i trafikplanlægningen med henblik på at øge mobiliteten i Nordjylland. Det er den altoverskyggende vision bag NT+GoMore, og vi er meget tilfredse med allerede nu at kunne se nogle meget markante resultater, siger NT's administrerende direktør, Jens Otto Størup.

De første tal viser, at antallet af passagerbookinger i de tre kommuner er steget med 31 procent efter åbningen 17. marts sammenlignet med samme periode sidste år. Størst er stigningen i Frederikshavn Kommune, hvor der er tale om mere end en fordobling.

- Vi har set en voldsom stigning i Frederikshavn Kommune, hvor antallet af kørsler er steget med 59 procent og antallet af passagerbookinger er steget med 109 procent. I Hjørring er de tilsvarende tal henholdsvis 33 og 36 procent, mens Aalborg er steget 18 procent på kørsler og 28 procent på passagerbookinger. Jeg er meget begejstret og tilfreds med de foreløbige resultater, siger stifter og direktør hos GoMore, Matias Møl Dalsgaard.

Kollektiv trafik

Han er ikke i tvivl om, at det er de nye stoppesteder og ikke mindst opmærksomheden omkring det nye samarbejde, der har ført til den markante stigning.

- Vi har set andre steder i Danmark, at der kan startes en positiv spiral. Jo flere kørsler, der udbydes, jo større efterspørgslen. Jo større efterspørgsel, jo flere kørsler. Det vil vi sandsynligvis også se i Nordjylland i de kommende måneder, siger han videre.

De 13 samkørselsstoppesteder er placeret strategisk i de tre kommuner, så forbindelse til den kollektive trafik bliver så god som mulig. Kongstanken er at forbedre mobiliteten ved at øge antallet af transportmuligheder for borgere bosiddende uden for Nordjyllands store byer.

Samkørsel supplerer bus og tog

- Skal man fra A til B i Nordjylland er samkørsel, set med vores øjne, godt på vej til at blive et godt supplement til bus, tog og de øvrige private transporttilbud og -former, siger Jens Otto Størup.

Han er ikke bange for, at samkørsel kommer til at udkoncurrere den kollektive trafik.

- Jeg er flere gange blevet spurgt, om ikke projektet vil kannibalisere på den kollektive trafik og gøre den mindre lønsom. Men nej, det er jeg bestemt ikke nervøs for. Tværtimod, når private og offentlige transporttilbud samarbejder, og viser at man faktisk godt kan komme fra A til B og hjem igen uden brug af privatbilen, så smitter det positivt af på både samkørsel, taxi, dele-biler, bus og tog. Det viser erfaringen fra andre europæiske lande. Vi ser ikke deleøkonomien og samkørselskulturen som en trussel, men som en trængsels- og miljøvenlig transportform, der på mange rejser vil blive kombineret med den kollektive trafik, siger Jens Otto Størup.

På landsplan er antal kørsler og passagerbookinger steget med henholdsvis 27 og 21 procent i samme periode, og Jens Otto Størup siger videre, at tallene fra de nordjyske kommuner med al ønskelig tydelighed viser, at det er i de tyndt befolkede områder, hvor den kollektive trafik også er mindst, at samkørsel giver mest mening. Det understreges ifølge Jens Otto Størup af den høje vækst i Frederikshavn Kommune, der ligger langt over landsgennemsnittet.

NT+GoMore har nydt stor opbakning fra alle de tre pilotkommuner, og Jens Otto Størup forventer, at flere kommuner vil følge trop, når projektet begynder at vise sit værd. Det gælder både i Nordjylland og i de øvrige regioner, som også følger projektet nøje.

Udover de fysiske stoppesteder omfatter NT+GoMore også en digital sammensmeltning, så brugere af den kollektive trafik kan søge tilgængelige GoMore-lift via flere af NT's digitale platforme. Til efteråret bliver samkørsel også en del af den digitale tjeneste Min Rejseplan i Nordjylland.

Procentvis stigning de seneste 12 måneder	Kørsler	Personbookinger
Frederikshavn Kommune (GoMore)	59%	109%
Hjørring Kommune (GoMore)	33%	36%
Aalborg Kommune (GoMore)	18%	28%
Danmark (generelt)	27%	21%

Rammevilkårene for den kollektiv trafik er blevet analyseret

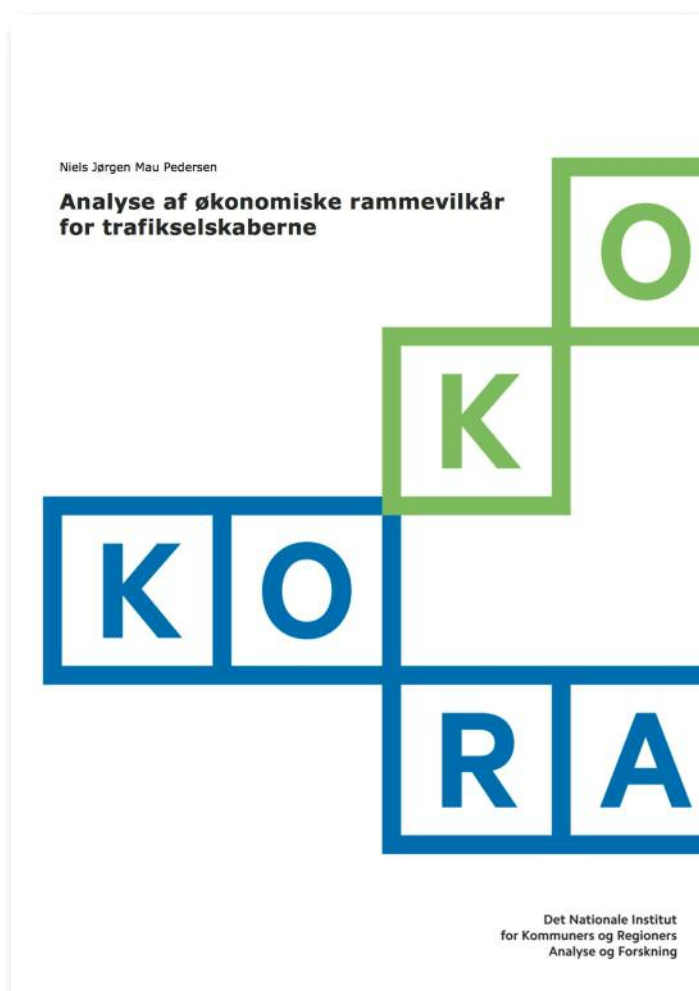
Trafikselskabet Movia har bedt Det Nationale Institut for Kommuner og Regioners Analyse og Forskning (KORA) om at analysere og belyse en række rammebetingelser for økonomien i den kollektive trafik. Det er der kommet en rapport ud af, som nu er blevet lagt frem

Analysen viser, at der er række forhold som for eksempel rammerne for service- og anlægsudgifter, der begrænser, at den kollektiv trafik kan løses effektivt og med en fornuftig finansiering.

Forholdene gør det eksempelvis svært at investere i nye buskoncepter og anlæg, som kan forbedre fremkommeligheden.

Analysen har også haft fokus på lånemuligheder i forbindelse med anlægsprojekter, indretning af momsrefusionssystemet, muligheder for finansiering fra private virksomheder samt ordningen om kommunernes anvendelse af p-indtægter og belyser, hvorvidt de forskellige rammevilkår begrænser udviklingen af den kollektive trafik.

Interesserede kan læse rapporten [her](#):



Rejseplanen bliver udvidet i Nordjylland

Nordjyllands Trafikselskab har fået fem millioner kroner til at udbygge Rejseplanen med private transporttilbud i en ny app. Rejseplanen kommer til at fungere, som man kender den i dag. Der vil blot være flere bud på, hvordan man kan komme frem til sit rejsemål

Baggrunden for udviklingen af den nye app er, at hvis man bor i Region Nordjylland, er der stor sandsynlighed for, at man har over to kilometer til nærmeste station. Afstanden til stationen kan gøre, at man skal tage en anden form for transport for at komme derhen.

App'en fra Nordjyllands Trafikselskab skal kunne hjælpe en med at vælge, hvordan man bedst og nemmest kommer hen til stationen. Den kommer til både at vise både de private og kollektive transportmuligheder.

Større skift mellem transportmidler

Danskerne kombinerer ifølge Passagerpulsens undersøgelse "Danskernes holdning til kollektiv transport" i stigende grad forskellige transportmidler som for eksempel bus, tog, cykel, bil, dele- og leasingbiler eller taxi alt efter, hvad der passer bedst i den enkelte situation.

App'er, der samler forskellige transporttilbud, har været forsøgt i storbyerne før, men at afprøve det i et landdistrikt for at skabe en bedre sammenhæng er nyt, påpeger Nordjyllands Trafikselskab.

- Vi ved, at tre ting er vigtige for os passagerer at kunne sammenligne, når vi skal vælge mellem transportmidler. Det er, hvor lang tid tager det for mig, hvad skal jeg betale og hvilken belastning har det på miljøet, siger Asta Ostrowski, der er konstitueret projektchef i Passagerpuls.

Færre får opfyldt behov for transport

Målet med app'en er at sikre en bedre sammenhængende transport for mennesker i Nordjylland, uanset om de bor i byen eller på landet.

Tre ud af fire i Nordjylland har under én kilometer hjemmefra til det nærmeste busstoppested, men de føler ikke, at bus og tog kan opfylde deres transportbehov. Antallet er steget fra 17 procent i 2014 til 24 procent i 2016.

Passagerpuls under Forbrugerrådet Tænk følger projektet, da Passagerpuls er af den opfattelse, at det er et skridt i den rigtige retning i forhold til at flere passagerer føler at bus og tog er et reelt alternativ og supplement til anden transport.

- Skal vi have et effektiv samlet transportsystem, skal den kollektive transport også være attraktiv. Det halter det desværre med lige nu, viser vores undersøgelser, siger Asta Ostrowski.

Nordjyllands Trafikselskab vil udvikle app'en i tæt dialog med de nordjyske passagerer. App'en forventes at blive lanceret i løbet af 2017.



Hjørring Kommune

Kære borger i Hjørring Kommune.
Velkommen til tast-selv beregneren for skolekørsel til folkeskolerne.
Her kan du, **via 3 simple trin**, beregne om dit barn er berettiget til gratis buskort i forbindelse med transport til og fra skole.
I tilfælde af problemer eller spørgsmål er du altid velkommen til at kontakte os på telefon 7233 3714.

1 Indtast bopælsadresse

2 Vælg skole

 Vælg fra listen..

3 Vælg klassetrin

 Vælg fra listen..

Tryk her for at starte beregning

© 2016 Hjørring Kommune

Skolebuskortberegner vandt pris

Hjørring Kommune var i rampelyset, da "Skolebuskortberegneren" vandt Geodataprisen i Kødbyen i København. Kommunens skolebuskortberegner gør det nemt for forældre at se, om deres børn er berettiget til et gratis skolebuskort, samtidig med at medarbejdere på skoler og forvaltningen oplever en forbedret arbejdsgang

Ideen til skolebuskortberegneren opstod, da Hjørring Kommune gerne ville give borgerne mulighed for på en nemmere og mere smidig måde, at finde ud af, om deres barn var berettiget til gratis skolebuskort.

Ifølge Doris Jytte Thomsen, der er administrativ medarbejder i Ledelsessekretariatet, Børne- og Undervisningsforvaltningen i Hjørring Kommune, er løsningen udviklet og implementeret som et samarbejde imellem Team Skolekørsel ved Børne- og undervisningsforvaltningen, GIS-funktionen samt den centrale digitaliseringsfunktion i Hjørring Kommune.

- Skolebuskortberegneren er en webbaseret brugervenlig løsning, der guider borgeren igennem hele processen med at få et skolebuskort. Forældre kan med tre simple trin med det samme se, om de er berettiget til et skolebuskort og begrundelsen for dette, siger Jakob Schou Pedersen der er udviklingskonsulent i Innovation og Digitalisering i Hjørring Kommune.

Prisen, som Hjørring Kommune modtog for skolebuskortberegneren, bliver uddelt af Geoforum, hvor juryen bag prisuddelingen lagde vægt på gennemsigtigheden og enkeltheden, som helt centrale årsager til at skolebuskortberegneren vandt prisen.

Trafikselskab sender 21,5 millioner kroner tilbage til region og kommuner

Trafikselskabet Sydtrafik, der står for den kollektive trafik med bus i Syd- og Sønderjylland, har på et bestyrelsesmøde behandlet og godkendt trafikselskabets årsregnskab for 2016, der indeholder en god nyhed til regionen og de kommuner, der ejer Sydtrafik

Årsregnskabet betyder nemlig, at Sydtrafik kan sende omkring 21 millioner kroner retur til ejerne, og det er en nyhed, der glæder Sydtrafiks bestyrelsesformand, Jesper Frost Rasmussen.

- Det er rigtig positivt, at vi nu kan sende nogle af de penge, som region og kommuner har afsat, retur samtidigt med, at vi kan konstatere, at der er kommet flere passagerer i busserne, siger bestyrelsesformanden og fortsætter:

- Med årsregnskabets resultat er vi i stand til at sende et vigtigt signal til omverden om, at der er styr på økonomien, at alle økonomiske aftaler med ejerne er overholdt og at der er budgetsikkerhed i Sydtrafik. Det er et rigtig godt fundament at drive trafikselskab på.

Det er kombinationen af øgede indtægter og faldende udgifter, der har resulteret i det positive resultat. Navnlig de øgede indtægter er direktør Lars Berg særdeles stolt over.

- Det er med stor tilfredsstillelse, at jeg kan konstatere, at organisationens arbejdede seneste tre år med kundefokus har båret frugt. Den flotte passagerfremgang som har skabt fremgangen er udsprunget af de mange kunderettede aktiviteter, som Sydtrafik har gennemført i 2015 og 2016. Regnskabsresultatet bekræfter, at den kurs vi har udstukket, og det arbejde vi har igangsat, er det helt rigtige, siger Lars Berg.



Chauffør kørte passagerer i brændende bus til sikker holdeplads

Ved middagstid torsdag 11. maj opstod der brand i bagenden af en bus, der kørte på Motorvej E20 på det vestlige Sjælland. Chaufføren bag rattet handlede hurtigt og fik bussen ind ved afkørsel 41 - Tjæreby

Her kunne alle 30 passagerer forlade bussen evakueret, og politi og redningsmandskab blev tilkaldt. Motorvejen blev spærret, mens branden kom under kontrol. De 30 buspassagerer blev kørt videre i en anden bus, der blev rekvireret. Ifølge politiet på Midt- og Vestsjælland kom ingen noget til.

Odense udvider gratis buskørsel for børn

Tirsdag 16. maj udvidede Odense Kommune ordningen med gratis busrejser for børn og unge i Odense Kommune. Tidsrummet for gratisbusserne udvides med en time for alle om eftermiddagen, så der bliver mere tid at opleve Odense centrum i. Derudover udvides ordningen yderligere for de skoler, der ligger over seks kilometer fra centrum, så de både kan nå ud og hjem med gratisbusserne

De gratis busser for børn i Odense begyndte i 2015, hvor Odense Kommune indgik en aftale med FynBus, der gjorde det gratis for børn og unge i byens dagtilbud og skoler at køre med bus i Odense uden for myldretiden. Ordningen blev forlænget i januar i år med et krav om, at der kom faste rammer omkring økonomien, fordi ordningen var blevet så populær, at den var blevet dyrere end planlagt for FynBus.

Rammerne og en halv million kroner årligt til gratis buskørsel ligger nu klar - og der er blandt andet tilføjet en udvidelse af tidsrummet for den gratis transport med en time fra 13.00 til 14.00 for alle og mulighed for tidligere på- og afstigning for de skoler og dagtilbud, der har længst til bymidten.

Rådmand for børn og unge i Odense Kommune, Susanne Crawley Larsen (R) er meget tilfreds med den udvidede ordning.

- Muligheden for at opleve alt det, Odense har at byde på, skal selvfølgelig komme alle til gode. Det er vigtigt for byens sammenhængskraft. Med udvidelsen giver vi de skoler, der har haft svært ved at udnytte gratisbusserne mere tid. Mere tid til at opleve byens rige kultur- og byliv. Det beriger børnene og unge, og det gør deres undervisning mere vedkommende, siger hun.

At gratisbusserne kører videre glæder også by- og kulturrådmand Jane Jegind (V).

- Det er vigtigt, at Odenses skoler har gode muligheder for at inddrage byen og institutionerne i undervisningen. Vi har mange tilbud, som kan gøre historien, kunsten eller hverdagen mere spændende og lærerig for eleverne. Derfor er det positivt, at der er taget så godt imod busordningen, og at den kan fortsætte i den kommende tid, siger hun.

Klare kriterier for dubletbusser

Det er især de såkaldte dubleringer, hvor der bliver bestilt en ekstra bus til at køre samtidig med dén, som står i køreplanen, som er blevet populære og derfor også dyrere end forventet. I 2016 bestilte skoler, børnehuse og dagplejere 70 procent flere ekstrature end beregnet, når over 30 børn og unge skulle afsted.

Fra maj i år er kriterierne for at bestille en dubletbus derfor baseret på afstanden mellem institution og destination samt gruppestørrelse. Kort sagt betyder det, at de ældste børn skal rejse længere end de yngre børn, før de kan bestille en dubletbus.

Helt konkret vil de mindste børn i et børnehus kunne få en dubletbus, hvis deres udflugtsmål ligger over 1,5 kilometer fra børnehuset, mens eleverne i for eksempel 7. klasse skal rejse længere end syv kilometer for at få dubletbusser, hvis de er over 30 elever, der skal på tur.

Rejsekortet viser vejen til Malmø

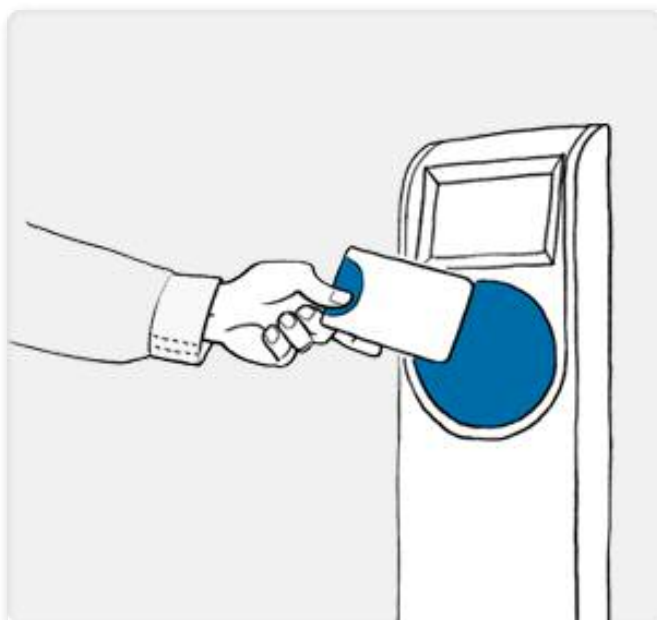
Togrejsende kan fremover bruge det blå rejsekort til at rejse ud af Danmark og lade turen fortsætte til den svenske station Malmø C. Det oplyser DSB

På stationen Malmö C er der opsat to rejsekortstandere, så alle, der rejser på rejsekort personlig, flex og anonym, kan tjekke ud og ind enten individuelt eller flere sammen. På denne måde bliver det lettere at tage toget mellem Danmark og Sverige.

- Det har længe været et ønske at tilbyde kunderne at rejse til Malmø C på rejsekort, så vi er glade for, at det nu er muligt. Dermed kan kunderne slippe for at købe en særskilt Øresundsbillet for at komme over broen. Taget i betragtning, at over 2 millioner kunder har et rejsekort, så bliver det lettere for mange, siger Jan Sigurdur Christensen, der er direktør i DSB Kommerciel.

Med den nuværende situation, hvor der er id-kontrol på stationen ved Kastrup Lufthavn, forventer DSB ikke, at det giver en markant vækst i rejselysten. Det gør dog turen enklere, derfor følger DSB udviklingen i håbet om, at kunderne tager muligheden til sig.

Prisen for en voksen standard-billet mellem eksempelvis København H og Malmø er 89 kroner - det samme som en Øresundsbillet.



Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus her:

Magasinet Bus 5 - 2017

Tog skal have nye Wi-Fi-systemer

DSB har sendt næste generation af Wi-Fi-udstyr til sine tog i udbud. Ifølge DSB er de rejsende meget tilfredse med, der er Wi-Fi i de fleste af DSB's tog, der gør det muligt at udnytte rejsetiden effektivt. Men kunderne melder også tilbage, at der er problemer med at opnå en tilfredsstillende dækning flere steder i landet

Derfor skal en række initiativer sikre fremtidens internet- og mobildækning i togene, så den bliver tidssvarende og opfylder kundernes behov.

- Vores målsætning er, at kunderne får mulighed for at ændre rejsetid til arbejdstid, siger chef for DSB Produkt Aske Wieth-Knudsen.

