

Magasinet Bus



Torsdag 29. juni 2017 - nummer 6 - 5. årgang

Mercedes-Benz har løftet sløret for 3. generation

Læs mere side 32 - 41

Elektriske busser konkurrerer på lige fod med andre

Læs mere side 24

Hollandske busser ankommer fra den elektriske fremtiden

Læs mere side 20

Blindt ægtepar med førerhund belv afvist i bussen

Læs mere side 47

44 biogasbusser er sendt ud på gaderne

Læs mere side 12

Trafikselskab oplever snyd med SMS-billetter

Læs mere side 6

Rød Billets busser bliver grønne

Læs mere side 4

DSB vil sælge flere orange-billetter uden plads

Læs mere side 6

Volvo har haft elektrisk start i Luxembourg

Læs mere side 15

Passagererne skal i fokus

Det budskab kan de fleste vel bakke op om. For uden passagerer mangler grundlaget for kollektiv trafik og busrejser i det hele taget.

Transportministeren bruger samme argument for at sende flere togstrækninger i udbud.

Det hidtil eneste udbud af togdriften her i landet er Arrivas kørsel i Midt- og Vestjylland med en afstikker til Tønder. Og den kørsel har været på sporet af kundetilfredshed i lang tid. Måske fordi Arriva får lov til at passe sig selv, når blot selskabet leverer, hvad de er forpligtet til.

Den store togoperatør - DSB - får derimod ikke lov til at passe sig selv. Politikerne har gennem årene blandt sig i DSB's drift med større og mindre succes. Indrømmet - DSB har som meget gammel statsvirksomhed sine udfordringer sammenlignet med operatører, der har færre år på bagen og derfor kan have bedre muligheder for at tilpasse sig og leve op til forventningerne.

Tog er bundet sammen med stationer - og det er busser også. Rundt omkring opstår der nye og moderne stationer, hvor rutebiler og tog spiller sammen til glæde for passagerne.

I udlandet kan man også opleve, at busser og tog hænger sammen.

Derfor må det være på sin plads på denne palds at pege på, hvor vigtigt det er, at holde fast i og styrke sammenhængen mellem busser og tog - tog og busser. For de to transportformer hænger sammen - og skal hænge sammen, hvis den kollektive transport skal fungere og udviklet til gavn for passagerne - og få flere passagerer.

Dette budskab har busvognmænd og trafikselskaber gentaget mange gange, så man skulle tro, at det var blevet registreret hos landets øverste på Christiansborg. For en sikkerheds skyld skal det gentages, når transportministeren lægger op til mere udbud af togdriften.

Husk at tingene hænger sammen.

Måske er tiden moden til at træffe en beslutning, hvor DSB i fremtiden kommer til at fungere som et trafikselskab uden et eneste tog, men med en række underleverandører, der kører tog for DSB.

DSB kan så fokuserer fuldt ud på at have passagerne i fokus.

God sommer - redaktionen på Magasinet Bus

Jesper Christensen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, 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.



TCO ved første øjekast: Find ud af mere omkring omkostningsfaktorerne ved drift af en bus eller coach <http://overall-economy.bus.mercedes-benz.com>

Anderledes for alle andre. Perfekt for dig.

Det ideelle valg til alle former for business: Den nye Tourismo. Oplev de uendelige mange muligheder den nye Tourismo byder på og som aldrig er set før. 4 modeller, 2 motorer med 5 præstationsniveauer og adskillige komfort funktioner. Uovertruffen i sin alsidighed, ekstrem økonomisk og med den mest avancerede sikkerheds-teknologi. Den nye Tourismo er den perfekte bus – for både operatører, chauffører og passagerer. For mere information, besøg www.mercedes-benz.com/buses

Mercedes-Benz
The standard for buses.





Rød Billets busser bliver grønne

Tyske FlixBus, som siden 2013 har tilbudt fjernbusruter, har fået endnu en samarbejdspartner i Danmark. Det er Rød Billet, som er direkte konkurrent til Abildskou på fjernbusruter mellem Jylland og Sjælland. Abildskou kunne tidligere på året oplyse, at virksomheden indledte et samarbejde med FlixBus

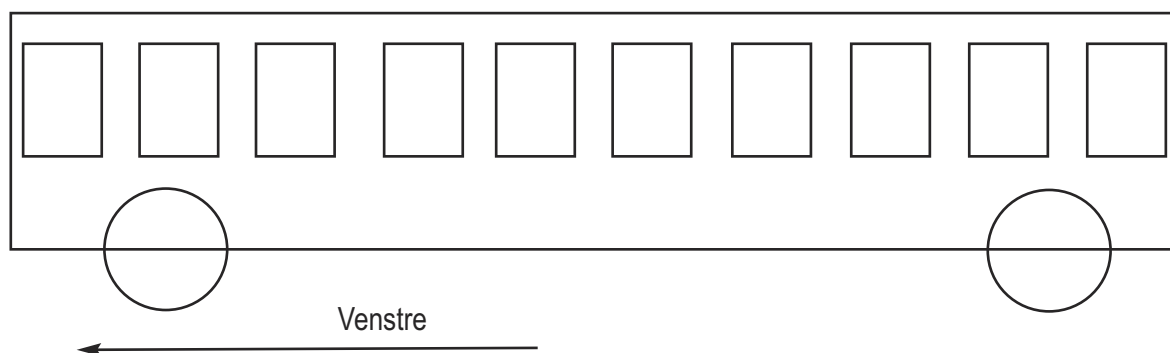
FlixBus kalder samarbejdet med RødBillet for et næste skridt på vejen til at opbygge et topnetværk i Danmark. I løbet af sommeren vil Rød Billets salgspatform blive overtaget af FlixBus, og busserne, der kører for Rød Billet, vil skifte farve til lys grøn.

Rød Billet har i konkurrence med Abildskou tilbudt fjernbusrejser mellem Jylland og Sjælland - og til Tyskland. Rød Billet har også tilbudt fjernbusforbindelser til Holland.

- FlixBus tilbyder 200.000 daglige forbindelser til 1.200 destinationer i form af både nationale og internationale busruter til omkring 40 millioner rejsende årligt
- Takket være en innovativ forretningsmodel med fokus på teknologi og gennem samarbejde med lokale små og mellemstore virksomheder (SMV'ere) har FlixBus ændret det europæiske rejsemarked
- FlixBus har i samarbejde med en tysk buspartner det seneste år tilbudt direkte forbindelser fra København, Odense og Kolding til destinationer i Tyskland og Holland

Her er svaret på konkurrencen i Magasinet Bus 5 - 2017

Bussen kører mod venstre, når den kører fremad. For dørene sidder på højre side af en bus i Danmark.



Vi giver vinderne direkte svar på e-mail i løbet.

Med ønsker om en god sommer

Redaktionen på Magasinet Bus/transportnyhederne.dk

DSB vil sælge flere orange-billetter uden plads

DSB har ændret sit konceptet for sine orange billetter. Ændringen betyder, at de billige billetter, der fortsat kun gælder til én bestemt afgang, ikke længere er inklusiv en pladsbillet. Dermed er vilkårene blevet de samme som for DSB's øvrige billetter

- Vi ønsker at ensarte vores billetter, så pladsbilletten er et tilvalg for alle billettyper, uanset om du rejser på en standard- eller Orange-billet. Forskellene er, at Orange-billetten er gyldig til én bestemt afgang, mens standardbilletten er fleksibel og gælder alle afgangene den dag, billetten er købt til, siger Aske Wieth-Knudsen, der er underdirektør i DSB Kommerciel.

Samtidig med ændringen sætter DSB flere Orange-billetter til salg, hvilket er en udvikling, som ifølge Aske Wieth-Knudsen vil fortsætte.

- Der bliver udbudt flere Orange-billetter til afgangene uden for myldretiderne, hvor der ikke er helt så mange rejssende. Så hvis man har mulighed for at være fleksibel, er der endnu bedre muligheder for at rejse på en billig Orange-billet, siger han.

Ønsker man en bestemt siddeplads på toget, skal man købe en pladsbillet til 30 kroner, hvilket gælder for både standard og Orange-billetter.

Ændringerne trådte i kraft torsdag 22. juni.

Trafikselskab oplever snyd med SMS-billetter

Ud af 33 anmeldelser om dokumentfalsk, som trafikselskabet Sydtrafik indgav sidste år, drejede de 15 sig om snyd med SMS-billetter. Det får trafikselskabet, der står for den kollektive trafik i Syd-Og Sønderjylland til at droppe den type billetter

Ifølge dr.dk havde passagerer enten sendt sms-billetterne videre til andre eller rettet i datoen. Ved at udfase SMS-billetterne sætter Sydtrafik en stopper for den form for snyd, der betragtes som dokumentfalsk, hvilket i grove tilfælde kan udløse fængselsstraf.

Jette Lauridsen, der er chef for kunder og marked i Sydtrafik, siger ifølge dr.dk, at Sydtrafik har været nødt til at finde en anden mulighed, før selskabet kunne afskaffe SMS-billetterne. Det har Sydtrafik gjort med en ny mobilitetsapp.

Hos Nordjyllands Trafikselskab, NT, oplever de også, at flere passagerer forsøger at snyde med elektroniske billetter.

- Hvis man videregiver eller redigerer i dem, er det dokumentfalsk, og det er ikke skønt at få sådan en plet på straffeattesten, siger Mette Henriksen, der er chef for kunder og salg hos Nordjyllands Trafikselskab.





Fabriksny turistbus til hurtig levering...

Finskbygget 14,2 m luksus turistbus med
52+1+1 siddepladser i 4-stjernet udførelse.

- HD 3,70 m 6x2
- Rustfri opbygning
- 450HK SCR motor EURO 6 med 12 trins automatisk Opticruise gearkasse
- ESP, LDW, ACC
- Toilet, sovekabine, klimaanlæg, køkken med køleskab, USB
- DVD med 3 monitorer
- Wi-Fi
- Digitalt TV
- Fuld LED-pakke
- Fire ekstra originale dobbeltstole medfølger,- således mulighed for opjustering af passagerantal

og meget mere...

Nedenstående Scania er netop ankommet
fra Scania Production i Finland til hurtig levering.
Ring til Dan Schroeder på 25 51 80 83 for mere information.
Mulighed for finansiel eller operationel leasing.



Økonomi for ejeren
Køreglæde for chaufføren
Komfort for passagererne

INTERLINK HD

SCANIA



Rejsekort og pendlerkort smelter sammen i ét

Torsdag 1. juni vil rejsekort og pendlerkort smelte sammen i et kort - pendler Kombi. Dermed få rejsende i bus og tog i Hovedstadsområdet, på Sjælland, Lolland-Falster, Fyn og i Sydjylland flere muligheder, når de skal ud og hjem med den kollektive trafik

Med Pendler kombi - som nok vil få tilnavnet kombikort, får pendlerne på hele Sjælland eksempelvis mulighed for at rejse på samme kort i deres pendlerområde til fast pris. Uden for pendlerområdet vil det være til rejsekortpris, som med takstreformen Takst Sjælland, der blev gennemført 15. januar i år, altid vil være billigere end enkeltbilletten. Som en konsekvens af reformen får man konsekvent 20 procent rabat på sine rejsekortrejser på hele Sjælland uden for myldretiden.

Pendlere på Sjælland, Fyn og i Sydjylland, der udnytter mulighederne i den kollektive transport med bus og tog, kan med et kombi kort rejse frit i deres område og i resten af landet uden at skulle have flere kort på lommen, og uden at skulle bekymre sig om, hvorvidt man bevæger sig inden eller uden for sit pendlerområde.

- Det kombinerede pendlerkort og rejsekort har været efterspurgt af passagererne. Her slipper man nemlig for at tænke på zoner, priser og køb af ekstra billetter, fordi man altid har en billet på lommen. Så vi er meget tilfredse med, at vi nu kan tilbyde pendlerne en løsning, som gør den daglige transport lettere, siger forretningschef i Movia, Eskil Thuesen, på vegne af DSB, Metroselskabet og Movia, der samlet udgør DOT - Din Offentlige Transport - på Sjælland.

Pendler kombi

- Passageren kan rejse i et pendlerområde efter eget valg til en fast pris for en periode og med samme kort også rejse udenfor pendlerområdet
- For rejser indenfor pendlerområdet er prisen den samme som pendlerkort på pap og mobil
- For rejser udenfor pendlerområdet betaler man for hver enkelt rejse, og prisen er den samme som på rejsekort
- Check ind og ud ved alle rejser med bus, tog og metro for at sikre, at der betales den rigtige pris, alt afhængigt af, hvor man rejser
- Kortet er blått og personligt
- Har man i forvejen et rejsekort personligt, kan man tilkøbe pendler kombi og få lagt produktet på sit eksisterende rejsekort. Ligesom man kan bestille et helt nyt rejsekort med de ønskede pendlerzoner på
- Kortet lanceres etapevis på landsplan. Kortet er allerede taget i brug på Fyn og Sydjylland. 1. juni 2017 lanceres kortet i DOT's område på Sjælland, Lolland, Falster og Møn

Pendlerkort

- Passageren kan rejse i et pendlerområde efter eget valg til en fast pris for en periode.
- Prisen er den samme som pendlerkort på pap og mobil.
- Rejser udenfor pendlerområdet kræver køb af ekstra kontantbillet eller rejsekort.
- Kun check ind i busser. Ingen check ud.
- Kortet er grønt og personligt.
- Lanceret september 2016.

Med kombikortet skal man huske at checke ind og ud i bus, tog og metro, som med et almindeligt rejsekort. Det sker for at sikre, at der betales den rigtige pris, alt afhængigt af, hvor man rejser.

- Hvis man ikke ønsker at checke ind og ud, kan man som pendler i stedet få et pendlerkort, hvor der ikke er krav til check ind og ud og ud, siger Eskil Thuesen.

Har man i forvejen et personligt rejsekort - altså et rejsekort, man ikke kan låne ud - kan man få lagt kombi-løsningen på sit eksisterende rejsekort. I modsat fald kan man bestille et kombikort med de ønskede pendlingszoner.

Med lanceringen af det nye kombikort har pendlerne nu to rejsekortløsninger at vælge imellem: det nye Pendler Kombi og Pendlerkort, som blev lanceret tilbage i september 2016.

Interesserede kan læse mere om Pendler Kombi **her**:

VLAK-Regeringen vil fremtidssikre jernbanen gennem flere udbud

Kunderne skal være i centrum i fremtidens jernbane. Det er budskabet fra VLAK-Regeringen, som vil bane vejen for det mål ved at staten i højere grad lader private operatører køre tog, hvor kunderne efterspørger det til rimelige billetpriser. VLAK-Regeringen mener, at en ny markedsorienteret organisering af jernbanedriften er vejen til en mere effektiv og kundefokuseret jernbanesektor i Danmark

VLAK-Regeringen ønsker en langsigtet og bred politisk aftale om en fremtidssikret jernbane. Der er ifølge VLAK-Regeringen brug for en langsigtet plan, hvor der ikke skiftes kurs undervejs - også af hensyn til økonomien.

Med det udgangspunkt vil transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) invitere alle Folketingets partier til forhandlinger om udvikling af den danske jernbanesektor.

Ifølge Ole Birk Olesen og VLAK-Regeringen skal jernbanen skal være indrettet på en sådan måde, at den imødekommer danskernes transportbehov i fremtiden.

- Jernbanen skal levere hurtig og pålidelig transport til rimelige priser mellem landsdelene. Og så er det vigtigt, at vi sikrer god betjening i hele landet, så vi kan afhjælpe trængslen i de større byer og samtidig sørge for, at borgere i de mindre befolkede egne også har et alternativ til bilen, siger Ole Birk Olesen.

I den forbindelse vil VLAK-Regeringen markedsorientere togtrafikken og udvide brugen af udbud markant i forhold til i dag. Begge dele er efter VLAK-Regeringens opfattelse vigtige redskaber for at opnå en højere økonomisk effektivitet.

En mere effektiv, fremtidssikret jernbane med mere markedsbaserede løsninger vil efter VLAK-Regeringens opfattelse frigøre betydelige midler til politisk prioritering. Regeringen ønsker, at en mere effektiv jernbane skal være til gavn for passagererne.

- Man vælger kun toget, hvis det er hurtigt, kører til tiden og tilbyder en rejse til rimelige priser, siger Ole Birk Olesen og peger på, at den danske jernbanesektor har et stort udviklingspotentiale på disse punkter, hvor skiftende regeringer har påvirket jernbanedriften, så den i dag kører på skinner med et signalsystem, der kræver store investeringer.

En ny sektoranalyse viser, at de største økonomiske forbedringer for den danske jernbane ligger i scenarier, hvor man i højere grad end i dag anvender udbud. Dette ligger også i tråd med udenlandske erfaringer, som viser, at udbud er med til at effektivisere driften.

- I dag kører der alt for mange tog på tidspunkter, hvor der er meget få passagerer, og det skyldes blandt andet en alt for stram styring af togtrafikken, som ikke har kundernes reelle behov i fokus, siger Ole Birk Olsen og fortsætter:

- Markant mere konkurrence blandt operatørerne og et større fokus på at køre tog dér, hvor kunderne rent faktisk har brug for det, er blandt de midler, som vi bør tage i brug for en fremtidssikret jernbane. Samtidig skal vi drage nytte af ny teknologi og forenkle den danske togflåde.

VLAK-Regeringen vil ikke afvise, at et kundefokuseret og effektivt drevet DSB, der kan fungere på markedsvilkår, også kan spille en rolle i fremtidens jernbanesektor.

Kollektiv trafik

Ole Birk Olesen vil indkalde partierne til drøftelser om en fremtidssikret jernbane efter sommerferien. VLAK-Regeringen har som afsæt for disse drøftelser offentliggjort et debatoplæg om "En fremtidssikret jernbane".

Debatoplægget kan hentes **her**:

Et resumé af analysen kan hentes **her**:

VLAK-Regeringens fokusområder vil være.

