

# Magasinet Bus

Torsdag 13. oktober til onsdag 16. november 2016 - nummer 10 - 4. årgang

Transporterhvervets Uddannelser - TUR:

## Moderniser prøve for store kørekort

Læs mere side 48

Parat til el-busser:

## Det handler om at skynde sig langsomt

Læs mere side 22

Fra førersædet:

## Tal ikke hen over hovedet på dine passagerer

Læs mere side 43

Kunderne er blevet mere  
tilfredse med Midttrafik

Læs mere side 8

Natbusser i hovedstadsområdet  
beskæres

Læs mere side 16

Bus of the Year var med  
på messe i Hannover

Læs mere side 33

Tysk vækstmaskine vil køre  
fjernbusser i Danmark

Læs mere side 10

Minister vil vente  
med el-businitiativer

Læs mere side 26

Evadys HD så dagens lys  
i Hannover

Læs mere side 35

# Spillerne venter på reglerne

Man behøver ikke at være ret meget opmærksom for at se, hvad der sker i landene rundt om omkring Danmark med hensyn til kursen mod et mere bæredygtig transportområde. I Sverige kører der el-busser i eksempelvis Göteborg, og man hælder bæredygtigt HVO-brændstof i lastbiler og busser - og i Tyskland, Polen og Holland står der også el-busser på arbejdsstederne.

Men hvad sker der i Danmark, kan man så spørge.

Der sker ikke det store. Transportministeren har meldt ud, at V-Regeringen ikke lige med det samme agter at komme med initiativer, der kan lette el-bussernes vej ud på gader og stræder.

Så de politikere i regioner og kommuner, som sammen med busoperatører gerne vil sætte eksempelvis strøm til den kollektive trafik, må væbne sig med tålmodighed - eller betale en dyr pris, hvis de på nuværende tidspunkt vil bevæge sig ud over forsøgsstadiet. Og forsøgsstadiet er ved at være overstået mange andre steder end lige i Danmark.

Situationen er lidt den samme på taxi-området.

Her er spillerne ved at være parate til en forandret fremtid. Det er som om både taxi-vognmænd og deres chauffører har set, hvad fremtiden byder på. De har også indset, at der er behov for at se på spillereglene. Men regeringens repræsentant i spillet - transportministeren - har endnu ikke lagt noget frem på bordet.

Og det ser heller ikke ud til, at V-Regeringen agter at gøre det. I det lovkatalog, som blev lagt frem i forbindelse med det nye folketingsår, er initiativer på området ikke med.

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.*



# EVADYS

## FØDT ALSIDIG. BYGGET TIL AT VÆRE LØNSOM.

BTS



### ENESTÅENDE ALSIDIGHED

Ny skræddersyet multifunktionelt opbygning

Op til 12m<sup>3</sup> lastekapacitet:  
perfekt til regional og national rutekørsel,  
lufthavnstransport, ferierejser og udflugter

### OPTIMERET LØNSOMHED

Best-in-class samlede driftsomkostninger i sit segment

Lavt brændstofforbrug og lange serviceintervaller

Høj restværdi

Optimeret til brug i både arbejdsugen og weekenden

### BEVIST DRIFTSSIKKERHED

Stærk arv og langvarig erfaring

Testet i ekstreme vej- og klimaforholdene: fra -30 ° C til + 50 ° C

Undgå regenerering med eksklusiv Hi-SCR-teknologi

### MAKSIMAL KOMFORT OG SIKKERHED

Højeste niveau af komfort udstyr i sin kategori

Avancerede passive og aktive sikkerhedssystemer

Lavt støj- og vibrationsniveau

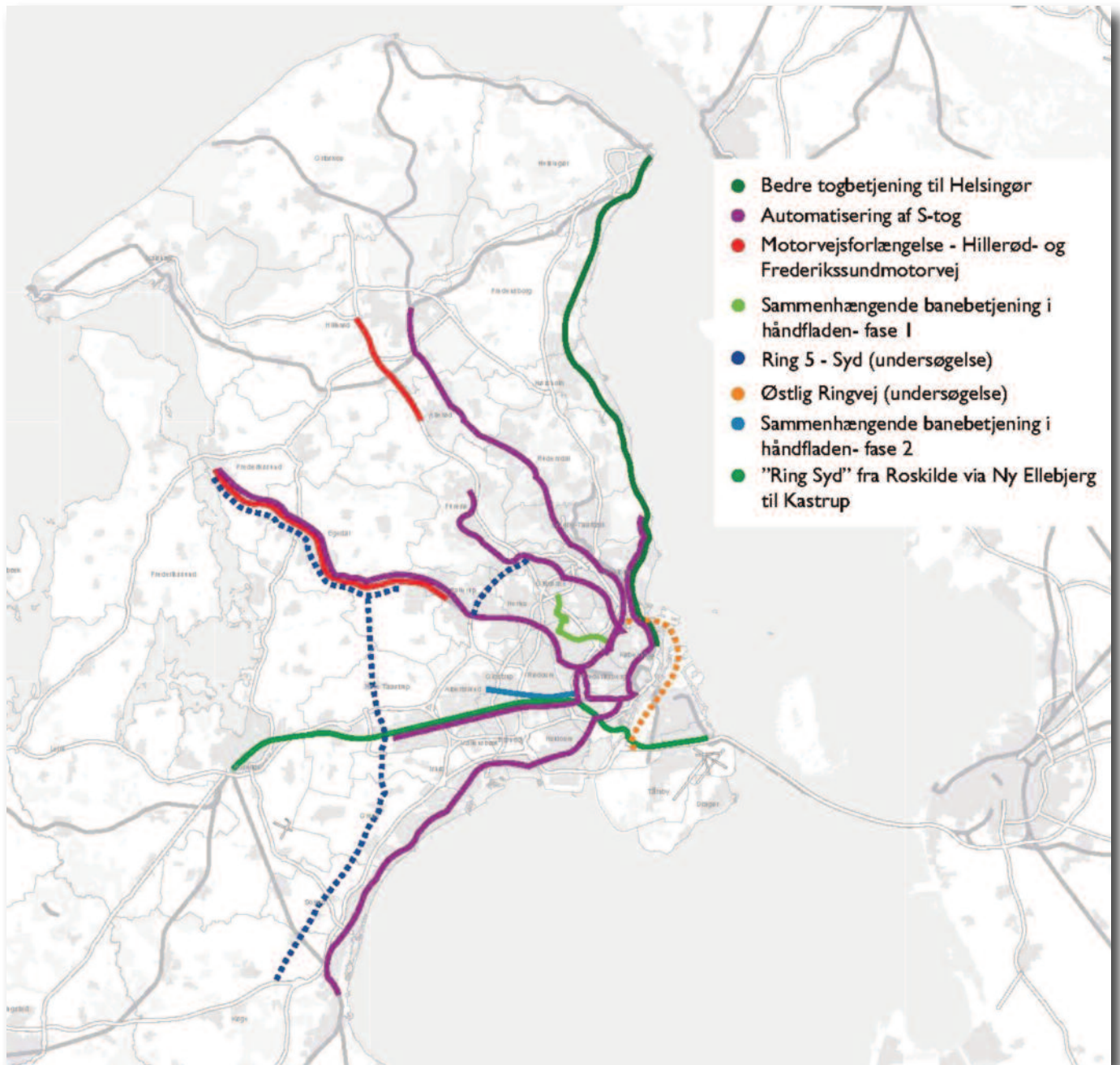
Kontakt os for at høre mere:



# IVECO BUS

Your partner for sustainable transport





## Kommuner og region er blevet enige om infrastrukturprioriteter i Hovedstaden

Hvilke infrastrukturprojekter skal prioriteres i hovedstadsområdet? Det spørgsmål har Region Hovedstaden og kommunerne i Hovedstaden taget stilling til og er blevet enige om en række prioriteter. Parterne har samlet kræfterne og har i fællesskab udarbejdet en liste over trafikprojekter, som skal nedbringe den stigende trængsel og gøre det nemmere at komme rundt i regionen

Listen over de prioriterede trafikprojekter er godkendt i kommunerne, men mangler endnu en endelig godkendelse i regionsrådet.



# Kollektiv trafik

Blandt de prioriterede projekter indgår investeringer i både vej og bane:

- Forlængelse af Frederikssunds- og Hillerødmotorvejen
- En VVM-undersøgelse af en Ring 5 syd
- Automatisering af S-tog, så det kommer til at fungere som et metrosystem
- Forbedring af kystbanen
- Sammenhæng mellem metroen og letbanen langs Ring 3
- Parkér og rejs-faciliteter og bedre forhold for cyklister

- Det er en kæmpe styrke, at vi nu står samlet i Hovedstadsområdet og peger på de infrastrukturinvesteringer, som, vi mener, er nødvendige for at skabe mest mulig sammenhæng og smidig trafikafvikling. Udbygning af veje og forbedring af den kollektive trafik er store investeringer, og skal de blive til virkelighed, nytter det ikke, at vi trækker i hver vores retning. Derfor er jeg glad for den historiske enighed om, hvilke projekter vi satser på, siger formanden for Kommunernes Kontaktråd (KKR) Hovedstaden og borgmester i Albertslund Kommune, Steen Christiansen (S).

Regionsrådsformand i Region Hovedstaden, Sophie Hæstorp Andersen (S), er også glad for, at der nu er fælles fodslag mellem beslutningstagerne i hovedstadsområdet, og hun ser frem til, at det forhåbentlig kan være med til at nedbringe trængslen.

- I de kommende år bliver vi ca. 200.000 flere, der bor og lever her i hovedstadsområdet, men allerede i dag spilder vi timevis af tid på at sidde i kø i trafikken eller være presset sammen i en bus i myldretiden. Tid vi kunne have brugt på vores arbejde og uddannelse eller sammen med vores venner, familie og børn. Det håber jeg vi nu kan gøre noget ved, så den politiske enighed i hovedstadsregionen bliver omsat til de projekter, der gør at vi fremtiden kan komme lettere rundt - både varer og mennesker - samt let rejse til resten af Danmark og Sydsverige med den kollektive trafik eller på vejene, siger regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen (S).

Næstformand for KKR Hovedstaden og borgmester i Glostrup Kommune, John Engelhardt (V), siger om prioriteringslisten.

- For at vi kan få hovedstadsregionen til at hænge bedre sammen geografisk, har det været vigtigt for os politisk at skabe en balance mellem projekter på vej og bane. På den måde kan vi løsne op for de værste trængselsknuder, som også på sigt vil gøre livet lettere for de mange borgere, som hver dag er afhængige af at kunne komme hurtigt og let frem til arbejde, studie med videre.

Også formand for miljø- og trafikudvalget i Region Hovedstaden Jens Mandrup (SF) er glad for de samlede prioriteter.

- Der er mange gode og vigtige kollektive projekter på prioriteringslisten. Vi er i Region Hovedstaden glade for, at ombygningen af Hillerød Station også er kommet med i aftalen som et projekt, der er behov for at se nærmere på. Det er vigtigt, for at vi får bundet Nordsjælland godt sammen i forhold til den kollektive trafik, og at patienter og ansatte vil kunne komme let frem og tilbage til det nye hospital syd for Hillerød, siger Jens Mandrup (SF).

Kommuner og region vil bruge det fælles grundlag til at gå i dialog med regering og Folketing om at tiltrække infrastrukturinvesteringer til hovedstaden og dermed understøtte væksten og beskæftigelsen i regionen.





# SCANIA INTERLINK EN FORSTADS-/BY-/LUFTHAVNS-/SH



## **Specialdesignet til at kunne det hele**

Hvor lange distancer har du behov for at køre? Skal du forbinde forstæder, byer eller lande med hinanden – eller er dit behov et sted midt imellem? Har du behov for en specialiseret bus til et bestemt formål eller en bus, som kan det hele?

Så er løsningen Scania Interlink. Det er en modelrække helt uden sidestykke. Det er en forstads-/by-/lufthavns-/shuttle-/intercity-/turistbus. Og vigtigst af alt er, at man ikke skal gå på kompromis med noget, fordi alt kan lade sig gøre.

Scania Interlink er en bus, hvor kvaliteten er i top, og med en intelligent konstruktion. Den udnytter pladsen i kabinen bedst muligt, så der opnås en af de bedste passager- og bagagerums-kapaciteter i klassen. Og vigtigst af alt, så opnås dette, uden at gå på kompromis med passagerernes komfort. Og fordi Interlink er designet og bygget 100 % af Scania, ved du, at den lever op

til de højeste sikkerhedsstandarder. Du ved også, at du har vores fulde støtte til alt lige fra service og vedligeholdelse til reservedele og reparationer.