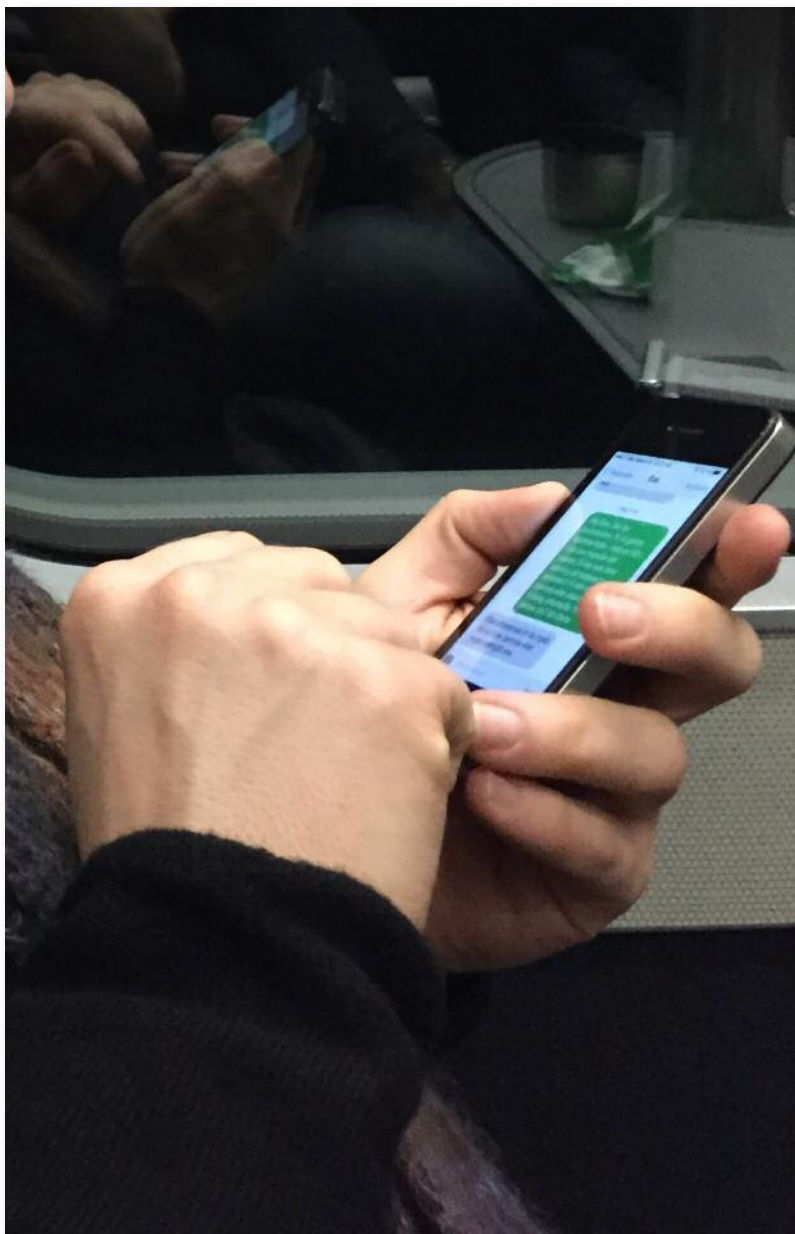
Den næste generation af Wi-Fi i DSB's tog får signal fra alle teleselskabernes mobilnetværk langs jernbanen samtidig. Det giver de rejsende i togene bedre dækning og større kapacitet.

Der er ikke noget krav, om kunderne har et abonnement hos et bestemt teleselskab for at få adgang til DSB's Wi-Fi, der er uændret gratis for alle.

Med den næste generation af Wi-Fi får DSB desuden mulighed for at tilpasse kapaciteten til specifikke behov - eksempelvis mail frem for streaming, så kunderne har mulighed for at arbejde i toget.

DSB forventer, at det næste generation af Wi-Fi er installeret i alle tog inden udgangen af 2019.

Sideløbende med installationen af ny Wi-Fi-teknik vil DSB og teleselskaberne samarbejde om at installere signalforstærkere i togene, så signalerne bedre kan trænge ind i togene. Derudover vil der ske en udbygning af Banedanmarks mastenetværk langs det statslige jernbanenet. Teleselskaberne - det er TDC Group, Telenor, Telia og 3 - vil sikre dækning med nye antenner i disse master.



FynBus fastholder høj kundetilfredshed

FynBus har endnu en gang spurgt ind til kundernes oplevelser med den kollektive bustrafik på Fyn og Langeland, og har fået positive svar retur.

Analysefirmaet Epinion har i marts måned 2017 talt med 1.119 buspassagerer i de regionale busser, samt i bybusserne i henholdsvis Odense og Svendborg. Formålet med interviewene var at spørge ind til kundetilfredsheden for en lang række punkter. Herudover har undersøgelsen også givet indblik i kundernes loyalitet og syn på trafikelskabets image. Det skriver FynBus i en pressemeddelelse.

Overordnet set ligger kundetilfredsheden stort set på samme høje niveau som i de foregående år, hvor FynBus har markeret sig med resultater i den høje ende af tilfredshedsskalaen.

Undersøgelsen viser svagt stigende tilfredshed med prisen for at rejse med bus, den generelle information fra FynBus, FynBus' hjemmeside og køreplaner, og svagt faldende tilfredshed med ventetiden ved busskifte, antallet af busafgange og afgangs- og ankomsttider. Endelig fortæller undersøgelsen, at der er faldende tilfredshed med billetsystemet, hvilket formentlig skyldes overgangen til rejsekortet.

Overordnet set er der tale om en mindre tilbagegang i forhold til kundernes loyalitet, mens FynBus fortsat scorer højt på image, der dækker kundernes syn på troværdighed, pålidelighed og omdømme.

- Samlet set er det et meget tilfredsstillende resultat, ikke mindst set i lyset af de fortsat mange forandringer, som kunderne må tåle i forbindelse med de mange vejarbejder og omkørsler i Odense. FynBus vil fortsat arbejde på at give god og rettidig trafikinformation, så den høje tilfredshed kan fastholdes. Herudover har FynBus en væsentlig opgave i at få kunderne vejledt ordentligt over på rejsekortet, og jeg er sikker på, at marts måneds faldende tilfredshed med billetsystemet nok skal blive afløst af en højere tilfredshed, når først kunderne har fået øjnene op for rejsekortets mange fordele, siger direktør Carsten Hyldborg.

FynBus' kundetilfredshedsundersøgelse gennemføres en gang om året i marts måned. Den samlede kundetilfredshedsundersøgelse kan ses på Fynbus' hjemmeside - klik **her**:



Movia indkalder flere projekter til anlægspulje

I 2016 etablerede Movia en anlægspulje til medfinansiering af projekter, der understøtter og forbedrer busdriften på Sjælland og øerne. Fire kommuner fik større i marts. Anden runde for ansøgninger til anlægspuljen er nu åben med ansøgningsfrist 1. december 2017. Fokus er rettet mod projekter i Region Sjælland

Movia har oprettet en anlægspulje for at understøtte og medfinansiere anlægsprojekter, der styrker sammenhængen og infrastrukturen i den kollektive transport på hele Sjælland.

I marts udmøntede Movia samlet 2,9 mio. kr. fra puljen. Det blev samtidig besluttet, at de resterende 700.000 kr. i puljen skal øremærkes projekter i den sjællandske region. Derfor gennemføres en ny ansøgningsrunde med frist 1. december. Det skriver Movia i en pressemeddelelse.

Puljen er hjælp til selvhjælp

Kommuner, regioner, Lokaltog A/S og øvrige vejmyndigheder til projekter i Region Sjælland kan søge puljen. Der kan søges om medfinansiering til projekter, der med fremkommelighedstiltag modvirker eller reducerer trængsel, gør den kollektive transport mere klimavenlig, giver bedre venteforhold, eller styrker sammenhængen og sikrer lettere skift for passagerne i den kollektive transport.

Fire kommuner har fået penge fra puljen

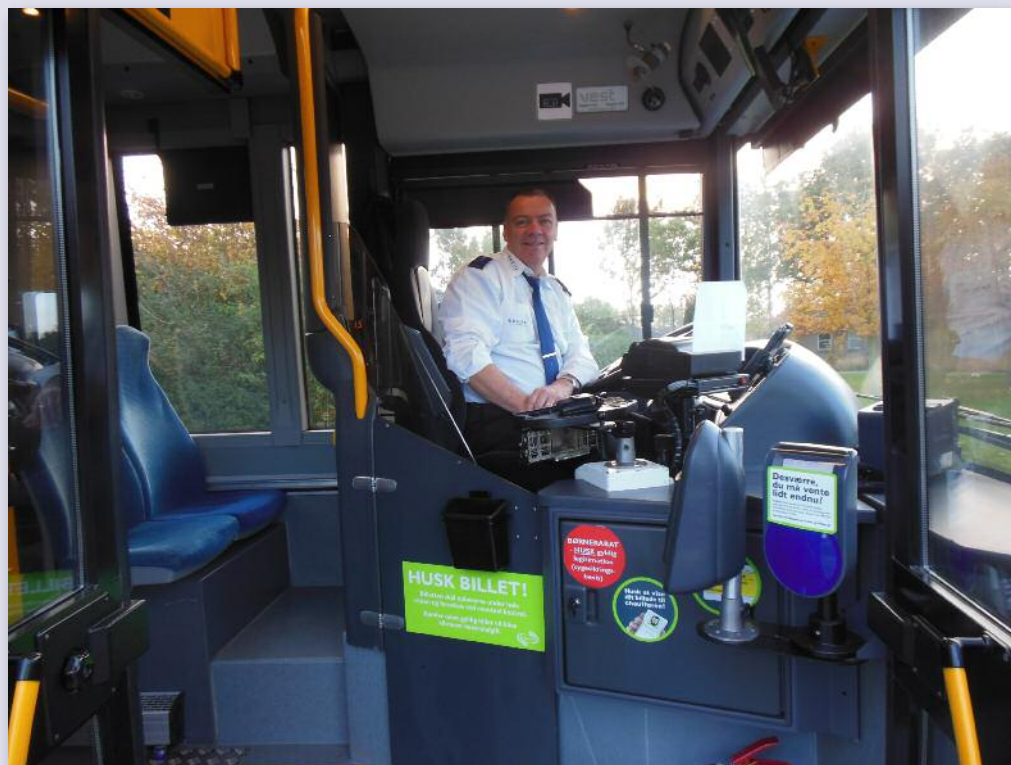
I første ansøgningsrunde fik fire projekter tildelt støtte:

- Sorø Kommune har fået 100.000 kr. til et stoppesteds- og trafiksikkerhedsprojekt
- Solrød Kommune har fået tildelt 300.000 kr. i støtte til et terminal og byudviklingsprojekt ved Havdrup station
- Helsingør Kommune har fået 375.000 kr. i støtte til en opgradering af venteforholdene ved de største ikke-reklamefinansierede stoppesteder
- Ballerup Kommune har fået op til 2.125.000 kr. i medfinansiering til et fremkommelighedsprojekt på Malm-parken

Busser blev ramt af sten

En tidlig mandag aften i begyndelsen af maj anmeldte et busselskab, at der kort forinden var blevet kastet sten mod buslinje 205 på Holbækvej ved Rønnebærparken i Roskilde. En af bussens sideruder var blevet knust

Lidt senere - klokken 18.42 - modtog Midt- og Vestsjællands Politi endnu en anmeldelse om, at der var blevet kastet sten mod en bus i området. Politiet kørte til området med flere patruljer, som traf seks unge mænd i alderen 16-19 år fra Roskilde. Politiet forsøger nu at finde ud, om nogen af de unge kan have kastet sten mod busserne. Stenkast mod busser betegnes som hærværk.



Rolf Brems er bybuschauffør i Odense og en af **Magasinet Bus** faste klummeskribenter

Odense Bybusser set fra oven - mens Pacman sluger busstoppesteder!

Lad det være sagt med det samme - udsigten fra førersædet har for alvor været lidt begrænset siden starten af 2017.

I efteråret besluttede ledelsen i Keolis at driftsovervågningen for bytrafikken i Odense skulle optimeres, hvilket betød, at der skulle ansættes nogle flere driftskoordinatorer. Jeg søgte og kom ind, men syntes ikke at jeg helt ville slippe rattet. Så jeg er pr. definition ansat på halv tid i hver funktion, hvilket dog i praksis har været med en overvægt i driftsovervågningen.

Det er jo en helt anden jobfunktion, og det har selvfølgelig givet et helt nyt indblik i et større busselskabs travle dagligdag. Der er jo en hel del udfordringer, når der dagligt skal bemandes 90 busser, og holdes styr på ca. 240 chauffører.

Driftskoordinatoren tager imod sygemeldinger og akutbemande vagterne, laver vognløbslister, indsætter erstatningsbusser ved nedbrud, og er i det hele taget bindeleddet mellem chaufførerne og ledelsen. En anden og vigtig funktion for driftskoordinatoren er, at sørge for at Keolis som entreprenør, leverer den vare til FynBus, som man bliver betalt for.

Ved kontraktmæssige afvigelser kan FynBus pålægge Keolis en bod. Det kan være afvigelser fra ruten, forsinkelser, aflyste ture eller forkert materiel. Men hvis man inden for nogle fastsatte tidsgrænser indmelder disse afvigelser, kan man reducere boden til et minimum og derved spare penge for firmaet. Det kræver, at man nogle gange skal holde hovedet koldt og gerne kunne multitasking.

Fra førersædet

For at kunne overskue hele trafikbilledet er alle busser udstyret med et GPS-system, ja faktisk to. Det ene er det samme system, som FynBus er koblet på, der viser alle busserne og deres bevægelser. Det betyder, at man via ikoner på en skærm kan følge alle busserne og deres eventuelle tidsmæssige afvigelser. Ved blå ikon er bussen for eksempel 4 min efter planen, og ved rødt er den foran planen. Dette system fritager dog ikke chaufføren for selv at melde ind, og ved afvigelser på mere end 10 min skal driftsovervågningen kaldes op.

Kører chaufføren forkert, kan vi guide bussen tilbage på ruten - enten via sideveje, som har den fornødne plads til eksempelvis en ledbus, eller til et egnet sted, hvor der kan vendes.

Det andet system, som er monteret i busserne, er en Trafficlogger, som chaufføren selv skal aktivere med en nøglebrik. Den har forskellige parametre indkodet, og viser - når man logger ud - om man har kørt økonomisk og uden for kraftige sving og bremsebevægelser. Disse informationer bliver akkumuleret, og én gang om måneden får chaufføren en udskrift af sin egen kørestil målt på økonomi, sikkerhed og tomgangskørsel. Nogen kalder det Big Brother, men det er egentlig et fortrinligt system for at forbedre sin kørestil.

De kommunale eller regionale udbydere af den offentlige trafik sætter jo nogle krav til entreprenørerne om at leve op til miljø, støjkrav etc. Bytrafikken i Odense brænder 1,8 millioner liter brændstof af om året. Kan man ved ændret kørestil spare bare fem procent, hvilket ikke er urealistisk, svarer det til 90.000 liter eller indholdet i to tanksættevogne.

En anden ting, der kan komme chaufføren til gode, er klager fra kunder om manglende rettidighed eller forbikørsler. Her kan man med få klik på pc'en fremkalde den pågældende bus og kørte strækning med de aktuelle tider for passage af stoppestederne.

Når jeg så har haft nogle vagter i driftsovervågningen, er glæden ved at komme ud og rulle i byen ekstra stor. Det ene paradoks er, at man føler en anderledes frihed - på trods af de forskellige systemer der med meters nøjagtighed fortæller, hvor man er. Det andet paradoks er, at man i den grad er mere afhængig af tiden, men kigger mindre på uret. Når jeg kører forsvinder tiden ind under bussen, og på vores tablet kan jeg se stoppestederne blive spist som var det prikker i et Pacman-spil.

På ruten har man nogle definerede pauser, og de behøver såmænd ikke at være så lange, for at jeg kan nå en powernap. Jeg har en fantastisk evne til at kunne læne mig tilbage i stolen og sove fem minutter, og så føle mig frisk påny.

Og vågen skal man være. For dem, som ikke lige har deres gang i Odense eller følger den fynske trafikdebat, så er hele Odense by mere eller mindre gravet op for tiden for at gøre klar til en letbane. Letbanen skal køre fra Tarup i vest, ind over banegården, videre til Universitet i den sydlige del, og får en strækning på 14 km.

Ud over, at letbanen har delt byens borgere i to uforsonlige lejre, hvilket næsten kan symboliseres i opgravningerne som skyttegrave, har fremkommeligheden været en stor udfordring. For før man lægger skinnerne, har man fornuftigt nok valgt at flytte og renovere byens forsyningsledninger, så letbanens tracé ikke kommer til at konflikte med fremtidige ledningsbrud.

Det har betydet utallige opgravninger med kørebaner omkranset af betonpiller, skilte og kegler. Skiftende omkørsler og ensretninger fra få dages varighed til uger eller måneder. Placeringen af afspærringerne har ikke altid været lige heldige. Ofte ses resultatet af for smalle vognbaner på betonklodserne, i form af en hvid eller grøn nuance svarende til FynBus-farverne.

Vores arbejdsmiljørepræsentanter havde i perioder travlt med at vurdere opsætningen af afmærkningerne, samt intervallet i de mere eller mindre interimistiske lyskryds, der låste trafikken fast. Både ledelsen i bytrafikken og FynBus

Fra førersædet

har sammen med politiet og kommunen søgt at afhjælpe problemerne, når det hele spidsede til. Selv har jeg ikke lavet skader, men det har været tæt på. Spejle, der har snittet skilte og slingrelygter, der havde fem centimeter luft til betonklodserne, der var opstillet i en S-kurve. En forankørende bil ramte noget afspærring, der væltede ud foran min bus, men det var ikke større, end at jeg kunne køre over det.

Er der mindre plads på vejene, er der til gengæld mere plads i busserne. Passagertallene bløder, da flere fravælger bussen på grund af de længere rejsetider, omkørsler osv.

Fra 2016 til 2018 forventer man et fald på 10 procent, hvilket har været benzin på letbane-modstandernes bål, og har på det seneste skærpet retorikken i debatten.

Så i Odense smalltalker man ikke om vejret, men om trafikken - og onde tunger påstår, at byrådet er ligeså lidt lydhør som vejrguderne...!

Til gengæld føler jeg ikke, at retorikken fra passagererne mod chaufføren har ændret sig. Selvfølgelig har jeg haft enkelte passagerer, som kogte over, når de mistede deres tog. Men alt i alt føler jeg, at de rejsende sagtens kan skelne og rette skytset mod de ansvarlige.

Letbanen forventes at rulle i 2020, så det sidste ord fra undertegnede om letbanen i fremtidige klummer er nok ikke sagt. Indtil nu er der ikke lagt en svelle, til gengæld lover Letbane-kontoret at fremkommeligheden kun bliver værre..!

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

Højere biogasafgifter vil bremse grøn omstilling

Forhøjede afgifter på biogas biler kan have store konsekvenser for kommunerne. Skive Kommune risikerer at skulle stoppe indkøb af biogas-biler.

Hvis et nyt forslag om at ændre på afgifterne for biogasbiler bliver vedtaget af regeringen, kan det få store konsekvenser for den grønne omstilling i kommunerne, da forslaget vil medføre et kraftigt hop i prisen på personbiler, som kan køre på CO₂-neutral biogas. Det skriver Dansk Kommuner.

Stigningen i afgifterne vil have store konsekvenser for Skive Kommune, hvor blandt andet hjemmehjælperne har et stort ønske om, at kunne køre biogasdrevne biler.

– For en kommune som Skive vil sådan en markant stigning være med til at bremse vores indkøb af gasbiler fremadrettet, siger Teresa Rocatis Nielsen, projekt- og teamleder for Energibyen Skive.

Hvis Skive Kommune vil have miljørigtige køretøjer, er biogas den eneste løsning. Elbiler vil simpelthen ikke være optimale til deres drift.

– For en yderkommune som os kan det være med til at bremse den grønne omstilling. Vi er geografisk udfordret i Skive med elbiler, da rækkevidden på elbiler er ikke god nok til os endnu, fordi teknologien er ikke udviklet nok endnu. Gas er en kendt teknologi, og den kan vi bruge ude i oplandet og i de tyndt befolkede områder, hvor vores hjemmeplejebiler kører, siger Teresa Rocatis Nielsen.

Hvis man for eksempel kigger på en biogasdrevet VW Up, vil den nye afgiftsberegning betyde, at den halvårlige grønne ejerafgift vil stige fra 130 til 1.860 kroner. Hvis man køber en VW Up i 2017 vil de faste omkostninger ligge på 167.000 kroner mod de nuværende 132.000 kroner. Til sammenligning koster benzinudgaven 118.000.