- En markant udvidelse af brugen af udbud for derved at høste effektiviseringsgevinster til gavn for skatteborgerne og passagererne
- Der skal løsnes op for den stramme styring af jernbanesektoren på de strækninger, hvor der er økonomisk grundlag for en direkte relation mellem kunden og togoperatøren uden statens mellemkomst
- For at gøre jernbanesektoren klar til markant øget udbud vil VLAK-Regeringen etablere et nyt statsligt materielselskab. Det skal sikre statens langsigtede økonomiske interesser i forhold til materielplanlægning og ligebehandling af nye operatører, når togtrafikken udbydes. Selskabet skal videreføre DSB's indkøbsprogram og varetage ejerskabet af de nye eltog. DSB's utidssvarende materielflåde skal erstattes med driftstabile og moderne eltog
- En friere og mere markedsorienteret togtrafik skal komme passagererne til gavn i form af en ny og dynamisk prissætning, som det kendes fra flyselskaberne. Det vil åbne for en større spredning i billetpriserne så der blandt andet kommer flere billige billetter på tidspunkter, hvor der er ledige pladser i togene

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



Sønderborgs 44 biogasbusser er sendt ud på gader og stræder

Sønderborg Kommune satser benhårdt på fossilfri løsninger. Bustrafikken er ét af de første områder. Den nye gasfyldestation blev indviet 24. juni, og busserne kørte ud på ruten næste morgen

Af Mikael Hansen

Sønderborgs borgmester Erik Lauritzen (S) beskrev indvielsen af gasfyldstationen som en milepæl for Sønderborg Kommunes klimapolitik.

Sønderborgs gasbusprojekt omfatter alle lokalruter i kommunen - fra bybusser til skolebusruter. Busplanerne for lokalruterne er blevet trimmet, så blandt andet Allsund Gymnasium får en bedre busbetjening.

Sønderborg Kommune er også på vej med sit eget produktionsanlæg for biogas, og inden længe vil flere af kommunens egne køretøjer køre på gas.

Umove er fra 25. juni Sønderborg Kommunes nye busentreprenør. Umove vil i praksis drive sin busvirksomhed fra fyldeanlægget i Ragebøl. Umove har fået bygget en servicebygning med kontorer, chaufførfaciliteter og vaskehal.

Ny service - cykler og USB-stik i busserne

De nye lokalbusser i Sønderborg Kommune har fået serviceløft, blandt andet med USB-stik ved alle siddepladser. Desuden er der plads til at medtage fire cykler i hver bus.

De 44 nye gasbusser er leveret af Scania, som har mange årtiers erfaring med naturgasdrift i busser - specielt i Sverige. Busserne tankes om natten på gasfyldeanlægget over 6-7 timer (slow-fill). Der findes yderligere et tank anlæg i Nordborg i mindre størrelse til hurtig tankning. En bus kan køre ca. 600 km på en optankning. Ingen af Sønderborgs busser kører tilnærmelsesvis så langt på en dag.

NatureEnergy har bygget pladsen og leverer gassen

Energiselskabet NatureEnergy har bygget fyldpladsen og anlægger også den offentlige fyldestation ved siden af. Hjertet i systemet er en stor kompressor, som giver naturgassen det nødvendige tryk på 210 bar.

Certificeret biogas udnytter Danmarks vidt udbredte gasinfrastruktur. Gassen hentes fra naturgasnettet. Certifikatet udstedes af EnergiNet for at given mængde gas. Certifikatet er garanti for, at der er tilført en tilsvarende mængde biogas til naturgasnettet et eller andet sted i Danmark. Hermed opnår Sønderborg Kommune en fossilfri busdrift.

Milepæl for biogas til busdriften i Danmark

Sønderborgs 44 gasbusser er den hidtil største flåde af gasbusser i den kollektive trafik i Danmark. Biogasbusser findes desuden i Fredericia, Silkeborg, Skive, Holstebro, Aalborg og Frederikshavn - ligesom i Sønderborg ligger der lokale og regionale initiativer bag. Oprettelse af lokale gasfyldstationer på kommunalt initiativ er et vigtigt element i udbredelsen af gasdriften.



Teknik- og miljøborgmesteren i københavn: Aftale om elbusser er uambitiøs

Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (Enhedslisten) mener, at Københavns overborgmester Frank Jensen (S) er uambitiøs og spiller hasard med kommunens plan om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025, når han indgår en aftale med trafikselskabet Movia om først helt at udfase dieselbusser i København i 2031 - om 14 år

- Jeg stiller mig meget uforstående overfor, at overborgmesteren indgår en aftale, der gør det tvivlsomt, om København når målet om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad. Frank Jensen må indse, at grønt lederskab ikke alene handler om at holde skåltaler, når man rejser rundt i verden. Det kræver mod og vilje til at lægge sig i selen på hjemmebane og tage ansvaret for den grønne omstilling af København, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell.

Teknik- og Miljøforvaltningen har tidligere beregnet, at en 100 procent overgang til elbusser vil betyde en reduktion på 24.000 ton CO2 i 2025. Beregningerne viste, at det vil kræve en investering på 45 millioner kroner fra 2017 til 2020 og 125 millioner kroner fra 2021 til 2025.

Morten Kabell fremfører, at København på transportområdet er udfordret i forhold til at nå ambitionen om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad. Morten Kabell peger på, at det skyldes, at skiftende regeringer har afvist at lade København at indføre en betalingsring. Herudover er salget af elbiler gået nærmest i stå, da Folketinget efter Morten Kabells opfattelse ikke sikrer tilstrækkelige konkurrencefordele for de grønne biler.

- Vi har vænnet os til, at Folketinget spænder ben for hovedstadens grønne ambitioner. Det øger kravet til vores egne indsatser. Det burde være økonomisk overkommeligt at hæve ambitionsniveauet i forhold til udskiftningen af de forurenende dieselbusser. Derfor vil jeg nu tage sagen op med overborgmesteren og søge politisk flertal for at hæve ambitionsniveauet, siger Morten Kabell.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Volvo har haft elektrisk start i Luxembourg

Søndag 11. juni kørte de første kommercielt fremstillede helt el-drevne Volvo-busser ud i rute-nettet i den luxembourgske by Differdange. Busoperatøren Sales-Lentz har dermed 4 elbusser, 12 ladehybridbusser og 30 hybridbusser fra Volvo i sin flåde

- Trafikstarten med Volvo 7900 Electric er endnu et vigtigt skridt for alle, der arbejder med for en renere, mere lydløs og attraktiv kollektiv trafik, siger Håkan Agnevall, der er administrerende direktør for Volvo Busser.

- Sammen med Differdange og Sales-Lentz går vi i brechen for fremtiden kollektive trafik, siger han videre.

Differdange's satsning på lydsvage og udslipsfrie el-drevne busser er en del af byens arbejde med bæredygtighed, hvor den kollektive trafik udgør et vigtigt fokusområde. De fire nye el-busser kører på fire forskellige buslinier på mellem 8,0 og 9,5 kilometer. Hver bus kører omkring 25 minutter, hvorefter den hurtigoplades ved endestationerne på mellem 2 og 3 minutter ved hjælp af en pantograf, der slutter bussen til ladestationerne. Ladestationerne på 300 kW er leveret af Heliox og opfylder kriterierne i det åbne grænsesnit - OppCharge (opportunity charging) - som følger ACEA's (European Automobile Manufacturers Association) anbefalinger.

For Sales-Lentz var det naturligt at vælge helt el-drevne busser fra Volvo, da selskabet har kørt med ladehybridbusser på vejen mod en mere bæredygtig mobilitet i byerne.

- I september 2016 fik Sales-Lentz Autocars som opgave at gennemføre et stort projekt for en mere grøn bytrafik - at indføre 100 procent el-drevne 12-meters bybusser i Differdange. Vi er glade og stolte over at have gennemført skiftet på præcis ni måneder sammen med holdet fra Volvo i Göteborg, Volvo Competence Center i Luxembourg, Differdange By, Heliox, ElectroWatt, Sales-Lentz' tekniske afdeling og flere andre partnere, siger Jos Sales, der er ejer og direktør i Sales-Lentz.

- Sales-Lentz har altid taget ny teknik til sig tidligt. I vores rolle som operatør vil vi tilskynde vore leverandører, busproducenter og software-udviklere til at finde nye løsninger, som møder markedets behov. Gennem en tæt relation med offentlige og private kunder skaber vi grundlag som udviklingspartner og entreprenør med en vilje til at investere i bæredygtig mobilitet, siger Wolfgang Schroeder, der er administrerende direktør i Sales-Lentz.





Busoperatør bestiller 13 el-busser til i Malmö

Volvo Busser skal levere 13 el-busser til busoperatøren Nobina. Busserne skal køre i Malmö i forbindelse med, at den skånske by satser på el-drift i den kollektive trafik

Nobina har bestilt 13 Volvo 7900 Electric-busser, som skal sættes i ind på bybusruter i Malmö i slutningen af næste år. Det er den hidtil største ordre, som Volvo Busser har fået på el-drevne køretøjer. Ifølge Volvo Busser er Malmö's satsning på el-busser en af de største i Sverige til dato.

- Det er fantastisk glædeligt, at en af Malmö's hovedlinier nu bliver elektrificeret med vore støjsvage og udslipsfrie busser, siger Jörgen Sjöstedt, der er Volvo Busser's chef for det nordiske marked.

- Eldreven bustrafik bidrager til et betydeligt bedre livsmiljø for alle, der bor, rejser og opholder sig i byen. Og det er en udvikling, som vil selvfølgelig vil bidrage til, siger han og fortsætter:

- Det er også betydningsfuldt at vi på ny for en ordre af Nobina, som vi har leveret busser til i over 80 år, og som er en af vores vigtigste samarbejdspartnere.

De elektriske busser, som Volvo Busser skal levere til Nobina i Malmö er af modellen Volvo 7900 Electric, der bruger omkring 80 procent mindre energi end tilsvarende dieselbusser. El-busserne skal køre på bæredygtig el for at minimere miljø- og klimapåvirkningen. Bussernes batterier vil blive opladet ved busrutens endestationer på mellem to og seks minutter. Linie 7 går mellem Svågertorp og Ön via Malmö centrum - en strækning på 14,7 kilometer.

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

Nobina er satsningen en understregning af den strategiske viden, selskabet har bygget op, og som muliggør helhedsløsninger med el-busser i større skala.

- Det er samtidigt glædeligt, at vi nu kan bygge videre på dette sammen med Skånetrafiken og Volvo og bidrage til både øget fremkommelighed og bæredygtighed i Malmö med moderne, støjsvage og energieffektive busser, siger administrerende direktør i Nobina Sverige, Jan Bosaeus.

For nylig kørte de første kommercielt producerede el-busser fra Volvo Busser ud i trafikken i byen Differdange i Luxembourg.

Ud over helt el-drevne Volvo 7900 Electric-busser omfatter Volvo Busser's program af elektrificerede køretøjer også hybridbusser og elhybridbusser (ladehybrider). Totalt har Volvo Busser solgt over 3.500 elektrificerede busser på verdensplan.

Om Volvo 7900 Electric

- Hel eldrevne to-akslet, 12-meter lang bybus med lavt gulv og tre døre.
- Har et energiforbrug, der ligger 80 procent under energiforbruget i en tilsvarende dieselbus
- Støjsvag og udslipfri
- Udrustet med elmotor og litium-jon-batterier
- Batterierne lades ved endestationer på mellem tre og seks minutter afhængig af belastning og vejrforhold



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!



**FÆLLES
RETNING**

Solaris Danmark Bus A/S

Haraldsøvej 9
Postboks 105
DK- 6330 Padborg

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

www.solarisbus.com - www.vagnerikhvid.dk

www.solarisbus.com



Hollandske busser ankommer fra den elektriske fremtid

Elektriske busser - hvornår bliver det en realitet? Sådan kunne spørgsmålet godt lyde, når man som transportjournalist møder andre mennesker og talen falder på miljø og transport med nul-emissionskøretøjer. Ser man rundt i Kongeriget Danmark er det svært at få øje på andre el-drevne køretøjer end et begrænset antal elektriske personbiler. Der har dog været par kinesiske el-busser, der kørte som forsøg i København, og så kører der også et par finske el-busser i Hovedstaden. Men antallet af danske el-busser er begrænset. Et opslag i bilstatistikken fra De Danske Bilimportører viser, at der siden 2000 er indregistreret i alt 6 el-busser i Danmark, Kinesiske BYD tegner sig for to, finske Linkker for to, mens MAN og det hollandske mærke Ebusco tegner sig for hver en enkelt el-bus

Af Jesper Christensen

Så spørgsmålet fra den transportinteresserede borger, der gerne ser el-busser på gader og stræder i byerne her i landet, er helt berettiget. Hvornår? For der findes vel el-busser i andre lande, kunne borgerne måske finde på at

spørge.

Ja, der findes el-busser i andre lande. Og der findes mange af dem. En af de busproducenter, der har markeret sig stærkest i de seneste par år, er hollandske VDL.

I december sidste år blev kontakten tændt for 43 VDL Citeas SLFA Electric busser, så de kunne køre ud i Eindhoven og betjene byens indbyggere og gæster. VDL leverede de elektriske busser i et tæt samarbejde med busoperatøren, Hermes, der er en del af Transdev-koncernen.

I ugen op til st. bededag havde VDL Bus & Coach, der er en af VDL-koncernens brede spekter af aktiviteter, inviteret europæiske fagjournalister med fokus på bustransport til Eindhoven for at fortælle mere om el-busser i almindelighed og om projektet med de 43 busser i Eindhoven i særdeleshed.

VDL har inden for de seneste år leveret over hundrede el-busser, der kører i byer i eksempelvis Holland og Tyskland. Ved udgangen af 2015 var antallet af leverede elektriske VDL Citea Electric busser på 23. Ved udgangen af 2016 havde VDL leveret 92. Ved udgangen af dette år forventer VDL at have leveret over 200 elektriske Citea-busser.

Hos VDL lyder den klare melding, at test- og forsøgsperioderne for el-busser er slut. Nu er el-busserne klar til at tage kampen med dieselbusser, gasbusser og hybridbusser.

Ser man efter andre busproducenter, der er i stødet inden for el-drift, markerer polske Solaris sig også ret tydeligt. Det samme gælder Volvo Busser og kinesiske BYD, der har åbnet sin første europæiske busfabrik i Ungarn og har planer om at bygge endnu en busfabrik i Frankrig.

Vi har tidligere peget på, at man hos Mercedes-Benz sidste år forventede, at 70 procent af de nye bybusser, der bliver leveret i 2030, var elektriske. Hos MAN har meldingen været, at det ville være tilfældet allerede i 2025. Men udviklingen på området går meget stærkt, så vurderingerne kan se anderledes ud i dag.

Her og nu må vi sige til den transportinteresserede borger, at de elektriske busser er ankommet fra fremtiden. De kører i mange europæiske byer - og der er efterhånden mange af dem. Og efter besøget i Eindhoven står det klart, at der nok ikke er behov for flere test og forsøgsprojekter med el-busser.

Hvornår de så kommer til Danmark for fuldt og helt at være basis-busser, som det eksempelvis er tilfældet med de 43 el-busser i Eindhoven, er svært af give et entydigt svar på. Det afhænger af politikerne og dem, der tilrettelægger udbuddene af den kollektive trafik - og her er det i den sidste ende også en politisk beslutning, der er afgørende.

I de følgende artikler ser vi mere på VDL elektriske idéer og tankegang - og på VDL's og busoperatøren Hermes' 43 elektriske busser i Eindhoven.

I Magasinet Bus 5 - 2017 skrev vi om, hvordan det er at køre i en elektrisk bus. Hvis du vil læse den artikel, kan du hente Magasinet Bus 5 - 2017 **her**:





Arriva i Holland kører i forreste el-række

Biobrændstoffer og andre former for bæredygtig energi til busser i offentlig transport har været på programmet hos Arriva i Holland. Selskabet, der er en del af DB - Deutsche Bahn, begyndte i 2008 med biogasbusser i Groningen i det nordlige Holland. Ifølge Arriva i Holland vil selskabet om ti år have omkring 275 busser, der uden udslip - på engelsk Zero Emissions

Af Jesper Christensen

Arriva i Holland vil i år have 45 busser, der kører uden udslip i de byer, hvor de betjener kunderne. De seneste områder, hvor Arriva er kørt ind med udslipfrie busser er i Limburg-området i det sydøstligste hjørne af Holland med grænser til Tyskland og Belgien, og de vestfrisiske øer - Ameland, Terschelling og Vlieland - i vadehavet mod nord ud mod Nordsøen.

Om tre år forventer Arriva Holland at være oppe på at køre med 90 udslipfrie busser. I 2025 vil antallet set fra et 2017-udgangspunkt være oppe på 273 busser.

Den hollandske bus-producent VDL havde inviteret Arriva Holland til at komme og fortælle om erfaringerne med udslipsfrie busser, da en gruppe europæiske transportjournalister med fokus på bustransport besøgte Eindhoven i begyndelsen af maj - inviteret af VDL.

Arriva Holland kunne fortælle, at skiftet til udslipsfri bustransport giver en række nye udfordringer - teknikken i busserne er anderledes, når det gælder motorer og energiforsyningen kommer gennem kabler til ladestandere - og det involvere andre aktører, end de sædvanlige.

Men udfordringerne er blevet håndteret. Senest er Arriva Holland kørt ind i Limburg-området med 12 elektriske 9,9 meter lange VDL Citea-busser i Venlo og med 4 elektriske 12 meter lange VDL Citea-busser i Maastricht. På de tre vadehavsoer har Arriva sat seks elektriske VDL-busser ind på øen Ameland, syv på øen Terschelling og en enkelt på øen Vlieland. Bussernes batterikapacitet rækker til mellem 70 og 150 kilometers kørsel. Opvarmningen er med oliefyr, mens aircondition-anlæggene er elektriske.

Opladningen sker dels ude på ruterne, hvor der er opsat hurtigladestandere, og i depoterne, hvor der er opsat ladestandere til langsom opladning af bussernes batterier i nattetimerne.

Status på skiftet til udslipsfrie busser i de to områder viste, at der i den første uge var behov for at støtte med diesel-drevne busser på omkring en tredjedel af kørslen. Ugen efter var behovet en tyvende del, mens det i uge tre var på omkring en tiendedel. I ugerne efter har det kun været nødvendigt at supplere med dieselbusser i ganske få procent af kørslen.

Arriva Holland fremhæver muligheden for at supplere med dieselbusser som en nødvendig sikkerhed for at kunne betjene kunderne - især i de første uger efter skiftet. Den største udfordring ved skiftet var ikke, at busserne ikke kunne køre - det var opvarmningen med oliefyr.

Set fra Arriva Hollands synspunkt ligger udfordringerne ved et skift til udslipsfri transport i, at der er tale om noget andet og mere end blot en teknisk løsning. Skiftet kræver samarbejde mellem alle parter. Derudover peger Arriva Holland på, at ladetid og effekt påvirker bussernes rækkevidde - og batteriernes levetid. Begge dele er noget, man skal forholde sig til som operatør, trafikselskab og busproducent.