## **Lavere brændstofforbrug og færre emissioner**

Og selvfølgelig kan du skræddersy den, lige som du har lyst til – med forskellige højder, kabinindretninger og det bredeste udvalg af brændstofmuligheder på markedet. En del af Scanias miljømæssige engagement er at hjælpe med til at reducere afhængigheden af fossile brændstoffer ved at tilbyde motorer til alle kommercielt tilgængelige biobrændstoftyper. Uanset brændstoffypen, så er et lavere brændstofforbrug den bedste måde at reducere emissionerne på. Vores Euro 6-motorer er markedsførende, hvad angår energieffektivitet. Resultatet er et lavere brændstofforbrug og færre emissioner. Og når man kombinerer lavt brændstofforbrug med høj driftssikkerhed, er resultatet fremragende samlede driftsomkostninger.



# UTTLE-/INTERCITY-/TURISTBUS



**Scania Interlink LD**

Den nye Scania Interlink LD er perfekt til almindelig rutekørsel på korte afstande. Den kombinerer en superb storbydræthed med høj passagerkomfort. Selv om det er den mest kompakte af busserne i Scania Interlink-modelrækken, er der imponerende god plads i kabinen og en ligeledes imponerende lofthøjde. Scania Interlink LD fås i versioner til diesel, biodiesel, biogas og bioethanol.



**Scania Interlink MD**

Scania Interlink MD er udviklet til at være den ultimative alsidige bus til rutekørsel på mellemlange distancer og til lejlighedsvis drift på lange distancer. Du kan nemt forbedre driftsradiussen ved at tilføje udstyr som fx et toilet, luksussæder og aircondition. Scania Interlink MD fås i versioner til diesel og biodiesel.



**Scania Interlink HD**

Dette er den mest komfortable og rumlige bus i Scania Interlink serien. Det bedste interiør, stor bagage kapacitet og komfortable sæder - alt skræddersyet til en behagelig rejse. Som i alle Scania Interlink modeller, kan passagererne her nyde udsigten gennem de store dobbeltlags sideruder samt stilheden fra et næsten lydløst klimaanlæg/ventilationssystem. Scania Interlink HD leveres til diesel og biodiesel.

SCANIA  
1891 - 2016  
**125 YEARS**



**SCANIA**





## Kunderne er blevet mere tilfredse med Midttrafik

En kundeundersøgelse, som Midttrafik gennemførte i perioden 6. - 26. juni, viser, at de midtjyske buskunder er blevet mere tilfredse med busserne siden sidste kundeundersøgelse, der blev gennemført i 2011

Midttrafik gennemførte kundeundersøgelsen for at finde ud af, hvor tilfredse kunderne er og få et indblik i, hvor der skal lægges en ekstra indsats for gøre kunderne endnu mere tilfredse. 5.801 buskunder på tværs af Region Midtjylland blev spurgt om deres tilfredshed på en række udvalgte forhold.

Undersøgelsen viser, at kundetilfredsheden er steget på tværs af de fire rutetyper (regionalruter, lokalruter, Aarhus

# Kollektiv trafik

bybusser og øvrige bybusser), der spørges til i undersøgelsen. Kundernes tilfredshed opgøres i indekstal, og her er den generelle tilfredshed steget fra indeks 69 i 2011 til indeks 71 i 2016.

## Kunder får en god oplevelse

Kundeundersøgelsen har udover den generelle tilfredshed med Midttrafik også set på 18 forhold, der er vigtige for kunderne under busrejsen. Her er kunderne samlet set mere tilfredse med alle forhold siden sidste kundeundersøgelse i 2011.

Det er især de forhold, der påvirker selve kundeoplevelsen, der får høj tilfredshed i undersøgelsen - trygheden i bus-sen, chaufførens venlighed og chaufførens kørsel. Men også de forhold, der er påvirket af den digitale udvikling, som for eksempel indførelse af realtid i busserne, er der tilfredshed med.

Når det gælder punkter, hvor utilfredsheden slår ud, peger kunderne på prisen og indeklimaet i busserne.

- Når vi iværksætter så stor en kundeundersøgelse, er det selvfølgelig først og fremmest for at undersøge, om vi gør det godt nok, siger Mette Julbo, der er vicedirektør hos Midttrafik.

- Siden 2011 har vi haft fokus på, hvordan chaufførerne kan påvirke kundernes oplevelse, blandt andet gennem Fly High-kurser og tiltag som Midttrafiks bedste chauffør. Derfor er det godt at se, at der er en positiv udvikling i kundernes tilfredshed på netop de forhold, siger hun videre.

Udover arbejdet med chaufførerne har Midttrafik siden 2011 blandt andet indført realtidssystemer i mange busser, trafikinformation i flere bybusser, gratis wifi, kvalitetskontrol af busserne og indført digitale billetformer som rejsekort og Midttrafik app.

## Vigtig data sikrer udvikling i kollektiv trafik

Midttrafik peger på, at kundernes besvarelser er værdifulde i trafikselskabets arbejde med løbende at udvikle den kollektive trafik i Region Midtjylland. Derfor er der på baggrund af dataindsamlingen udarbejdet en rapport inddelt i fire rutetyper: regionalruter, lokalruter, Aarhus bybusser og øvrige bybusser, så Midttrafik kan bruge kundedata i relevante projekter til at højne kvaliteten af den kollektive trafik.

Det er Epinion, der har indsamlet de 5.801 besvarelser blandt Midttrafiks buskunder i Region Midtjylland. Der er indsamlet minimum 100 kundeansvarer per kommune, som gør det muligt at udarbejde en uddybende rapport for hver kommune, som Midttrafik kan bruge som evaluering og rådgivning i samarbejdet med den enkelte kommune.

Dataindsamlingen er foregået ved, at Epinions interviewere ved simpel tilfældig udvælgelse har udleveret papirspørgeskemaer til rejsende i Midttrafiks busser.

Resultaterne bygger på 5.801 svar fra Midttrafiks kunder.

## Interviews er fordelt som følger:

- 2.042 interviews på Aarhus Bybusser
- 2.640 interviews på lokal- og regionalruter
- 1.119 interviews på øvrige bybusser

Midttrafik er et trafikselskab, og står i spidsen for den kollektive trafik i Midtjylland. Det er Midttrafik, der administrerer den kollektive trafik med finansiering fra Region Midtjylland og de 19 kommuner i regionen.

Opgaverne spænder fra blandt andet planlægning og koordinering af bustrafikken, gennemførelse af udbud og kontraktadministration, kvalitetskontrol, fastsættelse af priser og rejseregler, kundeservice til information og markedsføring af den kollektive trafik.





## Tysk vækstmaskine vil køre fjernbusruter i Danmark

Nyt FlixBus netværk til at forbinde Danmarks største byer med op til seks afgang om dagen starter driften i foråret 2017. Konkurrencen om bustransport på tværs af landet skærpes yderligere.

FlixBus, Europas hurtigst voksende fjernbusselskab, vil gøre Danmark til sit næste nationale marked. Som den førende leverandør af indenlandsk bustrafik i Tyskland, Frankrig, Italien og Holland, udvider FlixBus nu sin grønne forretningsmodel til Danmark.

I samarbejde med danske busselskaber vil det nye afdeling "FlixBus Danmark ApS" lancere et indenrigsnetværk såvel som udenrigsforbindelser til resten af Skandinavien og det meste af kontinentet. Fra foråret 2017 vil nye FlixBusser forbinde Danmarks store og mellemstore byer med op til seks afgang om dagen.

- Vi ønsker at tilbyde grøn og smart mobilitet i hele Danmark. Fra forår 2017, kommer de første danske FlixBusser til at køre med hyppige forbindelser mellem alle større danske byer. Sammen med de regionale bus partnere, kommer vi til at etablere Danmarks bedste langdistance-bus-netværk, siger Max Zeumer, FlixBus Vice President International Business.

### Flixbus er allerede i Danmark

Indenfor et år har FlixBus tredoblet passagerantallet fra EU til Danmark.

I juni 2015 begyndte FlixBus et salgssamarbejde for grænsekrydsende afgang mellem København og Berlin. I april i år lancerede den grønne udbyder sin første egen linje, der forbinder København, Kolding og Odense til Holland.

I løbet af sommeren har 70.000 kunder brugt de grønne busser til at krydse grænsen fra eller til Danmark, oplyser FlixBus.

# Fabriksnye busser til omgående levering

Kom og se disse flotte busser og få en prøvetur.



## MERCEDES-BENZ TOURISMO 17 RHD

- 2 stk.
- 57 passagerer + fører og rejseleder
- Motor: OM 470, 315 kW (Euro 6)
- Gearkasse: MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)
- Længde: 13.990 mm
- Bredde: 2.550 mm
- Højde: 3.620 mm



## MERCEDES-BENZ TRAVEGO

- 52 passagerer + fører og rejseleder
- Motor: OM 470, 315 kW (Euro 6)
- Gearkasse: MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)
- Længde: 14.030 mm
- Bredde: 2.550 mm
- Højde: 3.710 mm

### Salgskonsulent

Carsten Ø. Nielsen

+45 56 37 00 35

Carsten.o.nielsen@daimler.com

### Salgskonsulent

Claus Korsgaard

+45 56 37 00 63

Claus.korsgaard@daimler.com

## Mercedes-Benz

The best or nothing.







## Fremtidens bustransport består af moderne busbaner med kort rejsetid og høj komfort

Trafikselskaberne Movia og Aalborg Kommune viste i september, hvordan man kan effektivisere og fremtidssikre den kollektive bustransport med et BRT-system (Bus Rapid Transit). Konceptet kan give bedre miljø, kortere rejsetid, mere komfort, og større sammenhæng mellem byudvikling og transport

Movia og Aalborg Kommune havde lånt en ekstra lang bus i Malmö for at vise, hvordan BRT-konceptet kunne fungere i praksis, hvor Movia har etableret en +Way i København, hvor busserne kører i deres eget spor og dermed kommer hurtigere frem, end den øvrige trafik

BRT-konceptet kan beskrives som en mini-letbane på hjul i stedet for skinner. BRT-systemer er kendt fra byer som Barcelona, Istanbul og Amsterdam. For at vise, at vi også i Danmark er klar til BRT, har Aalborg Kommune og Movia lånt en 24 m lang biogashybridbus, som til daglig kører i Malmö.

Bussen fra Malmö, der dagligt sammen med flere tilsvarende busser er med til at fragte omkring 17.000 passagerer, har et meget lavt støjniveau og kører på gas/-elhybridteknik.

BRT-konceptet er kendetegnet ved, at der er en særlig busbane, også kaldet tracé, som sikrer, at bussen ikke påvirkes af trængsel på vejene. Så hvor andre holder i kø, kan bussen kører uhindret forbi og dermed sikre fremkommeligheden for passagererne - også i myldretiden. Yderligere hovedelementer i et BRT system er særlige stoppesteder,



## Nyt fra VBI Oktober 2016

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

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

### Salg Jylland / Fyn

Leif Brændekilde +4540359308 [lb@busimport.dk](mailto:lb@busimport.dk)  
Svend Pedersen +4540174791 [sp@busimport.dk](mailto:sp@busimport.dk)

### Salg Sjælland

Henrik Knudsen +4540203680 [hkn@busimport.dk](mailto:hkn@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 745.000. - kr.

VISIGO med op til 39 + F + G pladser Pris fra 1.055.000. - kr.



### Udvalg af nye IVECO BUSSE

IVECO Crosway 12 – 13 meter. Eks. som X Bus  
Tector motor euro 6. Voith 7 trin autogear.  
Side/stå plads 47 – 56/24+F+G Klima, Wc, osv.

IVECO Crosway LE Type HL2 – HL3. 12 – 13 meter Intercity  
Tector motor euro 6 Voith 7 trin autogear.