E.ON udvider el-motorvejsnettet

Det bliver snart lettere at køre rundt i Danmark i elbil. Energiselskabet E.ON har vundet Vejdirektoratets udbud om at opstille 10 nye hurtigladere på rastepladser langs motorvejene i Nordjylland, Nordvestsjælland og Midt- og Østjylland. - Det er et stort og vigtigt skridt, at vi kan opsætte 10 nye hurtigladere på strategiske og attraktive beliggenheder, siger Tore Harritshøj, der er administrerende direktør i E.ON

- De nye hurtigladere giver elbilisterne langt større bevægelsesfrihed på tværs af landet og er et stærkt supplement til det offentlige netværk af ladestandere, siger han videre og understreger, at det danske elbilssalg skal øges drastisk, hvis Danmark skal undgå at ende som en diesel- og benzin-ø midt i et elektrisk Europa.

Trods et opbremsset marked og kun 48 solgte elbiler i årets første kvartal, oplever E.ON et stigende behov for et mere udbygget ladenetværk, der forbinder de forskellige landsdele og skaber mulighed for langdistancetur i elbil. Derfor har E.ON de seneste år udvidet det landsdækkende ladenetværk og opsat mere end 1.300 offentlige ladepunkter, der alle forsynes med certificeret strøm fra vedvarende energi.

- Elbiler bliver en vigtig del af fremtidens transportsektor. De danskere, der vælger at købe elbil, skal have adgang til nem og hurtig opladning, også når de er på farten. Det glæder mig derfor, at vi nu får endnu flere hurtigladere langs motorvejene. Regeringen har sammen med Socialdemokratiet og Radikale Venstre netop justeret aftalen om afgifter på elbiler for at sparke gang i elbilsalget" siger energi-, forsynings- og klimaminister Lars Chr. Lilleholt (V).

E.ON forventer at have de nye hurtigladere i drift sidst på efteråret, hvor ladestanderne vil være tilgængelige for alle. De nye hurtigladere bliver opstillet på rastepladser med servicestationer langs Frederikshavnmotorvejen, Hirtshalsmotorvejen, Silkeborgmotorvejen, Midtjyske Motorvej og Holbækmotorvejen.

Betaling for opladning foregår enten via abonnement hos E.ON eller via E.ONs 'åbne adgang', der også tillader brugere, som ikke har et ladeabonnement hos E.ON, at oplade.

De nye hurtigladere fordeler sig på følgende adresser:

- Hjallerup Øst - Frederikshavnmotorvejen 163, 9320 Hjallerup
- Hjallerup Vest - Frederikshavnmotorvejen 164, 9320 Hjallerup
- Vildmose Rasteplads Øst - Hirtshalsmotorvejen 77, 9382 Tylstrup
- Vildmose Rasteplads Vest - Hirtshalsmotorvejen 74, 9382 Tylstrup
- Springstrup Nord - Holbækmotorvejen, 4300 Holbæk
- Springstrup Syd - Holbækmotorvejen, 4300 Holbæk
- Kalbygaard Skov Nord - Silkeborgmotorvejen 242A, 8670 Låsby
- Kalbygaard Skov Syd - Silkeborgmotorvejen 243B, 8670 Låsby
- Søby Vest - Midtjyske Motorvej 135, 7400 Herning
- Søby Øst - Midtjyske Motorvej 134, 7400 Herning

Fakta om E.ONs hurtigladere:

- Har tre udtag: CCS, Mennekes type II og CHAdeMO
- Har en kapacitet på 43 kW AC og 50 kW DC (afhængig af biltype)
- Kan lade to biler samtidigt (en AC og en DC)
- Det tager 20-25 minutter at lade batteriet op til 80 procent
- E.ONs ladestandere kan ses **her**:

E.ONs hurtiglader i Danmark





Britisk busselskab introducerer hurtigladereteknologi til elbusser

Et OppCharge-busopladningssystem skal holde otte fuldt elektriske Volvo-busser kørende hele dagen uden afbrydelse. Systemet bliver leveret af ABB-koncernen, der vandt kontrakten om levering af buslade-infrastruktur til en flåde af Volvo-elbusser i England, der fra 2018 skal drives af det engelske busselskab Transdev Blazefield

ABB skal levere tre HVC 300P-ladestationer og en understation til installation på en busstation i Harrogate, der er en historisk spa-by i det nordlige England. Kontrakten er af stor betydning, da det er det første elbusprojekt i Storbritannien, der anvender OppCharge-teknologi (opportunity charging), hvor busser oplades, mens de holder ved busstoppestedet.

- Opladerne fra ABB kommer til at spille en vigtig rolle i Transdevs langsigtede vision om at gøre Harrogate til en lav-emissions busby, der benytter elbusinfrastruktur i verdensklasse. I sidste ende drejer det sig om at reducere emission, øge mobiliteten og skabe et bedre miljø på tværs af Harrogate og videre ud, siger Alex Hornby, der er administrerende direktør i Transdev Blazefield.

Opladerne bygger på den nyeste teknologi og kan oplade en bus på mellem tre og seks minutter.

Ud over at indføre emissionsfri offentlig transport kan størrelsen af batterierne om bord på elbusser reduceres ved

hjælp af den nye OppCharge-teknologi. Dette reducerer bussernes samlede vægt og forbedrer dermed energieffektiviteten.

- Projektet, som bygger på vores seneste succeser i flere andre lande, introducerer OppCharge-interfacet i Storbritannien. Denne udvikling bidrager til at fremskynde implementeringen af elbusser yderligere, fordi det er muligt at anvende samme opladningsudstyr til forskellige busmærker, siger Daan Nap, der er Global Sales Director for Electric Bus Charging hos ABB.

Busserne opretter automatisk forbindelse til ABB's HVC 300P ladesystem, som anvender pantografteknik monteret på ladestanderen og oplader via bussens indbyggede strømaftager.

En væsentlig fordel er, at HVC 300P-enhederne er kompatible med OppCharge-interfacet, hvilket betyder at ladeteknologien kan anvendes til andre modeller og mærker af elbusser, som anvender lejlighedsvis ladning.

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

Om ABB's busopladere

- Kan integreres i eksisterende buslinjer (en omvendt strømaftager muliggør anvendelse af et lavvægts-interface på taget af bussen)
- Modulopbygget design med en opladningseffekt på 150 kW, 300 kW, 450 kW eller 600 kW
- ABB's udvalg tilslutningsfunktioner giver stor tilgængelighed, høj opetid og hurtig service
- Busopladere er baseret på OppCharge og IEC 61851-23, som er den internationale standard for hurtigoplading af elektriske køretøjer, der sikrer, at relevante sikkerhedssystemer er på plads, den elektriske konstruktion overholder forskrifterne, og systemarkitekturen samt arbejdsprincippet fremadrettet understøttes af de fleste bilfabrikater

Om Volvo 7900 Electric

- Fuldelektrisk, to-akslet, 12 meter lang bybus med lavt gulv og tre døre
- 80 procent lavere energiforbrug end en tilsvarende dieselbus
- Støjsvag og emissionsfri drift
- Udstyret med en elektrisk motor og litium-ion-batterier
- Batterierne kan oplades ved endestationer på tre til seks minutter. Genopladningstiden afhænger af topografi, belastning og klimaforhold

Om ABB

- ABB er et førende globalt teknologiselskab inden for elektrificeringsprodukter, robotter, industriel automation og smarte elnet, som betjener kunder inden for energi, industri samt transport og infrastruktur globalt. I over fire årtier har ABB drevet udviklingen af fremtidens industrielle digitalisering
- ABB-koncernen opererer i omkring 100 lande og beskæftiger ca. 135.000 medarbejdere. I Danmark tæller ABB ca. 500 medarbejdere

Scania er også med på OppCharge

ABB-koncernen, der blandt andet leverer opladningsudstyr til el-drevne køretøjer, skal levere to hurtigladere til Östersund i det nordlige Sverige. Laderne, der er baseret på OppCharge-konceptet, er en åben forbindelse for automatisk opladning af el-busser fra en hvilken som helst producent og benytter en pantograf på infrastrukturen til at forbinde bus og ladestation. I Östersund skal laderne søge for, at elektriske busser fra Scania, hele tiden er i stødet, så de kan transportere passagerer fra sted til sted

I sidste kvartal i år skal to ABB HVC300P hurtigladere i et forsøg i koldt klima oplade seks hel-elektriske Scania busser. Forsøgene udføres i samarbejde med de offentlige myndigheder, herunder Östersund by, Krokom kommune, transportmyndighederne i Jämtland Härjedalen, det offentligt ejede forsyningsselskab Jämtkrat og Trafikverket.

Busserne betjenes af Nettbuss, der er et datterselskab til de Norske Statsbaner (NSB), som er det andet største busselskab i Norden. De to ladestationer bygges i hver sin ende af en 14 km lang hovedbuslinje i Östersund og giver strøm til seks busser. Med 10 minutters ladning vil busserne køre hvert kvarter med 100 ture hver dag.

ABB's hurtigoplader er forbundet til "skyen" for at muliggøre fjerndiagnostik og styring samt modtage trådløse software opdateringer for at sikre maksimal tilgængelighed.

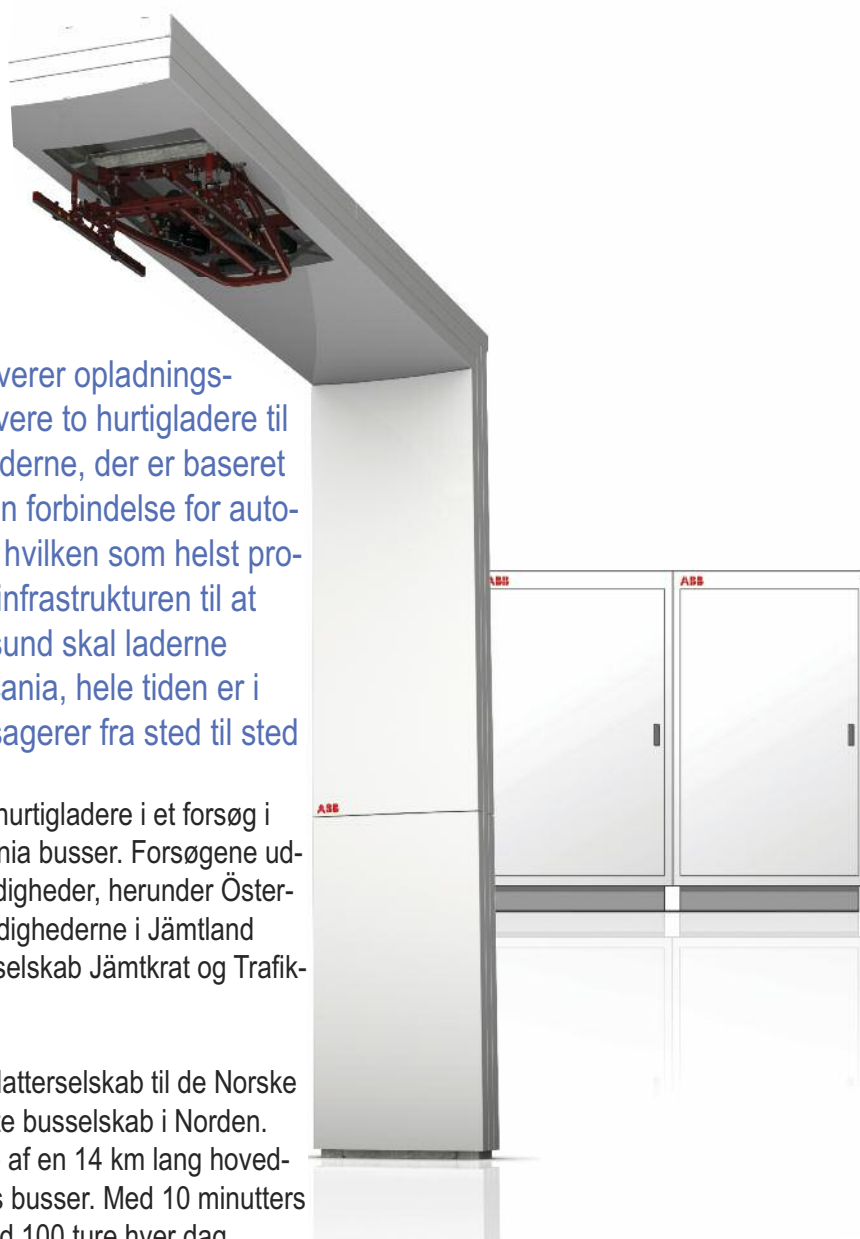
Östersund Kommune lavede separate udbud for busserne og deres ladeinfrastruktur med udgangspunkt i OppCharge-interfacet, som er foreneligt med en række busmodeller, herunder el-hybrider. I 2015 modtog Östersund "European Mobility Week Award" som anerkendelse for kommunens arbejde med at sørge for bæredygtig transport i byen. Projektet med Scania og ABB udvider kommunens udvikling inden for bæredygtig transport.

Fossilfri transport om 13 år

- Indførelse af batteridrevne el-busser er rigtig spændende, siger Anne Sörensson, der er projektleder hos Östersund kommune.

- De bidrager til at opnå vores mål om transport uden fossiler i 2030, siger hun videre

Frank Muehlton, der er chef for ABB's Global Business for Electric Vehicle Charging Infrastructure, siger, at ABB er glade for at vinde projektet i Östersund samt samarbejdet med Scania.



Miljø

- En vigtig del af vores strategi er at støtte åbne industri-interfaces som OppCharge, så ABB's ladere kan benyttes af forskellige busproducenter nu og i fremtiden. Vi mener, dette er vigtigt for byer og aktører, der er interesseret i at elektrificere deres buspark, siger Frank Muehlton.

Det kolde klima i Östersund gør det til en optimal testmulighed for ABB's hurtigladere, som er designet til at være driftsikre i ekstreme miljøer.

- Med sæsonbestemt klima - kolde vintre og moderat varme somre, er Östersund det ideelle sted til test af ydeevnen i faktisk drift. Testene af en del af den igangværende udvikling af elbusser, siger Anna Carmo e Silva, der er chef for Scania Buses and Coaches.

ABB leverer teknologisk førende lade-løsninger til bæredygtig mobilitet og har siden 2010 solgt ca. 5.000 hurtigladere verden over til personbiler. I løbet af det seneste år har ABB sat OppCharge-ladere til hybrid og rene elbusser i drift i i Bertrange og Luxembourg by (Luxembourg), Göteborg (Sverige) og Namur (Belgien).





Bussen er ladet op til
en elektrisk fremtid



Magasinet Bus tester el-bus i Eindhoven

I ugen før store bededag havde hollandske VDL, der blandt andet leverer busser til den kollektive trafik i byer over det meste af Europa inviteret en række fagjournalister med fokus på bustransport til Eindhoven, hvor der blandt andet var mulighed for at prøve at køre flere fuldt elektriske busser. Magasinet Bus' journalist var blandt de inviterede - og med et kørekort til biler over 3,5 ton blev det til en tur ud på Eindhovens veje

Tekst og foto: Jesper Christensen

Rækken af busser, som VDL have linet op, bestod både af dieselbusser og el-busser. VDL leverer ligesom langt de fleste andre producenter hovedsageligt dieseldrevne busser. Men den hollandske producent har set, hvad vej udviklingen går - og har selv været med til at skubbe i den retning. Fremtiden er elektrisk, lyder det klart og tydeligt fra folkene hos VDL. Derfor var det især muligheden for at køre elektrisk, der tiltrak sig opmærksomheden.

Og derfor er det også de elektriske busser, der er i fokus i denne artikel.

Forud for turene i tre forskellige el-busser havde vi mulighed for at køre i flere dieselbusser fra VDL's nyeste modelrække. Og de kører upåklageligt med automatisk transmission, passende motorkraft og et tilfredsstillende støjniveau til glæde for passagerer og chauffør.

Derfor var det spændende at se og høre, om det kunne blive endnu bedre.

Der er umiddelbart ikke den store forskel på at sætte sig bag rattet i en el-bus i forhold til en dieselbus. En af de el-busser, som VDL stillede op med, var faktisk en bus, der oprindeligt skulle have været forsynet med en dieselmotor, men som i stedet endte med at blive helt elektrisk.

Førersædet er der samme, spejlende er de samme, udsynet er det samme, håndbremsen sidder samme sted, lige som "drive-knappen" gør. Forskellen ved førerpladsen er informationerne i instrumentbordet. Her er den væsentligste information, hvor økonomisk man kører - og hvor langt man kan køre på den energi, der er til rådighed, før batterierne skal lades op. Og det behøvede man ikke at tænke på under testkørslerne denne formiddag, for der var masser af tage af, selv om fagjournalisterne var i stødet og fik busserne til at fare frem.

Det første, man som chauffør lægger mærke til i en el-bus fra VDL, er, hvor let og elegant den sætter i gang og accelerer uden at generes af en gearkasse, der skal finde et passende gear. Den er direkte forbindelse mellem el-motoren og bagakslen - og masser af moment til rådighed fra det øjeblik, man som chauffør træder på fart-regulatoren - for med en el-bus må begrebet gas-pedal være slut, da bussen ikke har noget gasudslip.

Den direkte forbindelse betyder en jævn acceleration fra nul til den ønskede march-hastighed. Og el-motoren er ikke en tam og sløv oplevelse. Nej, der er masser af saft og kraft at tage af på grund af momentet, der som nævnt er til rådighed med det samme.

VDL E-worker er en fuldt elektrisk bus, der opfylder tidens krav til moderne indretning - den kan eksempelvis leveres med udb-stik til opladning af smarte telefoner med mere.



Nyheder fra Mekasign

- Nye skilte men samme gode service!

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



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



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

Bruger energibesparende super bright lysdioder.

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

Automatisk lysstyrke regulering giver perfekt læsbarhed under alle lysforhold.

Forhandler & Service Center



Passenger Information Systems
Bus | Train | Stop



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

Materiel

En el-motor fylder betydeligt mindre end en dieselmotor. Til gengæld kræver batterierne en del plads. Og så tager de en del af bussens lasteevne. Derfor er det en balance mellem batterikapacitet, opladningsmuligheder og ønsket rækkevidde.

Når man så kommer kørende med pæn hastighed og skal sætte farten ned, så ændrer bussen styresystem el-motoren til en generator, som så virker som en meget effektiv retarder - på en let og elegant måde. Under test-kørslen i Eindhoven var det kun nødvendigt at aktivere de traditionelle hjulbremses, når bussen skulle holde helt stille - eksempelvis når lyskurvene skiftede til rødt, når vi kom tilbage til udgangspunktet, eller skulle skifte chauffør - og det skulle vi på hver tur, for at alle kunne komme til at køre flest mulige busser.

Chaufførskiftene åbnede så for muligheden for at sætte sig ned bag i bussen og agere



Skiltet viser, at der er tale om en elbus



Materiel

passager. Det var selvfølgelig også muligt at stå op under kørslen, eller sætte sig op foran for at snakke med de VDL-repræsentanter, der var med på testturene.

Uanset hvor i bussen, man satte sig, kunne man ubesværet snakke sammen. De testede dieselbusser havde et tilfredsstillende støjniveau til glæde for passagerer og chauffør. Men de testede el-busser overhalede let og elegant deres dieseldrevne kolleger, når det gjaldt lavt støjniveau.

Og det er ikke kun inde i bussen støjten er minimeret til en svag summen fra den elektriske drivline. Det gælder også ud mod den verden, der passerer forbi vinduerne på bussen, når den kører fra sted til sted.

Let og elegant - den bedømmelse tør vi godt sætte på VDL's E-worker - busserne, der er klar og som allerede er kørt mod en renere fremtid - en fremtid, der kan blive næsten 100 procent ren i takt med, at energiproduktionen bliver mere og mere bæredygtig.

Hos VDL siger man, at test-perioderne for el-busser er slut. Virkeligheden er kommet i stødet og har kørt i Eindhoven siden december sidste år.

I næste nummer af Magasinet Bus vil vi skrive mere om el-busser og kollektiv trafik med udgangspunkt i besøget i Eindhoven.

Strømmen til busserne i Eindhoven er grøn. I takt med udbygning af produktionen af vedvarende energi, får flere og flere mulighed for at køre på grøn strøm - hvis strøm kan være grøn.





Daily Tourys er kåret som "International Minibus of the Year 2017".

Iveco kørte hjem med minibus-trofæet

Juryen, der står bag priserne "International Bus of the Year" og "International Coach of the Year" har for første gang uddelt en særlig pris til minibusser. Efter afstemning blandt juryens 19 medlemmer stod det klart, at Iveco kunne tage prisen med ind i sin Daily Tourys og dermed smykke den med titlen "International Minibus of the Year 2017"

Juryen havde inden afstemningen gennemført en tre dage lang Minibus Euro Test, hvor juryen fandt, at Daily Tourys havde klaret sig særdeles godt under testen, hvor den var oppe i mod seks andre minibusser. Minibusserne blev testet under realistiske vejforhold med stigninger og fald, motorvej, smalle veje og mange forskellige trafikssituationer.

Den nye Minibus of the Year-pris er blev indstiftet i år, da juryen bag kåringerne af de store busser gerne vil give anerkendelse til minibusser, mikrobuser og midibusser udviklet til professionel personbefordring.