Arriva Holland kunne også oplyse, at de gerne deler deres erfaringer med udslipsfri bustransport med deres søsterselskaber i andre lande, hvilket sker på fælles møder mellem repræsentanter fra de forskellige Arriva-selskaber.

Om Arriva Hollands vej mod udslipsfri offentlig transport:

2008 - Biogasbusser i Groningen
2010 - Udslipsfri transport i Den Bosch
2011 - Hybridbusser i Dordrecht
2012 - Hybridbusser i Leiden
2013 - Udslipsfri transport i Schiermonnikoog
2015 - Pilot-projekt - Udslipsfri transport i Den Bosch
2016 - Udslipsfri transport i Venlo og Maastricht i Limburg-området - og de vestfrisiske øer i vadehavet mod nord ud mod Nordsøen
2017 - Udslipsfri transport i Dordrecht og Gorinchem
2020 - Yderligere udslipsfri transport i Limburg

Arriva Holland har 13 vandbusser, 147 tog, 1.550 busser og 6.000 ansatte i Holland.

Busproducent i Holland:

Elektriske busser konkurrerer på lige fod - gennem samarbejde med alle parter

Hos VDL Bus & Coach i Eindhoven i Holland er filosofien i busproduktionen, at det først og fremmest handler om transport af mennesker fra et punkt til et andet på den måde, der passer bedst til forholdene og de krav, der bliver stillet fra busoperatører og trafikelskaber. Det betyder eksempelvis, at det væsentligste er designet af bussen - placering og størrelse af døre, sæder og ståpladser, passagerantal og chaufførens forhold. Hvordan bussen bliver drevet frem, spiller en mindre rolle, blot kravene til driftssikkerhed og miljø er opfyldt. For VDL er bussen uden hensyntagen kerneproduktet

Af Jesper Christensen

Det udgangspunkt giver VDL en meget stor fleksibilitet, når det gælder om at være med helt fremme og matche kundernes ønsker om eksempelvis bæredygtig transport. For VDL køber motorer, gearkasser og andre dele af drivlinen hos eksempelvis DAF eller Cummins, når det gælder forbrændingsmotorer (diesel) og hos Siemens, når det gælder el-motorer. Hjul, bremsesystemer, aksler og andet godt, køber VDL hos virksomheder, der er eksperter i de dele.

Med sådan et set-up uden egen produktion af motorer, kan en virksomhed som VDL Bus & Coach fokusere på bussen og alt det, der er afgørende for, at den lever op til kundernes krav - busoperatør, trafikelskab og passagerne, der skal fra A til B.

Hos VDL er det de ovennævnte forhold, der har været afgørende for, at netop VDL er en af de busproducenter, der er længst fremme på området for el-busser med forventet over 200 leverede busser ved udgangen af 2017.

VDL's fokus på bussen og det, der skal til for at få den til at opfylde krav og forventninger, omfatter på el-busområdet både de elektriske busser, ladestandere, el-forsyning og en tæt dialog og samarbejde med busoperatøren, der skal køre med busserne.

Budskabet, som repræsentanter fra VDL Bus & Coach gentog flere gange, da udvalgte fagjournalister besøgte VDL i Eindhoven i begyndelsen af maj, lyder:

Succesen afhænger af et konstruktivt og velfungerende samarbejde, hvor alle involverede er indstillede på at yde deres for at nå det fælles mål - at levere velfungerende og bæredygtig kollektiv transport af mennesker, der skal fra A til B - eller den anden vej.

For bæredygtig transport med høj energieffektivitet og lavt eller intet udslip er mere komplekst, end af hælde dieselolie på en bus med dieselmotor. Her er støttesystemer i form af tankanlæg og mekanisk service på plads og har været det siden en gang langt tilbage i forrige århundrede.

Når det gælder om at få el-busser ud at køre effektivt og med en kvalitet, der mindst ligger på samme niveau som dieseldrevne busser, er der tale om nye installationer, der først er kommet til i dette århundrede, selvom el-motorer, strømforsyning og højspænding også har været kendt i over hundrede år. Derfor skal alle parter spille sammen og samarbejde. Det gælder også trafikelskabets ruteplanlægning og køreplan. For der kan være afgørende gevinster

at hente, når man får køreplaner og opladningssystemer til at spille sammen.

Som de hos VDL pegede på, er der sund fornuft i at udnytte pladsen i busserne til at transportere passagerer frem for at transportere batterier. Derfor bør lademulighederne afbalanceres med køreplanerne, så driften bliver optimeret bedst muligt, så busserne kører med passagerer, når der er behov for det, og bliver ladet op, når der er behov for det - og opladningen kan være ude på ruten med hurtigopladning et par gange om dagen - og hjemme på depotet med langsom-opladning i nattetimerne. Den fordeling af ladetiderne forlænger batteriernes levetid.

Hos VDL bliver fleksibiliteten i busproduktionen endnu en gang fremhævet. VDL kan eksempelvis levere opladningssystemer med pantografer, der enten er monteret på bussen og folder sig op og får forbindelse til ladestanderne - eller hvor ladestanderne har pantografen, der så går ned og for forbindelse til bussen, når der skal tankes strøm på batterierne.

Og VDL var næsten selvfølgelig med som de første i samarbejdet om OppCharge-standarden for ladestanderne til busser.

Og i selve busproduktionen er der ikke den store forskel på at bygge en el-bus og en dieselbus. Forskellen ligger i motoren - ellers er indretningen som udgangspunkt identisk.

At det er så enkelt, var en elektrisk VDL-bus et eksempel på. Da den gik i produktion, skulle den principielt have haft en dieselmotor liggende bag bagklappen - men den endte med at få en el-motor.

Og skulle udviklingen gå i retning af brint som energikilde til bussernes elektriske motorer, så er VDL også klar til at håndtere det.

Lyder det kompliceret? Det behøver det ikke at være, for når det kan lade sig gøre det ene sted, kan det også lade sig gøre andre steder. VDL har leveret busser og samarbejdet med leverandører af andre støttesystemer til elbusser, der kører i andre hollandske byer og i byer i Tyskland.

I Eindhoven kørte VDL og busoperatøren Hermes, der er en del af Transdev-koncernen, hjem med opgaven med at levere bæredygtig kollektiv trafik med en ren elbus-løsning i konkurrence med andre bus-leverandører og operatører.



Trafikselskabet Movia ønsker at køre udslipst frit. Det skal blandt andet ske ved at gøre det lettere at byde ind med el-busser. Derfor vil Movia arbejde på at få etableret ladestandere - eksempelvis som denne, der er i brug i Differdange i Luxembourg. Her har Volvo Busser leveret sine første kommercielt fremstillede el-busser.



Debat:

Vi skal have ladestandere til sjællandske el-busser

El er hot. Også inden for kollektiv trafik og busser. Nu vil trafikselskabet Movia sammen med kommunerne i Hovedstadsområdet og på resten af Sjælland samle energiselskaber og operatører om at sikre den nødvendige infrastruktur. Det skriver Movia's formand, Thomas Gyldal Petersen (S) der er borgmester i Herlev Kommune

Af Thomas Gyldal Petersen (S), borgmester i Herlev Kommune og formand for trafikselskabet Movia

El er et hot emne, når talen falder på den kollektive transport.

Mange kommuner og regioner har ambitioner om at indføre el i busdriften, og i Movia's Trafikplan, som er vedtaget i februar i år, er kommunerne og regionerne på Sjælland og øerne da også blevet enige om, at busdriften skal være fossilfri allerede i 2030, så vidt det er økonomisk muligt.

El er et vigtigt led i at kunne indfri den ambition.

Et bredt flertal i Folketinget har i april besluttet, at den lave elafgift, som tog og Metro har, også skal gælde for elbusser indtil 1. januar 2024.

Alt tyder derfor på, at udviklingen tager endnu et vigtigt skridt i retning mod elektrificering af den kollektive bustransport, særligt i den tætte bytrafik.

Uden ladestandere – ingen el

Men uden en mere systematisk mulighed for at lade busserne op i løbet af dagen er el endnu ikke en realistisk løsning i større driftsskala.

Derfor har Movia's bestyrelse besluttet at sætte Movia i spidsen for at etablere en infrastruktur til opladning af elbusser i det offentlige rum i et tæt samarbejde med kommunerne på Sjælland.

Konkret sker det ved, at kommunerne skal tiltræde en samarbejdsaftale med Movia, som herefter udbyder en fire-årig rammeaftale på vegne af kommunerne, som indeholder etablering og drift af ladestationer og leverance af el.

Ladestationerne forventes at blive ejet af et energiselskab eller et konsortium bestående af et energiselskab og en systemleverandør, og kan benyttes af elbusser og af plugin-hybridbusser, som kører for Movia.

Busdriften derimod udbydes separat til busoperatørerne, som dermed kun er ansvarlige for elbusdriften.

Nødvendigt med kommunal rammeaftale

Med en ensartet, kommunalt besluttet model for etablering af ladeinfrastruktur kan operatørmarkedet have tillid til, at hvis der bydes med el, så etableres den fornødne ladeinfrastruktur også.

Samtidig sikrer modellen, at ejerskabet og driften af ladestationerne håndteres af virksomheder, som har ekspertisen, og som har et stærkt incitament til at sikre driftsstabilitet. Busoperatørerne har omvendt ansvar for selve busdriften, som er deres ekspertise.

Rammeaftalen for ladeinfrastruktur får virkning for udbud af almindelig rutekørsel med driftsstart i 2019 og frem. Fra udbud til udbud vil det være op til kommunerne i samråd med Movia at vurdere, om el er en relevant løsning.

Er det tilfældet, vil Movia sammen med kommunerne afklare, hvor ladestationerne kan placeres, og dette vil, sammen med vilkår og priser for brug af ladestationerne, fremgå af udbudsmaterialet for kommende udbud af buskørsel.

København og Frederiksberg er allerede klar

Med udbuddet af rammeaftalen sikrer kommunerne og Movia i et godt samarbejde en af de afgørende forudsætninger for at gøre el til et konkurrencedygtigt alternativ til diesel i busdriften på linje med for eksempel biogas.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har allerede tiltrådt samarbejdsaftalen med Movia. Hermed har de to kommuner taget et vigtigt skridt i retning af at omlægge busdriften i den tætte by til et grønnere alternativ.

Men der er også stor interesse for omlægning til el i andre kommuner som for eksempel Roskilde Kommune, der er meget langt med planerne for, hvordan kommunens busdrift kan omlægges til el.

Interessen i kommunerne og regionerne for el er stor - og med en kommunalt forankret model for infrastrukturen på plads, er der nu sat yderligere strøm til den grønne omstilling.

Dette debatindlæg har tidligere været bragt på Altinget.dk



Italiensk bus-operatør supplerer ordre med yderligere fire el-busser

Busoperatøren, der blandt andet kører busser for trafikselskabet GTT i Torino i Norditalien, har suppleret en ordre fra september sidste år på 19 el-busser, så den kinesiske BYD-koncern nu skal levere 23 el-busser. 19 af de 12 meter lange busser skal køre i for GTT i Torino, mens de resterende fire skal køre for SUN i Novara

Den samlede ordre på de 23 el-busser gør Italien til et af BYD's vigtigste markeder i Europa på linie med det franske og britiske marked.

Den administrerende direktør for BYD Europe, Isbrand Ho, peger på, at BYD's europæiske markeder gør gode fremskridt.



Abildskou og Linie 888 har fået nye Flix-busser

For et par måneder indledte busselskabet Abildskou og tyske Flixbus et samarbejde om fjernbusruter, hvor Abildskous Linie 888 kørte ind i Flixbus' europæiske rutenet. Abildskou's busser fik Flixbus' skilte på siderne - og nu har Abildskou fået leveret to helt nye busser, der kører ud på gaderne i Flixbus' markante grønne og orange farver

Der er tale om to nye tre-akslede 14 meter lange Scania Interlink HD-busser, der er målrettet længere busrejser - eksempelvis på fjernbusruter. De to nye busser til Abildskou er leveret efter Flixbus-specifikationer og er udstyret med 53+1+1 sæder, toilet samt indbygget lift og plads til 2 kørestole.

- Flixbus-farverne kommer vi til at se meget mere til i Danmark, hvor den første bus bliver indsat i rutedrift på ruten Aarhus-København, siger Jess Abildskou, der er administrerende direktør i Abildskou.

Grunden til at der er kørestolspladser i bussen er, at Abildskou ønsker at være Corporate Social Responsible - præcis som med de fire forrige busser, som Abildskou købte hos Scania.

- Vi glæder os rigtig meget til at komme ud at køre med de nye Scania-busser, hvor fokus som sædvanligt er på høj komfort for passagerne og stor køreglæde for chaufføren, siger Jess Abildskou og fortsætter:

- Som ansvarlig ledelse har vi også denne gang fokuseret på brændstofforbruget ved valget af nye busser.



MAN bygger nyt center for lastbiler og busser i Malmö

Onsdag tog fire mand i fællesskab de første spadestik til et nyt MAN Truck & Buscenter nær den ydre ringvej ved krydset mellem Vattenverksvägen/Toftanäsvägen i Burlöv ved Malmö. Det nye anlæg, der skal stå færdig til næste sommer, er det første helejede MAN-anlæg i Sverige

Baggrunden for at bygge eget anlæg i Malmö er, at Skåne er en vigtig region for det tyske mærkes fortsatte vækst i Sverige.

Anlægget bliver bygget på en 14.800 kvadratmeter stor grund. Det bliver i to etager på 2.300 kvadratmeter, hvoraf de 1.600 kvadratmeter bliver værksted og reservedelslager. Derudover bliver der plads til salgskontorer og udstillingsarealer.

Ved at vælge en placering tæt på E6 og E22 henvender anlægget sig ikke blot til lokale kunder, men også til kunder, der kører i international trafik.



Fire mænd tog det første spadestik til MAN's første helejede lastbil- og busanlæg i Sverige. Fra venstre ses Karsten Vestergaard, administrerende direktør i Vestergaard Nielsen A/S, Anders Jarl, Wahlborgs Fastigheter AB, Niels-Jørgen Toft Jensen, administrerende direktør for MAN Truck & Bus Sverige og Norge og Christer Petersson, Servicemarkedschef for MAN Truck & Bus Sverige.



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





Mercedes-Benz løftede sløret og kørte ny Tourismo frem i Bruxelles

Expo i Bruxelles dannede midt i juni rammen om den nye Tourismo-bus, som Mercedes-Benz de seneste måneder kun har vist i tilsløret tilstand. Da Mercedes-Benz lod sløret falde, dukkede der en moderne turbus frem med optrukne linier, der udstråler dynamik, men også en form for ro

Af Jesper Christensen

Det var et ganske flot show, som Mercedes-Benz havde sat op for at præsentere den nyeste udgave af Tourismo-busserne, der skal følge efter de over 26.000 Tourismo-busser i to generationer, der er blevet produceret siden den første Tourismo kørte af samlebåndet i 1994.

Mercedes-Benz har investeret omkring 400 millioner euro - cirka 2,9 milliarder kroner - i udviklingen af tredje generation af bussen, der er bygget til at kunne køre som shuttlebus til kortere ture, bus på fjernbusruter og fjernrejser.

Investeringerne har resulteret i en bus-model med en lavere luftmodstand, bedre brændstoføkonomi, mere komfort

Materiel

Den nye Tourismo har fået redesignet fronten med en større og bredere frontrude. Her er et godt udsyn. Og så er luftmodstanden bragt yderligere ned, så den nu ligger på en CV-værdi på 0,33 - det samme som en af de sportsprægede køretøjer fra Mercedes-benz' personbilsprogram.

for både passagerer og chauffør - og bedre sikkerhed - både den aktive sikkerhed, der skal forebygge ulykker, og den passive, der skal begrænse skaderne, hvis der alligevel skulle indtræffe en ulykke.

Mercedes-Benz bus-folk har under udviklingen af eksempelvis sikkerhedssystemer og systemer, der støtter chaufførerne i at udnytte brændstoffet i tanken endnu bedre, haft adgang til lastbil-folkene hos Mercedes-Benz.

Derfor kan busserne nu leveres med Predictive Powertrain Control, der lige som Scania's Predictive Cruise Control-system kan "se", hvor bussen befinder sig og fortælle



Busserne i den nye Tourismo-serie kan afhængig af længde have plads til henholdsvis 53, 57, 59 og 60 passagerer.

Materiel



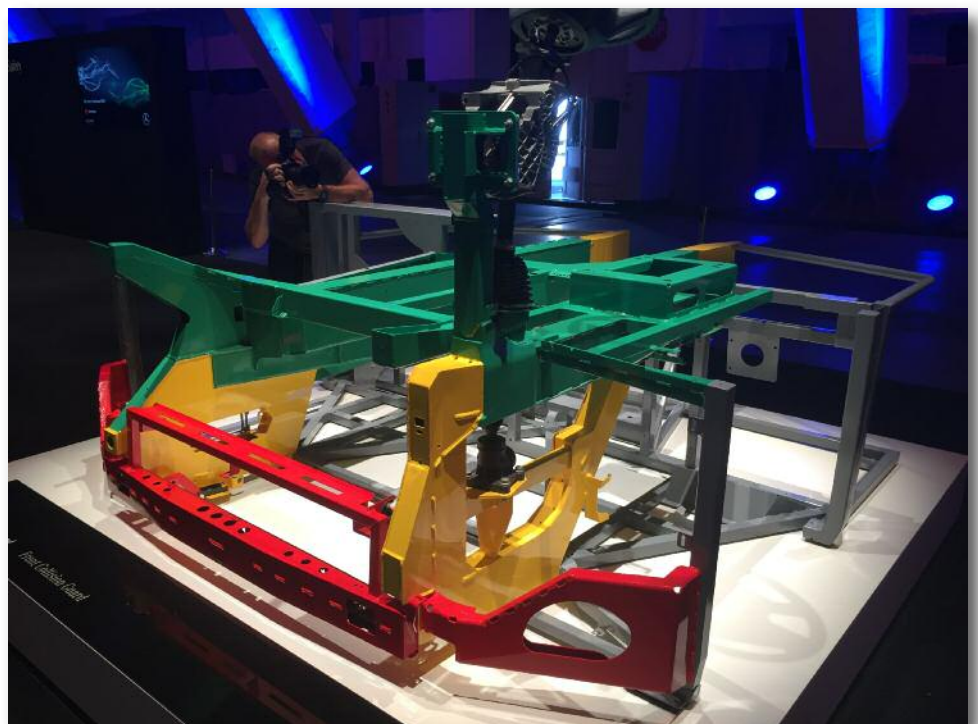
Chaufførens arbejdsplads ser umiddelbart velindrettet ud. Mercedes-Benz' designere har lagt vægt på at indrette arbejdspladsen, så chaufføren har let ved at nå de knapper og ting, han oftest skal bruge, mens andre ting, der kun sjældent skal tages i brug, er placeret lidt længere væk. Førerpladsen fåes også i to forskellige udgaver - Cockpit Basis Plus eller Cockpit Comfort Plus. Som noget nyt kan chaufføren få informationer om, hvor økonomisk - eller uøkonomisk - han kører. På billedet en Cockpit Comfort Plus-førerplads.

bussens styresystem, hvornår det går op ad bakke, hvornår vejen flader ud, og hvornår det går nedad - og på den måde udnytte den bevægelsesenergi, motoren bygger op under kørslen, bedst muligt.