IVECO Crosway LE 10,8 type HL1 meter Intercity Tector motor euro 6  
Voith 7 trin autogear



### Udvalg af brugte turistbusser

Neoplan Citiliner årg. 2010 km. ca. 770.000 54+F+G+G. Autogear, wc. Klima, køk. Kr. 995.000. -

SETRA 517 HD årg. 09/13 km. ca. 495.000. 57+F+G.. Autogear, wc. klima, køl. Kr. 1.650.000. -

SETRA 417 GT-HD årg. 2006 km. ca. 1.1 mil 57+F+G. Autogear, wc, klima, køk. Kr. 575.000. -

SETRA 417 HDH årg. 2003 km. ca. 1.1 mil. 59+F+G. Manugear, wc, klima, køk. Kr. 560.000. -

Scania Irizar årg. 2009 km. ca. 860.000. 53 +F+G. Autogear, wc, klima, kaffe. Kr. 445.000. -

Scania Irizar årg. 2009 km. ca. 790.000. 53+F+G. Autogear, wc, klima, kaffe Kr. 445.000. -

Volvo 9700 årg. 2006 km. ca. 930.000. 54+G+F. Autogear, wc, klima, køk. Kr. 535.000. -

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



### Udvalg af brugte rutebusser

VOLVO B12B årg. 2006. km. ca. 400.000. Euro 5. Gear I shift.  
50/22 + F lift til køre stole 9 stk. på lager. Malet hvid nysynet kr. 435.000. -

Mercedes Integro årg. 2006 km. ca. 400 – 750.000 Euro 4. Autogear  
47/24 plads. Klima. Kr. 535.000. -



[www.busimport.dk](http://www.busimport.dk)



høj rejsehastighed og pålidelighed, stor kapacitet og mange afgange. Busserne har deres egen identitet og en høj miljøstandard.

Movia's +Way er inspireret af BRT-konceptet og har en høj miljøstandard, forbedret rejsehastighed gennem trængselsfrie tracéer og forenklede på- og afstigningsforhold.

## Ekstra lang bus var på besøg i København

Folk spærrede øjnene op, da MalmöExpressen gæstede Den Kvikke Vej i København. Movia og Nordjyllands Trafikselskab bød politikerne med på en tur - og begejstringen var ifølge deltagerne fra Danske Busvognmænd stor

Busserne, der kører MalmöExpressen, er 24 meter lange ledbusser med to led produceret af belgiske Van Hool. Bus-typen hedder Exqui.City. Busser af den type med to led og plads til betydeligt flere passagerer end de almindelige ledbusser på 18,75 meter bør efter trafikselskaberne Movia og Nordjyllands Trafikselskab hurtigst muligt kører ud på gader og veje i BRT-systemer - Bus Rapid Transit - i danske byer. Derfor havde de i fællesskab inviteret transportpolitikere, borgmestre, rådmænd og andre interesserede til at tage en tur i bussen, der i dagens anledning tog den Den Kvikke Vej mellem Nørreport og Gentofte, hvor Exqui.City-bussen passer ind som fod i hose.

- I Aalborg har vi et stort transportbehov. Vores busser er overfyldte, og tilvæksten i byen er så stor, at vi ikke bare kan opgradere med flere afgange, sagde borgmester og formand for Nordjyllands Trafikselskab Thomas Kastrup-Larsen.

- En BRT løsning med treleddede, højklassede busser er noget, vi er dybt interesserede i, sagde han videre.

Thomas Kastrup-Larsen understregede, at Aalborg Kommune sigter efter en BRT-løsning, der skal være 'state-of-the-art'. Med andre ord en BRT-løsning, der lever op til de højeste standarder i forhold til busperroner, billettering, fremkommelighed, køreunderlag og miljøpåvirkning. Håbet er, at projektet kan skabe inspiration andre steder i landet.

Ind til for et år siden, havde Aalborg Kommune planer om en letbaneløsning. Men det økonomiske grundlag kunne ikke etableres, da der efter valget i juni sidste år - og det efterfølgende regeringsskiftet - ikke var politisk flertal for at støtte projektet fra statens side.

### Loven er lukket for de lange busser

Men før ekstra lange busser, som dem, der kører i Malmö og i eksempelvis Hamburg, kan komme ud at køre i Danmark, er der nogle begrænsninger, der skal ryddes af vejen. Som det er nu, skal ledbusser holde sig på eller under 18,75 meter i længden. Og dermed er der lukket for lange ledbusser som Van Hool's, Exqui.City

trafikselskaberne Movia og Nordjyllands Trafikselskab mener også, at BRT-stationer bør være omfattet af stationsnærhedsprincippet, så de afledte udviklingsmuligheder kan understøtte anlægsinvesteringerne i BRT-infrastruktur. Anlægning af BRT-infrastruktur bør også - ligesom skinnebåren trafik - kunne medfinansieres af statslige midler.

Politikerne Kristian Pihl-Lorentzen (V), Rasmus Prehn (S) og Karsten Hønge (SF) fra Folketingets Transportudvalg lyttede til kommunernes og trafikselskabernes ønsker og visioner i forhold til BRT.

Danske Busvognmænd håber, at begejstringen vil blive fulgt op af tiltag, der kan udbrede BRT i Danmark.

# 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](http://www.mekasign.dk)**



## Natbusser i hovedstadsområdet beskæres

Der er indgået politisk forlig i regionsrådet i Region Hovedstaden om besparelserne på busdriften – kort tid efter at Region Hovedstaden har overtaget ansvaret for flere buslinjer end tidligere.

Forligspartierne bag Region Hovedstadens budget for 2017 er blevet enige om rammerne for de varslede besparelser på natbusserne i hovedstadsregionen. I hovedtræk har forligspartierne besluttet, at der først og fremmest spares ved at omlægge og tilpasse ruter der, hvor der i forvejen er andre transportmuligheder som fx S-tog, S-busser og regionaltoget. Det fremgår af en pressemeddelelse fra Region Hovedstaden.

Enkelte buslinjer nedlægges helt eller delvist, og flere S-busser skal fremover også køre om natten for at betjene de passagerer, som med nedlæggelsen af nogle af natbusserne mangler alternativ transport om natten. Resten af besparelsen skal findes ved, at natbusserne skal køre færre ture.

### Mindre besparelse end først frygtet

For at få næste års budget til at hænge sammen, blev forligspartierne nødt til at finde besparelser på den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Natbusserne blev foreslået helt lukket, men forligspartierne fik i sidste time fundet penge andre steder, så natbusserne blev reddet. Der var dog stadig behov for at spare 4,3 mio. kr. på natbusserne, og forligspartierne er nu blevet enige om rammerne for, hvordan besparelserne skal findes.

### Otte af ti natbuslinjer nedlægges eller beskæres

Kun to af de eksisterende natbuslinjer opretholdes som nu. Tre buslinjer får mindre kørsel, fortrinsvis i weekenden, mens fem natbuslinjer helt nedlægges. Til gengæld opgraderes fire S-buslinjer og to R-buslinjer med flere afgang om natten.

Forligspartierne bag budget 2017 er Socialdemokratiet, Det konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance. Venstre og Enhedslisten står udenfor budgetaftalen.

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

# Fabriksnye busser til omgående levering

Kom og se disse flotte busser og få en prøvetur

**SETRA S 511 HD**



36 passagerer + fører og rejseleder

Motor.....OM470, 290 kW (Euro 6)  
Gearkasse.....MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)  
Længde.....10.465 mm  
Bredde.....2.550 mm  
Højde.....3.770 mm

**SETRA S 517 HD (2 stk.)**



52 passagerer + fører og rejseleder

Motor.....OM 470, 315 kW (Euro 6)  
Gearkasse.....MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)  
Længde.....13.935 mm  
Bredde.....2.550 mm  
Højde.....3.770 mm

**Salgskonsulent**

Carsten Ø. Nielsen  
+45 56 37 00 35  
Carsten.o.nielsen@daimler.com

**Salgskonsulent**

Claus Korsgaard  
+45 56 37 00 63  
Claus.korsgaard@daimler.com

**SETRA**





## Fra førersædet

Af Thomas Egeskov Fobian,  
specialkørselschauffør

# Tal ikke hen over hovedet på dine passagerer!

I mit job som chauffør har jeg hver dag mange forskellige slags mennesker i bussen. Størstedelen af dem er handicappede på én eller anden måde. Cirka halvdelen kan jeg kommunikere med uden problemer. Nogle kan kun kommunikere ved hjælp af tegn, og en meget lille del kan overhovedet ikke kommunikere. Eller kan de?

Jeg siger til de nye chauffører, når de er med på indøvning: Døm aldrig efter førstehåndssindtrykket, og tal ikke hen over hovedet på den handicappede. De forstår meget mere end man tror.

Nu er det jo ikke alle, der er "helt væk". Det kan også sagtens være en person, der ikke snakker, så man forstår hvad de siger.

Det jeg vil frem til er: Hvordan snakker du til den slags mennesker, de handicappede. Ja, du skal snakke til dem, som du snakker til alle andre, simpelthen. Og lade være med at pakke tingene ind, langt de fleste kan sagtens skelne sjov og alvor, de læser din mimik.

Og hvad der er være bange for. De bider jo ikke, ok måske nogle gør på en dårlig dag!!

Men langt de fleste bliver så glade og kan lyse helt op når man snakker til dem. Det er da fantastisk at se hvordan en handicappet kan smile over bare et "godmorgen" eller "då du gamle".

Jeg kørte for en del år siden med en passager, Malene, som virkede helt fjern. Ingen hjemme, tænkte jeg, men sagde alligevel goddag, farvel, snakkede om vejret, højtider osv. - forventede ikke at få noget svar. Men en dag var der noget hun ville. Hun prikkede mig på skulderen, pegede og lavede tegn jeg ikke forstod. Jeg kunne simpelthen ikke tyde hende, og det var meget frustrerende. Så jeg siger: "Undskyld, jeg forstår simpelthen ikke hvad du siger."

Pludselig hev hun en stove-plade op af tasken og begyndte at "fortælle". Efter noget staven igennem ordene, fik hun forklaret at hun havde set en bus, en bus som hun jævnligt selv tager fra sit bosted og ind til nærliggende by og handler. Gosh, jeg blev paf. Paf over at fra, at hun i mine øjne intet kunne forstå, til at hun pludselig kunne kommunikere.

Den oplevelse ændrede mit syn på den type mennesker. Fra den dag af har jeg altid levet efter, at jeg som udgangspunkt altid snakker med og behandler alle mine passagerer ens. Man aner jo dybest set intet om et andet menneske, før man har talt med det, eller i det mindste forsøgt en kommunikation.

# Fra førersædet

Selvfølgelig kan da være nogle som ingen respons giver på tegn, tale, eller handlinger. Men det skal man ikke lade sig narre af. Passageren forstår måske alt, det du siger og gør, men kan bare ikke kommunikere tilbage.

Prøv lige at forestil dig selv i den situation, at du her er passageren. Bestemt ikke nogen rar tanke vel.

Nogle chauffører vil helst undgå at kommunikere med en handicappet, hvad er de bange for?

Min kone kalder mig en tosse-magnet. Det gør hun fordi, når vi for eksempel er i det lokale center og går rundt, så sker det at vi møder en handicappet, måske en fra et bofællesskab, eller bare en af de lokale skæve eksistenser.

Andre ville gå forbi eller måske vende om. Men jeg kan altså ikke lade være med at gå hen og sige hej. Hvis jeg ovenikøbet kender deres navn, så kan de jo nærmest ikke være i deres krop af bare glæde. Det kan redde deres dag fuldstændig, så hvorfor hulen skulle jeg dog gå forbi og lade som jeg ikke har set dem. Aldrig i livet. Tænk på hvor skuffet du selv ville blive, hvis nogle du kender bare gik forbi dig.

At tale hen over hovedet på en handicappet ser jeg desværre for tit.

Et eksempel er en mand, der har fået en hjerneskade, og som følge deraf, næsten har mistet evnen til at tale. Det vil sige, at han godt kan fremstamme enkelte ord, hvis han ellers får lov, når konen er med.

Jeg vil hellere prøve at snakke med manden, kigge på ham mens jeg spørger ham, og afvente hans reaktion. Jeg ville snakke hen over hovedet på ham, hvis jeg spurgte til manden og kiggede væk fra ham.

Et andet eksempel er at stå og tale om den handicappedes evner, tilstand eller sygdom, alt imens den handicappede sidder eller står lige ved siden af. Det gør man bare ikke.

Du vinder så meget ved at snakke ens til alle typer mennesker. Ligeledes den anden vej, lyt til hvad de siger til dig. Nogle gange kan det endda være en oplevelse. For eksempel når vi kører med den ældre generation. Her kan man faktisk høste viden.

De vil rigtig gerne snakke, og sygdom er, selv om mange tror det, ikke altid det de snakker mest om.

Og spørg endelig "de gamle". Ja, en gruppe ældre jeg kørte med fast engang ville faktisk gerne tiltales således. At sige "ældre" virkede for dem helt forkert. Nuvel, gradbøj ordet, så er det jo også gammel-ældre-ældst, sagde de. De var så sandelig kun "gamle".

Men spørg dem! De har en kolossal viden og tager sjældent fejl. Det erfaring gjorde man jo for sent som ung.