Juryformand Tom Terjesen opsummerede juryens stemmeafgivelse således:"

"Iveco Daily Tourys kombinerer et karrosseri af høj kvalitet med førsteklasses passagerkomfort. Drivlinjen med den stærke Euro 6 dieselmotor og måske den allerbedste gearkasse, som nogensinde er udviklet i denne klasse, gør rejsen til en mindeværdig oplevelse. Den store bagagekapacitet og den smarte idé med en klap indvendigt i bagagerummet giver mulighed for endnu mere plads, når det er nødvendigt. Da der er tale om en fuldstændig fabriksbygget minibus, kan service og vedligehold udføres endnu mere effektivt, uanset hvor i Europa du befinder dig.

Sylvain Blaise, chef for IVECO BUS, tog imod prisen under åbningsceremonien for FIAA 2017, der blev afholdt i Madrid i Spanien.

- Det er en stor glæde at modtage den allerførste pris som Minibus of the Year. Med denne anerkendelse gør Daily Tourys selskab med vores turistbus Magelys, som blev kåret til "International Coach of the Year 2016". Vi er meget

Iveco Bus har fået tildelt prisen "International Minibus of the Year 2017". Der er tale om en særlig pris rettet mod minibusser stiftet af den internationale jury, der også står bag priserne "International Bus of the Year" og "International Coach of the Year". Juryen består af 19 journalister fra europæiske tidsskrifter inden for vejtransport.

stolte af, at de prestigefyldte kåringer af International Bus & Coach of the Year er gået til vores to busser som en anerkendelse af deres kvalitet og værdi for operatørerne inden for sektoren for passagertransport, sagde Sylvain Blaise.



Daily Tourys markerer sig ved en høj grad af kundetilpasning både med hensyn til specifikationer og indvendig layout. Det gør, at den kan tilbyde en transportoplevelse med luksuriøs komfort i et stilfuldt miljø for såvel passagerer som chauffør. For at øge fleksibiliteten er sæderne monteret på skinner, så man kan opstille det ønskede antal pladser op til 19 - eller 16, hvis kunden ønsker mere benplads. Skinnerne er monteret på en forhøjning, hvilket øger komforten for passagererne, da man undgår generende hjulkasser og der er let adgang til alle sæder, der er af typen Kiel Touristic indstillelige sæder med tre-punkts-sikkerhedsseler.

I sit segment har Daily Tourys klassens bedste bagagekapacitet med et 2,5 kubikmeter forsænket bagagerum i bagenden, som er let at laste og tømme. Det høje niveau af standardfunktioner giver passagererne en behagelig rejse og underholdning på langture takket være individuel aircondition og LED-belysning, Iveco's nye multimediasystem, USB-stik og LCD-skærm.

Derudover giver funktioner som bilens 8-trins Hi-Matic automatgearkasse, luftaffjedring bag og Telma-retarder øget køreglæde og rejsekomfort. Derudover øger omfattende sikkerhedsfunktioner og overholdelse af R66-kravene sikkerheden for passagerer og chauffør.

Daily Tourys leveres med en kraftig tre-liters dieselmotor, der yder op til 180 hk. Iveco yder to års fuld garanti med ubegrænset kilometertal og bidrager dermed til lave samlede ejeromkostninger (TCO). Iveco tilbyder service fra sit netværk, der består af 667 serviceværksteder fordelt over hele Europa.

Moderne produktion i Italien

Iveco producerer Daily Tourys på fabriksanlægget i Brescia i Norditalien. Her er en monteringslinje specielt indrettet til Iveco Bus' køretøjer til persontransport. Karrosserierne bliver efter sammensvejsningen forbehandlet til en komplet kataforesebehandling, der sikrer lang beskyttelse mod korrosion.

En Daily Minibus til enhver opgave

Daily Tourys indgår i Iveco's modelprogram af Daily Minibusser, der tilbyder løsninger til mange forskellige typer persontransporter - turistbusser til at rejse med komfort og stil, intercitybusser og skolebusser specielt beregnet til transport af elever.

Bæredygtig persontransport

Ligesom de andre Daily Minibusmodeller fås Daily Tourys også med en Natural Power motor, der kører på komprimeret naturgas eller komprimeret biometan. Den kan også leveres med en elmotor med nul-emission.



Dobbeltdækkeren til turistikørsel fylder 50 år

Det er 50 år siden, at den tyske busproducent Neoplan lancerede sin første dobbeltdækkerbus i luksus kvalitet til turistikørsel

I foråret 1967 forbløffede den unge tyske buskonstruktør Konrad Auwärter busbranchen med sin nyskabelse, en dobbeltdækker til turistikørsel. Det var helt utænkeligt på det tidspunkt, men alligevel troede den yngre søn af tysk busindustriens grand old man Gottlob Auwärter på sit koncept og gjorde den første Neoplan Skyliner til en realitet. For at bevise bussens kvaliteter, kørte Konrad Auwärter den 12 meter lange bus fra Stuttgart til Bruxelles. Det skriver MAN Truck & Bus i en pressemeddelelse.

- På det tidspunkt troede ingen, at det overhovedet var muligt at køre en dobbeltdækker på motorvejen uden at vælte. Men vi overbeviste hurtigt tvivlerne, fortæller Konrad Auwärter.

Og dobbeltdækkeren tog markedet med storm. Til dato er der blevet produceret næsten 5.000 Neoplan Skyliner, der lige som de øvrige busser i Neoplan-programmet er blevet skræddersyet i mange varianter efter kundernes ønsker. Blandt nogle af de mest spektakulære versioner er bl.a. den 4-akslede Megaliner og den 4- eller sågar 5-akslede led-bus Jumbocruiser.

I dag er Neoplan nået til syvende generation Skyliner siden introduktionen i 1967, og selv om Neoplan for længst har fået konkurrence på markedet, hører Skyliner fortsat til helt forrest i feltet. Neoplan har siden 2001 været en del af MAN-koncernen.

Dobbeltdækkere i bytrafik er en gammel sag

Ifølge dansk Wikipedia har dobbeltdækkerbusser i bytrafik været kendt siden buskørlens start først i 1900-tallet. Inspirationen kom fra hest omnibusser, som ofte havde to etager. Der kørte i mange år dobbeltdækkerbusser i blandt andet Wien, Berlin og London. Bytrafikkens dobbeltdækkerbusser er i dag mest kendt fra London og andre engelske byer, men bruges også i mange andre byer.



Nyt fra VBI Juni 2017

Afdeling Jylland
Vejstruprød Busimport ApS
Kongensgade 38, 6070 Christiansfeld

Salg
Leif Brændekilde
Tlf: +4540359308
lb@busimport.dk

Udvalg af nye MB Sprintere Euro



Mercedes sprinter 313 cdi 3500 kg M1. lift 5 + G + F

fra kr. 325.000. -

Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 7 + G + F

fra kr. 385.000. -

Mercedes sprinter 313 cdi 4050 kg R3 lift 14 + G + F

fra kr. 395.000. -

Mercedes sprinter 516 cdi 5000 kg R3L lift 19 + G + F

fra kr. 485.000. -

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

Udvalg af nye ISUZU

NOVO Ultra med op til 27 + F + G pladser Pris fra 675.000. - kr.

TURQUOISE med op til 31 + F + G pladser Pris fra 845.000. - kr.

VISIGO med op til 39 + F + G pladser Pris fra 1.255.000. - kr.



Mercedes 519 cdi helt ny på lager Fra kr. 575.000,00



Mærke, model **Setra S 417 GT-HD** , Første reg. **10/2012** Kilometer **420.350 km**

Euro norm **Euro V** Gearkasse **Automatisk** Sidde- /Ståpladser **51+1**

Døre **1+2**

Pris: 1.475.000 DKK + moms

Generelt udstyr

- ABS, Fartpilot, Bakkamera, DVD, Radio, CD-afspiller, Mikrofon, Køleskab, Termo vinduer, Tonedæmper, Læse lamper, Hattehylde, Luft dyser passagere, Lift





20 busser fra MAN kørte med alle VM-mandskaberne

VM i ishockey, der blev i år blev afholdt i Tyskland, havde en spiller med, der klarede sig uden skøjter. Det var MAN Trucks & Bus, som støttede IIHF Ice Hockey World Championships ved at stille 20 MAN Lion's Coach busser til rådighed. Den første af de 20 busser, som blev overrakt til det tyske ishockey forbund (DEB) kørte som holdbus for det tyske landshold

De 16 landshold, der spillede om VM-trofæet - blandt andet Danmark - blev transporteret rundt mellem kampene i en flåde af nye MAN Lion's Coaches turistbusser.

Arrangørerne af dette års ishockey-VM havde valgt Asterix og Obelix som officielle maskotter for turneringen. Ifølge den franske tegneserie-duo er intet umuligt. Men hvor Asterix og Obelix er vant til at gå fra sted til sted, kørte ishockeyholdene på en mere sikker, komfortabel og afslappende måde fra kamp til kamp.

Flåden af MAN Lion's Coaches bestod af fire to-akslede Lion's Coach på 12 meter samt 16 tre-akslede Lion's Coach på henholdsvis 13,3 og 13,8 meter. Busserne var indrettet med plads til mellem 49 og 57 passagerer afhængigt af sædearrangement, og alle busser er udstyret med air-condition, køkken og toilet.

Sikkerhed og komfort

Afhængig af variant var de udrustet med Euro 6-motorer på henholdsvis 440 og 460 hk i kombination med 12-trins MAN TipMatic automatgear. Sikkerhedsmæssigt var busserne udrustet med blandt andet nødbremsassistent, Lane Guard System (sporassistent) samt Adaptive Cruise Control (afstandsradar). Desuden indgik MAN Attention Guard (opmærksomhedsassistent) samt EfficientRoll cruise control med GPS-styret navigation i udstyret.

VM i ishockey blev afviklet med gruppekampe i henholdsvis Köln og Paris. Derefter afviklede finalerunderne frem til 21. maj, hvor bronze- og guldkampene blev spillet i Köln.

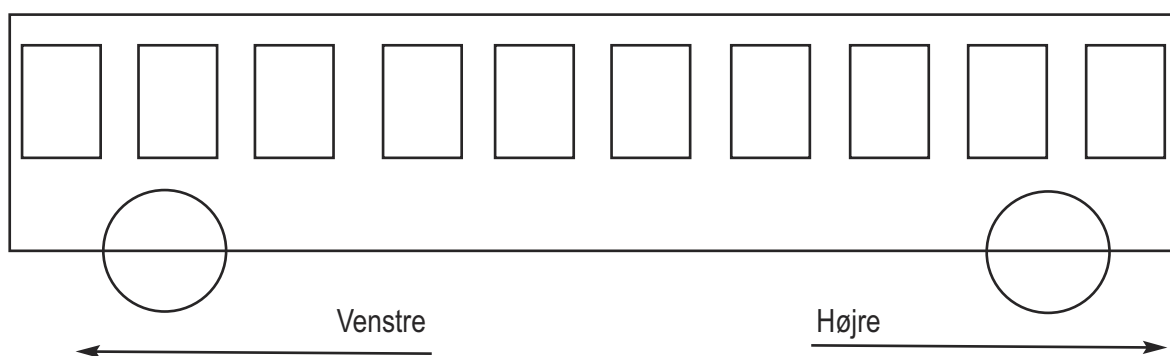
Busserne er kørt frem i løbet af årets første fire måneder

Siden årsskiftet og frem til og med april er der leveret 215 nye busser i Danmark, hvilket er væsentlig flere end i 2016, hvor der blev leveret 135 busser i den tilsvarende periode

De Danske Bilimportører peger på, at der er betydelige variationer i salg og levering af nye busser mellem de enkelte måneder, men overordnet set har salget af busser været stigende over det seneste års tid.

En konkurrence

Kan du se, hvilken vej bussen kører, når den kører fremad, så kan du vinde et års abonnement på transportnyhederne.dk



Højre eller venstre - begrund dit svar og send det til os på mail.

Klik **her** eller brug denne adresse:
redaktionen@transportnyhederne.dk

Svensk rapport sætter fokus på turistbuskørslen og det indre marked

Fungerer det indre marked i Europa for turistbuskørsel? Den svenske brancheorganisation "Sveriges Bussföretag" svarer nej og begrundet det i sin nye årsrapport.

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

Transport virker ofte som en sær gøgeunge i det moderne samfund. Transport er i sit væsen grænseoverskridende, mens alle regler og normer bygger på de fastboendes vilkår. Transportsektoren har mange ting til fælles med fortidens og nutidens nomader. Diskussionen om social dumping og østarbejdere piller kun lidt i overfladen i denne konflikt. Reelt er behovet for og evnen til at regulere transportsektoren et langt mere dybtgående spørgsmål. Intet sted er dette mere tydeligt end i reglerne for international turistbuskørsel. Den svenske brancheorganisation "Sveriges Bussföretag" har i sin nye årsrapport skåret problematikken ud i pap.

Sådan hænger det sammen

Der er mindst tre vigtige årsager til det overvældende detaljerede kontrolsystem omkring international turistbuskørsel.

Den første årsag er, at nationalstaten er den helt dominerende lovgiver, og at der i tidens løb er udviklet vidt forskellige traditioner i de enkelte lande for reguleringen af transportsektoren - både hvad der skal kontrolleres og hvordan. Hele udgangspunktet for EU's Indre Marked er et opgør med disse principper - men fortrinsvis på andre områder end transport. Selv der, hvor der er fælles regler - køre- og hviletid er et godt eksempel - bygger administrationen på nationale normer og prioriteringer.

Den anden årsag er at transport - for eksempel en busrejse - er situationsbestemt. Reguleringen har blandt andet til formål at holde styr på udvalgte detaljer under turen. Først med nutidens digitale teknologi kan en tur dokumenteres i detaljer. Dette kunne danne basis for en ny og mere avanceret og samtidig forenklet kontrol, bygget på den gennemsigthed som teknologien har medført, og som samtidig fjerner den mistro, som præger det nuværende regelsæt. Det vil være den oplagte julegaveidé til en presset busbranche fra EU-landenes politikere.

Den tredje årsag er, at international turistkørsel med bus er så relativt lille en økonomisk aktivitet, at den som regel befinder sig under den politiske og mediemæssige tærskel for emner af almen interesse. Det er derfor svært at mobilisere politiske initiativer på området - uanset hvor relevante, de måtte være. Disse problemer har international turistkørsel til fælles med rigtig mange andre politiske nicheområder. Rapporten bekræfter indirekte dette argument. Busrejser udgør kun seks procent af det samlede antal turistrejser i Sverige, og den internationale busturisme udgør lidt under halvdelen af den samlede turistkørsel.

Kontrolsystemet er så kompliceret og detaljeret, at kontrollen i praksis ikke kan udføres effektivt. Desværre medfører det en utilsigtet vilkårlighed, hvor der næsten altid kan findes fejl - og hvor konsekvenserne afhænger af kontrollørens grad af nidkærhed.

Busbranchens egen holdning til regelsættet er også ambivalent - i Sverige såvel som i Danmark. På den ene side ønsker branchen regulering som sikring mod unfair konkurrence - indenlands kan det være et gråt marked af småsnydere, internationalt kan det være konkurrence fra andre lande med mere lempelige regulering eller kontrol. På den anden side ønsker branchen også større enkelhed og mindre vilkårlighed.

Busrejser

Hverken på nationalt eller europæiske plan har busbranchens organisationer så stor gennemslagskraft, at forenklinger er gennemført. Mere slagkraftige politiske dagsordener er slået igennem typisk på national basis - blandt andet miljøpolitik (miljøzoner og vejafgifter) og social dumping (minimumsløn).

Vi gengiver en større uddrag af rapportens beskrivelser på de følgende sider. Interesserede kan hente rapporten **her**:



Fra den svenske rapport:

En busrejse gennem Europa

- findes der et fungerende indre marked for persontransport med bus?

For at give læserne af denne rapport et bedre billede af, hvilket arbejde, der ligger bag en rejse gennem Europa beskriver vi her forberedelserne og alle de forskellige regelværk, der skal tages hensyn til, inden turen kan begynde. Beskrivelsen er generel og med eksempler fra forskellige lande

For at lette arbejdet for medlemmerne af Sveriges Bussföretag har foreningen udarbejdet to vejledninger. På vores medlemside "Bussregler land för land" præsenterer vi de vigtigste specifikke regler gælder i alle europæiske lande. På medlemssiden findes også dokumentet "Checklista för Turisttrafik", hvor hver regel findes beskrevet for turisttrafik i Sverige og i udlandet.

Forberedelse på årsbasis

Inden den enkelte rejse planlægges skal der ske en planlægning af hele sæsonen. De vigtigste elementer er busflåden, personale- og chaufførplanlægning, destinationsplanlægning ud fra erfaringen samt introduktion af nye "varme" destinationer. Efter denne planlægningsproces skal planen omsætte til markedsføring mod relevante kundegrupper i alle tænkelige markedsføringskanaler.

Grundlæggende rejseplanlægning

Alle leverandøraftaler skal forberedes, hvilket indebærer aftaler med eventuelle rejsearrangører, hoteller, rederier, forsikringsselskaber og andre leverandører under rejsen. Det skal også indgås tydelige aftaler med hver enkelt gæst, som bygger på lovgivningen om pakkerejser, hvor rejsevilkaarne skal opfyldes og rejsegarantien skal være korrekt indberettet til Kammarkollegiet. (I Danmark: Medlemskab af Rejsegarantifonden, red.)

Det skal foreligge en gyldig vognmandstilladelse, forskellige former for kontroldokumenter, planer og rutiner for krisehåndtering, kontaktlister, kontrol af toldregler, vejskatteregler i de enkelte lande, miljøzoneregler i de enkelte lande og byer, tunnel- og broafgifter, momsregistrering og kontrol af alle lande momsregler. Kontrol og landespecifikation på alle lande, som har indført regler om minimumsløn, en tydelige rejseplan mm. En anden forudsætning, der skal tages hensyn til, er at man kan gennemføre betalinger i de lande, man passerer, for eksempel for vejafgifter, parkering og andre lokale afgifter.

Chaufføren

Når det gælder chauffører skal mange ting være i orden. Frem for alt skal kørslen planlægges i detaljer i forhold til de ekstremt restriktive køre- og hviletidsregler. Denne planlægning skal desuden koordineres med foregående og fremtidige ture. Det skal foreligge gyldige kørekort, uddannelsesbevis, fartskriverkort, som er direkte koblet til køre- og hviletidsreglerne, forsikring, europæisk sygeforsikringskort, eventuelle dokumenter fra Försäkringskassan koblet til minimumslønregler, pas og visum m.m.

Bussen

Hvad bussen angår, finde der både generelle og landespecifikke regler. Alle dokumenter fra planlægningsprocessen skal som hovedregel medbringes. Desuden skal registreringsattest og synsattest medbringes, samt attester eller mærkater for ret for at køre i miljøzoner.

Busrejser

Andre krav er at bussen skal have nationalitetsbetegnelse, tilladelser til parkering i de enkelte lande og byer, mærkater for hastighedsgrænser i de enkelte lande, sikkerhedsudstyr af forskellig art - varierende mellem landene, udstyr relateret til forskellige vejafgiftssystemer samt obligatorisk vinterudstyr, som også varierer fra land til land.

Rejsen

På selve rejsen skal der tages hensyn til en række forhold for at sikre gæsterne en smidig og positiv rejseoplevelse. Hvis den ovennævnte planlægning ikke er udført tilstrækkelig nøjagtigt, er der en stor risiko for forsinkelser i forbindelse med forskellige kontroller, betalingsanlæg, standsninger og indcheckninger. Risikoen for forsinkelser påvirker også overholdelsen af køre- og hviletidsreglerne, hvilket kan få ødelæggende konsekvenser for både chaufførerne og busselskabet.

Disse dokumenter skal medbringes på rejsen:

- Alle de nævnte afgifter for infrastruktur m.v. i de enkelte lande.
- Information til gæsterne i form af rejseregler, klagemuligheder og klagevilkår, sikkerhedsinformation og toldregler.
- Alle billetter og bookingbekræftelser for hoteller, færger med videre.

Konklusion

EU's indre markeds fungerer ikke for internationale persontransporter. I de seneste fem år er der tilføjet vældig mange landespecifikke regler, som skaber meget administration og betyder øgede omkostninger for europæiske busselskaber, som udfører rejser i Europa. Dette kan være momsregler, regler om minimumsløn, miljøzoneregler eller andre protektionistiske regler. I samme periode er der ikke fremkommet nye regler for international persontransport, som er EU-harmoniseret. Der findes mange flere landespecifikke regler at tage hensyn til med store administrative omkostninger til følge. Samtidig medfører de mange regler en øget usikkerhed i forhold til at levere gode rejser til gæsterne og en øge forretningsmæssig risiko for busselskaberne.

**www.
bus-store
.com**

Tried. Tested. Trusted.