Motorerne - OM 470 og OM936 - er blevet finjusteret, bussernes udvendige design er blevet optimeret, så luftmodstanden er blevet endnu mindre. Mercedes-benz oplyser en CV-værdi på 0,33 - hvilket er på linie med en af koncernens sportsprægede personbiler.

Og så er Turismo-busserne udstyret med en ny finesse, der kan bidrage til mindre brændstofforbrug. Når bussen kører derudad på motorvejen og hastigheden kommer op på 90 km/t, sænker bussen sig automatisk et par centimeter, hvilket mindsker luftmodstanden og dermed også brændstofforbruget. Når hastigheden falder igen, løfter bussen sig tilbage til normal højde.

Bag panelerne forrest gemmer der sig en ny konstruktion, der skal sikre chaufføren mod at komme i klemme, hvis der sker en frontal kollision - og bussen i at køre hen over en personbil, hvis uheldet er ude.



Bag frontgitteret er der plads til lidt forskelligt. Stopklodser for eksempel.

Når det gælder den aktive sikkerhed, der skal forebygge, at der opstår farlige situationer, der i sidste ende kan resultere i alvorlige ulykker med kvæstede og døde, er busserne forsynet med en række systemer, der advarer og hjælper chaufføren i situationer, hvor der er fare på færde - eller griber aktivt ind og standser bussen, hvis chaufføren mister overblikket over situationen og ikke selv træder på bremsepedalen. Nogle af systemerne er velkendte - eksempelvis ABS-bremser, ESP, Adaptive Cruise Control, sporassisten (Lane Departure Warning) - og har været tilgængelige både som standard og som tilvalg i mange år.

Andre systemer er af nyere dato og blevet lovpligtige i busser og lastbiler. Det gælder nødbremsesystemet Active Brake Assist 3, der bremser bussen op, hvis der er forhindringer forude, som bussen er i fare for at ramme, hvis der ikke bliver grebet ind.

I kategorien "nyere og nye" hører også Attention Assist - et system, der føler og registrerer en række forhold hos chaufføren, der kan indikere, at han er træt eller uopmærksom. Mener Attention Assist, at der er risiko for, at chaufføren er træt eller uopmærksom, kan systemet ved hjælp af et kaffekop-symbol i instrumentbordets display opfordre ham til at holde pause. Busserne har også et system, Stop/start Assist, der assisterer chauffører under kørsel, hvor det selv stopper bussen og sætter den i gang i takt med den forankørende.

Mercedes-Benz' bus-folk fremhævede, at forbedringerne samlet har ført til en brændstofbesparelse på omkring 7 procent i forhold til anden generation af Tourismo-busserne. Derudover pegede Mercedes-Benz' busfolk på, at de samlede omkostninger (TCO Total Cost of Ownership) ved at investere og køre med en ny Tourismo-bus ligger på et lavt niveau.

I forbindelse med billederne på de følgende sider fortæller vi mere om den nye Tourismo.



Tourismo-busserne vil ligesom forgængeren blive produceret på Mercedes-Benz' busfabrik i Hosderes i nærheden af Istanbul i Tyrkiet. Produktionsstart bliver i juli i år. Sidst på året vil hele det nye Tourismo-programmet være i produktion. Under præsentationen blive der stillet spørgsmål, om Mercedes-Benz overvejede at flytte produktionen fra Tyrkiet på grund af den spændte situation i landet. Det havde Mercedes-Benz ingen aktuelle planer om. Produktionen på fabrikken ligger på et højt kvalitetsniveau og fungerer tilfredsstillende.



Der er godt med plads til bagage i den nye Tourismo. Det er med til at gøre den til et godt bud på en bus til fjernbusruter eller turbus. Afhængig af bussens længde kan der være plads til op til 12,1 kubikmeter bagage.

Hvis man ikke har set det før, så kan man se det siden - eksempelvis når man er på vej op ad trappen - at det er en Mercedes-Benz, man skal ud at køre i.



Mercedes-Benz Tourismo kan fåes med forskellige oppolstring - en standard, en softline (øverst) med en højt kvalitetsniveau, og så i en Luxline-udgave (til venstre), hvor der er gjort endnu mere ud eksempelvis sæder.



Materiel



Mercedes-Benz' busser deler komponenter fra andre dele af koncernens bilproduktion. Det gælder eksempelvis motorer, gearkasser og en del software - men også forlygterne, der er hentet fra hylderne med lygter til Mercedes-Benz lastbil-serie Actros.



Motorene ligger bagerst. Den nye Tourismo kan leveres enten med Mercedes-Benz' 10,7 liters OM470 motor i udgaver på 360 hk, 428 hk eller 456 hk eller med en 7,7 liters OM936-motor på 354 hk - begge motorer i kombination med enten manuelle gearkasser eller automatiserede gearkasser (PowerShift).

Materiel



Uden for Expo i Bruxelles holdt en Mercedes-Benz Tourismo af den nuværende model. Det er tydeligt at se forskel på den nuværende model og så den nye, der var blevet vist frem inden i Expo's store hal.



Indvendigt lagde man også mærke til forskellene. Bagerste sæderække var med fem sæder i bussen, der kørte mod lufthavnen, mens den nye inde i hallen kun havde fire sæder på bagerste række.

Materiel



Mercedes-Benz Turismo Årgang 1993. Der er sket et og andet både udvendigt og indvendigt siden dengang.

Materiel



*Mercedes-Benz Turismo
- Anden generation.*

Førerpladsen har tydeligvis gennemgået en forandring. De moderne tider er ved at slå igennem. Gearstangen er ikke længere en stang i gulvet, men et lille håndtag i instrumentbordet.



Mercedes-Benz Turismo - Anden generation. Udvendigt er der også sket noget. Designet er blevet tilpasset tiden og har vel holdt sig ganske pænt frem til nu, hvor tredje generation holder klar til at tage over.



Busserne kører ud fra Christiansfeld i en lind strøm

Den danske importør af Iveco Busser, VBI Group i Christiansfeld, skal sammen med Iveco Bus levere 142 nye Crossway-busser til busselskaber i Danmark. De første af busserne, der skal køre på regionale og lokale ruter og på X-Bus-ruter, er allerede sat i drift

Iveco Bus har med god hjælp fra VBI Group succes med sine busser i Crossway-serien. De 142 busser skal leveres som et resultat af, at en række busselskaber har vundet Midttrafiks, Sydtrafiks og dele af Movias offentlige udbud i starten af året - ved blandt andet at basere deres kørsel på Crossway-busser.

Med leverancen af de 142 busser i intercity-segmentet - det er busser til regional trafik - styrker Iveco Bus sin markedsposition i Danmark og i Europa.

Rækken af nye busser er ved at blive kørt ud til busvognmændene, der vandt Midttrafiks udbud - Herning Turist, Jens Jensens & Sønner, Fårup Rute & Turist og Ketty & Villy's Buslinier - Sydtrafiks udbud - Umove, De Blå Busser og Herning Bilen - og Movia's udbud - Arriva og Keolis.

Materiel

118 af busserne er intercity-busser med normal gulvhøjde, mens de resterende 24 er i city-versionen og designet med lav indgang, som giver optimale ind- og udstigningsforhold for passagererne.

Crossway-busserne kan dermed opfylde kundebehovene på turene på grund af alsidighed og udvalg af versioner. Udover alsidigheden peger Iveco på, at busserne har en øget produktiviteten, som er opnået ved et betydeligt fokus på at holde de samlede ejertidsomkostninger nede. Dermed kan busserne være den afgørende faktor mellem positiv drift og drift med røde tal.

Crossway-busserne leveres med Iveco Euro 6-motorer med efterbehandlingssystemet High-efficiency Selective Catalytic Reduction (HI-SCR). Motorerne suger kun ren luft ind, som i modsætning til motorer med EGR-systemer (recirkulering af udstødningsgas) ikke er blandet med varm udstødningsgas. Ligesom Iveco's Tector 7-motorerne kan motorerne i de 142 Crossway-busser køre på biobrændstoffet HVO (Hydrogenated Vegetable Oil).

Crossway busserne er lavet på Vysoké Mýto-fabrikken i Tjekkiet, som har en lang tradition for at lave busser og kunne fejre sit 120-års jubilæum i 2015. Siden lanceringen af Crossway i 2006 har en række førende transportfirmaer i Europa ind til nu fået leveret næsten 30.000 busser.

Iveco Bus leverer de 142 busser til Midttrafik, Sydtrafik og Movia gennem den danske Iveco Bus-forhandler, VBI Group i Christianfeld. VBI Group er Danmarks største forhandler af busser med et årligt salg på omkring 800 enheder fordelt på nye og brugte busser af alle størrelser.

Sidste år blev der ifølge statistikken fra De Danske Bilimportører nyregistreret 431 nye busser over 16 ton. Iveco tegnede sig for de 104 og kørte dermed ind på en andenplads efter Scania, der fik nyregistreret 161 nye busser over 16 ton.



Dansk lov om selvkørende biler blev lagt på bordet hos BMW

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen deltager i disse dage i International Transport Forums (ITF) årlige topmøde, der stiller skarpt på fremtidens transport. I den forbindelse overrakte han den nye danske lov om selvkørende biler til BMW på bilkoncernens fabrik nær Leipzig i Tyskland. Formålet er at skabe opmærksomhed om muligheden for kontrollerede forsøg med selvkørende biler på det danske vejnet

Ole Birk Olesen har blandt andet mødt ledelsen for BMW's afdeling for selvkørende biler. Ministeren medbragte den netop vedtagne lov, der tillader kontrollerede forsøg med selvkørende biler, og samtidig blev potentialet ved de nye danske regler drøftet.

Den selvkørende bilteknologi kan få stor betydning for fremtidens mobilitet, og Ole Birk Olesen mener, at vi skal møde den nye teknologi med åbne øjne.

- Vi skal gribe den nye teknologis mange potentialer for blandt andet at gøre det mere sikkert at køre bil og færdes i trafikken som blød trafikant, siger Ole Birk Olesen.

Han peger på, at den nye lovgivning kan gøre Danmark til et sted, hvor virksomheder og myndigheder afprøver og viser, hvad selvkørende biler kan bruges til, når teknikken er klar.

- Jeg mener derfor, at vi skal gøre en aktiv indsats for at tiltrække virksomheder inden for den nye teknologi til Danmark, siger Ole Birk Olesen om årsagen til, at han har overrakt en engelsk oversættelse af lovteksten til BMW.

Mødet med BMW skal samtidig ses som en opfølgning på sin partifælle udenrigsminister Anders Samuelsens besøg hos BMW, hvor dansk mobilbredbåndsdækning og de generelle muligheder for at drive virksomhed i Danmark også blev drøftet.

På topmødet i Leipzig deltager transport-, bygnings- og boligministeren desuden i en række debatter med transportministre fra hele verden samt store virksomheder såsom Google X og Volvo for at diskutere regulering og fremtiden for selvkørende biler.

Fakta om ITF - International Transport Forum:

International Transport Forum (ITF) er en mellemstatslig organisation med 57 medlemslande fordelt på seks kontinenter

ITF fungerer som en tænketank for transportpolitik og er placeret i Paris

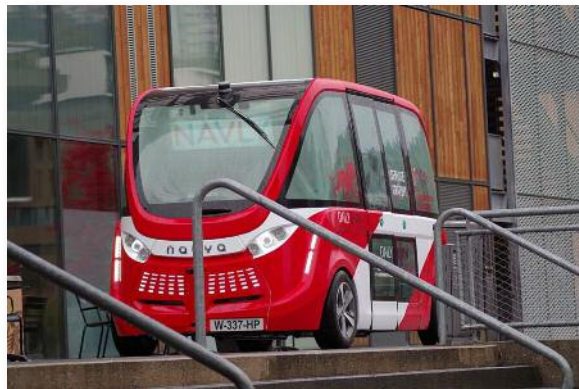
ITF er knyttet til OECD

Hvert år organiserer ITF en konference i Leipzig i Tyskland, hvor transportpolitiske beslutningstagere, virksomheder med videre fra hele verden mødes til en fire-dages konference

Interesserede kan se mere om organisationen **her**:

Selvkørende busser bliver vist frem til DGI stævne i Aalborg

Aalborg kommune afholder sidst i juni årets DGI stævne, hvor det forventes at ca. 27.000 mennesker vil deltage. I forbindelse med stævnet, som bliver afholdt på havnefronten, vil Aalborg kommune sammen med Keolis vise et eksemplar af deres nye selvkørende bus under en åbningsceremoni den 30. juni 2017.



Bussen vil køre ved havnefronten i Aalborg fra 29. juni til 1. juli og får stoppested ved den store scene. Alle er velkommen til at komme ud og køre en tur i den, oplyser Keolis.

- Der er jo først og fremmest ikke noget rat og ikke nogen for- eller bagende på den, så det er allerede meget anderledes. Og så er den jo elektrisk, så man vil bare kunne høre den elektriske motors summen, siger Bjarne K. Larsen, der er projektchef i Keolis, om den oplevelse, som passagererne skal forvente sig.

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.

Magasinet Bus 6 - 2017

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.



Københavns Kommune åbner turistinformation til krydstogtgæster

En nybygget turistinformation på Océankaj skal inspirere krydstogtgæster til at bruge og opleve København. Turistinformationen er placeret over for krydstogtterminalerne på Océankaj, hvor 129 krydstogtskibe i løbet af sommeren lægger til, ligesom Københavns officielle turistinformation Copenhagen Visitor Service har turistguider ved de 163 krydstogtskibe, der kommer til Langelinie. Med den nye turistinformation er alle krydstogtgæster ifølge Københavns Kommune sikret en god velkomst

- Det er positivt for København, at der kommer flere og flere krydstogtgæster til byen. Turisme skaber arbejdspladser til københavnere og liv i byen. Jeg er glad for, at vi nu sikrer byens stigende antal krydstogtgæster en god modtagelse og giver endnu flere lyst til at opleve København. Og meget gerne komme tilbage en anden god gang, siger overborgmester Frank Jensen (S).

Skibene på Océankaj opererer på turnaroundskrydstogter med start og slut i København. En del af passagererne på disse sejladsrejs tilbringer et par feriedage i København før eller efter deres krydstogt. Derfor er det oplagt, at den gruppe også får særlig hjælp og inspiration til deres ophold.

- Med den nye turistinformation er vi i stand til at tage godt imod alle byens krydstogtgæster fra det sekund, de er gået fra borde. God turistinformation handler om at være til stede dér, hvor turisterne befinder sig, og inspirere og guide dem til Københavns mange oplevelser og kulturtilbud i hele byen. Derfor glæder det mig, at vi udbygger turistinformationen med en afdeling på kajen, siger kultur- og fritidsborgmester Carl Christian Ebbesen (DF), der har ansvaret for Københavns Turistinformation.

Den nye turistinformation er blevet til i samarbejde mellem en række offentlige og private partnere - blandt andet CruiseCopenhagen og Copenhagen Malmø Port - som alle har bidraget til at realisere projektet.

- Vi ved, hvor vigtig en god velkomst er til København, og på CruiseCopenhagens vegne er vi derfor meget tilfredse med, at det er lykket at etablere en formel turistinformation til krydstogtgæster. Etableringen af turistinformationen sender et signal til omverdenen om, hvor vigtigt krydstogt er for byen, og at vi går langt for, at krydstogtgæsterne skal føle sig velkommen i byen, siger Claus Bødker, krydstogtchef i Wonderful Copenhagen, hvor krydstogtnetværket CruiseCopenhagen er forankret.

Visionen om den gode velkomst overalt i byen gælder ikke kun krydstogtgæsterne. Copenhagen Visitor Service samarbejder med en række turistattraktioner, der yder turistinformation, ligesom der er turistguider på udvalgte kongresser.

Ud over de mange passagerer bringer krydstogtskibene også et stort antal ansatte med, som turistinformationen også gerne vil hjælpe til et godt ophold i København. Som en særlig service til besætningen har Københavns Kommune i samarbejde med Copenhagen Malmø Port indrettet et udsigtstårn på kajen med opholdsrum, inspiration til byen og gratis wifi.

Busrejsearrangør afviste blindt ægtepar på grund af førerhunde

To ellers velrenommerede busrejseselskaber er kommet i problemer efter at have afvist at tage et blindt ægtepar med på en bustur i til Bornholm. Selskaberne vil ikke have førerhundene med i bussen. To politikere taler for en lovændring, som skal forhindre diskrimination af handicappede

Michelle og Esben er netop blevet gift, og bryllupsrejsen skulle være en busrejse til Bornholm. Parret kontakter Riis Rejser for at booke en 6-dages busrundrejse med udflugter på solskinsøen i Østersøen. Men rejseselskabet afviser dem. Riis Rejser kræver, at parret skal betale for at få en ledsager med - førerhunde er ikke nok. Det skriver TV2 Nord.

Riis Rejser frygter ifølge TV2 Nord, at chaufføren på busturen og de andre passagerer bliver nødt til at tage et stort ekstra hensyn til det blinde par, og det mener direktøren ikke er rimeligt.

Esben og Michelle forsøger også at købe tur til Bornholm hos Nilles Busrejser i Dybvad. Også her får parret et afslag. Hundene må ikke komme med i bussen.

Ifølge Dansk Blindesamfund er Esben og Michelles historie ikke enestående. Blinde oplever ofte at blive afvist på restauranter og i butikker.