For "de gamle" elsker at dele ud af deres erfaringer. Anne-Lise ved alt om stokroser og studenternelliker. Nu har jeg begge slags blomster i min have.

Ruth ved alt om husmandskost, så når snakken begyndte i bussen om den slags mad, kunne jeg dårligt styre bussen for bare sult.

Så gør dig selv og dine kunder den tjeneste at tænke over det næste gang. Kig gerne passageren i øjnene når du taler. Tag dem i hånden, eller læg hånden på skulderen, når du siger goddag.

Jeg siger bare, at den erfaring har ændret meget i mit syn på de "handicappede". Herregud, man dør da ikke af at være den der gør en forskel. Jeg lever da endnu, og jeg nyder til fulde at kunne få lov at gøre en forskel hver dag.





## Danmarks største biogasanlæg kan producere gas nok til 570 bybusser

På en tidligere majsmark i Bevtoft i Midtsønderjylland ligger i dag Danmark største biogasanlæg, Sønderjysk Biogas. Mandag 26. september åbnede Sønderjysk Biogas officielt for hannerne - og åbnede dermed også for et nyt kapitel om biogasproduktionen i Kongeriget

Anlægget har kapacitet til at omdanne omkring 540.000 ton husdyrgødning, halm og andre organiske restprodukter til grøn energi. Sønderjysk Biogas vil årligt producere cirka 21 millioner kubikmeter opgraderet biogas, hvilket svarer til energiforbruget i 15.000 boliger eller 570 bybusser.

Ifølge bilstatistikken fra De Danske Bilimportører er der siden 2000 blevet indregistreret 178 gasdrevne køretøjer. Heraf er 82 busser, mens resten er varebiler og lastbiler.

Det hele begyndte i 2009, hvor 86 landmænd i lokalområdet gik sammen om at danne Sønderjysk leverandørfor-  
ening for i fællesskab at skabe mulighed for opførelsen af et stort biogasanlæg i Sønderjylland. Efter nogle års forbe-  
redelser blev E.ON kontaktet i 2011 og kort tid efter blev et fælles selskab stiftet. I dag står Danmarks største  
biogasanlæg klart og det vil årligt reducere Danmarks CO<sub>2</sub>-udslip med 51.000 ton, ligesom det også forbedrer land-  
brugets miljø- og klimaregnskab.

- Skal vi nå vores miljø- og klimamål, er det bydende nødvendigt, at vi bliver bedre til at udnytte de synergieffekter, der ligger i at omdanne restprodukter til ressourcer. Det gør vi med biogasproduktion, hvor vi bruger gylle, halm og andre restprodukter til at producere klimavenlig biogas. Derfor er det et stort og vigtigt skridt, vi nu tager, siger Tore

Harritshøj, der er administrerende direktør i E.ON Danmark.

Han peger på, at det tætte partnerskab mellem leverandørforeningen og E.ON har været helt afgørende for succesen.

Det 20 fodboldbaner store anlæg vil årligt behandle 425.000 ton husdyrgødning fra omkringliggende landmænd, som ligger inden for en gennemsnitlig radius på ca. 18 kilometer.

- Når vi landmænd afleverer gylle til et biogasanlæg, nedbrydes gyllen uden at næringsstofferne går tabt i processen og samtidig indfanges drivhusgasserne. På den måde mindsker vi både landbrugets klimabelastning og skaber et bedre gødningsprodukt til afgrøderne, siger bestyrelsesformand i SBI, Erling Christensen, der også selv leverer gylle til anlægget.

Han påpeger også, at landmændene får forarbejdet deres gylle til biogasanlægget i cirka 50 dage, hvorefter den afgassede gylle bringes tilbage til landmændene og ud på markerne.

## **Biogas er en lavthængende frugt**

Ifølge EU's 2030-klimamål skal Danmark reducere CO-udslippet fra de ikke-kvotebelagte sektorer - også kendt som biler, boliger og bønder - med 39 procent sammenlignet med 2005-niveau. Her kommer biogas til at spille en stor rolle, da biogassen har en dobbelt CO2-effekt. Biogas reducerer både udslippet i landbruget, når det bliver produceret og i industri eller transporten, når det fortrænger fossile brændsler.

Den danske biogasproduktion er endnu ikke særlig udbredt til trods for, at Danmark har enestående forudsætninger for at producere biogas i form af et vidtforbundet natusgasnet og en stor landbrugssektor. Selvom regeringen har et mål om at bruge op til 50 procent i 2020, bliver i dag kun cirka 15 procent af husdyrgødningen anvendt til energiformål. E.ON åbnede tidligere i år Nordjyllands største biogasanlæg, GrønGas Vrå og vil med dagens åbning producere knapt en femtedel af Danmarks samlede biometan-produktion.

Biogasanlægget opføres af de to partnere E.ON Danmark A/S og leverandørforeningen SBI A/S, som forsyner anlægget med gylle fra lokale landmænd. Samarbejdet mellem energikoncernen E.ON og landmændene bag SBI er et 50-50 procent joint-venture, som står bag anlægsinvesteringen på 250 millioner kroner. Sønderjysk Biogas er medfinansieret med 48 millioner kroner i form af anlægsstøttemidler fra EU og den danske stats biogaspulje. Biogasanlægget har skabt 50 arbejdspladser under anlægsfasen, 30-40 lokalafledte job og 10 permanente arbejdspladser.

## **Om partnerne bag Sønderjysk Biogas A/S**

- Sønderjysk Biogas Invest A/S (SBI) består af godt 70 landmænd og investorer, der ser biogas som en mulighed for at producere vedvarende energi samtidig med, at der skabes en ekstra indtjening for landbruget. Idéen om at etablere et eller flere biogasanlæg i Sønderjylland opstod allerede i 2009, og siden er der arbejdet målrettet for at realisere idéen på initiativ af Sønderjysk Landboforening. SBI vil stå for tilførsel af husdyrgødningen og afsætning af den afgassede biomasse.
- E.ON er et energiselskab med 33 millioner kunder, og aktiviteter i mere end 30 lande. Sammen med partnere udvikler og tilbyder E.ON bedre, renere og mere energieffektive energiløsninger. E.ON Danmark A/S fokuserer på biogasproduktion, el, fjernvarme, bæredygtig mobilitet og energieffektivisering. E.ON er operatør og medejer af havvindmølleparken Rødsand II, og ejer og driver også kraftvarmeanlæg, fjernvarmenetværk på Sjælland og biogasanlæg i Jylland. E.ON driver Danmarks største netværk af ladesteder til elbiler og bygger gastankstationer til tungere transport og arbejder målrettet på at gøre vejtransporten grønnere.





Parat til el-busser:

## Det handler om at skynde sig langsomt

Budskaberne fra el-buskonferencen på Christiansborg 29. september er klare: Teknologien fungerer og trafikselskaber og operatører er klar til at tage udfordringen op. Københavns Kommune går foran med prioritering af el-busser i budgettet for 2017. Den høje elafgift er dog en særskilt forhindring for introduktion af el-busser i Danmark

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

El-busser er det nyt sort i den kollektive trafik sektor for tiden. Københavns Kommune satser på el-busser allerede fra 2017 som bustrafikkens centrale klima- og miljøvenlige teknologi og klimabidrag på vejen til CO2-neutralitet. Volvo har valgt den elektriske vej. Trafikselskabet Movia og busoperatøren Keolis meldte også klar - med visse forbehold. Den efterlyste standard for ladeudstyr til opladning på ruten (opportunity charging) er også stort set på plads. Alle de store busproducenter har tilsluttet sig en fælles norm - nu mangler kun den formelle standardiseringsproces.

Det var de glade budskaber fra el-buskonferencen på Christiansborg 29. september, som Dansk Elbil Alliance havde arrangeret.

## En tidsel i buketten: Elafgiften

Der er dog én stor forhindring for udbredelse af el-busser i Danmark, nemlig en skyhøj energiafgift, 220 gange højere end afgiften til eltog, metro og letbaner. Stort set alle talere betonedede vigtigheden af en afgifts-lettelse for el-busser.

De to deltagende transportpolitikere Rasmus Prehn (S) og Søren Egge Rasmussen (EL) lovede at bringe sagen videre til deres partiers skatteordførere. De to politikere var også enige om, at EU måtte udfordres på området, hvis der stod EU-regler i vejen for afgifts-lettelsen.

## Frank Jensen: Penge til el-busser i 2017

Københavns overborgmester Frank Jensen åbnede el-buskonferencen med det glade budskab, at Københavns kommune satser på el-busser, og at der allerede i 2017 er afsat ekstra penge til merudgifterne. Han sagde blandt andet:



*- El-busser i København vil være et vigtigt bidrag til at opfylde klimamålet i Københavns Kommune og at blive CO2-neutral i 2025, sagde Københavns overborgmester Frank Jensen (S)..*

- El-busser i København vil være et vigtigt bidrag til at opfylde klimamålet i Københavns Kommune og at blive CO2-neutral i 2025. Lige nu er vi faktisk foran med CO2-reduktioner. Busdrift er normalt ikke så sexet i politik, men med el-busserne ser det ud til at vi kan gøre en undtagelse. Københavnerne er vilde med de to el-busser, vi satte ind i august måned. Det er den vej vi skal, og vi er stolte af, at Københavns Kommune går foran på dette område.

## Trafikselskabets syn på el-busser

el-busser er stadig dyrere i anskaffelse end diesel-busser. Den udfordring tog Movia's direktør Dorthe Nøhr Pedersen under behandling. Hun vurderede, at el-bus-teknologien vil kunne integreres i kontraktssystemet fra 2019. Indtil da må el-busser anskaffes og drives på særlige aftaler. Movia foretrækker funktionskrav, frem for teknologikrav. De springende punkter er efter Dorthe Nøhr's opfattelse: opetid, eftermarked, standardisering af ladeudstyr og aftaler om ansvar for ladeudstyr.

Dorthe Nøhr påpegede, at økonomien hos kommuner og regioner er meget stram. Der kan ikke forventes flere midler til at betale merudgiften. Rationaliseringer og endnu mere effektiv busdrift vil være nødvendige. Og kravene til el-bussernes drift er meget høje:

- En el-bus, der holder stille, er ikke noget værd for hverken kunder, trafikselskab eller trafikbestillere, var én af Dorthe Nøhrs pointer.



*- En el-bus, der holder stille, er ikke noget værd for hverken kunder, trafikselskab eller trafikbestillere, sagde Movia's direktør Dorthe Nøhr Pedersen.*



*Administrerende direktør Peter Lanng-Nielsen, Keolis Danmark:*

*- Hvis I vil have el-busser, så skriv det direkte. Vi vil gerne levere det, som trafikselskaberne og kommunerne ønsker, men det kræver klarhed i udmeldingerne.*



Og for at undgå misforståelser om de mange krav: Dorthe Nøhr understregede, at Movia har høj ambitioner på miljø og klimaområdet. Movia forventer at have fuldført omstillingen til fossilfri drift omkring 2030.

## **Operatørens vinkel**

Administrerende direktør Peter Lanng-Nielsen, Keolis Danmark, kunne melde klar til el-busser. Betingelsen var dog en tæt dialog med trafikselskaberne om en tilpasning af udbuds- og kontraktssystemet. Peter Lanng efterlyste klar tale fra trafikselskaberne:

- Hvis I vil have el-busser, så skriv det direkte. Vi vil gerne levere det, som trafikselskaberne og kommunerne ønsker, men det kræver klarhed i udmeldingerne.

- Vi har en opetid på diesel-busser på 99,97 procent. Det er det el-busserne skal leve op til, sagde Peter Lanng.

- Det er ikke realistisk i en indkøringsfase, så derfor kræver introduktionen af el-busser nogle særlige aftaler og måske en anden risikodeling, end vi er vant til. Det er vi også med på, men jeg understreger, at en øget risiko for os koster penge.

Peter Lanng så også et behov for at afklare ansvaret for de lade-anlæg på ruten, som vil være en nødvendighed for el-busser i mange år fremover.

- Hvem skal eje ladeanlæggene? Og hvem skal indkøbe strømmen? Vores holdning er, at ejerskabet for ladeanlæggene skal afspejle ansvaret for driften.

Peter Lanng anbefaler også at bruge rimeligt lange kontrakter, så el-busserne kan afskrives i kontraktperioden.

Peter Lannig-Nielsen foreslog endelig en overordnet prioritering, hvor el-busser først bør introduceres i de tætte byområder med mange passagerer.