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

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

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

Erhvervsliv og politikere vil booste turisme

Turismeaktører og politikere i Østjylland går sammen om at udvikle turismen. Målet er blandt andet at tiltrække flere svenske turister. I den forbindelse har rederiet Stena Line, der eksempelvis sejler mellem Grenaa og Varberg, ambitiøse planer for fremtiden

Interessen for Østjylland som turismested skal være endnu større. Det var udgangspunktet for et seminar, der fornyligt fandt sted i Den Gamle By i Aarhus, hvor over 40 politikere, turismeaktører, faglige organisationer og erhvervsledere var i dialog for at booste turismen og hente vækst og arbejdspladser til Østjylland.

- Turismen i området er steget, men vi har ikke godt nok fat om det svenske marked, og det er ærgerligt, når potentialet er så stort. Der er nemlig grobund for, at mange flere svenskere rejser hertil, hvilket vil bidrage positivt til væksten både for os som rederi og i Østjylland generelt. Det er på tide, at vi smøger ærmerne op og det vil vi gerne bidrage til, siger Tony Michaelsen, der er chef for Stena Lines ruter til Danmark.

Det var netop rederiet Stena Line, der havde taget initiativ til seminaret og arbejde sammen om at øge turismen i Østjylland. Med to færgeruter mellem Danmark og Sverige spiller Stena Line en aktiv rolle i turismen mellem de to lande. Og ledelsen for ruterne til Danmark har ambitiøse planer for trafikken mellem Sverige og Danmark - planer, der over de næste fem år blandt andet omfatter en ruteomlægning, en ekstra færge og en markant styrket markedsføringsindsats.

Blandt deltagerne på seminaret var direktør i VisitAarhus Peer H. Kristensen, regionsrådsformand i Region Midtjylland Bent Hansen (S) og folketingsmedlem Britt Bager (V). Blandt politikerne ser man turismen som en væsentlig motor for beskæftigelse i hele Østjylland.



På billedet ses oplægsholderne ved seminaret: Tony Michaelsen (tv.), chef for Stena Lines ruter til Danmark, folketingsmedlem Britt Bager (V) og Peer H. Kristensen, direktør i VisitAarhus. Også regionsrådsformand i Region Midtjylland, Bent Hansen (S), var blandt oplægsholderne.

- Hos Venstre og i regeringen er turisme højt på dagsordenen, og vi ser erhvervet som en væsentlig motor for vækst og beskæftigelse i hele landet – også her i Østjylland, hvor vi har nogle fantastiske muligheder. Det er meget positivt, at der nu investeres markant i at få flere svenskere til at få øjnene op for Østjylland, og jeg vil gøre mit til at skabe rammerne for, for at indsatsen resulterer i vækst og arbejdspladser i hele området, siger Britt Bager.

Også Peer H. Kristensen fra VisitAarhus er enig i, at turismen er en vigtig vækstmotor. Han betonedes desuden, at det store potentiale i svenske turister skal kickstartes med de rette budskaber.

- Vi har i forvejen et tæt og godt samarbejde med Stena Line, og deres planer for Østjylland er interessante og i god tråd med, hvad vi hos VisitAarhus i forvejen arbejder på - nemlig at øge antallet af svenske turister. Og vi har meget at byde ind med i forhold til, hvad svenske gæster interesserer sig for, herunder kultur, shopping og gourmet, siger Peer H. Kristensen.

Sightseeingbusser kører ud i Aarhus

I løbet af sommeren ventes op mod 90.000 krydstogtgæster at besøge Aarhus. Det er en del af grunden til, at selskabet Strömma, der blandt andet sejler med kanalbåde og kører dobbeltdækkerbusser i København, har stiftet selskabet City Sightseeing Aarhus i samarbejde med busselskabet Abildskou. City Sightseeing Aarhus vil køre med tre Open Top Busser, der er dobbeltdækkerbusser, hvor det faste tag er pillet af, så der er frit udsyn til alle side

Sightseeing-busserne, som Abildskou er i gang med at finde chauffører til, skal blandt andet passere kunstmuseet Aros, Den Gamle By og Marselisborg Slot.

I forbindelse med job-opslaget, hvor der var ansøgningsfrist 14. maj, skriver Abildskou, at chaufførernes vigtigste opgave bliver at køre de besøgende rundt i Aarhus samt sælge produktet på fineste vis og give dem en god og uforglemmelig oplevelse i Aarhus Kulturbus 2017.

Kravene til chaufførerne, der kan vente at skulle køre med Open Top Busser i juni, juli og august, er følgende:

- Man skal kunne engelsk og derudover gerne flere sprog - eksempelvis tysk, spansk, fransk, italiensk, russisk eller kinesisk
- Man skal have lyst til at arbejde udendørs
- Man skal være selvstændig og samtidig være en del af et holdsamarbejde
- Man skal have erhvervskørekort til Kat. D samt EU bevis
- Man skal kunne sælge sightseeing billetter til busserne
- Man skal kunne informere og guide kunderne venligt og høfligt og altid være klar med et smil

Lever man op til kravene, kan man komme i betragtning til jobbet, hvor City Sightseeing Aarhus tilbyder:

- Arbejde i juni, juli og august med at køre de tre Open Top Busser. Nogle dage kører alle busserne kører - andre dage kører kun en enkelt bus, typisk om lørdagen.
- En arbejdstid, der ligger i dagtimerne – og er enten hele eller delt, som en morgen/eftermiddagsvagt.
- Et professionelt miljø, hvor kunderne er i højsædet.
- En super spændende og lærerig sommer
- Eventuel afløsning på linie 888/Flixbus, Aarhus - København

Bjert Busser er solgt igen

Bjert Busser overtages af et konsortium af Papuga Bus i Vejle og Københavns Bustrafik. Hermed er der sat endeligt punktum for Centrum Turist, som gik konkurs for halvandet år siden.

Kunderne hos Bjert Busser kan se frem til, at de mest slidte busser bliver udskiftet. Det skriver Jyske Vestkysten. De nye ejere kan se frem til stordriftsfordele efter, at de har overtaget Bjert Busser, lyder det fra Lars Larsen, der står bag Københavns Bustrafik. Sammen med Peter Papuga, der står bag Papuga Bus Vejle, har selskabet købt Bjert Busser på Stålvej, der blandt andet har kontrakt med Kolding Kommune om kørsel på specialområdet.

Selskabet i København råder over 100 turistbusser. Vejle-firmaet har 25 busser og Bjert Busser råder over 45 busser. Dermed bliver selskabet i Kolding en del af Danmarks største bus-selskab, når det gælder turistbusser, fortæller Lars Larsen.

- Jeg har købt flere selskaber i København-sområdet, og jeg har ikke lagt skjul på, at jeg gerne vil være større for kunne udnytte stordriftsfordele. Det gælder i forhold til bedre indkøbsaftaler på blandt andet brændstof og forsikringer. Og så kan vi optimere i forhold til tomkørsel, så vi ikke kører hjem med en tom bus fra Jylland og omvendt, siger Lars Larsen, der er direktør i Københavns Bustrafik, der i flere år har samarbejdet med Papuga Bus.

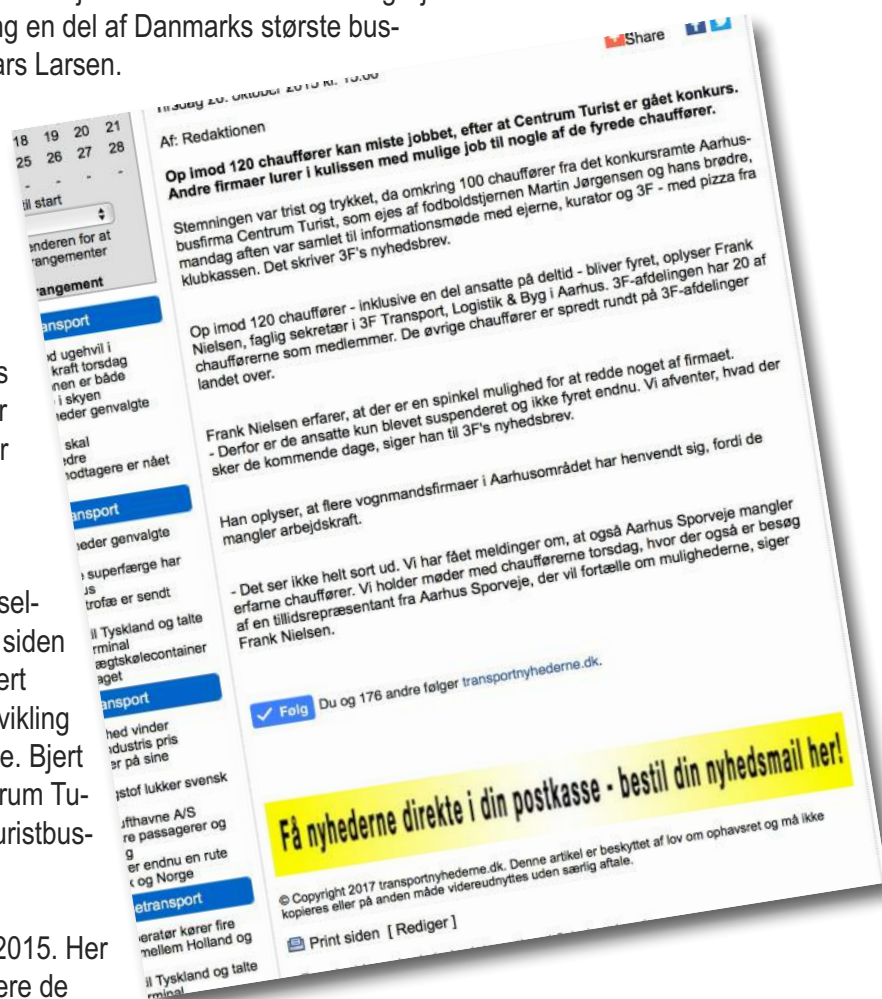
Sidste runde i historien om Centrum Turist

Bjert Busser er oprindeligt et velanset lokalt busselskab fra Sdr. Bjert syd for Kolding. For en del år siden flyttede busselskabet til Kolding og fik navnet Bjert Busser. Her fortsatte busselskabet en positiv udvikling under busvognmand Christian Andersens ledelse. Bjert Busser blev for nogle år siden overtaget af Centrum Turist i Aarhus - dengang ét af Danmarks største turistbusselskaber.

Centrum Turist gik imidlertid konkurs i efteråret 2015. Her blev Bjert Busser tilsyneladende brugt til at placere de sundeste del af turistbusforretningen. Men det gik heller ikke godt. Ifølge Jyske Vestkysten havde selskabet sidste år et underskud på lidt over en halv million kroner.

I sommeren 2016 blev Bjert Bus fuldt ud overtaget af selskabet Firma Invest, og hermed kringledede de tre brødre Jørgensen sig helt ud af busdriften. Martin, Mikael og Mads Jørgensen har i en årrække drevet en større koncern af forskellige investeringsselskaber, som imidlertid har tabt mange penge siden finanskrisen i 2008. Busselskabet Centrum Turist var bare en lille del af aktiviteterne. Martin og Mads Jørgensen har været professionelle fodboldspillere i udlandet.

Med salget af Bjert Busser til Papuga og Lars Larsen er det endelige punktum sat for konkursen i Centrum Turist.





Hotelgruppe indsætter egen shuttlebus til deres krydstogtgæster

BC Hospitality Group har lanceret en ny Cruise Shuttle Bus service i København til gavn for de mange udenlandske krydstogtgæster, der i sommerens løb overnatter på et af gruppens hoteller.

Den nye busservice havde driftsstart den 30. april 2017. Shuttlebussen anvendes til at transportere krydstogtgæster fra koncernens hoteller, Crowne Plaza Copenhagen Towers, AC Bella Sky Copenhagen og Copenhagen Marriott, til den nye krydstogtterminal i Nordhavn, men vil i det resterende tidsrum kunne bookes til turistikørsel blandt andre interesserede kundesegmenter.

Koncernchef for BC Hospitality Group, Allan L. Agerholm, siger om det nye Shuttle Bus initiativ.

- Krydstogtterminalernes beliggenhed i Nordhavn har skabt et stort behov for effektive transportløsninger for de mange krydstogtgæster, der skal til og fra centrum og hotellerne, og den udfordring tager vi gerne op. Vi har længe været det eneste hotelselskab herhjemme med egen daglig Shuttle Bus service mellem Københavns Lufthavn og vore hoteller i Ørestad.

Det koster 125 kroner og voksne og 75 kroner for børn at benytte shuttlebussen.

Erhvervsuddannelserne bliver ændret

Efterspurgte ændringer i erhvervsuddannelserne på transportområdet er ved at blive indarbejdet og forventes klar til sommer. TUR - Transporterhvervets Uddannelser arbejder løbende på at få justeret bekendtgørelserne for erhvervsuddannelserne på transportområdet, så de passer til arbejdsmarkedet behov

TUR oplyser i den forbindelse, at der fra juli i år kommer følgende ændringer:

Ophævelse af trindeling i vejgods og kran

Fra sommeren 2017 bliver trin 1 og trin 2 i henholdsvis vejgodstransportuddannelsen og kranuddannelsen lagt sammen. Årsagen er, at trin 2 i disse uddannelser indeholder nogle specialefag, som branchen kan have brug for, at eleverne erhverver tidligere i uddannelsesforløbet, end det i dag er muligt. Ved at sammenlægge trinnene kan skolerne planlægge de nødvendige fleksible forløb i forhold til de lokale praktikvirksomheders behov.

Grundforløb giver adgang til flere uddannelser

I bekendtgørelserne til Havn, Kran, Lager, Lufthavn, Togklargører samt Vejgods er der enslydende kompetencebeskrivelser for grundforløb 2. Derfor vil det fremover stå i bekendtgørelserne, at grundforløb 2 inden for én af disse uddannelser giver adgang til hovedforløb på alle seks uddannelser.

Det samme vil gøre sig gældende mellem Turistbuschauffør og Buschauffør i kollektiv trafik.

Ingen svendeprøve på trin 1, hvis uddannelsesaftalen fortsætter

Fra sommeren 2017 skal lærlinge på erhvervsuddannelsen Buschauffør i kollektiv trafik ikke længere til svendeprøve på trin 1, hvis deres uddannelsesaftale også er omfattet af trin 2 (og 3).

Grundforløb 2 til voksne uden erfaring

TUR er gennem henvendelser fra skolerne blevet gjort opmærksom på, at EUV 2-elever uden brancheerfaring ikke nødvendigvis bør være undtaget for grundforløb 2, som det står præciseret i paragraf 3 stk 7 i de nuværende bekendtgørelser. Derfor vil der i de nye bekendtgørelser blive indført, at EUV 2-elever uden brancheerfaring skal leve op til de samme grundforløbskompetencer som de unge.

Det skal samtidig være muligt at lave ny mesterlæreuddannelsesaftaler for EUV 2 elever, således at de kan få fagligt indhold i denne del af praktiktiden på samme niveau, som de unge.

Længere praktiktid til voksenlærlinge

Personer over 25 år med anden uddannelse, men uden brancheerfaring, bliver automatisk EUV spor 2-elever. TUR har via henvendelser fra praktikvirksomheder erfaret, at EUV 2-forløbene i flere af uddannelserne er blevet for korte til, at personer uden brancheerfaring kan nå samme niveau som de unge. Denne elevtype har brug for mere skoleundervisning, end de voksne med erhvervserfaring, hvorfor praktiktiden, som den er fastlagt i dag, bliver for kort.

TUR har derfor ændret på varigheden af de enkelte trin for EUV 2-elever, således at den samlede uddannelsestid frem til faglært niveau bliver to år. Samtidig vil TUR fastholde den fleksible individuelle varighed, beskrevet i uddannelsesordningerne, så den enkelte elev og virksomheds behov kan tilgodeses.

28-årig kørte uden billet og spyttede på en kontrollør

Det er en dårlig idé at køre uden billet i bussen. Men det er en endnu dårligere idé at spytte efter de kontrollører, der giver én en bøde. Det måtte en 28-årig mand sande, da han fornyligt en eftermiddag klokken kvart over tre blev stoppet af et par kontrollører i en bus på Busgaden i Aarhus

Den 28-årige var i gang med at købe en billet via sin telefon, da kontrollørerne påpegede, at man skal have købt sin billet, inden man stiger på bussen.

Kontrollørerne tog ham med ud af bussen for at give ham en bøde, hvilket fik den 28-årige til at hidse sig op og - ifølge Østjyllands Politi - kalde kontrollørerne forskellige upassende ting.

Det grinede kontrollørerne af, hvilket fik den 28-årige til at blive endnu mere vred og spytte den ene kontrollør i hovedet. Herefter forsøgte manden at flygte fra stedet, men snublede på vejen, så kontrollørerne kunne tage fat i ham og tilkalde politiet. Da betjentene kom frem, blev den 28-årige anholdt og sigtet for vold mod personer i offentlig tjeneste.

Unge sparkede og slog buschauffør

En 55-årig buschauffør, som fredag aften 19. maj ved 22-tiden kørte Movia's rute 383, blev overfaldet af nogle unge mennesker på Kokkedal station

Buschaufføren, der selv anmeldte overfaldet, fik først nogle knytnæveslag i ansigtet, hvorefter han blev sparket i brystet.

Nordsjællands Politi håber, at videoovervågning af området kan føre frem til gerningsmændene.

- Men vi hører også meget gerne fra vidner til det voldelige overfald, siger vagtchef Søren Bjørnstad, Nordsjællands Politi.



EU-Kommissionen vil have den midlertidige grænsekontrol udfaset

Danmark, Norge, Sverige, Tyskland og Østrig bør efter EU-Kommissionens opfattelse udfase den midlertidige grænsekontrol, der har været i gang ved de indre grænser mellem landene i Schengen-samarbejdet siden årsskiftet 2015/2016. EU-Kommissionen har besluttet at forlænge den midlertidige grænsekontrol en sidste gang, hvilket betyder, at grænsekontrollen skal ophøre inden seks måneder

EU-Kommissionen understreger, at grænsekontrollen kun udføres målrettet og i begrænset omfang - og kun som en sidste mulighed.

Samtidig opfordrer EU-Kommissionen medlemslandene til benytte alternativer, der kan skabe samme niveau af sikkerhed, som grænsekontrollen - eksempelvis øget politi-kontrol i grænseområder og langs hovedfærdselsårer.

EU-Kommissionen fremhæver, at sikkerheden ved EU og Schengen-samarbejdets ydre grænser er blevet styrket. Blandt andet har EU's aftale med Tyrkiet og etableringen af European Border and Coast Guard i oktober sidste år betydet, at indvandringen til Grækenland er faldet med 97 procent.

Baggrunden for EU-Kommissionens anbefaling er, at situationen med flygtningen og andre mennesker, der forlader deres hjemlande, er stabilisere. Samtidig er der et markant antal illegale indvandrere og asyl-ansøgere i Grækenland. EU-Kommissionen peger på, at der er sat en række tiltag i gang, der skal løse udfordringerne med flygtninge og illegale indvandrere, der opholder sig i eksempelvis Grækenland.

Danmark forlænger grænsekontrollen i yderligere seks måneder

EU's ministerråd har henstillet til Danmark, Norge, Sverige, Tyskland og Østrig, at de i medfør af Schengen-grænsekodeksens letter den permanente grænsekontrollen og helt afskaffer den i løbet af de næste seks måneder

Samtidig har ministerrådet også signaleret, at det accepterer, at landene opretholder kontrollen i yderligere 6 måneder. VLA-K-Regeringen har på den baggrund meddelt EU-Kommissionen, EU-Parlamentet og de øvrige medlemsstater, at Danmarks grænsekontrol ved den dansk-tyske grænse fortsætter frem til 12. november.

Udlændinge- og integrationsminister Inger Støjberg (V) mener, at den midlertidige grænsekontrol fortsat er nødvendig for at håndtere migrant- og flygtningestrømmen.

- Jeg er ikke i tvivl om, at grænsekontrollen – sammen med de udlændingepolitiske stramninger, regeringen har gennemført – har en præventiv effekt på tilstrømningen, som heldigvis fortsat er på et lavt og dermed håndtérbart niveau, siger Inger Støjberg.

Den svenske regering skærper grænsekontrollen

- Vi behøver orden og klarhed ved Sveriges grænser for at opretholde sikkerheden, lyder det fra den svenske regering i forbindelse med, at den har besluttet at ophæve kravet om, at transportvirksomheder, der transporterer mennesker ind i Sverige over Øresund, skal foretage ID-kontrol. Samtidig med, at kravet om ID-kontrol bliver ophævet, har den svenske regering besluttet, at svensk politi skal fortsætte og forstærke kontrollen ved grænserne

Sverige vil også skærpe kontrollen med gennemlysning af køretøjer og kameraovervågning. Det er blandt andet en øget kontrolindsats fra svensk politi, der giver mulighed for at ophæve kravet om, at transportvirksomheder, der transporterer mennesker ind i Sverige over Øresund, skal foretage ID-kontrol.

Den svenske regering peger på, at hverdagen vil blive lettere for pendlere over Øresund, når kravet om ID-kontrol bliver ophævet.

ID-kontrollerne på Øresundsfærgerne bliver også ophævet, mens de fastholdes på alle andre færger, der anløber svensk havn fra udlandet.