- Jeg tror, det er svært for jer, der ikke har prøvet det, at forstå, hvor dårligt man føler sig, når bliver afvist, bare fordi man har en førerhund. Det er virkeligt et nederlag, og derfor synes jeg det her er en skidt sag. Det er ren usikkerhed, der gør at man afviser på forhånd, siger Thorkild Olesen, formand for Dansk Blindesamfund til TV2 Nord.

Venstres Carl Holst og Dansk Folkepartis Karina Adsbøl, begge handicapordførere, ser eksemplet som diskrimination og ønsker loven strammet for at forhindre lignende tilfælde.

Ny ekspertgruppe skal se på fremtidens transport

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) har nedsat en ekspertgruppe, som skal komme med forslag til, hvordan samfundet kan blive klar til fremtidens transport

I de kommende år skal der træffes beslutninger om nogle meget store investeringer, der kommer til at række langt ud i fremtiden, og som skal sikre en sammenhængende og holdbar infrastruktur, der kan gavne for borgerne, erhvervslivet og være med til at støtte væksten og dermed landets fremtid.

Og fremtiden kan byde på udfordringer med selvkørende biler, førerløse tog, eldrevne cykler, deleøkonomi, urbanisering samt ændrede adfærds- og familieformer.

- Teknologien udvikler sig hele tiden og skaber nye muligheder for, hvordan vi transporterer os. Samtidig vil de langsigtede perspektiver for transport i Danmark måske se anderledes ud, hvis man tænker på tværs af transportformerne og også tager højde for, at arbejds- og familiestrukturer har ændret sig markant over de sidste årtier, siger Ole Birk Olsen og fortsætter:

- Det er min forhåbning, at ekspertgruppen kan bidrage med at udpege både udfordringer og muligheder, så vi har det bedst mulige grundlag for at udvikle gode og effektive transportløsninger til danskerne.

Ekspertgruppen er sammensat af eksperter inden for transport, mobilitet, innovation og fremtidens byer. Der ventes inddraget eksperter fra yderligere fagområder undervejs.

Forløbet afsluttes med en konference og en endelig rapport sidst på året.

Formand for ekspertgruppen er:

- Transportforsker Niels Buus Kristensen, cand.polit. og Ph.D. fra Københavns Universitet. Han er i dag forskningsleder ved Transportøkonomisk Institutt i Oslo og medlem af Klimarådet. Tidligere har han været direktør for DTU Transport og udviklingschef i COWI.

De øvrige deltagere i ekspertgruppen er:

- Anette Enemark, Civ.ing. med speciale i fysisk planlægning fra Aalborg Universitet og fagjournalist fra Aarhus Journalisthøjskole. I dag er hun Mobilitetschef i Movia
- Katinka Hauxner, Cand.scient.pol., bystrategisk rådgiver og indehaver af rådgivningsvirksomheden Hauxner ApS
- Mogens Fosgerau, Professor ved DTU. Blandt de førende transportøkonomer i verden og har udgivet en lang række meget citerede videnskabelige artikler
- Otto Anker Nielsen, Professor, Civilingeniør og Ph.D. fra DTU. Leder af Transport DTU og Trafikmodeldivisionen på DTU Management Engineering
- Medejjer og Bestyrelsesformand for Rapidis Aps
- Søren Riis, Dr. Fil og Ph.D. fra Albert-Ludwigs-Universität, Tyskland, lektor i teknologi- og videnskabsfilosofi (Roskilde Universitet), co-founder af GoMore, leder af forskergruppen SAINToG associeret partner ved Institutet for Fremtidsforskning



Bil nummer 100 millioner blev kørt af Jette Bøndergaard og Rolf Andreasen, som var på vej til deres hus i Broby i Sverige. De fik overrakt blomster og et gavekort til et hotelophold i Malmø af Caroline Ullman-Hammer, administrerende direktør ved Øresundsbro Konsortiet. (Foto: Peter Brinch/Øresundsbron)

Godt 100 millioner biler er kørt over Bron

Fredag 16. juni kørte bil nummer 100.000.000 gennem betalingsanlægget på Lernacken i Sverige. Dermed passerede trafiktallet over Øresundsbron endnu en milepæl to uger før Øresundsbron kan fejre sit 17-års jubilæum lørdag 1. juli

Hvor de første 50 millioner bilture over forbindelsen blev rundet 10 år efter Øresundsbron åbnede, skulle der kun gå syv år, før trafiktallet igen havde lagt 50.000.000 ture til.

Sidste år blev der sat flere rekorder for vejtrafikken, blandt andet med 20.283 køretøjer i gennemsnit per dag, og 7.424.000 køretøjer totalt i årets løb.

- Det er en vigtig milepæl, ikke kun for Øresundsbron, men også for hele regionen. Hver eneste dag kører tusindvis af mennesker på arbejde, ferie og ud på nye oplevelser i Danmark, Sverige og resten af Europa. Det er vi utroligt stolte over at kunne være en del af, siger Caroline Ullman-Hammer, der er administrerende direktør ved Øresundsbro Konsortiet.

Milepæle i Øresundsbron's trafikudvikling

- | | |
|----------------------|---------------------|
| • 1. juli 2000 | Øresundsbron åbner |
| • 18. september 2000 | Bil nr. 1.000.000 |
| • 21. juli 2003 | Bil nr. 10.000.000 |
| • 2. maj 2010 | Bil nr. 50.000.000 |
| • 16. juni 2017 | Bil nr. 100.000.000 |



Trafikken på motorvejene vokser

Siden 2010 er trafikken på det danske motorvejsnet steget med godt 25 procent. Nye tal fra Vejdirektoratet viser, at antallet af kørte kilometer på motorvejene i første kvartal i år steg med 7,1 procent i forhold til samme periode sidste år

Tallene lægger sig i forlængelse af en udvikling, der har vis en markant trafikvækst på motorvejene siden finanskrisen i 2008. Ifølge statistikken fra Vejdirektoratet er der stort set hver eneste dag er mere trafik på motorvejsnettet, end der var på samme dag året før. Det er særligt gået stærkt de seneste tre år, hvor motorvejene er vokset med knap 5 procent årligt - og udviklingen er fortsat ind i 2017.

- Tallene viser, at der virkelig er gang i en kraftig vækst på motorvejene i disse år, siger Niels Tørsløv, der er trafikdirektør i Vejdirektoratet.

- Det er formentlig en fornemmelse, der deles af de fleste bilister. Men med den nye opgørelse får vi altså sat konkrete tal på udviklingen, siger han videre.

En mindre del af stigningen i 1. kvartal kan forklares med, at påsken i år lå i april (og dermed uden for 1. kvartal), mens den sidste år lå i marts måned og bidrog til en lavere trafik i den pågældende uge. Men selv hvis man korrigerer for dette forhold, vil der ifølge Vejdirektoratet være tale om en stigning på 5 procent, når man sammenligner 1. kvartal i år med samme periode sidste år.

Trafikvæksten er generel for hele landet. Men den har været mest udtalt omkring nogle af de mest befærdede transportkorridorer i Hovedstadsområdet, Østjylland og på Fyn.

Motorvejsudbygninger har bidraget til væksten

En række udbygninger af motorvejsnettet de senere år har bidraget til væksten, men det vurderes, at hovedforklaringen er den forbedrede situation i dansk økonomi.

- Vi oplevede et mindre dyk i trafikken omkring finanskrisen, siger Niels Tørsløv og fortsætter:

- Men siden 2010, hvor det atter begyndte at gå frem med dansk økonomi, har trafikken været i tydelig fremgang fra år til år. Fremgangen i økonomien har betydet, at der er kommet flere i beskæftigelse, at privatforbruget er øget og samhandlen med udlandet vokset. Samtidig slår bilsalget rekord i disse år. Den danske bilpark er vokset med 16 procent siden 2010. Det øger transporten og giver mere trafik i form af blandt andet pendlere og godstransport.

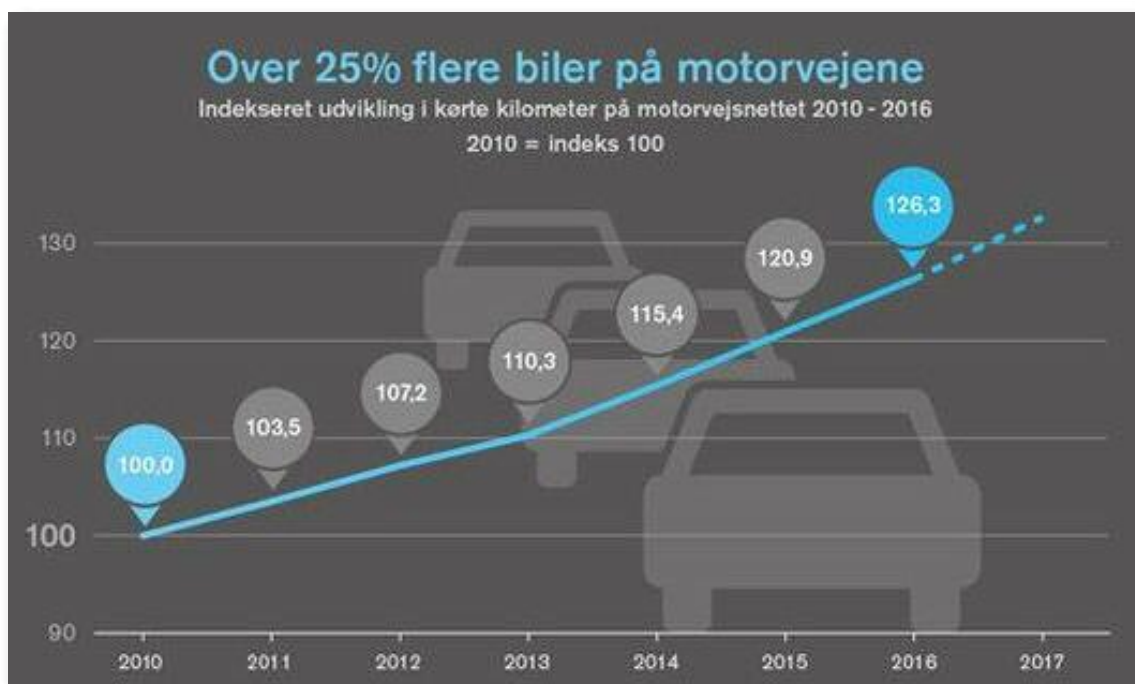
Mange steder på motorvejsnettet viser målinger, at især trafikken i og omkring myldretiderne stiger stærkt.

- Når trafikken stiger stærkest i de i forvejen travleste tider om morgen og om eftermiddagen, øges risikoen for, at bilerne oplever kø og forsinkelser. Det skaber selvfølgelig nye udfordringer for os i Vejdirektoratet med at sørge for, at vi udnytter vejnettet bedst muligt, så trafikanterne ikke spilder for meget tid med at sidde i kø, siger Niels Tørsløv.

Myldretiderne er særligt belastede

Især i myldretiderne stiger trafikken stærkt. For eksempel på E45 - den Østjyske Motorvej - ved Horsens. Her er trafikken om morgenen mellem klokken 6 og 8 vokset med 50 procent i løbet af de seneste 10 år, mens den samlede trafik på strækningen er vokset med knap 30 procent.

På de strækninger, hvor der i forvejen er godt fyldt op med bilister i de gængse myldretidstimer, vokser trafikken også markant i de timer, der støder op til myldretiden. Det gælder blandt andet på mange af motorvejsstrækningerne i Hovedstadsområdet.



Undersøgelse:

LED-reklamer påvirker bilisternes opmærksomhed

Trafitec, der er en del af Danmarks Tekniske Universitet, DTU, har undersøgt, i hvor høj grad LED-reklamer i vejmiljøet påvirker bilisters visuelle opmærksomhed, og om det har betydning for trafiksikkerheden

Undersøgelsen er baseret på data fra 20 testbilister, som i en målebil med blandt andet eye-track udstyr, har kørt en rute langs større byveje. Undervejs på ruten har testbilisterne passeret forskellige LED-reklamer.

Samlet indgik 25 LED-reklamer fordelt på to testruter i undersøgelsen - én rute i Københavnsområdet og én i Århus. Det samlede datagrundlag for analysen er 228 forbikørsler af LED-reklamer. 145 af forbikørslerne er i dagslys og 83 er i mørke.

Undersøgelsen har fokuseret på følgende spørgsmål:

- I hvilket omfang indfanges bilisternes visuelle opmærksomhed af LED-reklamer langs veje?
- Indfanges og fastholdes bilisternes visuelle opmærksomhed af LED-reklamer i en sådan grad, at det påvirker trafiksikkerheden?
- Hvor stor er påvirkningen fra LED-reklamer sammenlignet med andre typer af distraktorer langs vejen?
- Er der forskel på dagslys og mørke mht. hvor meget bilisterne kigger på LED-reklamerne?

Og konklusionen er, at LED-reklamer påvirker bilisternes opmærksomhed. Nogle gange i sådan en grad, at det påvirker trafiksikkerheden i negativ retning.

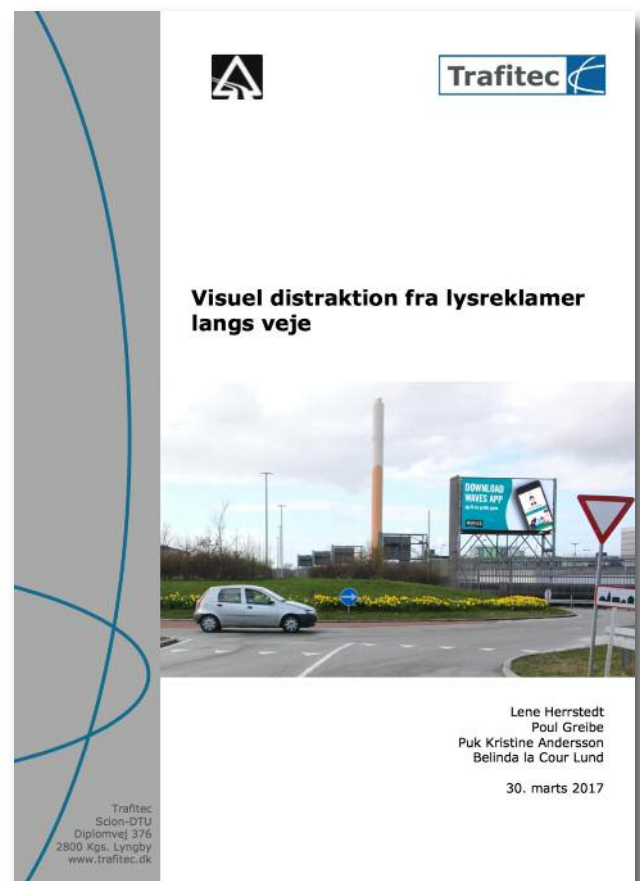
Følgende to punkter er en del af konklusionen i undersøgelsen:

- I 4 ud af 10 forbikørsler kigger bilisten 2 gange eller mere på LED-reklamen, og 1 ud af 10 forbikørsler kigger bilisten 5 gange eller mere på reklamen.
- I 1 ud af 10 af forbikørslerne kigger bilisten samlet set, i et eller flere på hinanden følgende blik, i 3 sek. eller mere på LED-reklamen.

Forfatterne til undersøgelsen har også set på, hvad der tidligere er skrevet om, hvordan reklamer langs vejene påvirker bilisters opmærksomhed. Forfatterne skriver, at samlet set viser resultaterne fra en lang række af forskningsprojekter, at reklamer - og især de mere aggressive af slagsen - kan indfange trafikanternes opmærksomhed og påvirke trafikanternes adfærd i et sådant omfang, at det er til skade for trafiksikkerheden.

Interesserede kan læse rapporten **her**:

Rapporten er bestilt af NMF - Nordiskt Möte for Förbättrad vägutrustning.



EU's transportministre:

Uddannelse for lastbil- og buschauffører skal fokusere mere på sikkerhed

EU ønsker at gøre erhvervschauffører mere bevidste om de sikkerheds- og miljømæssige aspekter af deres kørsel. Med henblik på at nå dette mål har EU's Ministerråd på området vedtaget en generel indstilling til et forslag om ajourføring af reglerne for uddannelse og kvalifikationer for lastbil- og buschauffører. De forbedrede regler skal lægge større vægt på sikkerhed og miljø under uddannelsen og skal forbedre anerkendelsen af uddannelse gennemført i et andet EU-land

Det maltesiske formandskab peger på, at de ajourførte regler om uddannelse vil gøre Europas veje mere sikre. Bedre anerkendelse af chaufførernes kvalifikationer bør medføre større arbejdskraftmobilitet, hvilket er godt nyt for det indre marked, væksten og konkurrenceevnen.

For at forbedre trafiksikkerheden øger forslaget fokus på at lære chaufførerne at tænke forud i trafikken og tage højde for eventuelle risici. Det betyder, at man som chauffør kører hensigtsmæssigt under forskellige vej-, trafik- og vejforhold og være opmærksom på farlige situationer, som eksempelvis bløde trafikanter som fodgængere og cyklister kan havne i.

Uddannelsen bør desuden lægge vægt på brændstoføkonomisk kørsel. For eksempel kan chaufførerne undervises i at forudse trafikstrømmen, vælge en jævn kørestil og kontrollere dæktrykket på deres køretøjer.

Ud over deres grundlæggende uddannelse skal chauffører gennemgå 35 timers sammenhængende uddannelse hvert femte år for at vedligeholde og ajourføre deres kompetencer. Dermed vil en forbedret uddannelse have en langt større virkning end blot at forberede nye chauffører på deres erhverv.

Udkastet til reglerne fastsætter også, at uddannede erhvervschauffører bør have den harmoniserede EU-kode 95 i deres kørekort eller, hvis det ikke er muligt, i et særskilt chaufføruddannelsesbevis. Koden viser, at chaufføren opfylder de relevante krav. Alle EU-lande skal derefter anerkende hans eller hendes kvalifikationer. Ifølge EU-Kommissionens skøn kan hen imod 46.700 chauffører i 2016 have oplevet problemer med at få anerkendt uddannelse gennemført i et andet EU-land.

Teknisk set er direktivudkastet en ændring af det eksisterende direktiv om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for erhvervschauffører med kørekort i kategori C eller D. Det indfører også relaterede ændringer til direktivet om kørekort, især med hensyn til præciseringer af aldersgrænserne.