## **Festina lente - Skynd dig langsomt**

Den latinske talemåde "festina lente" - "skynd dig langsomt" skal efter sigende have været mottoet for den romerske kejser Augustus (63 f. Kr. – 14 e. Kr.). Mottoet passer i dag til introduktionen af el-busser i den kollektive bytrafik i Danmark.

Man kan godt skynde sig, for teknologien er klar i 1. generation af el-busser med opladning på ruten. Den nye teknologi skal afprøves i praksis, det giver afsæt til nye forbedringer hos busfabrikanterne.

Men der er også gode argumenter for at holde lidt igen. Det skyldes dels høje krav til driftsstabilitet, dels et behov for indpasning i trafikselskabernes udbudssystem og desuden den fortsatte teknologiske udvikling, som nemt kan gøre dette års fantastiske og innovative el-busser til værdiløst skrammel om få år.

## **Det virker**

Konferencens afsluttende bemærkning kom fra driftsdirektør Tim Valbøl fra busselskabet Umove, som driver de to el-busser i forsøgsprojektet på Movia linje 3A:

- El-teknikken i bussen og ladeteknikken fungerer uden problemer. Vi har dog nogle af de sædvanlige startvanskeligheder med nye busser. Det er automatiske døre, der ikke vil åbne og lukke, og andre mekaniske problemer.

## **El-busser kan betale sig**

En analyse fra Siemens viser en begrænset merudgift ved overgang til el-busser. Hvis sideeffekterne på miljø, sundhed med videre bliver regnet med, giver el-busser overskud for samfundet. Dette sidste regnestykke har samme svaghed som andre samfundsøkonomiske beregninger. Fordelingen af indtægter - fordele - og udgifter - ulemper - er meget ulige fordelt. Det vil stadig være kommunerne og regionerne, der skal finde de ekstra penge på deres busbudgetter.

Et anden forudset problem ser også ud til at være tæt på en løsning: Fabrikanterne af ladeudstyr er allerede blevet enige med de førende busmærker om fælles tekniske standarder. Der mangler "blot" en formel standardiseringsprocedure for at gøre enigheden til officiel standard. Proceduren kan typisk strække sig over to år - i nogle tilfælde meget mere.

## **Fordelene ved el-busser er oplagte:**

- CO-neutral busdrift
- Lavere energiforbrug
- Lavere støjniveau ude og inde
- Forventet lavere vedligeholdelsesomkostninger på busserne (færre mekaniske dele)
- Forventet hurtig videreudvikling af el-busteknologien

Konklusion: el-busserne er teknologisk klar, mens afgifter og kontraktssystem holder igen på udbredelsen.



## Minister vil vente med el-bus initiativer

- Jeg kan oplyse, at regeringen ikke har aktuelle, konkrete planer om initiativer til fremme af elbusser i forhold til at nå klimamålene inden for transportsektoren. Sådan skriver transportminister Hans Christian Schmidt (V) i et svar til Roger Matthisen fra Alternativet, der gerne ville vide, om V-Regeringen havde initiativer eller ville iværksætte initiativer, der vil hjælpe el-busser på vej

Formålet med en hjælp til el-busser skal være at sætte gang i en udvikling, der kan bidrage til at nå klimamålene inden for transportsektoren.

Men ifølge svaret fra transportminister Hans Christian Schmidt har V-Regeringen ingen aktuelle planer om initiativer, der vil fremme brugen af el-busser i forhold til at nå klimamålene inden for transportsektoren.

V-Regeringen afventer forhandlingerne i EU om en aftale om byrdefordelingen frem mod 2030 og den konkrete lovgivning, som kommer ud af EU-Kommissionens strategi for lavemissionsmobilitet i Europa.

- Derfor er vi i regeringen enige om, at det ikke er nu, vi skal beslutte nye nationale CO2-tiltag i transportsektoren. Regeringen forventer, at byrdefordelingsaftalen kan være forhandlet på plads frem mod sommerferien næste år. Når der foreligger en aftale, er det efter regeringens opfattelse det rigtige tidspunkt at træffe beslutningerne om, hvad vi skal gøre nationalt, skriver Hans Christian Schmidt i sit svar til Roger Matthiesen.

## 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



## Ladestation skal kunne lade el-busser fra forskellige producenter

Volvo Bussar og ABB har indviet en ladestation for el-busser, der baserer sig på det åbne græsnit OppCharge. OppCharge betyder, at ladestationer og el-busser fra forskellige producenter kan benyttes sammen. Målet er at lette introduktionen af e-bussystemer i byer verden over

ladestationen er installeret uden for Volvo's depot for el-busser i Arendal og er et fælles referenceprojekt mellem ABB og Volvo Bussar. De to virksomheder vil med projektet i følgeskab udvikle og kommercialisere el-busser og elhybrid-buser udstyret med systemer for DC-hurtiglading baseret på åbne standarder.



Demonstrationen af både busser og ladestation som produkt og system giver et tydeligt billede af, hvordan installationen ser ud hos kunderne.

Med den nye ladestation demonstrerer Volvo, at el-busserne er kompatible med ladestationer fra flere forskellige producenter. Busserne på linie 55 i Göteborg lader nu fra systemer leveret af ABB og Siemens.

- Det er godt at indvie endnu en ladestation baseret på det åbne grænsesnit OppCharge for hurtigladning sammen med ABB. Her kan både Volvo's elbusser og elbusser fra andre producenter lade op. Med OppCharge kan verdens byer føle sig trygge ved, at el-busser og ladeinfrastruktur fra forskellige leverandører er kompatible med hinanden. Det skaber forudsætninger for en accelereret overgang til elektriske bussystemer i byerne, siger Håkan Agnevall, der er administrerende direktør for Volvo Bussar.

- Vi er glade for at få mulighed for at være med og bidrage til bæredygtighed og omkostningseffektive transportløsninger og samtidig tilgodese behovet i byerne, som fortsætter med at stige. At mindske omkostningerne og risiciene ved overgangen til el-køretøjer er noget, som vi sammen med Volvo vil tilbyde markedet og samfundet, siger Robert Larsson, der er divisionschef for ABB Discrete Automation and Motion i Sverige.

- OppCharge, som skaber et åbent grænsesnit for både busser og ladestationer, forventes derudover at blive standard i fremtiden, siger han videre.

Volvo tog i foråret sammen med flere andre producenter af busser og infrastruktur, deriblandt ABB, initiativ til et åbent og standardiseret grænsesnit mellem ladesystemer og køretøjer.

Volvo Bussar er på nuværende tidspunkt en af de førende inden for elektromobilitet og har indtil videre leveret over 2.800 el-hybridbusser og el-busser til 21 lande rundt om i verden.



*Sammen med ABB har Volvo Bussar indviet en ladestation for elbusser. Ladestationen bygger på det åbne grænsesnit OppCharge. Ladestationen er ABB's første til el-busser i Sverige*

## Om OppCharge

- Åbent grænsesnit mellem ladeudrustning og køretøjer
- 150 kW og 300 kW ladning
- Alle bevægelige dele er integreret i ladestolpen
- 3-6 minutters ladning rækker til 30 minutters kørsel
- Konduktiv statisk ladning med pantograf, hvor kommunikation mellem bus og ladestation og bus sker via WiFi
- Bussen har kontaktskinner, som klarer alle vejrforhold fra minus 25 grader til 45 grader celcius monteret på taget
- Volvo samarbejder med ABB og Siemens omkring ladeinfrastruktur

## Diesel bliver udfordret af biobrændstoffer og el

Den internationale vejtransportorganisation, IRU, var vært, da EU-Kommissionen, eksperter og transport- og logistikorganisationer fra Europa diskuterede fremtidens køretøjer på en konference om miljøforhold

På konferencen blev gas, el og biobrændsel nævnt som mulige erstatninger for den fossile dieselolie, der i dag udgør den primære energikilde i transport- og logistiksektoren. Derudover fremførte eksperter en række andre teknologiske tiltag og lavt hængende frugter, som kan være med til at mindske branchens miljømæssige aftryk - eksempelvis øgede vægt og dimensioner.

- Vi vil gerne støtte ønsket om, at fremtidens lastbiler skal være så miljøvenlige som overhovedet muligt, men hvilke teknologier, som bedst bidrager hertil, er fortsat uvist. I transport- og logistikbranchen sker indtjeningen ofte på marginen, så det skal kunne betale sig for virksomhederne at skifte fra for eksempel diesel til en anden energikilde, siger public affairs chef i ITD, Karen Roij, og fortsætter:

- Derudover skal infrastrukturen omkring kommende brændstoffer være på plads, så chaufførerne kan tanke på hele det europæiske netværk. Derfor giver det rigtig god mening at starte med køretøjer, der alene kører lokalt eller regionalt - og vente med langturene til nævnte infrastruktur er opbygget.

Fra de deltagende organisationer - deriblandt den danske transportorganisation ITD - var der et fælles ønske om, at EU-Kommissionen inddrager alle transportformer og ser på hele logistikkæden, så fremtidig miljødata giver et mere retvisende billede af emissionerne fra såvel den samlede transportbranche som de enkelte transportformer.

- Vi tager gerne vores del af ansvaret for en mere grøn fremtid. Lastbiler, busser og andre tunge køretøjer står i dag for ca. 30 procent af CO<sub>2</sub>-emissionerne på vejene i Europa. Men vi skal huske, at der skal være proportionalitet i tingene, og de politiske tiltag skal være funderet på et solidt vidensbaseret grundlag. Derfor bør vi også sikre os, at vi får skabt et så konkret billede som muligt af den samlede mængde udledning i Europa, så vi kan sætte direkte ind over for de sektorer og transportformer, der i dag står for den største CO<sub>2</sub>-udledning i Europa, siger Karen Roij.

EU præsenterede tilbage i juli en fælles europæisk strategi for lavemissionsmobilitet, hvis formål er at reducere emissionerne fra transport med mindst 60 procent inden 2050 i forhold til 1990-niveauet. Den kommer til at udstikke retningen for kommende lovgivning i EU-regi.







## MAN vælger ABB's hurtigladerer til sit forsknings- og udviklingsanlæg

Man Truck & Bus AG har valgt ABB's el-bus hurtigladerer til sin prøvestand for el-busser - og til sit nye design af ladestationer, der blev vist på IAA-messen i Hannover i september

ABB skal levere hurtigladerer til såkaldt depot- og lejlighedsvis opladning af elbusser til MAN Truck & bus til firmaets nye el-bus forsknings- og udviklingscenter i München, Tyskland.

I juli annoncerede MAN Truck & Bus en serieproduktion af fuldt elektriske busser i 2019. Der er planlagt et pilotforsøg med el-busserne i 2018. Busserne er udviklet i MAN's forsknings- og udviklingsanlæg i München ved hjælp af en prøvestand, som er udstyret med opladningsteknologier fra ABB.

- Energieffektivitet og bæredygtig transport er et centralt fokusområde i ABB's Next Level-strategi, og vi er dedikeret til yderligere at fremme e-mobilitet, siger Robert Itschner, der er direktør for ABB Power Conversion.

- ABB tilbyder forskellige teknologier og løsninger til opladning af elektriske køretøjer, og vi er meget glade for, at MAN Truck & Bus har valgt vores hurtigladerer til sit testanlæg, siger han videre.

# Miljø

MAN vil anvende ABB's hurtigladerer med et standard CCS2-stik i sit anlæg for depot-opladningstest. Depot-opladning anvendes ved endestationer, hvor busserne har et længere ophold. Efter EU-standardisering for opladning af elektriske køretøjer er det det samme stik, der anvendes til elbiler.

For lejlighedsvis opladningstest vil ABB levere en ladestation med omvendt pantograf. Med den automatiserede tagforbindelse og en typisk opladningstid på tre til seks minutter giver lejlighedsvis hurtigladesystemer mulighed for opladning ved endestop og kan nemt integreres i eksisterende busruter. ABB har leveret den ladestation i "MAN-design", der bliver præsenteret på IAA-messen sidst i september.

Hurtigladeløsningerne er baseret på IEC 61.851-23, der er den internationale standard for hurtigoplading af elbiler. Det betyder, at sikkerhedssystemerne er på plads, den elektriske opbygning er i overensstemmelse med reglerne, samt at system-arkitekturen og arbejdsprincipperne støttes af et bredt udvalg af udbydere i fremtiden.

Både ABB og MAN Truck & Bus AG er projektpartnere i det europæiske initiativ til fremme af international standardisering af opladnings-systemer til el-busser (eBusCS), for at fremme introduktion af el-bussystemer i Europæiske byer.