Den svenske regering påpeger, at den er indstillet på at genindføre kravet om ID-kontrol, hvis behovet opstår.

- Vi er i tæt dialog med vore myndigheder for at kontrollere det. Regeringen gjorde det, som krævedes for at få Sverige ud af den situation som rådede i efteråret 2015. Og vi vil tage ansvar for, at vi ikke havner der igen, påpeger den svenske regering.

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



Nødtelefonerne langs vejene bruges sjældent - og tages derfor ned

Brugen af nødtelefoner langs det overordnede vejnet er i de senere år faldt til et niveau, hvor de kun meget sjældent bruges til nødkald. På den baggrund har Vejdirektoratet besluttet at afmontere nødtelefonerne og fjerne standerne

- De gamle nødtelefoner er simpelthen blevet overhalet af den nye teknologi i form af mobiltelefoner, siger trafikdirektør Niels Tørsløv fra Vejdirektoratet.
- De er blevet gjort overflødige. Og derfor har vi besluttet at afvikle dem, siger han videre.

Vejdirektoratet peger på, at man som trafikant i stedet skal bruge sin mobiltelefon, hvis man har behov for at indberette nødsituationer eller trafikfarlige forhold - sådan som langt de fleste danskere allerede gør i dag.

- Sikkerheden betyder utroligt meget for os i Vejdirektoratet. Derfor har vi studeret de sikkerhedsmæssige konsekvenser af denne beslutning nøje. Og det er vores vurdering, at trafikanterne kan få den samme trafiksikkerhed ved hjælp af deres mobiltelefoner, hvorfra de både kan tilkalde assistance ved direkte opkald og ved hjælp af en app, siger Niels Tørsløv.

Han henviser i den forbindelse til, at telefon-systemet er indrettet således, at når man ringer 112, bliver ens opkald dirigeret hen til den nærmeste telemast uden hensyn til, hvem man bruger som operatør. Det optimerer muligheden for, at man har dækning på sin mobiltelefon, uanset hvor på statsvejnettet man befinder sig.

Han peger desuden på, at 96 procent af alle husstande har mindst én mobiltelefon.

- Og den andel er formentlig endnu højere for dem, der også har en bil, siger han.

Økonomisk set bruger Vejdirektoratet 4 millioner kroner om året på at drive nødtelefonerne. Disse udgifter vil nu blive sparet. Hvis nødtelefonerne skulle drives videre, ville Vejdirektoratet derudover skulle bruge 56 millioner kroner på en omfattende udskiftning af dem, eftersom mange af de eksisterende nødtelefoner er slidte eller forældede.

- Hvis vi skulle forny nødtelefonerne, ville hver enkelt nødopkald - hvis man gør det hele op i udgifter til løbende drift og udskiftninger - koste mere end én million kroner, siger Niels Tørsløv.

Vejdirektoratet vil supplere nedlæggelsen af nødtelefonerne med en kampagne, der skal hjælpe trafikanterne med at bevare sikkerheden på køreturen. Kampagnen vil blandt andet have disse hovedbudskaber:

Opfordring: Hav altid en opladt mobiltelefon i bilen

Husk, at man kan bruge sin mobiltelefon til både at tilkalde hjælp og angive ens præcise placering over for beredskabstjenesten





Trafikken glider bedre i København

Nye tal om afviklingen af trafikken i hovedstaden viser, at navnlig bilerne har fået nemmere ved at komme frem på det overordnede vejnet. Cyklisterne har også fået lettere ved at komme frem i Hovedstaden - blandt andet på grund af nye trafiksignaler

I 2014 fastsatte København som den første kommune i landet såkaldte servicemål for trafikken. Frem mod 2018 lovede politikerne at levere rejsetidsforbedringer på 10 procent til byens cyklister, mellem 5 og 20 procent for buspassagerer, mens rejsetiden for bilisterne ikke måtte forringes på deres vigtigste strækninger og på enkelte strækninger, skulle rejsetiden forbedres med 5 procent.

En gang årligt afrapporter Teknik- og Miljøforvaltningen om arbejdet med at nå de politisk fastsatte mål. De seneste tal viser, at bilerne efter et år med store fremkommelighedsproblemer på grund af byens trafiksignaler nu oplever markante forbedringer med et gennemsnitligt fald i rejsetiden på 21 procent på deres vigtigste strækninger gennem byen, set i forhold til året før. Sammenlignet med 2011 er den gennemsnitlige rejsetid for bilerne reduceret med 3 procent på strækningerne.

Kommunen er også tæt på at nå målet om at reducere cyklisternes rejsetid med 10 procent på deres vigtigste veje gennem byen, mens der overordnet set også er mindre fremskridt for buspassagererne. Den kortere rejsetid har primært været mulig at levere på grund af investeringer i nye trafiksignaler, der har betydet færre nedbrud og forstyrrelser.

- De fleste pendlere husker sikkert med gru få år tilbage, hvor vores nedslidte trafiksignaler jævnligt brød sammen og gav store forstyrrelser og forsinkelser i trafikken. Trafiksignalerne er nu skiftet, og det ses tydeligt i vores seneste opgørelser over rejsetiderne for cyklister, bilister og buspassagerer i København, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

Servicemål for 2018 (basis 2011)

Cykler

- Den gennemsnitlige rejsetid på det udpegede stinet skal reduceres med 10 procent - således at den gennemsnitlige hastighed øges fra 15,7 km/t til 17,3 km/t
- Antallet af stop skal reduceres med 10 procent

Fodgængere

- I indre by skal fodgængerne have tilstrækkelig grøntid i signalerne til at krydse vejene uden at skulle stoppe på midten. Desuden må omløbstiden ikke overstige 80 sek. for at sikre, at fodgængere ikke venter for lang tid på at få lov at krydse vejen
- Udenfor indre by skal der tages særligt hensyn til fodgængere på strøg-gader samt ved trafikknudepunkter og særlig fodgængerskabende byrum

Busser

- Den gennemsnitlige rejsetid med bus skal reduceres med 5-20 procent i myldretiden afhængig af strækning
- Rejsetidspålideligheden skal øges med 10 procent

Biler

- Den gennemsnitlige rejsetid på det udpegede vejnet må ikke forringes og skal på enkelte strækninger reduceres med fem procent
- Rejsetidspålideligheden skal øges med 10 procent i myldretiden i retningen med mest biltrafik
- Antallet af stop på det prioriterede vejnet skal reduceres med 10 procent

Dykker man lidt ned i tallene, kan man se, at der er store forskelle på rejsetiden på de forskellige strækninger. Og ikke mindst buspassagererne har sidste år oplevet en øget rejsetid på op imod 32 procent. Det skyldes blandt andet større anlægsarbejder på eksempelvis Frederikssundsvej og Enghavevej, ligesom der har været udfordringer med at samordne signalerne på Nørre Voldgade.

- Det er selvfølgelig dejligt, at trafikken overordnet set glider bedre i København. Men det er vigtigt, at alle kommer til at mærke fremgangen. Derfor fortsætter vi nu arbejdet med at optimere trafikken på de strækninger, hvor tallene afslører udfordringer. Her skal vi have fokus på, at vi indfrier målene om hurtigere ture gennem byen for cyklister og buspassagerer, da det understøtter vores arbejde med at få flere til at vælge de grønne transportformer, siger Morten Kabell.

De københavnske politikere har udover nye trafiksignaler også investeret i Intelligente Transport Systemer (ITS). I 2016 blev der arbejdet på højtryk med at udvikle ITS-løsningerne, mens der i 2017 bliver sat tryk på udrulningen. Blandt andet vil trafiksignalerne blive samordnet på yderligere ruter, så man samlet set får optimeret trafikken på samlet set 12 strækninger frem mod udgangen af 2017. Forventningen er, at det vil bringe København tættere på målet om at nå de fastsatte servicemål om forbedringer af rejsetiden for alle trafikanter. Skal man helt i mål på alle strækninger, skal der dog findes flere penge i forbindelse med efterårets budgetforhandlinger.

Undersøgelse:

Hver 10. erhvervschauffør har kørt galt i arbejdstiden

Inden for det seneste år har hver 10. erhvervschauffør kørt galt i arbejdstiden. Det viser en ny undersøgelse fra Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension. Undersøgelsen omfatter 1.050 mennesker, der kører erhvervsmæssigt i enten personbil, varevogn, lastbil eller busser

Hver dag kører ansatte i landets virksomheder millioner af kilometer på vejene i arbejdstiden i enten personbil, varevogn, lastbil eller busser. Erhvervskøretøjerne er generelt involveret i mere alvorlige ulykker, da køretøjerne ofte er tungere og større end andre køretøjer.

Ifølge Arbejdstilsynet sker 37 procent af alle arbejdsulykker med døden til følge i trafikken. I en ny undersøgelse fra Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension blandt 1.050 erhvervschauffører, siger 10 procent af bilisterne, der kører erhvervsmæssigt i enten personbil, varevogn, lastbil eller busser, at de en eller flere gange inden for det seneste år har kørt galt, hvor der var skader på køretøjer eller personer.

- Der kan ske store materielle og menneskelige skader, når en tungt læsset firmabil, varevogn eller lastbil kommer galt afsted i trafikken. Det er vigtigt, at flere virksomheder sætter fokus på, hvordan de ansatte kører i trafikken, så flere af de her ulykker kan undgås, siger Mogens Kjærgaard Møller, administrerende direktør i Rådet for Sikker Trafik.

Uheld kan nedbringes

- Når virksomhederne sætter ind på det her område, så kan de skabe mærkbare resultater i form af færre uheld, færre udgifter til sygedage og skader på køretøjer, men også lavere brændstofsforbrug samt mindre stressede chauffører. Så alle vinder på, at virksomhederne arbejder målrettet med trafiksikkerhed blandt deres chauffører, siger underdirektør Hans Reymann-Carlsen fra Forsikring & Pension.

Uopmærksomme chauffører

Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension har spurgt de erhvervschauffører, der har kørt galt inden for det sidste år, hvorfor det gik galt.

En stor del af chaufførerne siger, at det var andre trafikanters uventede adfærd, der var skyld i ulykken. Men mange erkender også, at de tjekkede sms, mails, holdt for kort afstand, var trætte eller ikke orienterede sig godt nok.

Netop utilstrækkelig orientering er et problem, når man ser på, hvorfor eksempelvis lastbiler ender i alvorlige ulykker i trafikken, viser den seneste undersøgelse fra Havarikommissionen.

- Undersøgelsen har blandt andet vist, at ca. halvdelen af de undersøgte 30 lastbilulykker kunne være undgået, hvis lastbilchaufførerne havde taget sig tid til at se sig for og havde fastholdt fokus på trafikken og vejens forløb, siger Mette Fynbo, der er formand for Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.

Tal fra den nye undersøgelse blandt 1.050 erhvervschauffører

Har du inden for det sidste år været i en situation i arbejdstiden, hvor du kørte galt og hvor der var skader på køretøj eller personer?

- Ja, en gang: 7 procent
- Ja, flere gange: 3 procent
- Nej: 90 procent

Hvorfor kørte du galt (flere svarmuligheder):

- Andre trafikanters uventede adfærd: 30 procent
- Manglende orientering: 10 procent
- Var træt: 8 procent
- Var stresset: 8 procent
- Var uopmærksom (tjekkede mails, skrev på mobil, kiggede i papirer, talte håndholdt): 6 procent
- Manglende køreerfaring: 5 procent
- Holdt for kort afstand til forankørende: 5 procent
- Kørte mere end fartgrænsen: 4 procent
- Sad i egne tanker: 4 procent
- Havde travlt: 4 procent
- Drak eller spiste: 4 procent
- Talte i håndfri mobil: 3 procent
- Følte mig presset af arbejdsgiver: 2 procent
- Påvirket af ulovlige stoffer: 2 procent
- Alkoholpåvirket: 2 procent
- Andet: 18 procent
- Husker ikke: 3 procent
- Ved ikke: 3 procent

Hvor ofte har du inden for det sidste år gjort følgende, mens du sad bag rattet:

- Set på din telefon - f.eks. læst en sms, mail eller indhold på internettet: 26 procent
- Skrevet på din telefon eller iPad - f.eks. skrevet en sms, mail, søgt efter musik m.m.: 14 procent
- Læst i papirer eller på iPad: 16 procent
- Tastet på GPS: 42 procent
- Tjekket rutevejledning på telefon: 20 procent

Undersøgelse blandt 1.050 erhvervschauffører er udført Userneeds for Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension i marts-april 2017.



Af Thomas Egeskov Fobian,
specialkørselschauffør

Hvorfor er det ikke mere attraktivt og anerkendende at køre handicapbus?

Jeg har tidligere skrevet om min frustration over manglende uddannelse af minibus-/handicap-/specialkørselschauffører.

Lars Bregnbak skriver i Magasinet Bus 12 - 2016 om bedre uddannelse blandt chauffører.... Ja blandt turistchauffører!!

Busuddannelsen er mere baseret på turistbuschauffører end på minibuschauffører. Hvorfor?

Vi læser hele tiden om busbranchen, der hvert år fragter flere og flere glade turister rundt i det danske land. Men hvad med alle de minibusser der 24/7 - 365, kører fra A til B, med syge, handicappede, ældre, skolebørn, folk til beskyttede værkstedet osv. Dem hører vi aldrig om!!

Det er jo nærmest fornedrende at køre handicapbus. Der er ikke meget prestige i den del af busbranchen. Det skal der altså til at laves om på. Branchen skriger på en oprydning.

Det kan da ikke være rigtigt, at man kan få en fin uddannelse som buschauffør/turistchauffør, og på samme tid nærmest helt glemmer minibusdelen. Du kan allerhøjest komme op i en opgave til svendeprøven, der omhandler bespænding af kørestol, og HLR (Hjerte- lungeredning) under førstehjælp.

Bevares, der er sikkert kommet lidt nye tiltag, efter jeg sidst tjekkede.

Men hvor er alt det andet? De kurser, der findes i dag, er jo langt fra nok. Enkelte kurser er endda kun en introduktion.

Du kan blive buschauffør på merit, taxi har sin egen uddannelse, der er specielt kort til limo-kørsel, og vist også noget nyt med D-kørekort, kørsel med max 17 personer.

Fra førersædet

Movia har deres BAB-kurser/introduktion til Flex.

Men hvor i hede hule Helgoland er uddannelsen med kørsel af førnævnte "skæve" grupper. Det er da lige nøjagtig den gruppe, der behøver en maksimalt uddannet chauffør, som skal være rustet til alle former for menneskers forskelligheder, handicap, sygdomme, og hvordan alt dette skal håndteres.

Der er lidt sygdomslære, så vidt jeg er orienteret. Men gosh jeg savner meget mere.

Diverse attester skal afgives ved ansættelse, kørekort vises, og BAB-kursus. Ih, hvor fint. Jamen, så er du jo klar til at køre med vores mest skrøbelige borgere!!

Ikke på noget tidspunkt bliver du lige testet, om du overhovedet egner dig til jobbet!

For hvad med psykologi, børnepsykologi, undervisning fra for eksempel en sygeplejerske om kørsel med solotransport/smittede med hvad-ved-jeg, eller bare afhentning fra diverse afdelinger. Og hvad forventer en forælder til lille Lise, at chaufføren som minimum skal kunne!

Forestil jer en svækket person, som måske har været døden nær, og nu skal hentes og køres hjem. Ikke mange ved, hvordan man skal agere.

Og hvad med autisme, kørsel med voldelige passagerer, personer med diverse former for kramper og anfald, som ingen kender navnet på?

Og apropos voldelige passagerer: Konflikthåndtering er med i busuddannelsen. Jeg husker den dog desværre kun som meget overfladisk.

Kørsel med kørestol kender de fleste, men hvad med tre kørestole på samme tid. Eller otte forskellige autostole, fordi dagplejen skal til musik to gange om ugen.

Jeg kunne blive ved.

Det kræver mere end et erhvervskørekort at kunne klare disse situationer.

Der skal meget mere fokus og mere uddannelse til, og gerne løbende uddannelse, som vi ser det med så meget andet. Efteruddannelse hvert andet år kunne være et godt udgangspunkt.

Lav nu en ordentlig uddannelse til minibuschauffører, der skal køre med andre end "glade turister". Stil større krav ved uddannelsen og ansættelse, og sæt lønnen betragteligt op.

Det vil højne branchen, og måske kunne det tiltrække lidt yngre chauffører. Guderne skal vide, at der er for mange hønisser.

Jeg er ligeglad med, om man er tyk, tynd, ung, gammel, kristen eller hindu. Det vigtigste er uddannelse. En uddannelse, der gør det attraktivt og anerkendende at køre "handicapbus".

Bum.



Rehabler er specialist i liftbiler og andre opbygninger

Rehabler er Autohuset Vestergaards afdeling for handicapbiler, liftbiler til alle formål. Desuden produceres specialindretning af varebiler

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

Det starter næsten altid med en varevogn - en råvogn med vinduer og loftsbeklædning. Så monteres gulv, sæder, seler og bespændinger og en udvendig lift. Ud af dette kommer en liftvogn efter kundens ønske, og den indregistres som en taxi eller institutionsbil (M1) eller som en minibus (M2). Og det er så et eksempel på en liftbil, som vognmandsbranchen aftager. Der er mange flere æg i kurver hos Rehabler - handicapbiler, liftbiler til institutioner, varevogne med specialindretning af kabinen.

Arbejdet udføres i Vejle eller i Odense, hvor Rehabler begge steder har et monteringsværksted som en del af Autohusets Vestergaards værksteder og bilhandler. Rehabler er et selvstændigt selskab, ejet af Autohuset Vestergaard. Der er 35 medarbejdere i Rehabler og leder er Kim Søndergaard. Autohuset Vestergaard er en stor, alsidig landsdækkende bilforhandler. Foruden Rehabler er Buscenter Vest også en del af koncernen.

Specialkørsel

En lille varevogn - typisk en VW Caddy - har fået sænket gulvet i bagenden så der er blevet plads til en kørestol. Konceptet hedder Easy Access, og det er noget, Rehabiliterer venter sig meget af.



Rehabiliterer bygger på alle typer og mærker af biler og varevogne med en stort antal muligheder for tilpasning af indretning og udstyr - i alle prisklasser.

Handicappbiler

Handicappbiler med kommunalt tilskud til enkelte borgere er et vigtigt marked for Rehabiliterer.

- Behovet er meget forskelligt. Det kan være en bil, som ægtefællen eller en hjælper skal køre, det kan også være en bil, hvor en kørestolsbruger selv kan køre enten i kørestolen eller med teknik, som kan hjælpe brugeren fra kørestolen til førersædet og omvendt, fortæller Kim Søndergaard og fortsætter:

- Det kan også være, at bilen skal have en alternativ betjening. Vi arbejder lige for tiden på den ultimative metode: kørsel med joystick, til en fører, som næsten ingen kræfter har i arme og hænder.

Der er også private kunder i denne del af butikken, for eksempel personer, som har fået afslag fra kommunen på en handicappbil. Kim Søndergaard oplyser, at der i dag bevilges væsentlig færre handicappbiler med kommunal støtte end for ti år siden. Rehabiliterer råder over en testopstilling, hvor en bilfører kan teste sine fysiske evner til at køre bil - godt hjulpet af Rehabiliterers ergoterapeut.

- Ofte er det nok at lette på den kraft, som skal bruges til at betjene pedalerne, men det forudsætter ergoterapeutens faglige vurdering, for at vi kan gøre det, forklarer Kim Søndergaard.

Institutionsbiler og -busser

Køretøjer til institutioner er en vigtigt forretningsområde for Rehabiliterer, som ofte demonstrerer biler og indretninger ude hos institutionerne.

- Det er ofte biler, der er finansieret af en donation, og de biler betyder rigtig meget for institutionernes muligheder for at komme rundt med beboerne eller brugerne.

Specialkørsel

Kim Søndergaard fremviser en prototype på en institutionsbil med en særlig personalevenlig indretning, konceptet kaldes Rollibox, hvor bespændinger er gemt i oplukkelige paneler, og hvor sæderne kan klappes ud og ind. Konceptet er udviklet af et tysk firma.

- Det er ikke lige den allerbilligste model af en liftbil, men indretningen er meget fleksibel og nem af betjene. Når arbejdsmiljøet for personalet indtænkes, viser det sig ofte at være den rigtige løsning, siger Kim Søndergaard.

Mellem bil og bus til Flextrafik

Taxi- og busvognmænd, der kører Flextrafik er en vigtig kundegruppe med Rehabiliter.