Den generelle indstilling er Ministerrådets forhandlingsposition over for EU-Parlamentet. Begge institutioner skal nå til enighed om den endelige tekst.

Analyse fra vejdirektoratet:

Selvkørende teknologi kan forebygge trafikulykker

En analyse fra Vejdirektoratet tyder på, at mellem 15 og 30 procent af de seneste års dødsulykker i trafikken i Danmark sandsynligvis kunne have været undgået, hvis alle biler var "selvkørende" på det niveau, som de nyeste modeller er i dag.

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) mener, at det forhold giver nogle interessante perspektiver for fremtidens biler, som i langt højere grad end i dag vil være selvkørende.

- Sikkerhedsteknologi og selvkørende biler skal være med til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. For i takt med, at teknologien bliver bedre og målrettes forbedret trafiksikkerhed, vil det blive mere sikkert at køre bil og at færdes i trafikken som blød trafikant. Det er en udvikling, som vi skal være åbne overfor, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

- Den delvist selvkørende bil eksisterer allerede, og der er tale om en teknologi under gradvis, men hurtig og fascinerende udvikling. Da bilen blev opfundet, kunne bilisterne eksempelvis næppe have forestillet sig en teknologi som ABS-bremsen, der i dag kan hjælpe selv helt uerfarne bilister med at lave en noget nær perfekt opbremsning af bilen. Og da slet ikke, at nogle biler er udstyret med intelligente lygter, fodgængerbeskyttelse og automatisk parkering. Ja, autopilotfunktionen i de nyeste modeller på markedet er efterhånden så gennearbejdet, at der under nogle trafikale forhold - for eksempel i normal trafik på motorvejen - reelt ikke er behov for, at føreren griber ind.

Menneskelige fejl udløser trafikulykker

De seneste 10 år er der i Danmark sket en halvering i antallet af dræbte i trafikken, men det betyder ikke, at vi bare skal sætte os på hænderne. Hver ulykke i trafikken er én for meget. Op mod 94 procent af trafikulykkerne involverer menneskelig adfærd og fejl. For høj hastighed, uopmærksomhed og alkohol er en afgørende faktor i mange trafikulykker. Hvert år koster det liv og tilskadekomne på vejene, og i den forbindelse spiller udbredelse af sikkerhedsteknologi i bilerne en afgørende rolle.

- Netop fordi menneskelige fejl fylder så overvældende meget i ulykkesstatistikkerne, er det oplagt, at vi arbejder på at minimere den menneskelige faktor i ulykkerne. Selvkørende biler og ny sikkerhedsteknologi kan være med til at vende udviklingen og forebygge mange trafikulykker, siger Mogens Kjærgaard Møller, der er administrerende direktør for Rådet for Sikker Trafik. Han bakker op om transportministerens holdning.

Sikkerhed i bilerne er afgørende

Igennem årene har man i Danmark reduceret antallet af trafikdræbte og -skadede ved målrettede initiativer på flere fronter. Eksempelvis er vejene gjort mere sikre, politiets kontrol er blevet mere effektiv, og der er stillet større tekniske krav til køretøjerne.

Samtidigt har kampagner og undervisning ændret mange trafikanters adfærd. F.eks. har indsatsen fået flere til at lade bilen stå, når de har drukket, eller har fået flere til generelt at være mere opmærksomme, når de kører bil. Det er et arbejde, som har reddet mange liv, og det er en udvikling, som bør fastholdes.

- Næste skridt bliver et øget fokus på sikkerhedsudstyr, der kan forebygge ulykker. Og et skridt på vejen hertil er, at vi tillader kontrollerede forsøg med selvkørende biler på de danske veje, så teknologien kan blive udviklet. På den måde kan vi på længere sigt give borgerne det bedste udgangspunkt for at kunne færdes mere sikkert i trafikken, siger Mogens Kjærgaard Møller.

Budskab fra EU's transportministre:

Antallet af trafikulykker skal ned

EU er i gang med at fastsætte nyt mål om at halvere antallet af personer, der kommer alvorligt til skade i trafikken

EU's råd af transportministre arbejder lige som EU-Kommissionen og EU-Parlamentet på at fastsætte et mål om, at antallet af personer, der kommer alvorligt til skade i trafikken i EU, skal være halveret i 2030 i forhold til 2020.

Arbejdet sker på grundlag af en fælles definition, som blev vedtaget for nylig. Antallet af fodgængere og cyklister, der hvert år bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade, vækker særlig bekymring.

I en konklusion fra det seneste transportministerrådsmøde om trafiksikkerhed blev Vallettaerklæringen om forbedring af trafiksikkerheden, som blev vedtaget på et uformelt ministermøde arrangeret af formandskabet 29. marts i år, vedtaget.

Konklusionerne vil give input til den næste EU-strategi om trafiksikkerhed, som forventes at dække perioden 2020-2030.

VLAK-Regeringen har flertal for at sætte hastigheden op

Transportministeriet oplyser, at VLAK-Regeringen med støtte fra Dansk Folkeparti vil tillade, at busser og store autocampere - campingbiler - mellem 3,5 og 7,5 ton må køre op til 100 km/t på motorveje. Målet er, at campister og buschauffører sammen med deres passagerer kan komme hurtigere frem i trafikken

Ifølge Transportministeriet har branchen gennem længere tid ønsket, at reglerne om hastigheder for autocampere og busser blev revideret og forenklet. Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) har derfor med opbakning fra de andre regeringspartier og støttepartiet Danske Folkeparti bedt Færdselsstyrelsen om at lave en ny bekendtgørelse, som tillader autocampere med tilladte totalvægte fra 3.501 kg til 7.500 kg at køre op til 100 km/t på motorveje og 80 km/t på motortrafikveje. Samtidig har ministeren bedt Færdselsstyrelsen om at forenkle den eksisterende ordning for busser.

Trafiksikkerhed

- Jeg er meget glad for, at vi kan efterkomme branchens ønske og gøre det lettere for dem at komme rundt i landet. Ved at sætte hastighedsgrænsen op kan vi skabe mobilitet, uden at der bliver gået på kompromis med færdselssikkerheden, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen.

Med indførelsen af den nye ordning bliver det muligt for campingbiler at blive godkendt til Tempo 100-kørsel gennem individuelt syn eller uden syn ved forhandleren af den nye EU-typegodkendte campingbil. Samtidig vil busser, der indregistreres efter de nye reglers ikrafttræden, uden synsprocedure kunne registreres i køretøjsregister (DMR) med tilladelse til Tempo 100-kørsel på betingelse af, at bussen har en gyldig EU-typegodkendelse og ikke er indrettet med ståpladser.

Ifølge Færdselsstyrelsen er langt de fleste busser EU-typegodkendte, når de i dag registreres for første gang. Det betyder, at de opfylder EU-rettens bestemmelser om bussers indretning og udstyr. Og så er køretøjerne kendt sikkerhedsmæssigt egnet til kørsel med 100 km i timen, hvilket også udtrykkeligt fremgår af den enkelte bus' tekniske dokumentation.

Bekendtgørelserne vil blive sendt i høring i efteråret og forventes at træde i kraft 1. januar 2018.

- Jeg glæder mig til at modtage offentlighedens bemærkninger til forslaget og til, at reglerne kan træde i kraft. Der er nemlig ingen tvivl om, at det vil gøre en stor forskel i branchens hverdag, og at vi andre trafikanter også vil kunne mærke det, når vi bevæger os rundt på vejene, siger Ole Birk Olesen.

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

Folketinget siger ja til kontrollerede forsøg med selvkørende biler

Et bredt politisk flertal har stemt for et forslag fra transportminister Ole Birk Olesen (LA), der åbner for en forsøgsordning, hvor selvkørende biler i særligt kontrollerede forsøg bliver tilladt på det danske vejnet

Det vedtagne lovforslaget åbner for kontrollerede forsøg med selvkørende biler, hvor forsøgene vil være afgrænset med hensyn til testperiode og omfanget af vejstrækninger.

Alle ansøgninger om at gennemføre forsøg på de danske veje ses grundigt efter i sømmene af en uvildig ekspert, vejmyndigheder, Færdselsstyrelsen og politiet, før ministeren giver tilladelse til, at selvkørende biler kommer ud på vejnettet. Desuden inddrages Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg i beslutningen ved hvert enkelt forsøg.

Disse betingelser skal sikre, at forsøg med selvkørende biler på de danske veje sker under kontrollerede forhold.

- Den selvkørende teknologi kan give os et helt nyt syn på, hvad en bil er og kan bruges til. Bilen bliver i endnu højere grad end i dag et redskab i menneskets og samfundets tjeneste. Og så kan den gradvise automatisering af bilerne på længere sigt øge samfundets mobilitet, vækst og produktivitet samtidig med, at det kan blive mere sikkert at færdes i trafikken for fodgængere, cyklister, passagerer og andre trafikanter, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

- Jeg mener, at vi skal tage imod disse muligheder og være åbne over for at tænke tingene på nye måder, så vi sikrer samfundets fremgang. Derfor er jeg meget glad for, at et bredt politisk flertal bakker op om lovforslaget, der giver os mulighed for at gribe den nye teknologis mange potentialer.

Ole Birk Olsen peger på, at det er altafgørende at have fokus på trafiksikkerheden. Derfor skal alle forsøg levere dokumentation for, at der ikke kommer til at foregå noget, som kan bringe trafiksikkerheden i fare.

Forsøgsordningen træder i kraft 1. juli, hvor ansøgningsprocessen går i gang.



Plan skal skære ventetiden på køreprøver ned

Rigspolitiet og landets politikredse har udarbejdet en plan til markant at nedbringe ventetiderne på køreprøver. Ifølge planen vil politiet øge sin kapacitet med flere prøvesagkyndige både på kort og længere sigt, ligesom et bedre overblik over ventetider med videre skal sikre, at ressourcerne anvendes bedst muligt

Først og fremmest får området hurtigt tilført flere ressourcer - ca. 30 årsværk på landsplan - til ventetiderne er bragt ned. Herudover vil flere nye civile prøvesagkyndige være klar til at øge politiets køreprøvekapacitet i løbet af efteråret.

- Det er Rigspolitiets målsætning, at ventetiden bliver nedbragt og er på normalt niveau inden udgangen af dette år, siger Erik Terp, der er chef for Rigspolitiets Nationale Færdselscenter.

Politiuddannede prøvesagkyndige, som arbejder med andre politiopgaver, skal hjælpe med at nedbringe ventetiderne, mens pensionerede prøvesagkyndige politifolk ansættes som vikarer. Derudover låner politiet ni prøvesagkyndige hos forsvaret.

Herudover vil de prøvesagkyndige arbejde ekstra og blandt andet også afholde køreprøver på lørdage. Derudover frigøres de fra opgaven med at føre tilsyn ved teoriprøver, da denne kan løses af andre ansatte.

Bedre udnyttelse i fremtiden

Politiet vil fremover have et skærpet fokus på, hvordan ressourcerne anvendes bedst muligt. Rigspolitiet vil i samarbejde med Færdselsstyrelsen, som er ansvarlig for køreuddannelsen og kørelæreruddannelsen, blandt andet overveje, hvilke initiativer der kan iværksættes for at højne kvaliteten af kørelærerbranchen med henblik på at nedbringe ventetiderne på køreprøver og høje dumpeprocenter.

Det vurderes, at høje dumpeprocenter, hvor samme elev skal til prøve flere gange, er en del af årsagen til de lange ventetider.

- Gentagelser er spild af alles tid, penge og kræfter- ikke mindst elevernes. Det er derfor vigtigt, at elever først kommer op til prøve, når de er klar, siger Erik Terp.

Mere intelligent og fleksibel styring

En ny task force skal sikre et godt datagrundlag til at overvåge området og følge udviklingen, så der løbende er fokus på ressourcer og efterspørgsel. Her indgår Rigspolitiet også et samarbejde med Kommunernes Landsforening (KL) for at se på, hvorvidt data fra det bookingsystem, som myndigheder, kørelærere og elever bruger ved køreprøver, kan forbedres.

- Vi vil have et bedre overblik over hele området, så vi nemmere kan handle på en negativ udvikling, få flyttet nogle ressourcer og hurtigt få ventetiden bragt ned igen, siger Erik Terp og tilføjer:

- Et rejsehold af prøvesagkyndige til at hjælpe de politikredse med længst ventetid er også et tiltag, vi overvejer.

Problemer med lange ventetider på køreprøver har siden årsskiftet været intensiveret som følge af, at 17-årige nu kan tage kørekort. Det betyder, at der i år er to årgange (17- og 18-årige), der kan tage kørekort til almindelig bil.

Bekendtgørelse samler Metro- og letbaneområdet

Lørdag 1. juli træder en bekendtgørelse i kraft, der samler kompetence- og helbredskravene til sikkerhedsklassificerede funktioner på metro- og letbaneområdet.

Letbaneområdet er et forholdsvis nyt område, da letbaneprojekter først nu er under etablering i Danmark. Med bekendtgørelsen bliver helbredskravene opdateret for at sikre, at de svarer til de krav, der stilles til personer med kørekort D i kørekortbekendtgørelsen. I øvrigt er kravene stort set uændrede i forhold til de nuværende regler på letbaneområdet.

Ved fastsættelse af kravene på metroområdet har styrelsen taget udgangspunkt i de krav, letbaneførere og trafikstyringspersonale bliver stillet overfor på letbaneområdet.

Det fremgår af forarbejderne til jernbaneloven, at der skal stilles ens helbreds- og kompetencekrav til bybaneførere på metro- og letbaneområdet, da disse områder er sammenlignelige. Bekendtgørelsen er derfor udarbejdet med henblik på at opfylde dette formål.

På Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside vil der til brug for letbaneførere, førere af metrokøretøj og trafikstyringspersonale blive uploadet lægeattester, som skal medbringes i forbindelse med helbredsundersøgelser hos egen læge. Lægeattesterne vil være suppleret med en praktisk vejledning til lægen.

Over halvdelen kom ind i april og maj

Chaufførernes Fagforening i København skaffede sine medlemmer 366.928,75 kroner i faglige sager

Det er over halvdelen af det samlede beløb, som Chaufførernes Fagforening har fået hjem i faglige sager siden årsskiftet.

Det samlede beløb efter årets første fem måneder er på 638.481,93 kroner

Arbejdsskadesager har givet knap 10 millioner kroner

I løbet af årets første fem måneder har Chaufførernes fagforening i København hentet 9.779.399 kroner hjem til sine medlemmer i sager om arbejdsskader

I de seneste to måneder - april og maj - blev det til 4.322.269 kroner.



Danske Busvognmænd om bøder til Tempo 100-busser: Presset har hjulpet

Danske Busvognmænd og særligt transportordfører Kristian Pihl Lorentzen fra regeringspartiet Venstre og Rasmus Prehn fra Socialdemokratiet presset på for at få en politiet til at undlade at sende fartbøder til vognmænd med busser med Temp 100-tilladelser, når busserne har kørt over 80 km/t, men ikke har kørt over de tilladte på 100 km/t

Justitsminister Søren Pape (K) har over for transportordførerne tilkendegivet, at der ikke længere vil blive udskrevet bøder til busser, der lovmæssigt kører mellem 80 og 100 km/t

Udmeldingen fra justitsministeren kommer efter en periode på godt en måned, hvor politiet i fartkontroller har forevigt busser, der kørte mere end 80 km/t på motorveje.

Justitsminister Søren Pape har over for transportordførerne tilkendegivet, at udskrevne bødeforlæg ville blive annulleret, og at eventuelt betalte bøder ville blive tilbagebetalt.

Venstres transportordfører Kristian Pihl Lorentzen har sammen med Socialdemokraternes transportordfører Rasmus Prehn været meget aktive i sagen, hvor Kristian Pihl Lorentzen eksempelvis har kaldt det for grotesk, at politiet har udskrevet hundredvis af fartbøder til lovlydige busvognmænd, fordi deres Tempo 100 busser er blitzet af fotovogne for at køre 100 km/t på motorveje.

- Dels er det fuldkommen lovligt i kraft af lovmæssig indførelse af Tempo 100 for flere år siden. Dels er det en hån mod et helt erhverv, at lovlydige busvognmænd skal bruge masser af tid på at få annulleret de falske bøder, hvis ikke de vil ende i en retssal. Justitsministeren har lige orienteret mig om, at denne groteske udskrivelse af bøder er bragt til ophør. Det er jeg rigtig glad for, lyder det fra Kristian Pihl Lorentzen.

Busvognmændene har fået brev om Tempo 100-bøder

Justitsminister Søren Pape Poulsen (K) beklager i et brev til interesseorganisationen Danske Busvognmænd, at politiet i en periode har skrevet fartbøder ud til busvognmænd, hvis busser har kørt mellem 80 og 100 km/t på motorvejen, selvom busserne havde en Tempo 100-tilladelse. Er der busvognmænd, der har betalt bøder i den forbindelse, vil få deres penge tilbage fra politiet

I brevet til Danske Busvognmænd forklarer justitsminister Søren Pape Poulsen, at bøderne fejlagtigt blev udsendt, fordi der i en periode ikke var overensstemmelse mellem Skat's motorregister og politiets system.

På grund af uoverensstemmelsen kunne politiet ikke se, om en bus havde en Tempo 100-tilladelse eller ej.

Alle vognmænd, der har fået et bødeforlæg i denne forbindelse, vil få en ny henvendelse fra politiet, hvoraf det fremgår, at bødesagen bliver indstillet.

Skulle man som vognmand have betalt bøden, vil man få pengene retur fra politiet.

Ifølge Danske Busvognmænd har Rigspolitiet har funder omkring 300 sager, hvor der kan være udstedt fartbøder til busser på urigtigt grundlag. Rigspolitiet vil gennemgå sagerne manuelt med henblik på at rette op på fejlene. Rigspolitiet opfordrer dog til, at busvognmænd selv retter henvendelse til politiet, såfremt bøden ikke allerede er blevet annulleret.

Nyt firma for vejhjælp på vej ud på vejene

18 ejere af vejhjælpsstationer går sammen og danner et nyt firma, Redning Danmark, der vil levere vejhjælp til erhvervskunder i hele Danmark. De 18 stationsejere kører i dag for SOS Dansk Autohjælp

Nogle af de 18 stationsejere var med til at stifte Dansk Autohjælp for mange år siden. I forbindelse med forhandlinger om lokale kontrakter, besluttede de 18 stationsejere i stedet at stifte Redning Danmark. Hjælpen vil køre ud fra 20 lokale stationer i Danmark og betjene erhvervskunder.