## Om ABB

- ABB er førende inden for kraft- og automationsteknologier, der forbedrer ydeevnen inden for forsyning, industri, transport og infrastruktur med mindst mulig påvirkning af miljøet
- ABB-koncernen opererer i omkring 100 lande og beskæftiger ca. 135.000 medarbejdere
- I Danmark tæller ABB ca. 500 medarbejdere



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

**BUSSTORE**

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.



# Polisk producent skal levere 99 busser til Norges hovedstad

I begyndelsen af næste år vil antallet af Solaris-busser i Oslo stige med 99. Det er det antal, som den polske busproducent har indgået aftale om at levere til den kollektive trafik i og omkring den norske hovedstad

Den første ordre er på 75 Urbino-busser på 18,75, der skal leveres til busoperatøren Unibuss. Busserne, der er tredje generation af Urbino-modellerne vil være forsynet med Euro-6 motorer leveret af hollandske DAF. Den samme type motor og drivlinje vil blive installeret i 24 12-meter busser, som busoperatøren Nobina har bestilt i forbindelse med et udbud. Som noget lidt usædvanligt vil busserne være forsynet med intercity-bussæder, selvom busserne kun skal køre i Oslo-området.

Motorerne vil køre på det bæredygtige HVO-brændstof, der ligner dieselolie, men er et bæredygtigt brændstof. Busserne i de to ordrer skal leveres i begyndelsen af næste år.

- Det er en meget stor og prestigefyldt ordre. At vinde dem viser, at Solaris-mærket har vundet de norske kunders tilid, siger Eberhard Wolters, der står for salg, marketing og eftermarked hos Solaris.

Solaris oplyser, at der i dag kører 369 Solaris-busser på gader og veje i 24 norske byer. Når de to nye ordrer er leveret i løbet af første kvartal næste år, vil antallet af leverede Solarisbusser i Norge være oppe på 468. Dermed vil Solaris være blandt de førende - hvis ikke den førende leverandør af lavgulvsbusser i Norge.

- Oslo og forstæder er meget vigtige for Solaris, siger Sverre Skaar, der er direktør for Solaris Norge AS.

- Ordrene viser, at vi har de succes-faktorer, der skal til, når det gælder eftermarked, støtte og slag i Norge. Jeg er meget stolt over, at Solaris vil få en stor markedsandel i den norske hovedstad, når det gælder busser, siger han videre.

*24 nye Solaris Urbino i 12-meter version, skal sammen med 75 nye Solaris Urbino på 18,75 meter leveres i Oslo til næste år.  
(Foto: Sebastian Grellus)*







## Busproducent havde Bus of the Year med på messe i Hannover

Busproducenten Solaris, der blev etableret i Polen for 20 år siden, viste årets bus frem på transport-messen IAA, der fandt sted i Hannover i sidste halvdel af september

Solaris' el-bus Urbino 12 Electric har fået titlen "Bus of the Year 2017". I konkurrence med fire andre busproducenter - Ebusco, Irizar, Van Hool og Mercedes-Benz - blev den polske bus valgt, fordi den ifølge juryen bag prisen udmærkede sig over for de øvrige nominerede busser på områder som acceleration, bremselængde, vibrationer og støj.

Juryen havde nomineret fire el-busser og en naturgasbus som kandidater til at modtage titlen som "Bus of the Year 2017".

Ebusco, Irizar, Van Hool og Solaris deltog med el-busser, mens Mercedes-Benz deltog med en naturgasbus.

## 9.006 busser kørte ind i oktober

Den seneste månedsstatistik fra De Danske Bilimportører viser, at der ved månedsskiftet var registreret 9.006 busser i Danmark. Det er 1,6 procent flere end på samme tid sidste år, hvor antallet var 8.867

I forhold til begyndelsen af september er der tale om, at lastbilbestanden er vokset med 48 enheder fra 8.958 ved begyndelsen af måneden.

# Tysk busproducent har lanceret et nyt familiemedlem

Neoplan, der er en del af MAN Truck & Bus i VW-koncernen, præsenterede en ny bus på IAA-messen i Hannover i september

Af Jesper Christensen

Der er tale om en turbus, hvilket navnet Tourliner også understreger. Bussen, som nogle måske vil mene også kan gøre sig som rutebus på lidt længere ruter - eksempel en X-busrute eller en fjernbus-rute - er optimeret på en lang række punkter i forhold til tidligere modeller

Det gælder eksempelvis LED-kørellys med mindre energiforbrug, forbedret aerodynamic - MAN siger 20 procent gevinst på dette område, ny D26-motor med forbedret drejningsmoment og med optimeret drivline med MAN's nye EfficientCruise med EfficientRoll.

Sikkerhedsniveauet ligger høj med en række systemer, der hjælper chaufføren til at komme sikkert frem til destinationen. Og skulle uheldet være ude, lever bussen op til ECE-standarden R66.02 om stabilitet, hvis den vælter rundt. Standarden kræver at bus-sens karrosseri kan absorbere yderligere 50 procent af den energi, der bliver udløst ved en vælteulykke.

Inde i bussen er eksempelvis mulighed for at få LED-belysning, dobbelt USB-udtag ved næsten alle sæder, så passagerne kan oplade mobile enheder under turen, individuel ventilationsmulighed ved sæderne.

Hvis der er behov for at kunne medtage mennesker i kørestole, kan den nye Neoplan leveres med kørestolslift.

Når det gælder chaufførens plads og arbejdsforhold, fremhæver MAN, at den nye Neoplan Tourliner byder chaufføren på en førerplads, der er blevet optimeret ergonomisk med nyt betjeningspanel med eksempelvis plads til en A4-mappe eller en stor drikkeflaske. Den nye Tourliner kan leveres med to forskellige infotainment-systemer - Multi Media Coach (MMC). I basisversionen har MMC en fem-tommer skærm, mens det i den mere avancerede udgave - MMC Advanced - har en syv-tommer skærm.

Den nye Neoplan Tourliner kan fra sidst i 2017 også leveres i 13-meter udgave.







## Evadys HD så dagens lys i Hannover

Iveco, som kører frem i Danmark med sine busser til rutekørsel, løftede et stort slør og præsenterede den nye bus Evadys HD, der er målrettet de længere ture

**Af Jesper Christensen**

Den nye Evadys fås i en 12,0 meter og i en 12,8 meter udgave og deler sin karakteristik med de øvrige turbusser fra Iveco Irisbus.

Evadys HD tilbyder en lang række faciliteter til passagerne - køleskab, integreret toilet, Lavazza kaffemaskine, drikkevandsdispenser, aircondition-systemer tilpasset de enkelte markeder og LCD-skærme installeret i loftet ideelt til busser, der kører lange strækninger.

Motoren i Evadys HD er Cursor 10 med øget effekt og drejningsmoment. Der kan vælges mellem to motorudgaver - en på 380 hk og en på 450 hk. Iveco fremhæver motorerne som brændstoføkonomiske i forhold til deres ydeevne.

Cursor-motorerne er forsynet med SCR-systemer til efterbehandling af udstødningsgasserne, så de leverer op til de seneste miljøkrav - Euro 6. Motorerne kan også leveres i ekstra miljøvenlige udgaver (EEV).

# Nye Daily-motorer bruger mindre brændstof

Iveco har i forbindelse med overgangen til Euro-6-normen for de lette køretøjer optimeret sine motorer i Daily-modellerne. Den hidtidige 130 hk-motor er blevet erstattet af en 116 hk motor og en 140 hk motor

Det giver mulighed for at vælge en bedre brændstoføkonomi i en motor med lidt flere heste eller en motor, der henvender sig specielt til kunde, der beskæftiger sig med bydistribution.

Iveco fremhæver, at de nye Euro 6-motorer er 8 procent mere brændstoføkonomiske, end de hidtidige motorer i Daily-modellerne.

Brændstofbesparelsen er opnået ved en række optimeringer - eksempelvis behandling af udstødningen med EGR og SCR, lavere motorfriktion, variabel oliepumpe, lavere friktion i bagakslene, variabel turbo, syntetisk olie på bagakslen og optimeret kølesystem.

Iveco's 2,3 liters Euro 6-dieselmotor leveres i tre forskellige effekter: 120 hk, 140 hk og 160 hk uden behov for en SCR-løsning. Drejningsmomenterne er henholdsvis 320, 350 og 380 Nm.

Den større 3,0 liters Euro 6-motor fås i tre forskellige effekter: 150 hk, 180 hk og 210 hk. Her er drejningsmomenterne henholdsvis 350, 430 og 470 Nm.

| Område                             | Brændstofbesparelse                |
|------------------------------------|------------------------------------|
|                                    | * NEDC-cyklus ifmt. F1A 126 hk ES+ |
| Euro6 teknologipakke (NSC + LPEGR) | -1 %                               |
| Lav motorfriktion                  | -1,5 %                             |
| Variabel oliepumpe                 | -1,6 %                             |
| Lav bagakselfriktion               | -0,5 %                             |
| Syntetisk olie på bagakslen        | -0,3 %                             |
| VGT + længere bagakseludveksling   | -2,4 %                             |
| Optimeret kølesystem               | -0,8 %                             |
| I ALT                              | -8,1 %                             |

I naturgas-udgaven yder motoren 136 hk med et drejningsmoment på 350 Nm.

## Fakta om de to testede Iveco Daily:

### Iveco Daily 35S18

3,0 liters Euro 6 dieselmotor  
180 hk  
Maksimalt drejningsmoment på 430 Nm mellem 1.500 og 2.750 omdr./min  
Hi-Matic automatgear  
3,5 ton totalvægt  
3,5 tog trækkrog  
Opgivet brændstofforbrug: 8,3 liter/100 km  
Opgivet CO<sub>2</sub>-udslip: 218 g/km

### Iveco Daily 35S12

2,3 liters Euro 6 dieselmotor  
116 hk  
Maksimalt drejningsmoment på 320 Nm mellem 1.500 og 2.750 omdr./min  
Hi-Matic automatgear  
3,5 ton totalvægt  
3,5 tog trækkrog  
Opgivet brændstofforbrug: 7,8 liter/100 km  
Opgivet CO<sub>2</sub>-udslip: 206 g/km



# Iveco's Daily er blevet mere støjsvag

Den italienske producent af erhvervskøretøjer har justeret sin Daily-serie, som blev opdateret i 2014, hvor den seneste modelserie så dagens lys. Aktuelt handler det om nye Euro 6-motorer og en markant lyddæmpning af førerkabinen, hvor støjniveauet er nedbragt med 4 dB - det er en halvering

Her på transportnyhederne havde vi fornylig mulighed for at køre i to af de opdaterede Iveco Daily Euro 6 med to forskellige dieselmotorer på henholdsvis 116 hk - en Iveco Daily 35S12 - og på 180 hk - en Iveco Daily 35S18 - under et arrangement sydøst for den finske hovedstad Helsinki.

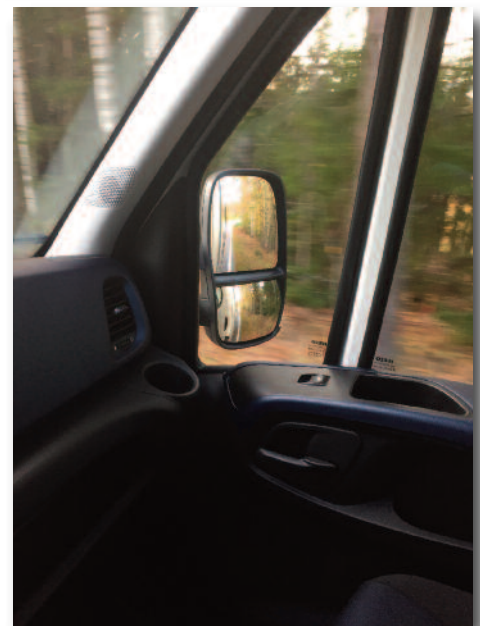
Testuren var på 53,2 kilometer ad mindre landeveje og et stykke motorvej, hvor der var rig lejlighed til at mærke, hvordan de to nye Euro 6-motorer artede sig sammen med det opdaterede interiør i de mere lyddæmpede førerkabiner.

Bilerne var udstyret med automatgear, så det var blot at sætte sig ind bag rattet, indstille sædet og spejle, træde på bremsen og så dreje startnøglen. Strakt man slipper bremsen, begynder Daily'en at trille ud på dagens rute, hvor man kan nyde den velafstemte drivline.

De to testbiler havde begge en totalvægt på 3,5 ton - den med den stærkeste motor havde selvfølgelig mere saft og kraft, mens Daily'en med den mindre motor var den, vi her på transportnyhederne.dk syntes bedst om - blandt andet på grund af det lave støjniveau.