- Det er et meget presset marked, men disse vognmænd kan vi også hjælpe, forklarer Kim Søndergaard og fortsætter:

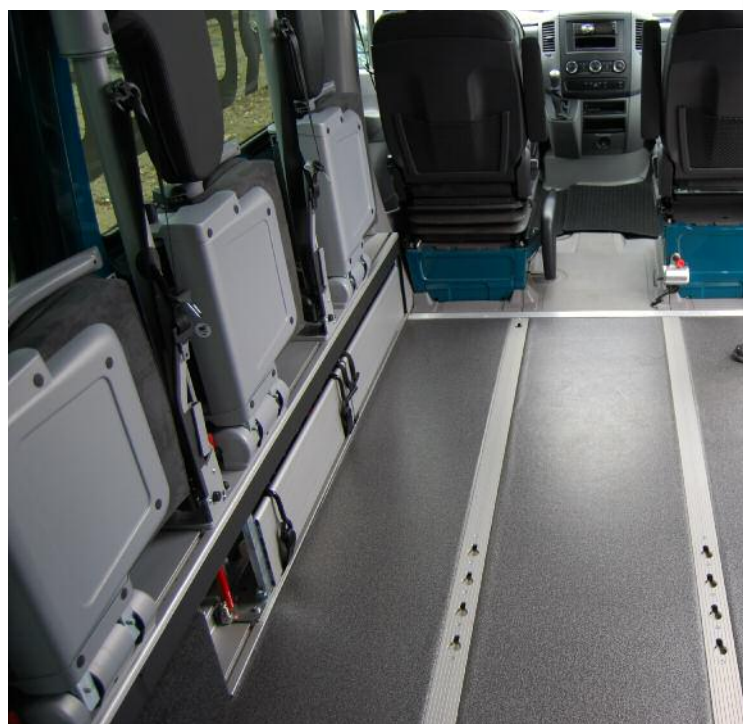
- Vi kan levere en temmelig standardiseret udgave af en liftbil. Det er, hvad der indtil nu har været brug for.

Lige præcis her har Kim Søndergaard en nyhed, en nyskabelse i ærmet, en særlig opbygning, som har fået ganske stor opmærksomhed.

- Vi har taget en lille varevogn - typisk en VW Caddy - og har sænket gulvet i bagenden så der bliver plads til en kørestol. Konceptet hedder Easy Access. Hermed kan vi tilbyde en mulighed for at transportere en let kørestol med passager i en væsentlig mindre og billigere bil end tidligere.

Easy Access-konceptet blev for nylig fremvist på den internationale Health & Rehab-messe i Bellacentret, og blev præmieret for bedste nye hjælpemiddel udviklet i udlandet.

En institutionsbil med en særlig personalevenlig indretning - konceptet kaldes Rollibox. Her er bespændinger er gemt i oplukkelige paneler, og hvor sæderne kan klappes ud og ind. Konceptet er udviklet af et tysk firma.



Specialkørsel



Rehabiliter råder over en teststilling, hvor en bilfører kan teste sine fysiske evner til at køre bil - godt hjulpet af Rehabiliterers ergoterapeut.

- En yderligere fjer i hatten for os var, at Trafiksekskabet Movia har vist en så stor interesse for Easy Access-koncepten, at de vil tage det med som en mulighed i det kommende udbud af Flextrafik-kørsel, siger Kim Søndergaard og fortsætter:

- Vi venter os meget af Easy Access. Vi er ret overbevist om, at de øvrige trafiksekskaber følger efter, og at vores nye mindre bil virkelig kommer til at udfylde en behov midt mellem en almindelig personbil og en traditionel liftbil i Flexkørslen.

Varevogne

Næsten halvdelen af Rehabiliterers aktiviteter er at indrette varevogne til særlige arbejdsopgaver i kabinen.

- Det kan typiske være mulighed for at sidde at arbejde med en computer i kabinen, men det kan også være mange andre specialindretninger, siger Kim Søndergaard.

TDC og Falck hører til de store kunder i denne del af forretningen.

26 år med handicapindretning og opbygninger

Kim Søndergaard er lidt af en veteran indenfor opbygning og indretning af liftbiler. Det hele startede i 1991, da Kim Søndergaard fik en lys idé om at arbejde mere målrettet med handicaptilpasset indretning af biler.

- Jeg tog ned til Kvickly i Dalum og lånte en sammenklappelig kørestol. Den målte vi på en hel dag, og så var vi i gang, fortæller han, og ser tilbage på en rivende udvikling og en opbygning af en faglig ekspertise på området, som danner baggrunden for de fleksible tilbud, Rehabiliterer kan byde på i dag.

- Somme tider er jeg lige på nippet til at kunne genfinde mig selv på husets inventarliste, siger Kim Søndergaard.

Han ligner dog ikke én, der bliver slettet af listen foreløbig.

Generaladvokat ved EU-Domstolen:

Uber er omfattet af reglerne på transportområdet

Et taxi-selskab i Barcelona i Spanien anlagde i 2014 en sag mod den amerikanske kørselstjeneste Uber ved Juzgado de lo Mercantil n° 3 de Barcelona - Handelsret nummer tre i Barcelona - med det mål, at få retten til at dømme Uber som en transporttjeneste og dermed forpligtet til at følge reglerne på transportområdet. Sagen har været en tur omkring EU-Domstolen i Luxembourg, hvor en generaladvokat har skrevet et forslag til en afgørelse. Ifølge forslaget er Uber ikke omfattet af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, som er sikret i EU-retten for informationssamfundstjenester, men derimod omfattet af reglerne på transportområdet og kan derfor være forpligtet til at have de licenser og tilladelser, som er påkrævet i henhold til national ret i det enkelte EU-land



Domstolen i Barcelona var af den opfattelse, at afgørelsen af sagen nødvendiggjorde en fortolkning af flere bestemmelser i EU-retten. Derfor besluttede domstolen at forelægge EU-Domstolen en række spørgsmål vedrørende kvalificeringen af Ubers virksomhed i henhold til EU-retten og de konsekvenser, der skal drages af denne kvalificering.

I sit forslag til afgørelse bemærker generaladvokat ved EU-Domstolen, Maciej Szpunar, indledningsvis, at det i det væsentlige skal afgøres, om de ydelser, som Uber-plattformen tilbyder, er omfattet af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, idet de har karakter af »informationssamfundstjenester«, eller om de er omfattet af transportområdet, som reguleres i medlemsstaternes nationale ret.

I det første tilfælde kan de licenser og tilladelser, som er omhandlet i den bekendtgørelse fra Barcelona, der vedrører Ubers virksomhed, være uforenelige med princippet om fri udveksling af tjenesteydelser, mens medlemsstaterne i det andet tilfælde i princippet frit kan fastsætte reglerne for deres virksomhed.

Generaladvokaten finder, at selv om det tilkommer den nationale ret at afgøre og vurdere de faktiske omstændigheder, er den omhandlede tjenesteydelse en blandet tjenesteydelse, idet en del af denne ydelse leveres ad elektronisk vej, hvilket pr. definition ikke er tilfældet for den anden del.

En blandet tjenesteydelse kan dog være omfattet af begrebet »informationssamfundstjeneste«, når:

- den ydelse, der ikke leveres ad elektronisk vej, er økonomisk uafhængig af den tjenesteydelse, der leveres ad denne vej - det er blandt andet tilfældet med en formidlingsplatform til køb af flybilletter eller reservation af hotelværelser
- tjenesteyderen leverer hele tjenesteydelsen - det vil sige både den del af ydelsen, som leveres ad elektronisk

Taxi-kørsel

vej, og den, som ikke leveres ad elektronisk vej - eller udøver en afgørende indflydelse på de betingelser, hvorunder den sidstnævnte ydelse skal leveres, således at de to ydelser udgør et uadskilleligt hele, forudsat at hovedelementet - det vil sige samtlige hovedelementer ved transaktionen - leveres ad elektronisk vej, som det eksempelvis er tilfældet med onlinesalg af varer

Ifølge generaladvokaten opfylder den tjenesteydelse, som Uber tilbyder, ikke nogen af disse to betingelser. Generaladvokaten bemærker, at de chauffører, der tilbyder køreture gennem Uber-platformen, ikke udøver en egentlig virksomhed, der består uafhængigt af denne platform. Deres virksomhed består kun på grund af platformen og ville ikke give mening uden platformen.

Generaladvokaten anfører ligeledes, at Uber kontrollerer de væsentlige økonomiske faktorer, der kendetegner de bytransportydelser, som Uber tilbyder via sin platform.

Uber:

- fastlægger betingelserne for, at chaufførerne kan få adgang til at udøve aktiviteten og fortsætte hermed
- giver de chauffører, som gennemfører et meget stort antal køreture, en økonomisk bonus, og informerer dem om, hvor og i hvilke perioder der kan forudses at være behov for et stort antal køreture, og/eller om fordelagtige takster. Uber kan således tilpasse udbuddet efter udsvingene i efterspørgslen uden at opstille formelle begrænsninger for chaufførerne
- udøver en, ganske vist indirekte, kontrol med kvaliteten af chaufførernes arbejde, hvilket endda kan føre til, at chaufførerne udelukkes fra platformen
- fastsætter faktisk prisen for tjenesteydelsen

Derfor Uber kan ikke anses for blot at optræde som formidler i forholdet mellem chaufførerne og passagerne. Inden for rammerne af den blandede tjenesteydelse, som platformen Uber tilbyder, er det utvivlsomt transportydelsen (altså den tjeneste, som ikke leveres ad elektronisk vej), der er hovedydelsen, og som giver denne tjeneste økonomisk værdi.

Generaladvokaten konkluderer, at den ydelse, der består i at sætte en passager i forbindelse med en chauffør, og som leveres ad elektronisk vej, hverken har en selvstændig karakter eller karakter af en hovedydelse i forhold til transportydelsen. Derfor kan den ydelse, som Uber tilbyder, ikke kvalificeres som en »informationssamfundstjeneste«. Der er snarere tale om organisering og administration af et fuldstændigt system, der leverer bytransportydelser på anmodning.

Uber tilbyder endvidere ikke samkørselsydelser, da passagererne vælger bestemmelsesstedet, og chaufførerne modtager betaling med et beløb, der langt overstiger tilbagebetaling af de afholdte udgifter.

Da levering af transportydelser ud fra et økonomisk synspunkt udgør hovedelementet, mens den ydelse, der består i at sætte passagerer i forbindelse med chauffører ved hjælp af en applikation til smartphones, er et underordnet element, foreslår generaladvokaten EU-Domstolen at fastslå, at den tjenesteydelse, som platformen Uber tilbyder, skal kvalificeres som en »tjenesteydelse inden for transportområdet«.

Følger EU-Domstolen generaladvokatens forslag, vil Uber's virksomhed ikke være omfattet af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser som »informationssamfundstjeneste«, men underlagt de betingelser, som transportvirksomheder skal følge, hvis de vil udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende - i det foreliggende tilfælde have de licenser og tilladelser, der er fastsat i bekendtgørelsen fra myndighederne i Barcelona.

Taxiselskab kørte ud af 2016 med et driftsresultat på to millioner kroner

Sidste år var på mange måder et år med tumulter for taxi-branchen. Trods tumulterne kunne Københavns største taxiselskab, Taxa 4x35, køre ud af året med et pænt plus på bundlinjen. Med udgangspunkt i den sunde økonomi vil selskabet ruste sig til de nye tider og investere i nye indtægtskilder

Taxa 4x35's regnskab viser et positivt driftsresultat på 2 millioner kroner, selvom selskabets nettoomsætningen faldt med 4,5 millioner kroner på grund af nedsat pladsleje for vognmændene.

- Det seneste år har været et begivenhedsrigt et af slagsen, men hele organisationen har leveret en solid arbejdsindsats. Vi har i 2016 fokuseret og investeret massivt i vores app og lanceret vores nye rating-system, og derfor er vi meget tilfredse med vores årsregnskab, siger administrerende direktør for Taxa 4x35 Peter Bjerregaard.

- Vi har formået at hente 53 nye vogne fra konkurrerende selskaber for at dæmme op for de ældre vognmænd, der er stoppet, og derudover har vi indgået nye samarbejder med over 200 erhvervskunder. De fleste C20 selskaber er i vores kundeportefølje, og vi fortsætter vores mål om at forblive det mest attraktive taxiselskab på markedet, siger han videre.

Efter 2016 har Taxi 4x35 en egenkapital på 12,3 millioner kroner mod 10,1 millioner kroner året før.

Taxi-selskab opruster til ny taxilov

Tidligere på året blev et politisk flertal enige om en ny og mere liberaliseret taxilov. Det fik amerikanske Uber til at trække sig, men Peter Bjerregaard, der er administrerende direktør for Taxa 4x35, tror, at branchen ikke har set det sidste digitale tiltag forsøge at tage markedsandele. For at være rustet til kampen vil man hos Taxi 4x35 investere i en større modernisering

- Vi har positive forventninger til 2017 og vil fortsætte med at investere i forretningen og nye indtægtskilder, der kan positionere os på et mere konkurrencepræget marked. Vi er klar til at tage kampen op, så længe det er på lige vilkår, siger Peter Bjerregaard.

Tidligere på året lancerede selskabet et rating-system, der skal give kunderne mulighed for at bedømme chaufføren samt Taxa, der tilbyder guidede ture med historiekundige chauffører, og Taxa 4x35 vil forsat tænke i nye baner for at udvikle selskabet og branchen.

- Vores ambition er at fortsætte udviklingen, så Taxi 4x35 er tilpasset samfundets udvikling og kundernes behov. Vores mål og strategi er at ændre branchen fra et vognmandserhverv til et serviceerhverv med kunden i centrum, siger Peter Bjerregaard.

Selskabet bag taxi-appen Drivr er gået konkurs

Taxi-appen Drivr skulle skabe en kundevenlig taxikørsel med brug af moderne teknologi - i samarbejde med taxibranchen. Nu er eventyret slut efter et tab på 34 millioner kroner over de seneste fem år.

Trods optimisme og gode talemåter har folkene bag app'en nu måtte sande, at forretningen bag Drivr aldrig blev god nok. Derfor er selskabet bag Drivr nu taget under konkursbehandling. Det skriver finans.dk.

Men at selskabet bag Drivr er gået konkurs, betyder ikke nødvendigvis, at app'en kommer til at dø. Kuratoren Nicolai Dyhr fra Horten Advokatselskab er i dialog med flere mulige købere, der kan føre app'en videre.

Målet for Drivr var at arbejde sammen med taxiselskaber - i stedet for imod dem - og dermed forsøgte Drivr at gå til kamp mod særligt kørselstjenesten Uber, der har succes flere steder i verden - men i dag har trukket sig ud af Danmark.

Drivr udviklede et it-system, der hjalp taxiselskaber med at styre deres forretning. Blandt andet bestod det af et automatisk turfordelingssystem, der, baseret på live data, viste chaufførerne, hvor i byen der var travlt.

Personerne bag Drivr-selskabet udvikler i øjeblikket på samkørselskonceptet Spiri i et separat selskab. Spiri er ikke berørt af Drivr's konkurs.



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement
på transportnyhederne.dk
ved at klikke her!

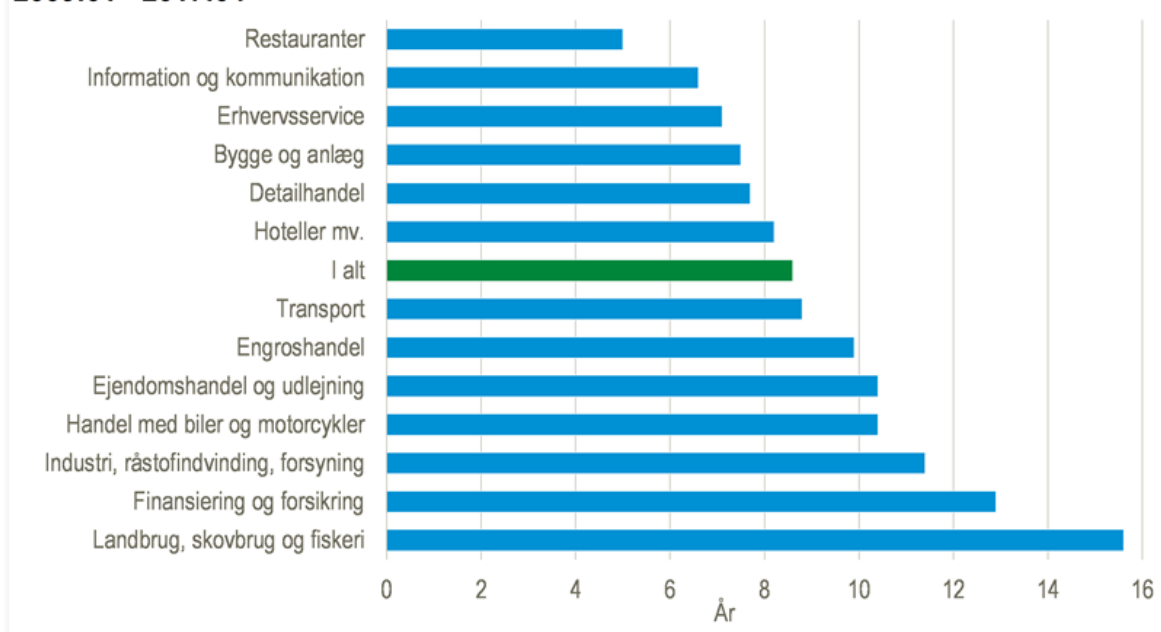
Transportvirksomheder lever lidt længere

Danmarks Statistik har i forbindelse med konkurstillene for april set på, hvor mange år de konkursramte virksomheder har på bagen. Gennemsnittet ligger på 8,6 år

Baggrunden for statistikken er konkurstal fra januar 2009 til og med april. I den periode har der været 20.726 konkurser blandt aktive virksomheder. Gennemsnitslevealderen ved konkurstidspunktet var 8,6 år. De konkursramte virksomheder, der havde den korteste levetid på konkurstidspunktet, var restauranter med en gennemsnitlig levetid på 5 år. De virksomheder, der havde den længste levetid, var inden for landbrug, skovbrug og fiskeri.

Statistikken viser også, at transportområdets virksomheder ligger over gennemsnittet med en levetid på cirka 8,8 år, mens eksempelvis bygge- og anlægsvirksomheder ligger under med en levetid på omkring 7,5 år.

Gennemsnitlig levetid for konkursramte aktive virksomheder, brancheopdelt, 2009:01 - 2017:04



Færre virksomheder gik konkurs i april

Danmarks Statistiks seneste opgørelse over konkurser viser, at 155 aktive virksomheder gik konkurs i løbet af april i år. Sidste år var tallet 263

I den seneste tre-måneders periode fra februar til og med april er antallet af konkurser blandt aktive virksomheder faldet med 9 procent sammenlignet med den foregående tre-måneders periode fra november sidste år til og med januar i år, når man ser på de sæsonkorrigerede tal over konkurser blandt aktive virksomheder.

Der er i gennemsnit gået 946 fuldtidsstillinger tabt hver måned i februar til april i år. Det er 11 procent færre end i den foregående tre-måneders periode.



Scania i Danmark får ny direktør fra Sverige

Den nuværende administrerende direktør for Scania i Danmark, Janko van der Baan, siger farvel til Danmark for at vende hjem til Holland efter otte år ud i verden. Janko van der Baan skal være administrerende direktør for Scania i Benelux - Belgien, Holland og Luxembourg

Janko van der Baan har været administrerende direktør for Scania i Danmark siden første marts 2012. Hans karriere i Scania startede i 1988, hvor han blev ansat hos Scania Holland. Inden han kom til Danmark for fem år siden, var han i en periode i Iran og i Sverige.

- Efter otte år ude har vi besluttet at vende hjem til Holland for at være sammen med venner og familie igen. Det har været en fornøjelse at være i Danmark i så mange år. Men det er et godt tidspunkt at slutte i Danmark og komme videre. Jeg føler, at Scania Danmark er på et godt sted. Vi har et godt salg, et velfungerende servicenetværk og en entusiastisk og committet stab af medarbejdere, siger Janko van der Baan.

Janko van der Baan vil fungere som administrerende direktør for Scania Danmark indtil 1. juli. Janko van der Baan bliver efterfulgt af svenske Markus Holm, som i dag er leder af Scania's førerhusfabrik i Oskarshamn i Sverige.



Leth er banens stemme

Når Letbanen i Aarhus åbner efter sommerferien, er Danmarks måske mest kendte stemme med til at guide passagererne på turen

Aarhus Letbane har haft besøg af journalist, forfatter, tv- og filmmand, foredragsholder, cykelkommentator og digter, Jørgen Leth. Han kom til byen 26. april for at indtale standsningssteder og servicemeddelelser til kommende passagerer på Letbanen.

- Jeg elsker de navne der, det gør jeg altså. Det har været en kæmpe fornøjelse for mig at læse dem op og sørge for, at de bliver bevaret i min indtaling, siger Jørgen Leth.

For Jørgen Leth var det en drømmeopgave at få lov at sætte lyd på Danmarks første letbane.

- Jeg synes, at det er en skøn opgave, jeg har fået. Det må jeg sige. Der er jo nærmest en drøm. Jeg har et stort nok ego til at nyde sådan en rolle. Det er da klart, siger Jørgen Leth.

I lydstudiet var også projektleder Britta Lyager Degn og direktør Claus Rehfeld Moshøj, som guidede Jørgen Leth igennem talepapiret. Blandt Aarhus Letbanes medarbejdere var der stor begejstring for valget af Jørgen Leth.