- Vi glæder os til at tilbyde erhvervskunder landet over fleksible løsninger til en konkurrencedygtig pris, siger Søren Peters, der er administrerende direktør i Redning Danmark.

Han forklarer, at mange af redderne har drevet deres stationer gennem flere generationer og er meget glade for, at de fremover fortsat kan yde vejhjælp over hele landet.

Redderne fortsætter med at køre for SOS Dansk Autohjælp indtil, deres kontrakter løber ud. Redderne kører for Redning Danmark, når deres forpligtelser i forhold til aftalen med SOS Dansk Autohjælp ophører.

Kontrakter kan erstatte rutetilladelser

Fra 1. juli i år kan buskørselsvirksomheder og transportarrangører udføre lokal og regional speciel rutekørsel, der ikke er skolekørsel, arbejdstagerkørsel eller kørsel til og fra færge- og lufthavne, hvis de har indgået en skriftlig kontrakt

På nuværende tidspunkt kræves der tilladelse til alle former for lokal og regional rutekørsel, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder tilladelsen efter en vurdering af behovet for kørslen.

Fra lørdag 1. juli vil der ikke blive krævet tilladelse til lokal og regional speciel rutekørsel, der ikke er skolekørsel, arbejdstagerkørsel eller kørsel til og fra færge- og lufthavne. Skolekørsel og arbejdstagerkørsel kan også blive udført uden tilladelse, hvis passagererne er personer med handicap.

I de tilfælde, hvor der ikke kræves tilladelse til kørslen, skal der foreligge en skriftlig kontrakt mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren. Kontrakten skal indeholde følgende oplysninger:

- buskørselsvirksomhedens navn og CVR-nr.
- transportarrangørens navn og CVR-nr.
- beskrivelse af ruten med angivelse af udgangspunkt og endepunkt samt eventuelle steder, hvor der optages og afsættes passagerer
- hvilken periode kørslen udføres (driftsperiode)
- tidspunkter for kørslen
- hvilken kategori af passagerer der befordres
- En kopi af den skriftlige kontrakt, skal medbringes under kørslen (evt. i elektronisk form)

På Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside er der en blanket, der kan anvendes ved indgåelse af kontrakten mellem buskørselsvirksomheden og transportarrangøren.

Ansøgninger, der er modtaget i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen inden 1. juli 2017, vil blive behandlet efter de gældende regler.



Nordisk interesseorganisation forklarer EU's arbejde med vejtransportpakken

Onsdag 31. maj lagde EU-Kommissionen et forslag til en vejtransportpakke på bordet. Med pakken vil EU-Kommissionen forsøge at skabe et mere lige transportmarked, hvor EU-landenes transportvirksomheder kan konkurrere på mere lige forhold - og under kontrol og fælles forståelse af de regler, som EU-politikerne vedtager

Interesseorganisationen NLA i Bruxelles, der har fire nordiske vognmandsorganisationer bag sig - deriblandt danske DTL - forklarer i det følgende, hvad der nu kommer til at ske.

Praktikken i det kommende arbejde i EU på vejtransportpakken bliver stadig mere tydelig. EU's ministerråds hidtidige fokus har været på de underliggende argumenter og analyser af forslagene. Medlemsstaterne har fået lejlighed til at stille spørgsmål til EU-Kommissionen om, hvad der har motiveret dem til at foreslå det, de har foreslået.

Fra lørdag 1. juli i år begynder det estiske formandskab at fokusere på selve forslagene og begynder med de sociale forslag og forslag om markedsadgang. Formandskabet planlægger en statusrapport til transportministerrådsmødet i december.

EU-Parlamentet har besluttet, at S & D-gruppen (socialister) udarbejder rapporterne om Eurovignette (vejbenyttelsesafgifter) og cabotage samt adgang til erhvervet.

PPE-gruppen (konservative) udarbejder rapporter om køre- og hviletid, interoperabilitet mellem elektroniske betalingssystemer og lejede køretøjer.

GUE-NGL-gruppen (venstre) er ansvarlig for forslaget om kontrol og udstationering af arbejdstagere.

Andre udvalg forventes fortsat at blive involveret på et eller andet niveau i det videre arbejde, som vil begynde i detaljer i september.

Traditionelt er EU-Parlamentet bedre rustet til at behandle flere forslag på samme tid, mens dette er vanskeligere for EU's ministerråd, hvor drøftelserne har tendens til at tage længere tid. Det skyldes dels, at der er et ønske om at forsøge at nå til enighed, dels fordi politisk vejledning kan være nødvendig, dels på grund af begrænsede ressourcer: lokaler, tolke, repræsentanter for medlemsstaterne osv.

Derfor er det ifølge NLA ikke usandsynligt, at EU-Parlamentet vil forsøge at vedtage førstebehandlingsrapporter inden parlamentsvalget i foråret 2019.

Ministerrådets arbejde med forslagene er sandsynligvis ikke nået tilstrækkelig langt med alle forslag til at kunne indlede forhandlinger med EU-Parlamentet. Så for nogle forslag kan der forhandles aftaler lige før foråret 2019, og for resten vil det blive overladt til det nye parlament og den nye kommission, der vil være på plads i efteråret 2019.

For disse forslag - eller for hele pakken - kan en eventuel aftale først kunne indgås i 2020. Og efter dette følger så implementeringen i de enkelte EU-landes lovgivning.

NLA konkluderer, at det vil vare nogen tid, før nye regler er på plads.

Uddannelsesorganisation

Kommende chauffører skal uddannes i biler med den nyeste teknik

Den teknologiske udvikling i busser og lastbiler går stærkt og stiller høje krav til den vognpark, landets kommende chauffører bliver uddannet i. Derfor har uddannelsesorganisationen Dekra, der blandt andet uddanner bus- og lastbilchauffører, inden for de seneste år udskiftet 90 procent af vognpark med fabriksnye busser og lastbiler, så chauffører under uddannelse trænes i den nyeste teknologi

- Vi mener, at det er vigtigt, at det udstyr, fremtidens chauffører uddannes i, er så moderne og tidssvarende som muligt og lever op til de standarder og krav, der vil møde de nye chauffører ude hos vognmændene efter endt uddannelse. Det er baggrunden for, at vi i de sidste par år har investeret i mere end 100 fabriksnye busser, lastbiler og påhængskøretøjer til vores uddannelser og køretekniske anlæg, siger Torben Lauesen, der er administrerende direktør for Dekra AMU Centre, Erhvervsskole og Køretekniske Anlæg i Region Syddanmark.

Moderne busser og lastbiler er typisk udstyret med en række nye teknologiske løsninger, som det ifølge Dekra er vigtigt at få kendskab til, når man uddannes til chauffør.

- Det gælder for eksempel lane keeping-systemer, der sørger for, at vognen holder sig inden for kørebanen, og automatiske nødbremsesystemer, der får vognen til at bremse op, hvis chaufføren overser, at den forankørende bremser.



Uddannelse

Chaufførerne kan kun lære disse ting at kende, hvis de uddannes i en moderne vognpark, der har disse nye egenskaber, siger Torben Lauesen.

Chaufførerne får også kendskab til fuldautomatiske selvtænkende gearkasser, der nyeste Euro 6-motorer, der forurener mindre forurening og har bedre brændstoføkonomi. Dertil kommer for eksempel den nyeste viden om aerodynamik og korrekt montering af spoilere.

150 køretøjsenheder

- Teknologi, sikkerhed og miljø har stor betydning for vognmænd og chauffører i fremtidens udbud af kørsel på gods- og personbefordringsområdet, og hvis vi som en tidssvarende uddannelsesinstitution kan sikre, at de kommende chauffører er rustede til at håndtere den nye teknik, gavner det både de enkelte vognmænd, der skal ansætte nye chauffører, og den danske transportbranche og samfundet som helhed, siger Torben Lauesen.

På landsplan råder Dekra i dag over 150 køretøjsenheder til undervisning på lastbil- og busområdet.

Transportuddannelsesvirksomhed skifter navn

Den nordjyske virksomhed Grøns Transport Uddannelser A/S med hovedkontor i Sæby har officielt skiftet navn til Dekra AMU Center Nordjylland og Dekra Køreteknisk Anlæg Nordjylland. Grøns' ekspertise i transportuddannelser og kundepleje af små og mellemstore vognmænd fortsættes og styrkes som en del af Dekra, der overtog Grøns 1. januar 2016

- Grøns er et hæderkronet nordjysk selskab med et stærkt brand, som vi ikke fandt grund til at lave om på, før integrationen af Grøns i Dekra var på plads på alle niveauer. Det er den nu. Dekra er også et stærkt brand, og for os er det nu vigtigt, at kundernes oplevelse af Dekra's service og kvalitet er præcis den samme, uanset hvilken af Dekra's afdelinger i Danmark, kunden opsøger, siger koncerndirektør i Dekra, Peter Laursen.

Ekspertise i Grøns

Overgangsperioden siden Dekra's overtagelse af Grøns er blandt andet blevet brugt på at sikre, at den viden og knowhow, der lå i Grøns og regionen, blev lagret og delt.

- Dekra som helhed har lært meget af Grøns i denne proces. Grøns har altid været meget kundefokuseret og har gennem mange år opbygget en ekspertise i at betjene små og mellemstore vognmænd, som der er mange af Nordjylland. Den kompetence kommer nu også Dekra's kunder til gode i andre regioner i Danmark, siger Peter Laursen.

Den anden vej har Dekra styrket Grøns i forhold til at samarbejde med jobcentre og A-kasser i Nordjylland, hvor Dekra's jobgaranti til AMU-kursister ifølge Peter Laursen er blevet godt modtaget og fortsat vil have høj prioritering efter navneskiftet.

Investorer i Nordjylland

Grøns og Dekra har mere end den grønne farve i logoet til fælles.

- Grøns er et kendt og respekteret varemærke i Nordjylland og har et fortjent ry for at være en seriøs partner inden for transportuddannelser og -kurser. Den arv vil Dekra nu føre videre. Historisk har Grøns altid vægtet høj kvalitet i køretøjer og faciliteter, og den tilgang til transportuddannelser vil Dekra fortsætte. Vi har senest investeret i en udvidelse og forbedring af lokalerne i Nørresundby og vil derudover udvide kapaciteten med nye køretøjer til afdelingerne i Nordjylland, siger Peter Laursen.

Virksomheder får lettere ved at ansætte elever og lærlinge over 25 år

Erhvervsuddannelse for voksne, der blev indført for to år siden, da erhvervsuddannelserne blev reformeret, har ikke fungeret efter hensigten. Det har vist sig vanskeligt for virksomheder og skoler at planlægge og gennemføre uddannelsesforløb for voksne. Derfor bliver reglerne for erhvervsuddannelse for voksne (EUV) lempet, så det i fremtiden bliver lettere at ansætte elever og lærlinge over 25 år

Politikerne på Christiansborg lægger op til at ophæve den obligatoriske individuelle afkortning af skoleundervisningen og maksimumsgrænsen på to års praktik. Som det er nu, må praktikdelen af uddannelsen maksimalt vare to år for elever, der har relevant erhvervserfaring, der er mindre end to år - eller en forudgående uddannelse.

- Det har været en stor udfordring at give de voksne elever tid nok til oplæring i praktiktiden. Det gælder ikke mindst på uddannelser med en lang praktiktid, og for elever, der for eksempel har en studentereksamen af ældre dato eller en anden erhvervsuddannelse, der ikke er fagligt relevant i forhold til den nye erhvervsuddannelse, siger Niels Henning Holm Jørgensen, der er chefkonsulent i DI.

I dag skal voksne elever have obligatorisk individuel merit for de kompetencer, som de har opnået tidligere. Det har resulteret i individuelle uddannelsesforløb med meget forskellig varighed og fagligt indhold. Det har været svært for virksomhederne og skolerne at planlægge, og det har gjort systemet uoverskueligt.

Pligt bliver til ret

- I fremtiden vil den voksne elev fortsat have ret til afkortning, men det er ikke længere en pligt. I stedet for afkortningen skal den voksne tilbydes undervisning på højere niveau eller anden relevant faglig undervisning, siger Niels Henning Holm Jørgensen.

Lars William Wesch, der er direktør i arbejdsgiverorganisationen, ATL, som organiserer transportvirksomheder, håber, at de lempeligere regler vil gøre det lettere for virksomhederne inden for transportbranchen at skaffe nye medarbejdere.

- Det har været meget tungt for virksomhederne at ansætte en voksenlærling. Nu, hvor forløbet bliver mere overskueligt, vil det blive mere tillokkende at ansætte en lærling over 25 år - for eksempel en god chauffør i virksomheden, som man vil gøre faglært, siger han.

Ændringerne forventes at træde i kraft 1. januar 2018. ATL forventer, at de nye regler vil gøre det lettere for virksomhederne at rekruttere medarbejdere.



Taxi-selskab på toppen af Danmark er blevet en del af stor taxi-organisation

Taxaselskab Skagen Taxa er blevet en del af 4x48 DanTaxi. Rent praktisk betyder det nye samarbejde, at Skagen Taxa's 10 vogne dirigeres fra DanTaxi's kundecenter i Aalborg, og det er også DanTaxi telefonpersonale samme sted, der besvarer opkald fra kunderne i Skagen

- Vi har allerede været i kontakt med de fleste af vores faste kunder og gjort dem opmærksom på det nye telefonnummer, siger Gerner Pedersen, der er formand for Skagen Taxa.

Han understreger, at når taxaen ankommer, er det med en chauffør, som kunden i forvejen kender.

- Her er ingen forskel, siger Gerner Pedersen.

Det nye nummer til Skagen Taxa er 98 44 22 44. Man kan også benytte DanTaxi's hovednummer 70 25 25 25.

Taxi-selskab kører fra Gedser til Skagen

forsyner nu danskerne med taxikørsel i et bredt bælte fra Gedser til Skagen.

Danmarks største taxiselskab - 4x48 DanTaxi - blev for nogle uger siden lidt større. Det skete, da selskabet indgik samarbejde med Skagen Taxa. Samarbejdet betyder, at Skagen Taxa's vogne nu dirigeres fra 4x48 DanTaxi's kundecenter i Aalborg

- Udviklingen i Danmark har i en årrække gået i retning mod færre bestillingskontorer. Det er et nødvendigt tiltag, hvis vi fortsat skal kunne udvikle os og modstå konkurrence fra både nye og eksisterende konkurrenter. Ikke mindst set i lyset af, at en ny taxilov er på trapperne, siger administrerende direktør i 4x48 DanTaxi Carsten Aastrup.

- Større enheder betyder, at der er flere til at dele udgifterne. Dermed kan vi være med til fortsat at sikre danskerne taxiservice i hele landet - også i landdistrikterne, og vi får større muskler til at investere i ny teknologi. Vi set det som en forpligtelse overfor vores kunder, at vi er Danmarks største og eneste landsdækkende selskab, siger Carsten Aastrup.

Om 4x48 DanTaxi

- 4x48 DanTaxi har på landsplan 1.450 vogne og en samlet omsætning på cirka 1,6 milliarder kroner
- I 2016 kørte 4x48 TaxiNord/DanTaxi næsten 8 millioner taxiture
- 4x48 DanTaxi står bag taxi app'en Moove



Stort taxi-selskab holdt generalforsamling

Danmarks største taxiselskab - 4x48 DanTaxi - har fået nye ansigter i bestyrelsen efter generalforsamlingen onsdag 31. maj. Generalforsamlingen var den første efter, at 4x48 TaxiNord og DanTaxi København blev sammenlagt ved årsskiftet

Der var genvalg til næstformand Hendrik Larsen. Nye ansigter i bestyrelsen (i 4x48 regi) er tidligere økonomichef i Københavns Kommune Ole Isgaard og advokat Henrik Rosenvinge Skov. Sidstnævnte er hentet fra DanTaxi's bestyrelse.

Om 4x48 DanTaxi

4x48 DanTaxi er Danmarks eneste landsdækkende taxiselskab med 1.500 vogne og en samlet omsætning på knap 1.6 milliarder kroner I Region Hovedstaden råder selskabet over cirka 900 vogne. 4x48 DanTaxi står bag taxi-app'en Moove.

Transporttjenesten UBRgo er blevet politianmeldt

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har politianmeldt kørselstjenesten UBRgo for overtrædelse af taxiloven samme dag, som tjenesten lanceres.

Uber-afløseren UBRgo er blevet politianmeldt af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, skriver styrelsen i en pressemeddelelse. Kørselstjenesten er for alvor gået i luften torsdag den 15. juni 2017, og premieredagen var dårligt 15 timer gammel, inden Trafikstyrelsen sendte en politianmeldelse afsted. Det skriver business.dk – Berlingskes erhvervssite.

- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har politianmeldt UBRgo for en mulig overtrædelse af taxiloven. Herefter er det op til politiet at vurdere, hvorvidt UBRgo overtræder taxiloven ved at udføre erhvervsmæssig personbefordring uden tilladelse – det vil sige i strid med bestemmelsen i taxilovens §1, stk. 1. Styrelsen overvåger i øvrigt løbende markedet for personbefordring og vurderer herunder lovligheden af nye services, som lanceres, siger vicedirektør Keld Ludvigsen, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

UBRgo ligner ikke blot kørselstjenesten Uber af navn, men også af gavn. Således vil UBRgo blandt andet tilbyde kørselstjenester på linje med Uber. Planen er også, at kunderne via en app udover transport også skal have nemt ved hurtigt at få kontakt til frisører, elektrikere, massører, rengøringsassistenter og mange andre.

- Vi vil ikke bare tilbyde transport. Vi vil bruge en teknologi, som minder om Ubers til at gøre hverdagen nemmere for danskerne. De vil hurtigt og effektivt kunne finde frem til serviceydelser lige i nærheden af, hvor de er, har Attila Geny tidligere fortalt til Avisen.dk. Han er direktør for og ledende udvikler af UBRgo.

Tidligere er den Uber-lignende tjeneste UBT City åbnet. Også den blev politianmeldt på første driftsdag.

UBRgo og UBR City definerer sig selv som transporttjenester og ikke taxitjeneste. I praksis betyder det, at selskaberne tager penge for at flytte en genstand for en person - det kan være en kuglepen eller en taske - mens ejeren kører med. Dermed udnytter man et smuthul i taxalovgivningen, men denne fremgangsmåde ønsker Trafikstyrelsen altså at teste.