Det skal retfærdigvis siges, at den mindste var en kassevogn, mens den største var opbygget med en separat kasse med bagmonteret lift.

Konklusionen efter testen af de to dieseludgaver af Iveco Daily årgang 2016 må være, at den italienske producent har forfinet serien på en god måde med saft og kraft i motorerne og mindre støj i kabinerne - og mindre vindstøj fra sidespejlene, hvor udformningen er blevet optimeret netop for at nedbringe vindstøjen.



*Der er et god udsyn bagud i de to sidespejle, der er blevet optimeret, så vindstøjen er blevet reduceret*



## Iveco har sat strøm til den daglige transport

I forbindelse med en præsentation af en række nye Dailymodeller med opdaterede Euro 6 dieselmotorer i Finland, havde Iveco også taget en Daily Electric. Selvom modellen var en varebil, var den grundlæggende identisk med den Daily Electric minibus, som Iveco viste frem på IAA i Hannover i september

**Af Jesper Christensen**

Selvom den elektriske Daily ser ud som de andre Daily'er, er der forskelle. De to største forskelle er ikke specielt synlige - og heller ikke specielt hørbare - tværtimod.

Den ene er den elektriske bils anderledes lyd, der ligger på en betydeligt lavere støjniveau, end selv de nye og mere støjsvage Euro 6 dieselmotorer fra Iveco. Den elektriske Daily er så støjsvag, at der er monteret et lydsignal, som kan aktiveres og lyder i situationer, hvor man kører langsomt rundt om eksempelvis et hjørne, hvor der er risiko for sammenstød med mere bløde trafikanter.

Det andet er, at den ikke har nogen gearkasse i traditionel forstand. Der er blot et enkelt gear i drivlinen, som på grund af den elektriske motor har maksimalt moment, et splitsekund efter, man trykker på speederen. Det handler blot om, hvor meget man lukker op for strømstyrken, når man træder på "gas-pedalen".

Hvis vi sætter i gang med det sidste punkt først, så er der ikke den store forskel mellem en Daily med forbrændings-



# Materiel

motor og automatgear og el-motoren de første sekunder. Men så viser forskellen. Hvor man i en diesel- eller gasdrevet bil vil høre motor og gearkasse spille sammen med stigende og faldende omdrejningstal, er accelerationen i en elektrisk Daily én lang acceleration. Og det er faktisk ganske behageligt. I den testede Daily med el-motor gjorde vi også brug af en power-funktion, der sætter ekstra strøm på, så den kom ekstra i stødet - en god mulighed, når det går op ad bakke - og når der skal accelereres hurtigt.

På testruten, der løb 20 kilometer frem ad små landeveje med både sving, stigninger, fald og fartbe- grænsninger ned til en lille færge, var der rig mulighed til at fornemme, hvad der skulle til at få en elektrisk Daily i stødet - og hvor det kneb lidt med kræfterne. Den elektriske Daily svarer ganske godt til den beskrivelse, som Iveco selv giver - en mini-bus til bytrafik og shuttle-forbindelser.

Den accelererer ganske godt og tilfredsstillende fra 0 km/t de første halvtreds-hundrede meter, når den står i power-mode og man træder speederen ned. Og accelerationen fortsætter ubrudt op til marchhastigheden.

Når hastigheden holdes på 70-80 km/t, går det ganske godt. Men på landeveje, hvor hastigheden ligger betydeligt højere, kommer den noget til kort. Men den er heller ikke beregnet til hurtig kørsel på landeveje og motorveje.

Den elektriske Iveco har en anderledes instrumentering. En tablet placeret midt for kan løbende fortælle chaufføren, hvor mange kilometer han kan køre, Den kan også fortælle, hvor god han er til at køre økonomisk, og om motoren kører i øko-mode eller power-mode - og om, hvor meget bilen bruger de regenerative bremsesystem, når han slipper speederpedalen. Hvor kraftigt, regenereringssystemet skal bremse, og dermed opsamle energi til batterierne, afhænger eksempelvis af, hvor meget det går ned ad bakke - og hvor stor en kommende stigning er.

Det kan lyde kompliceret. Men det er egentligt ganske enkelt og indlysende, når man først har forstået idéen og er kommet ud at køre. Ved at bruge de regenerative bremse-system bedst muligt, kan man forøge bilens angivne rækkevidde.

Og det er jo ikke så galt.



## Om Daily Electric

Daily Electric er en "zero emission" minibus, som er ideel for kørsel i bycentre og på shuttlebus-ruter. Iveco Daily Electric leveres med batterikapacitet, der rækker til enten 100 km eller 160 km med to eller tre sodium-nikkel-clorid batterier i kombination med high-power supercapacitorer, der kan øge bussen ydeevne og øge batterikapaciteten. En supercapacitor har den egenskab, der den er hurtig at lade op, når den opsamler den bevægelses-energi, der ellers ville være gået op i varme under nedbremsning og hurtigt kan afgive energien igen. Derudover oplader det regenerative bremsesystem også bilens batterier. Opladningssystemet i Iveco Daily Electric åbner for opladning enten med almindeligt strømstik på 24 timer, en offentlig eller privat lade-stander på 10 timer eller en offentlig hurtiglader på 2 timer.

## Avanceret trafikstyring åbner for en grøn bølge

Trafikanter har længe efterlyst grøn bølge på Vejlevej i Kolding. Nu bliver ønsket opfyldt. Sidst på året vil et nyt og moderne trafikstyringssystem få trafikken på den befærdede vej til at glide bedre. Også fodgængerne i krydset Munkegade, Buen, Jernbanegade og Fredericiagade i Kolding midtby kan glæde sig til, at det bliver lettere at passere krydset

- Ændringen på Vejlevej vil betyde, at man som trafikant slipper for at stoppe så ofte for rødt lys. Man kommer hurtigere frem, og bilisterne sparer både brændstof og CO<sub>2</sub>, når kørslen bliver mere glidende, siger trafikplanlægger Erik Harbo fra Kolding Kommune.

Den nye intelligente trafikstyring, som installeres i løbet af de kommende måneder, er baseret på information fra radarer, som bliver opsat i lysmasterne. Radarerne scanner konstant trafikken og vurderer på den baggrund, hvornår der skal gives rødt og grønt lys.

- Vi får et af landets mest avancerede trafikstyringssystemer. Det nuværende system på Vejlevej tager slet ikke hensyn til, hvordan den aktuelle trafik er, siger Erik Harbo.

Trafikplanlæggeren understreger, at bedre trafikstyring ikke er ensbetydende med en permanent grøn bølge.

- Bilisterne skal selvfølgelig kunne komme ud fra trafikerede sideveje som Platinvej og Lærkevej, men fordelene med vores nye system er, at vi langt bedre kan koordinere signalerne, så der ikke kommer helt så mange trafikstop, siger han.

Kolding Byråd har afsat 12 millioner kroner til at optimere signalanlæggene på en række af Koldings mest trafikerede veje. Intelligent trafikstyring er en af de indsatser, som kommunens mobilitetsplan udpeger for at styrke fremkommeligheden for trafikanterne.

På Vejlevej udskiftes det tekniske udstyr i lyssignalerne på strækningen Ny Esbjergvej-Ndr. Ringvej. Sideløbende udskiftes programmet, som styrer trafiklysene i det skæve kryds Munkegade, Buen, Jernbanegade og Fredericiagade i centrum. Her vil især fodgængerne komme til at nyde godt af den fleksible trafikstyring.

- Det nye trafikstyringssystem vil konstant holde øje med, hvor mange fodgængere, der ønsker at krydse gaden, og hvor hurtigt de bevæger sig, når der er grønt lys. På den måde opnår vi en bedre trafikstyring for især fodgængerne, som i dag jævnligt oplever, at det kan være svært at nå at krydse både Buen og Munkegade ved grønt lys, siger Erik Harbo.

Når de nye signalanlæg er installeret, vil trafikplanlæggerne evaluere og finjustere systemet. Herefter er planen at indføre tilsvarende intelligent trafikstyring på Vestre Ringgade-Tøndervej fra Ålykkegade til Bredgade inden udgangen af juli 2017. Senere skal systemet udbredes til de øvrige befærdede veje i Kolding.







## Nye færdselsskilte er på vej ud langs veje og gader

Nye regler for færdselsskilte træder i kraft i begyndelsen af oktober. Det betyder, at alle trafikanter - store som små - på cykel eller knallert, i bil eller på gå-ben - skal vænne sig til at forstå betydningen af nye eller ændrede skilte - blandt andet om en ny vejtype, cykeltrafik og letbaner

En række nye eller ændrede skilte vil i den kommende tid dukke op i gader, på veje og ved parkeringspladser.

Vejdirektoratet har gennem en længere periode samlet sammen til en revision af regelsættet for skilte. Det drejer sig om bekendtgørelsen om vejafmærkning og bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning. De endelige bekendtgørelser er blevet godkendt af transport- og bygningsministeren og kan derfor føres ud i livet.

- Ændringerne afspejler, hvordan trafikken og gadebilledet ændrer sig. Der er kommet nye vejtyper og nye regler for parkering. En del kommuner satser meget på cykeltrafikken. I Aarhus er der fuld gang i letbanebyggerier. De nye skilte vil hjælpe trafikanterne til at handle mest hensigtsmæssigt i de situationer, de kommer i, siger afdelingsleder i Vejdirektoratet Per Antvorskov.

To nye skilte skal for eksempel hjælpe bilister med at finde ud af parkeringsreglerne i området, hvor de befinder sig. Siden 2014 har det generelt set været forbudt at parkere i rabat og på fortov indenfor tættere bebyggede områder. Men kommunerne har fortsat mulighed for at tillade parkering i rabat og delvist på fortovet, og de kan benytte sig af de nye skilte, så det er tydeligt for trafikanterne, hvordan reglerne er.

Der er også kommet nye skilte, som kan gøre vejen til tog- eller metrostationen mere synligt for rejsende med offentlig transport. Det nye regelsæt indeholder skilte, der kan sættes op som tydelig vejvisning dertil.

### Nye cykelskilte

En del kommuners arbejde for at give cyklister gode forhold bliver med det nye regelsæt også understøttet af nye skilte.

Eksempelvis vil man fremover ikke blot møde gågader, men også cykelgader. Her er kørebanen i udgangspunktet reserveret til cykler og små knallerter. Man kan dog med undertavler give tilladelse til anden kørsel i bestemte tidsrum. De kørende skal så være særligt agtpågivende, holde en lav fart, der svarer til cyklisternes, typisk 30 km/t, og de må ikke parkere udenfor særligt afmærkede pladser.

Både i byer og på landet er mange kommuner ved at etablere supercykelstier, der ved at have så få forhindringer som muligt skal gøre det nemt og komfortabelt at vælge cyklen som transportmiddel. Dette runde orange-hvide logo vil vise cyklisterne, at de nu er på en supercykelsti.

Danmark har i øjeblikket tre såkaldte EuroVelo-cykelruter. Én langs Vestjylland og den nordøstjyske kyst, én igennem det midterste Jylland fra syd til nord og én langs Østsjælland, Møn og Falster. De vil fremover blive markeret med dette lille EU-flag.

Hvis cykler derimod er uønskede nogle steder - for eksempel ved indgange til butikscentre - kan kommunerne nu skilte med, at der er parkering forbudt for cykel og lille knallert.

## Letbaner

Aarhus er godt i gang med at bygge en letbane. Når den er klar, vil trafikanterne i byen møde en række nye skilte. Dels kommer der en undertavle, der kan vise, at et opsat skilt gælder særligt for letbanen. Dels kommer der et skilt med ubetinget vigepligt, der viser andre trafikanter, at de skal holde tilbage for letbanen. Der kommer også skilte, som viser, hvor der er letbaneholdepladser. De ligner de kendte fra busstoppestederne.

Og der vil komme til at stå en hel række særlige skilte, som førerne af en letbane skal forholde sig til, men som andre trafikanter ikke skal lade sig forvirre af.

Interesserede kan se en oversigt over de nye vejskilte og afmærkninger **her**:

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

# Kommunen bestemmer om og hvor højresving for cyklister er tilladt

Cyklister kan svinge lovligt til højre for rødt, hvis de ser et skilt i krydset, som tillader det. Man skal som cyklist stadig holde tilbage for tværgående fodgængere og cyklister i krydset.

Nye regler for skilte giver mulighed for at tillade højresving for rødt for cykler i kryds, hvor det er trafiksikkerhedsmæssigt forsvarligt.