- Jørgen Leth har en stemme, som vi alle sammen kender. Det er jo enormt vigtigt. Det er identitetsgivende for Letbanen. Vi har brugt enormt meget tid på hele designet af Letbanen - at gøre det lækkert og attraktivt. Der er stemmee-

lementet med til at give dét ekstra. Det giver os identitet, for det er jo en Aarhus-dreng, der kommer hjem, siger direktør Claus Rehfeld Moshøj.

Efter lydoptagelser var det en tilfreds Jørgen Leth, som trådte ud af lokalet.

- Jeg føler, at det hang meget godt sammen, og at der var en vis vægt i det. Det var autentisk. Det er mig, der læser. Det er personligt, og samtidig dækker det funktionen, siger Jørgen Leth, der glæder sig til, at Letbanen åbner for passagerer.

Aarhus-dreng med tilknytning til skinner

Valget af Jørgen Leths karakteristiske stemme er ikke tilfældig. Udover et efternavn, der passer til Letbanen, har han også en interesse for tog, som er kommet naturligt gennem opvæksten i Aarhus. Med en far, som i årtier var værkfører hos DSB ved remisen, var det en selvfølge, at besøget blev rundet af med en tur på Letbanens Trafik- og Servicecenter. Netop dette område vakte minder for Jørgen Leth, som samtidig fik mulighed for at se letbanetogene helt tæt på.

- At det er mig, der skal byde velkommen i de nye, flotte tog. At føre dem rundt og sige, hvor de er. Det kan jeg skide godt lide, siger Jørgen Leth, da han sidder i et af de nye letbanetog.

For Jørgen Leth er opgaven mere end bare en oplæsning af standsningssteder og steder i Aarhus.

- Som juniorrytter dengang jeg boede i Aarhus og kom ind i cykelsporten - der har jeg fået et forhold til mange af de steder, som man kommer til her, siger Jørgen Leth, mens han forklarer stednavnenes betydning for ham.

- Det er ikke bare ord. Det dækker også et sted, som man har kendt og godt kan lide at tænke på. Bare det at sige de her aarhusianske stednavne, er jeg virkelig glad for. Det går lige til hjertet. De siger mig så meget. Mange af de steder er, hvor jeg har oplevet noget, siger han.

Blandt de steder, som har betydning for Jørgen Leth er flere steder langs ruten - for eksempel Østbanetorvet, Aarhus Universitet og Skejby.

Letbanen i Aarhus har to stemmer

- Vi er rigtig glade for den gode modtagelse af Jørgen Leth som speaker på letbanetogene. Men det er stadig Anna Tolstrup, som bliver den primære stemme bag Letbanens lydlogo, siger direktør Claus Rehfeld Moshøj. Aarhus Letbane har hyret skuespillerinde Anna Nøhr Tolstrup, som er uddannet fra Aarhus Teater i 2016, som den primære stemme bag Letbanen

Hele lyddesignet er udviklet i samarbejde med den Aarhus-baserede lydvirksomhed Sonic Ways.

- Vi valgte Anna Nøhr Tolstrups stemme, fordi den var lokal og endnu ikke kendt fra hverken tv, film eller radio. Hun taler med en dejlig lethed og har en omsorgsfuld og rar stemme, som er behagelig at høre på, forklarer Søren Dibern, co-founder i Sonic Ways.

Hos Aarhus Letbane mener man, at de to stemmer sammen kan skabe den gode rejseoplevelse.

- Med Anna Tolstrups stemme og Sonic Ways' sammensætning af lydlogo får Letbanen sin helt egen lyd og genkendelighed, som er vigtig for vores identitet, siger Claus Rehfeld Moshøj og fortsætter:

- At vi samtidig har fået muligheden for at samarbejde med Jørgen Leth, giver vi østjyderne dét ekstra, som kan give den fulde rejseoplevelse langs ruten.

Med de I

ethe optagelser i lydstudiet har Aarhus Letbane fået en stor mængde lydperler i hus, og det er nu op til lydvirksomheden Sonic Ways og Aarhus Letbane at få det bedste ud af dem.

Udover Letbanens standsningssteder indtalte Jørgen Leth også servicemeddelelser og beskeder, som kan bruges til særlige lejligheder i løbet af årets gang.

Aarhus Letbane åbner lørdag 23. september

Danmarks første letbane åbner i Aarhus lørdag 23. september på strækningen fra Aarhus H til Universitetshospitalet i Skejby. Strækningen til Odder følger i uge 48, mens sidste del af letbanesystemet til Grenaa er klar i begyndelsen af 2018

Første tur køres lørdag 23. september på den centrale strækning mellem Aarhus H og frem til Universitetshospitalet i Skejby via havnefronten og Randersvej. I begyndelsen af december udvides letbanesystemet til at omfatte strækningen mellem Aarhus og Odder. Samtidig bliver der også forbindelse mellem Skejby og Lisbjerg. Tredje og sidste del af det samlede letbanesystem er strækningen mellem Aarhus H og Grenaa, der tages i brug i begyndelsen af 2018. På dette tidspunkt bliver det også muligt at køre fra Lystrup til Lisbjerg og derfra videre til Skejby og Aarhus. Dermed vil samtlige 110 km af Letbanen være i drift.

Åbningsdatoen er fastlagt efter et omfattende planlægningsarbejde sammen med ASAL-konsortiet, der anlægger Aarhus Letbane. Oprindeligt skulle Letbanen have åbnet i det centrale Aarhus i juni, så der er tale om en forsinkelse på godt tre måneder.

- Det ville vi helst have undværet, men når man tænker på, at Danmarks første letbane er et komplekst milliardprojekt spredt over 110 km og fire kommuner, som vi har arbejdet på i fire år, synes jeg, at godt tre måneders forsinkelse er til at leve med, siger Aarhus Letbanes direktør, Claus Rehfeld Moshøj.

- Nu glæder vi os til snart at byde østjyderne velkommen i et moderne, komfortabelt og miljøvenligt transportmiddel, der vil være med til at løse nogle af de trafikale udfordringer, som vi har i regionen, siger han videre.

Omfattende sikkerhedsgodkendelse tager tid

Forsinkelsen skyldes først og fremmest, at ASAL-konsortiet ikke kunne holde deres tidsplan. Letbanen er den første af sin slags i Danmark, og det har givet ekstra udfordringer. Særligt opgaven med at få godkendt de påkrævede næsten 3.000 sikkerhedsdokumenter samt udførelse af de nødvendige sikkerhedstest af det samlede letbanesystem har vist sig at tage længere tid end forventet.

- Sikkerhedsgodkendelserne er en særlig udfordring, fordi det er første gang man skal have en letbane ud at køre i Danmark. Der stilles skrappe sikkerhedskrav til letbaner, så det er en omfattende proces, men vi har en god og tæt dialog med myndighederne. Det afgørende er, at Letbanen bliver sikker og tryk for passagerer og andre trafikanter. Så må vi acceptere, at det skubber lidt til åbningsdatoen, siger Claus Rehfeld Moshøj.

Testkørsler før sommerferien

Når Letbanen indleder driften 23. september sker det i en startsfase med tre afgang i timen, der senere udvides til fuld drift med op til otte afgang hver time - cirka hvert ottende minut.

Letbaner



Der arbejdes på at få letbanen i Aarhus gjort klar.

Folk i Aarhus vil allerede inden sommerferien se letbanetog køre i byen. Som en del af sikkerhedsgodkendelsen skal letbanetogene testkøres på hele strækningen fra Aarhus H til Skejby, og testkørslerne kommer til at foregå henover sommeren.

Åbningen af Danmarks første letbane vil blive fejret flere steder i Aarhus. På åbningsdagen vil der eksempelvis blive mulighed for at køre en gratis tur med Letbanen.

Letbane kan anlægges for 3,3 milliarder kroner

Pristalsreguleringer og tilkøb har fået budgettet for Odense Letbane til at stige fra 2,6 milliarder kroner i 2010 til 3,3 milliarder kroner i 2017.

I store anlægsprojekter kan det være svært at holde styr på million- og milliard-beløbene. Odense Letbane har derfor fundet det rimeligt at forklare, hvorfor letbanebudgettet er steget fra 2,6 milliarder kroner i 2010 til 3,3 milliarder kroner i 2017.

Pristalsreguleringer

Odense Letbane skriver:

”Når man beslutter et stort offentligt byggeri og lægger et budget, bliver det hvert år prisreguleret med en procentsats fastlagt at staten – det såkaldte anlægsindeks. Procentsatsen gælder alle offentlige byggerier i Danmark og altså også Odense Letbane. Reguleringen bliver også kaldt ”fremskrivning”. Og fremskrivningen af letbanens budget er den primære forklaring på, at det er vokset fra 2010 til 2017.

Anlægsindekset bliver fastsat i forbindelse med Finansloven, og det varierer fra år til år. Nogle år er det højt, fordi prisudviklingen i bygge- og anlægsbranchen har været stor, og nogle år er det lavt.

I årene 2010-2014 har den statsligt fastsatte indeksregulering af letbanens budget således været på 293 millioner kroner. Fra 2014 til 2016 er det blevet fremskrevet med yderligere 89 millioner kroner. Og i 2016-2017 med 60 millioner kroner.

Over de syv år er fremskrivningen af budgettet til 2017-priser altså på i alt 442 millioner kroner.”

Ændringer for 70 millioner kroner

Transportministeriet har i 2013, i forbindelse med udredningsrapporten for Odense Letbane, stillet krav om optimering af en række forhold omkring køreledninger og sportype. Blandt andet at letbanen af hensyn til driftssikkerheden skal køre med strøm fra køreledninger på hele strækningen. Det har medført en budgetforøgelse på 70 millioner kroner.

Odense Kommune har købt mere

Undervejs i et stort projekt viser der sig ofte nogle nye muligheder og tilpasninger, som alle koster ekstra. Odense Letbane skriver om dette:

- Odense Byråd har besluttet sig for en række såkaldte ”tilkøb”. Det er ting, som ikke har været strengt nødvendige for at bygge en letbane, men som kommunen alligevel gerne vil have ind i budgettet for at forbedre det samlede projekt – og som der derfor efterfølgende er bevilget ekstra penge til:
- Grønt græstæppe langs størstedelen af letbanesporet – i stedet for stenskærver og sveller
- To nybyggede stitunneler for cyklister og fodgængere ved L. A. Rings Vej og Campusvej
- Forskønnelse af byrum langs letbanen med stenbelægning – i stedet for asfalt eller beton
- Skiftespor to steder langs letbanen, så en eventuel etape 2 kan tilføjes senere uden længerevarende driftstop
- To ekstra togsæt, så letbanen kan have afgang med 7½ minutters interval i dagtimerne – i stedet for hvert 10. minut

Alle disse tilkøb, som er vedtaget af byrådet ad flere omgange i årene 2014-2017, koster tilsammen 178 millioner kroner.

Odense Letbane har peget på leverandører

Odense Letbane har nu udvalgt de foretrukne leverandører til at bygge letbanen i Odense. Spanske Comsa S.A.U. er indstillet til at skulle bygge sporene, stationerne og vedligeholdelsescentret, mens schweiziske Stadler Pankow GmbH anbefales som leverandør af letbanevognene

Nu skal de tre finansierende parter bag letbanen, Odense Kommune, Region Syddanmark og staten, tage stilling til leverandørvalget og den anlægsøkonomi, der vil være konsekvensen. Det skriver Odense Letbane i en pressemeddelelse.

Comsa skal anlægge transportsystemet

Hvis de tre bidragsydere kan godkende indstillingen fra Odense Letbane, bliver det spanske Comsa S.A.U., der skal anlægge transportsystemet. Det består af skinner, master, køreledninger og stationer samt det store vedligeholdelsescenter i det sydlige Odense. Den fynske entreprenør Munck Gruppen A/S er én af underleverandørerne i Comsas konsortium.

Stadler skal levere vogne

Det bliver Stadler Pankow GmbH, der skal levere letbanevognene af typen Variobahn. Disse kendes allerede fra eksempelvis Bergen i Norge, og de vil også køre i Aarhus, når letbanen åbner dér til efteråret. Stadler har hovedkontor i Schweiz, men vil bygge vognene til Odense Letbane i Tyskland.

- Vores udpegning af hvem, der er foretrukne bydere, baserer sig på en kombineret vurdering af den tekniske løsning, altså kvaliteten, og prisen. Denne kombinerede vurdering fører frem til de to vindere, Stadler og Comsa, forklarer Mogens Hagelskær, der er administrerende direktør for Odense Letbane P/S.



Stadler, der er i gang med at levere letbanetog til Aarhus (billedet) er udvalgt som foretrukken leverandør af togene til letbanen i Odense. (Foto: Letbanen)

Letbanedirektøren ser en klar fordel i, at Stadlers vogne også skal køre i Aarhus, hvor de bliver sikkerhedsgodkendt af de danske myndigheder.

- Det betyder, at vi må forvente, at sikkerhedsgodkendelsen hos os vil blive hjulpet på vej. Og så er det i det hele taget en fordel, at vi kan høste af Aarhus' erfaringer med Stadlers vogne, når de snart begynder at køre i drift, siger Mogens Hagelskær.

Anlægsbudgettet

Odense Letbane har i 2017-priser en samlet anlægspris på 3,3 milliarder kroner indregnet 24 procent i reserver. Det sidste kan blive et kritisk punkt, idet normen er, at 30 procent af budgettet skal være reserver. Fastholdelse af reserver på 30 procent har været et vigtigt punkt i statens skærpede holdning til store anlægsprojekter - blandt andet i debatten om letbanen på Ring 3 i Hovedstaden.



Superfærge har lagt til kaj i Aarhus

Efter en rejse på 25.000 km henover Stillehavet og Atlanterhavet ankom Molslinjens hurtigfærge Express 3 tirsdag morgen 23. maj til Aarhus fra Hobart i Tasmanien

I de næste dage vil Molslinjens folk gøre superfærgen helt klar, så den fra 1. juni kan sejle store og små liner om mange mennesker over Kattegat.

Med den nye hurtigfærge råder Molslinjen over tre af verdens største hurtigfærger plus den lidt mindre hurtigfærge Max Mols. Med de fire færger tilbyder rederiet op til 28 daglige afgangse mellem Jylland og Sjælland.



Hurtigfærgens trofæ er sendt over Atlanten

I 1998 vandt Scandlines Hales Trophy, da rederiets nybyggede katamaran - Cat-Link V - som det hidtil hurtigste skib krydsede Atlanten og tilbagelagde 5.123 km på 2 dage og 20 timer. Fornylig er trofæet sendt den modsatte vej for at være med som en del af en musæumsudstilling

Scandlines har udlånt trofæet, der normalt står på rederiets hovedsæde i København, til The Peabody Essex Museum i Salem i USA, som arrangerer en udstilling - Ocean Liners: Glamour, Speed and Style - der handler om de store atlanterhavslinere.

Hales Trophy blev doneret af den britiske skibsreder og politiker Harold K. Hales i 1935 og er siden blevet tildelt det hurtigste passagerskib, der krydser Atlanten i enten østlig eller vestlig retning. I 1998 satte Scandlines-færgen Cat-Link V ny hastighedsrekord for at krydse Atlanterhavet fra USA med en gennemsnitsfart på 41,3 knob (svarende til 76,5 km/t.), og Scandlines vandt dermed det prestigefyldte trofæ. Rekorden er endnu ikke slået, og Scandlines er således fortsat indehaver af Hales Trophy.

Trofæet er en forgyldt statue på 1,20 meter med en vægt på knap 500 kg udført med en globus, der hviler på to bevingede sejrstatuer. Den står på en platform af grøn onyx med et emaljeret blåt bånd omkring midten og dekoreret med modeller af galeoner, moderne ocean-skibe samt statuer af henholdsvis Neptun og Amfitrite, havets gud og gudinde. Øverst er anbragt en figur, der symboliserer farten, der driver en Atlanterhavsliner frem mod en anden figur, der symboliserer Atlanterhavets modsatte kræfter.



Udstillingen i USA varer fra den 20. maj til den 9. oktober 2017, hvorefter trofæet fortsætter sin rejse til London, hvor det i 2018 er udstillet på Victoria and Albert Museum. Udstillingen forventes at tiltrække over 150.000 besøgende.

Skibet, der for snart 20 år siden, hentede trofæet til København, sejler i dag på ruten Hirtshals-Kristiansand, der drives af Fjord Line. Her er det 2 timer og 15 minutter om at tilbagelægge de 132 km. Da Scandlines holdt op med at sejle mellem Aarhus og Kalundborg og overdrog sine aktiviteter her til Mols-Linien, fulgte færgen med. Den blev på et tidspunkt til overs og lå i en periode uvirksom hen i Aarhus Havn, inden den kom til Fjord Line.

Scandlines peger på, at mens der tidligere var fokus på høj fart, handler skibsfart i dag ikke mindst om driftsoptimering og grønne tiltag. For Scandlines vedkommende handler det eksempelvis om hybridssystem og visioner om emissionsfrie færges.

Limfjordsfærge skal markedsføres bedre

Feggesund-færgen, der sejler over Limfjorden mellem den nordligste del af Mors og Han Herred, transporterede sidste år 140.000 passagerer, 74.300 personbiler, 5.600 lastbiler og 1.900 motorcykler, har potentiale til at hjælpe endnu flere over den vestlige del af Limfjorden

Det er i hvert fald, hvad bestyrelsen for færgefarten mener. Ifølge Nordjyske.dk er bestyrelsen tilfreds med, at færge-driften med færgen fra 2012 er stabil og stort set sejler uden afbrydelser ud over de planlagte, når færgen har skullet på værft til serviceeftersyn - og så har der været indsat en erstatningsfærge.

det er den stabile drift og så det forhold, at færge over Feggesund er en kort genvej mellem Thy og Mors, der får færgebestyrelsen til at tro på, at det er muligt at få flere til at benytte færgen.

Færgeriet kontaktede først på året et halvt hundrede virksomheder, der fik tilsendt informationsmateriale om sejltider, priser og potentialet ved at tage færgen. Med materialet fik de også to fribilletter og et termokaffekrus med Feggesundsfærgens nye udtryk, som de kan få fyldt gratis op på overfarten.

- Vi håber, at flere virksomheder får øjnene op for Feggesundsfærgens eksistens og ser mulighederne i at spare 40 procent i rabat med en virksomhedsaftale - udover selve besparelsen i brændstof til eksempelvis Aalborg, siger Viggo Vangsgaard, der er formand for færgebestyrelsen og 2. viceborgmester i Morsø Kommune.

Den næste oplagte målgruppe er turisterne, der skal lokkes til med et budskab om, at man kan se sæler under overfarten. For at understøtte sælkiggeriet er der opstillet en kikkert på færgen, som passagerne frit kan benytte.

Fodgængere kan tage færgen ubegrænset for 10 kroner pr. dag.

I/S Mors - Thy Færgefart, der er driver færgen over Feggesund og ejes af Morsø- og Thisted Kommuner, sejlede sidste år hjem med et underskud på 405.768 kroner og en egenkapital på minus 167.643.

- Vi får aldrig et overskud på driften, og derfor er underskuddet noget sideløbende politisk, og markedsføringen skal ses mere som et tiltag til at tiltrække turister, siger Viggo Vangsgaard.

Set i en større helhed betyder færgefarten over Feggesund, at eksempelvis personbiler, lastbiler, busser og andre køretøjer, der skal mellem Mors og Han Herred, har en genvej, så der kan spares både tid og penge i forhold til at skulle sende dem ud på en sydligere og dermed længere rute.





Svensk færgerederi ser på alternativ havn til Danmarks-rute

Stena Line, der sejler mellem Grenaa på Djursland og Varberg på den svenske vestkyst, ser efter et alternativ til Varberg som havn for trafikken til Grenaa. Årsagen er, at Varberg Kommune ikke længere projekterer med et færgeleje i den nye havn, der skal bygges - og at Stena Line skal forlade det nuværende færgeanlæg i tredje kvartal i 2019

Stena Line er gået i dialog med blandt andet Hallands Hamnar og en mulig flytning til Hamlstad

- Vi har været i Varberg i mange år og synes, det er trist, at vi har behov for at starte en proces med at kede efter en alternativ havn, siger Tony Michaelsen, der er chef for Stena Line's færgeruter mellem Sverige og Danmark.

Trafikken mellem Sverige og Danmark er vigtig for den svenske rederikoncern. Hvert år transporterer Stena Line omkring 170.000 passagerer, 45.000 personbiler og 45.000 lastbiler på ruten.

- Linien er en vigtig del af infrastrukturen for både erhvervslivet, fragtkunder og turister, siger Tony Michaelsen og tilføjer:

- Vi vil fortsat udvikle vores trafik med vore kunder i fokus og med målet om, at trafikken fortsat skal vokse.

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 om "Vores Flex"

Læs mere side 25

Bilproducent i Ungarn

Læs mere side 28

Færre chauffører og billetkontrollører

Læs mere side 25

Læs mere side 25

Elbiler 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