En vigtig pointe i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens politianmeldelser er, at de nye transporttjenester formentlig vil være lovstridige efter både den nuværende og den kommende mere liberale taxilovgivning.



Handicare leverer sikre og fleksible løsninger til specialkørslen

Hos Handicare i Herning er de specialister i sikre og fleksible gulve, sæder og bespændinger til minibusser og handicapbiler

Af Mikael Hansen, journalist for [Magasinet Bus](http://MagasinetBus.dk) og transportnyhederne.dk

Specialindrettede biler til transport af mennesker med handicap og biler til vognmandsbranchen er specialet for Handicare med dansk hovedkvarter i Herning og med landsdækkende service fra fem regionale kontorer og værksteder. Eller rettere sagt - ét af specialerne.

Specialkørsel



For det er udstyr og hjælpemidler til handicappede, der er Handicare's største og også oprindelige speciale. I dag er det kun Handicare's danske og norske afdelinger, der indretter biler. Også det har historiske årsager. Handicare's danske afdeling hed oprindelig Handi Mobil, som netop havde indretning af handicapbiler og liftbiler som speciale. I 2009 blev Handi Mobil solgt til norske Handicare, som i dag er en international virksomhed, ejet af kapitalfonde.

Handicare er i dag en af de førende leverandører af liftbiler og handicapbiler i Danmark - ca. halvdelen af køretøjerne bliver solgt til taxi- og busvognmænd, den anden halvdel er institutionsbusser og kommunalt betalte handicapbiler til private borgere.

Magasinet Bus besøgte Handicare i deres domicil og værksted i ét af Hernings vidtstrakte industrikvarterer. Det står klart, at Udkantsdanmark ligger et helt andet sted end her, hvor nye infrastruktur omkranser Hedens Hovedstad. Indenfor hos Handicare er det på samme måde: Her kombineres visioner, udvikling og solidt håndværk.

Gulve er et basisprodukt

På verdensplan er Handicare's specialudviklede aluminiumsgulve, HandiFloor, et vigtigt produkt, udviklet i Herning og det er også en vigtig eksportvare.

- Det er et 100 procent aluminiumsgulv, som består af skinner og afstandslister, som kan designes helt efter kundens behov. Typisk vil det dog være stole og stoleplaceringer, som afgør, hvordan gulvet skal være, siger Martin Ragner, der er erhvervschef og ansvarlig for salget til vognmænd.

Specialkørsel

Gulvet limes på bunden af bilen, og der ligger det så. Limen er stærkere end skruer og bolte. Som afslutning kan der monteres tæpper eller linoleum mellem skinnerne efter kundens valg.

Stole og sæder

Gulvet er designet til Handicare's særlige serie af sæder, HandiSeating, som der til stadighed udvikles på.

- Vore sæder består af to adskilte dele, stolebenene og selve sæderne, begge dele er unikke produkter, som meget let og sikkert kan samles. Vi har både faste sæder og klapsæder i vores HandiSeating-serie, siger Ole Kristian Dam, der er salgschef i Handicare.

- Sæderne sælges til opbyggere i hele verden. Tyskland og Sverige er de største markeder, forklarer han videre.

Bespændinger til kørestole og personer

Bespændinger til kørestole og personer er det tredje produkt, HandiSecure, som Handicare har udviklet deres egne versioner af. Det er et firepunkts selesystem til fastgørelse af kørestole. Hertil kommer en hofte-skulder sele til passageren. Og HandiSecure-selerne passer sammen med sæder og gulve i Handicare's opbyggede biler og minibuser.

Sikkerhed, lav vægt og fleksibilitet

Gulv, sæder og bespændinger hører sammen som ét produkt, når der skal gennemføres de omfattende og kostbare crash test, som er betingelse for godkendelse. Alt dette har Handicare styr på, og den tekniske udvikling fortsætter i øget tempo.



Til venstre bilen, som den leveres fra fabrikken, foroven HandiFloor lige før tæppebelægningen monteres.

Specialkørsel



Handicare's specialudviklede sæder, HandiSeating.

- Udfordringen er at blive ved med at køre alting lettere, tyndere og mere fleksibelt og brugervenligt uden at gå på kompromis med sikkerheden, siger Martin Ragner.

- Det arbejder vi på hele tiden, og vores koncernledelse har for nylig sat ekstra turbo på dette udviklingsarbejde, siger han videre.



Triflex Air er luksusudgaven

Handicare forhandler også en hollandsk luksusudgave af en liftbilopbygning, Triflex Air, med en endnu mere avanceret udgave af gulv, sæder og bespændinger. Her kan alle sæder klappes ind til siden, og alle seler og beslag er fastgjort og gemt i gulvet.

- Triflex er den ultimative, ergonomiske løsning til en Flex/taxibus. Den er også noget dyrere end vores egen udgave, men vi forhandler Triflex, fordi vi kan se den meget høje kvalitet og originalitet i løsningen, siger Martin Ragner.

Han ser også Triflex-konceptet som en inspiration til Handicare's egen produktudvikling og en påvisning af de store muligheder, der findes for forbedringer på området.

Den selvkørende fremtid

Handicare ser ligesom så mange andre ind i en selvkørende, førerløs fremtid.

- Vi er selvfølgelig klar til at indrette førerløse handicapbiler og liftbiler, men vi ser dog ikke specialkørslen som det første og største område for selvkørende biler. Under alle omstændigheder forventer vi, at det varer temmelig mange

Specialkørsel

år, før det realiseres, siger Ole Kristian Dam.

- Der er vigtige sikkerhedsforhold, der skal løses. Behovet for personlig service i specialkørslen forsvinder jo ikke, men kan måske løses på helt andre måder i fremtiden, påpeger han.

Et presset vognmandsmarked

Martin Ragner og Ole Kristian Dam er enige om at vurdere vognmandsmarkedet som meget presset - økonomisk og personalemæssigt.

- Standarden i store dele af vognmandsbranchen er stadig, at en liftvogn skal være en Mercedes Sprinter. Det tager vi selvfølgelig til efterretning, men vi er ikke bundet til bestemte bilmærker, siger Ole Kristian Dam.

- Vi ser nok mere bilen og udstyret som en helhed, der skal arbejde godt sammen og skal være grundlaget for en fornuftig forretning for vognmanden.

Erfaringerne fra salget af institutionsbusser har vist sig vanskelige at overføre direkte til vognmandsmarkedet.

- Vi synes selv, vi har nogle rigtig gode produkter, som også tager vidtgående hensyn til det personale, som skal arbejde i vognen. De ergonomiske finesser har stor gennemslagskraft på institutionsområdet, men vi oplever ikke den samme lydhørhed hos vognmændene, siger Ole Kristian Dam, der bliver suppleret af Martin Ragner.

- Vi oplever taxibranchen som meget traditionel. Mange foretrækker de løsninger, de har været vant til og mange tøver overfor nye teknologiske muligheder. Det kan godt ærgre os, for vi synes, vi repræsenterer en positiv og også nødvendig udvikling i forhold til udstyr og hjælpemidler på specialkørselsområdet.

Mange biler og minibusser fra Handicare bruges i Flextrafik - både som taxier og som OST-vogne. De konstaterer også, at det netop er i Flextrafik, at der er brug for deres produkter og ekspertise. Selv forholder de sig neutrale til Flextrafik-konceptet for at undgå at blive inddraget i polemikken mellem taxivognmænd og OST-vognmænd.

- Det er meget svært at forudse, hvad den kommende nye taxilov vil betyde for erhvervet. Vi forventer dog ikke, at behovet for liftbiler vil ændre sig markant at den grund, selv om der nok kommer til at ske mange ændringer i vognmandsbranchen, konstaterer Ole Kristian Dam.

- Handicare er på verdensplan leverandør af kvalitetsudstyr og -hjælpemidler til handicappede, og vi ser os selv i samme rolle på køretøjsområdet: Vi vil gerne levere de bedst mulige løsninger til specialkørslen i Danmark, siger salgschefen i Handicare.



Den avancerede hollandske TriFlex Air løsning for gulv og bespændinger.



Letbanetogene i Aarhus kører på havnen

Aarhusianerne og andre mennesker - store som små - der færdes i Aarhus, skal vænne sig til, at togene på byens letbane begynder at fylde i gadebilledet, når de testkøres. Aarhus Letbane har udvidet teststrækningen i Aarhus fra Skejby til Randersvej, Nørrebrogade og havnefronten

Aarhus Letbane har siden maj testkørt de nye letbanetog - i første omgang på en lukket teststrækning mellem Brendstrupgårdsvej og Paludan-Müllers Vej i Skejby, hvor testkørslerne blev udført uden at forstyrre andre trafikanter. Siden er teststrækningen løbende blevet udvidet til også at krydse veje, cykelstier og fodgængerovergange.

- Fra nu af skal østjyder være ekstra opmærksomme, når de går eller cykler langs havnefronten i Aarhus, siger Claus Pedersen, der er sikkerhedschef hos Aarhus Letbane.

For udover at være testområde for de nye letbanetog er havnestrækningen stadig en byggeplads.

- Folk skal huske, at vi stadig er i gang med at bygge Letbanen. Selvom vi er i slutfasen af anlægsarbejdet, kan det være farligt at krydse sporene. Der kan komme store arbejdskøretøjer og ujævne overflader, som man kan falde over - og nu kan der altså også komme et letbanetog forbi, siger Claus Pedersen.

Havnestrækningen er noget særligt

Når letbanesporene står klar til drift 23. september, udgør havnen i Aarhus en helt særlig del af letbanestrækningen.

Havnefronten adskiller sig fra resten af strækningen, fordi Letbanen kommer til at blande sig med den øvrige trafik uden adskillelse i form af bomme og hegn.

Den åbne forbindelse mellem by og hav betyder, at havnefronten bliver et attraktivt område at færdes for fodgængere og cyklister.

- De åbne trafikforhold langs havnen i Aarhus giver fodgængere og cyklister mulighed for at krydse letbanesporene langs det meste af havnen, siger Claus Pedersen.

Allerede nu kan Aarhus Letbane mærke effekterne af byudviklingen på havnefronten i Aarhus. Barrieren mellem by og havn er væk, og det har konsekvenser på byggeplads- og testområdet.

- Vi ser i stigende grad, at folk krydser letbanesporene på trods af, at der stadig bygges på strækningen. Nu, hvor der også kører letbanetog på havnen, er folk altså nødt til at holde øje med, hvad der sker omkring dem. Derfor har vi også sat røde advarselsskilte op langs hele teststrækningen, påpeger Claus Pedersen.

Havnens færdselsregler

Mens Aarhus Letbane generelt opfordrer alle trafikanter til at følge færdselsreglerne, når de færdes langs letbanestrækningen, kommer der andre spilleregler langs havnefronten i Aarhus. Den fri færden langs havnen stiller nye krav til øvrige trafikanter, og her har Aarhus Letbanes Sikkerhedschef følgende råd, der også gælder i bygge- og testfasen.

- Fodgængere og cyklister anbefales at benytte fodgængerovergange, når det er muligt. Skal man krydse letbanesporene, er det vigtigt at huske på, at det er en transportkorridor for både arbejdskøretøjer og letbanetog. Det er altså ikke nogen god idé at færdes på eller lige op ad sporene, siger Claus Pedersen.

Også Letbanen tilpasser sig de snart åbne trafikforhold på strækningen. Letbanen vil nemlig både under testkørsel og almindelig drift køre med lav hastighed og "på sigt". Bliver det nødvendigt, kan letbaneføreren ringe med en klokke eller et horn for at advare fodgængere og cyklister.

Når Letbanen er i drift, skal fodgængere og cyklister ligeledes nemt kunne fornemme, om de kan komme i vejen for Letbanen. Letbanesporene har derfor fået en særlig betonbelægning, og små "marcipanbrød" i form af afrundede metalstykker på en halv centimeters højde vil komme til at markere, hvor letbanetogene kører.

Sikkerhedskampagne på vej

- På den ene side er Letbanen et moderne, miljøvenligt og hurtigt transportmiddel, men det er også lydløst, vejer 50 ton, har lang bremselængde og kan ikke undvige, hvis man står i vejen for det, siger Claus Pedersen, der peger på, at Letbanen er et nyt transportmiddel, som øvrige trafikanter skal lære bedre at kende.

Derfor kan trafikanter se frem til en sikkerhedskampagne, som sættes i gang i forbindelse med at letbanetogene skal testkøres i en såkaldt "Trial Run". Det betyder, at man i løbet af sommeren vil opleve, at Letbanen kører næsten som under normal drift - dog uden passagerer.

Sikkerhedskampagnen er udviklet i et samarbejde mellem bureauet Advice, Aarhus Kommune og Aarhus Letbane. Allerede nu er der sat røde advarselsskilte op langs teststrækningen i Aarhus, som advarer om, at der testkøres og at man skal krydse letbanesporene via fodgængerovergange.

Letbanens fem sikkerhedsråd

- Respekter lyssignalerne - kører man over for gult eller rødt lys, risikerer man at komme i vejen for et letbanetog.
- Benyt altid fodgængerfelterne, når du vil krydse letbanesporet.
- Se dig for til begge sider, når du krydser letbanesporene - letbanetog kan komme fra både højre og venstre.
- Gå aldrig langs letbanesporene - et letbanetog er støjsvagt, let at overheøre og bredere end sporene.
- Cyklister bør altid krydse letbanespor vinkelret - ellers kan cyklens hjul hænge fast i skinnerne.

Danmark og Sverige vil undersøge fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet sætter i samarbejde med svenske myndigheder gang i en indledende strategisk analyse af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. En fast HH-forbindelse kan øge tilgængeligheden og binde Øresundsregionens erhvervsliv og arbejdsmarkeder tættere sammen. Det vil gavne hovedstadsområdet og dermed styrke Danmarks muligheder for at skabe vækst og velstand. Det forventes at tage tre år at gennemføre den strategiske analyse, der blandt andet skal afprøve den økonomiske holdbarhed af en fast HH-forbindelse.

Den strategiske analyse omfatter både en ren vejforbindelse og en vej- og baneforbindelse for persontog. Udgangspunktet for analysen er, at en fast HH-forbindelse skal finansieres af brugerne. Det gælder også nødvendige udvidelser af infrastrukturen på land, der skal undersøges nærmere. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet peger på, at en Ring 5 i Hovedstadsområdet ikke er en forudsætning for en fast HH-forbindelse. Den indgår derfor ikke i projektet.

- Det tegner til, at der er gode muligheder for at bygge og finansiere en fast HH-forbindelse med brugerbetaling, som man kender det fra Storebælt og Øresund. Det skal vi nu have undersøgt nærmere i en strategisk analyse sammen med svenskerne, siger transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA), der er positiv over for idéen om en fast forbindelse mellem de to byer.

Ole Birk Olesen peger på, at der især er gode perspektiver i en ren vejforbindelse. Efter svensk ønske indgår en baneforbindelse for persontog også i undersøgelsen.

- Så må vi efterfølgende drøfte de forskellige modeller og risikodelingen med svenskerne, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

- Det spændende ved en HH-forbindelse er netop, at projektet kan være med til at skabe vækst og velstand, uden at man tager midler fra andre gode projekter. Det synes jeg, er sund fornuft, og derfor er jeg glad for, at vi nu får belyst projektet nærmere.

Den strategiske analyse af en fast HH-forbindelse ligger i forlængelse af en indledende dansk-svensk undersøgelse om rejsende og transporter over Øresund.

Interesserede kan læse rapporten **her**:



Afsluttende høringsmøder om Femern-tunnel i Tyskland er gået i gang

Tirsdag begyndte den afsluttende runde af høringsmøder om Femern-tunnelen i Tyskland. Høringsmøderne markerer sidste fase på en lang og grundig offentlig høringsproces, hvor tyske myndigheder, privatpersoner, berørte lodsejere, miljøorganisationer og virksomheder har haft mulighed for at afgive bemærkninger til den i alt 14.000 sider lange ansøgning fra Femern A/S om tysk byggetilladelse til Femern-tunnelen

Femern A/S har i samarbejde med 150 tyske og internationale eksperter besvaret alle tyske indsigelser skriftligt. Svarmaterialet udgør mere end 200.000 sider, og alle spørgsmål er blevet grundigt behandlet efter gældende tyske regler. Anerkendte tyske advokater og miljøeksperter har bidraget i hele processen.

Det er på det grundlag, at de tyske myndigheder har indkaldt til den afsluttende runde af høringsmøder i Slesvig-Holsten.

- Høringsmøderne i Tyskland startede 22. maj og forventes afsluttet 27. juli. Vi har forberedt os grundigt gennem længere tid, og vi er indtil videre meget tilfredse med forløbet, siger administrerende direktør i Femern A/S, Claus F. Baunkjær.

Høringsmøderne har til formål at drøfte de skriftlige svar på indsigelserne, så den ansvarlige godkendelsesmyndighed i Tyskland på et fyldestgørende grundlag kan udstede myndighedsgodkendelsen af Femern-tunnelen.

Femern A/S deltager i høringsmøderne med et stort antal eksperter, så alle typer af spørgsmål kan besvares hurtigst muligt. På baggrund af høringsmøderne vil godkendelsesmyndigheden vurdere, om alle spørgsmål er tilstrækkeligt belyst til, at processen kan afsluttes.

Ifølge transportministeriet i Slesvig-Holsten kan godkendelsen forventes i sommeren 2018. I Tyskland er det imidlertid normalt, at modstanderne af et infrastrukturprojekt efterfølgende indgiver klager over myndighedsgodkendelsen til Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig. En retssag varer ifølge transportministeriet i Slesvig-Holsten erfaringsmæssigt i gennemsnit to år. Derfor forudsættes det, at anlægsarbejderne påbegyndes i 2020, hvis retssagen får opsættende virkning.

I Danmark er alt klart til, at byggeriet kan gå i gang.



Magasinet Bus

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

Bussen er ladet op til en elektrisk fremtid

Læs mere side 30

Rehabiler er specialist i liftbiler og andre opkøbsbiler

Læs mere side 62

Hver 10. erhvervschauffør har
kørt galt i arbejdstiden

Læs mere side 58

Der er bedst
kundeservice

Læs mere side 4

Iveco kører med trofæet i minibussen

Læs mere side 18

Der høj
shed

Læs mere side 18

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

Læs mere side 14

Hotelgruppe indsætter egen shuttlebus
til deres krydstogtgæster

Læs mere side 49

Bjert Busser er solgt igen

Læs mere side 48

Gik du glip af Magasinet Bus 5 - 2017?
Så hent det her!