- De nye regler giver mulighed for at gøre cyklisternes hverdag lettere. Men det er vigtigt at huske, at højresving for rødt kun gælder dér, hvor man kan se skiltet. Intet skilt, intet sving for rødt lys, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling.

Hun understreger, at det dermed fortsat er ulovligt for cyklister at svinge til højre for rødt i hovedparten af de danske kryds.

Cyklister, der svinger til højre for rødt i de skilte kryds, har vigepligt for fodgængere og cyklister og skal derfor holde tilbage for dem.

- Man er vant til, som cyklist, at holde øje med trafikanter i ens egen retning, når man svinger til højre for grønt. Men når man svinger til højre for rødt, skal man i stedet huske at holde tilbage for cyklister og fodgængere, der bevæger sig på tværs, siger Marianne Foldberg Steffensen.

Vejdirektoratet vil anmode politiet om at gøre det permanent lovligt at svinge til højre for rødt i de 33 kryds, der har været en del af forsøget på statsvejnettet.

Det nye skilt gælder også for knallert 30, som i forvejen har lov til at færdes på cykelstien.

- Det er godt, at cyklisterne nu kan komme hurtigere frem de steder, hvor det ikke er til gene for trafiksikkerheden. Vejdirektoratet har etableret ordningen i de mest oplagte kryds på statsvejnettet, men det er i de kommunale kryds, at langt det største potentiale ligger for at udbrede ordningen. Så jeg vil kraftigt opfordre kommunerne til at udnytte Vejdirektoratets erfaringer og selv etablere flere steder, hvor cyklister lovligt kan køre til højre for rødt, siger Cyklistforbundets direktør, Klaus Bondam, der er tidligere Teknik- og Miljø-borgmester og Beskæftigelses- og Integrationsborgmester i Københavns Kommune.

På Vejdirektoratets hjemmeside kan man læse mere om cykel-højresving for rødt og se et kort over de steder, hvor Vejdirektoratets forsøg på statsvejnettet har været gennemført.



Vejdirektoratets animationsfilm om, hvordan man som cyklist kører korrekt i et kryds, hvor højresving for rødt er tilladt.



## Regeringen vil ændre sanktionerne for brud på køre- og hviletidsreglerne

V-Regeringen lægger i sit lovprogram for det nye Folketingsår op til en række ændringer af sanktioner for overtrædelser af reglerne om køre- og hviletid for chauffører og virksomheder

Brancheorganisationen DI Transport ser frem til lovforslaget, da organisationen længe har ønsket en revision af sanktionerne for småfejl i forbindelse med som for eksempel fejlbetjening af det digitale kontrolapparat samt en lettere og mere smidig virksomhedskontrol

Transport- og Bygningsministeren har anledning af det varslede lovforslag inviteret virksomheder, arbejdsgivere og organisationer til møde i ministeriet 25. oktober, hvor ministeren vil præsentere sine overvejelser.

- Det er meget positivt, at ministeren nu tager fat på det her område, så der forhåbentlig kommer mere rimelighed i sanktionerne, siger chefkonsulent i DI Transport Rune Noack.

DI Transport peger samtidigt på, at man bør målrette kontrollen af virksomhederne, der i dag er meget omfattende og fokusere meget på at gennemgå alle chauffører for småfejl. Efter DI Transport's mening bør kontrollen fokusere mere på de virksomheder, der har rod i butikken.

- Mange virksomheder har gjort en stor indsats med egenkontrol og programmer til at overvåge, at reglerne bliver overholdt. Derfor kan man sagtens målrette kontrollen mere, så man går efter dem, der bevidst forsøger at snyde, siger Rune Noack.

DI Transport peger endvidere på, at småfejl i betjeningen af det digitale kontrolapparat efter organisationens opfattelse bliver straffet alt for hårdt. En undersøgelse udført for Trafikstyrelsen i 2014 blandt chaufførerne viste, at det værste ved at være chauffør var risikoen for bøder og de mange regler, man skal sætte sig i.

- Vi har behov for at få nye chauffører til branchen, og derfor nytter det ikke at skræmme dem væk med hårde straffe for små sjuskefejl, der ikke har betydning for trafiksikkerheden, siger Rune Noack.

Lovforslaget vil efter planen blive fremlagt for Folketinget i februar 2017.

## Busser og biler fik ruderne slået i stykker med nødhamre

Nordjyllands Politi har anholdt fire unge i forbindelse med omfattende hærværk mod busser og biler på Aalborg Busterminal på John F. Kennedys Plads i Aalborg. Gerningsmændene benyttede ifølge politiet en eller flere nødhamre fra busser til at smadre ruderne eller beskadige 14 busser og flere personbiler

De fire anholdte unge mennesker mistænkes for at stå bag det omfattende hærværk. De stak af fra stedet, men blev anholdt af politiet efter kort tid.

## Buschauffør blev overfaldet

Søndag 2. oktober ved klokken 11.50 kontaktede en 49-årig mandlig buschauffør i en bus på Jernbanegade i Roskilde politiet og fortalte, at han var blevet overfaldet af en passager, der havde givet et slag i hovedet. Kort forinden var to mænd gået ind i bussen, men kun fremvist én billet

Da buschaufføren ville kontrollere nærmere, om billetten var gyldig til to personer, blev begge mænd opfarende over for buschaufføren, som blev slået i hovedet.

Chaufføren beskrev gerningsmanden som en mand med et ikke dansk af udseende, spinkel og iført mørkt tøj. Manden flygtede straks efter flygtede til fods langs supermarkedet Føtex i Roskilde i retning mod Køgevej.

Overfaldsmanden var i følgeskab med en anden mand, som buschaufføren beskrev som ikke dansk af udseende, kraftig og iført mørkt tøj. Også denne mans forsvandt fra området.

De to mænd blev ikke fundet ved politiets eftersøgning i området. I bussen var et par andre passagerer vidner til overfaldet, ligesom politiet vil gøre brug af overvågningen i bussen for at få identificeret gerningsmanden. Politiet anbefalede buschaufføren at kontakte en skadestue for at blive tilset af en læge samt få dokumenteret hændelsen.

## Vrangvillige buspassagerer fik busbilleterne af en kammerat

En buschauffør på linje 215, der holdt i Solrød Center i Solrød Strand bad forleden om assistance fra politiet, fordi et par passagerer, der ikke havde billet, befandt sig i bussen

De ville hverken forlade bussen eller betale for en billet. Ved politiets ankomst forbarmede en kammerat til de to passagerer sig over dem og betalte for deres billetter. Bussen kunne herefter fortsætte på sin rute, og politiet fandt ikke grundlag for at sigte nogen for noget i anledning af anmeldelsen.

### Arbejdsskadesager gav 797.065 kroner i august

Chaufførernes Fagforening i København fik i løbet af august 797.065 kroner ind i sager om arbejdsskader

Samlet har fagforeningen fået 3.468.826 kroner hjem til sine medlemmer i sager om arbejdsskadesager siden årsskiftet.

### Faglige sager gav 30.000 kroner i august

Chaufførernes Fagforening i København fik i løbet af august 30.000 kroner hjem i faglige sager

Samlet har fagforeningen fået 1.720.503,86 kroner hjem til sine medlemmer i sager om arbejdsskadesager siden årsskiftet.



## Aarhus kom op på 30 krydstogtsskibe i år

Med bare 24 timers varsel meldte et britisk krydstogtskib med 1.175 gæster meldt sin ankomst i Aarhus Havn. Aarhus Havn og mange andre stablede med lynets hast et setup på benene

Blot 24 timer før det britiske krydstogtskib, Magellan fra Cruise & Maritime Voyages, lagde til i Aarhus Havn onsdag 12. oktober, fik byen besked om de 1.175 krydstogtgæsters ankomst. I Aarhus har krydstogtsæsonen været lukket ned i ugevis, og på mindre end et døgn er det lykkedes byen at rulle hele krydstogt-apparatet ud på ny. Det fortæller Visit Aarhus.

- Anløbet er en meget glædelig, men også meget uventet overraskelse, og vi har lagt kræfter i for at blive klar til modtagelsen. Velkomst-teamet fra Aarhus2017 er aktiveret, løberen er rullet ud, og det ekstraordinære anløb viser os, at byen er i forrygende krydstogtform. Skibet har været her før, og det er positivt, at Aarhus har gjort så stærkt indtryk, at det nu vender tilbage, siger Peer H. Kristensen, der er direktør i VisitAarhus.

Den 18. maj i år kastede krydstogtskibet første gang anker i Aarhus Havn. Både selskab og passagerer var så tilfredse med byen og velkomsten, at skibet har besluttet at vende tilbage, da uvejr har forhindret den oprindelige ruteplan.

Dermed rundede Aarhus helt uventet sit 30. krydstogtanløb i år og nåede samlet set op på 66.117 krydstogtgæster i 2016.



# Ny turismestrategi skal skabe vækst

Danmark skal i 2025 have en tredjedel flere turister og turismeomsætningen skal nå 140 mia. kr. Med en række turismefremmende initiativer skal en ny national strategi for dansk turisme sætte en fælles retning for dansk turisme. Strategien blev for nylig lanceret i Legoland af erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen (V)

Nu skal Danmark have del i den globale vækst i turismen. Det er ambitionen, at Danmark i 2025 får en tredjedel flere turister, svarende til 17 mio. flere overnatninger end i 2015, og at turismeomsætningen når 140 mia. kr., hvilket er 45 mia. kr. mere end i 2014. Samtidig skal de udenlandske turister være mindst lige så tilfredse med ferieoplevelsen i Danmark som i vores nabolande.

- Selvom det de seneste år er gået godt for dansk turisme, så går det også godt hos flere af vores konkurrenter og Danmark har tabt markedsandele i de senere år. Derfor styrker vi nu indsatsen på turismeområdet, så vi kan tiltrække flere turister, der bruger flere penge og er mere tilfredse med at gæste Danmark, siger erhvervs- og vækstminister Troels Lund Poulsen

### Indsatsen skal koordineres

Den nye nationale strategi for dansk turisme skal samle de private og offentlige aktører på turismeområdet, så hele turismeerhvervet bidrager til en samlet og koordineret indsats, der gør det muligt styrke dansk turisme.

Som udgangspunkt for det fælles arbejde præsenteres i strategien en ny fælles vision for dansk turisme:

"Danmark skal være en nærværende turistdestination, hvor vi sammen med vores gæster skaber ægte og mangfoldige oplevelser af høj kvalitet – altid i øjenhøjde og tæt på."

### Strategi uden busser

Den nye turismestrategi er dog så overordnet formuleret, at ordet "turistbus" eksempelvis ikke forekommer i teksten. Incoming-turismen er det område af det indenlandske turisterhverv, som skaber mest beskæftigelse til turistbusser.

Intet nyt udspil uden kritik, således også turismestrategien. Regionsformanden for Region Hovedstaden, Sophie Hæstorp Andersen (S), har kritiseret turismestrategien for ikke at fokusere tilstrækkeligt på storbyferie, som incoming-turismen er en del af.

Den fulde tekst til den nye nationale turismestrategi kan hentes på Erhvervs- og Vækstministeriets hjemmeside.



## Transporterhvervets Uddannelser - TUR:

# Moderniser prøve for store kørekort

Erhvervsskolerne oplever, at der er mange udfordringer, når AMU-kursister og EUD-lærlinge skal erhverve det store kørekort til enten lastbil, bus eller taxa i forbindelse med et kursus- eller uddannelsesforløb. Med udgangspunkt i et nyt notat, som er udarbejdet af Transporterhvervets Uddannelser (TUR), er arbejdsmarkedets parter enige om, at det er nødvendigt at modernisere prøveafviklingen for at erhverve det store kørekort

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

Meget lang sagsbehandlingstid, ufleksible ventetider ved prøvestederne og gammeldags prøveformer er nogle af hovedoverskrifterne for, hvordan det i dag er at tage det store kørekort til enten lastbil, bus eller taxa. Tilsammen skaber det dårlige rammer og uhensigtsmæssige forhold for AMU-kursister og EUD-lærlinge. Det er et problem, som giver stor frustration både for skoler, kursister og lærlinge og i transportbranchen. Samtidig forhindrer udfordringerne, at virksomhederne kan få tilført ny arbejdskraft, når der er brug for den. Det skriver Transporterhvervets Uddannelser.

Og situationen kan hurtigt gå hen og blive alvorlig i forhold til rekrutteringen af nye chauffører til både lastbil- bus- og taxikørsel. Chaufførernes gennemsnitsalder er høj på alle tre områder, og der er behov for at gøre det nemmere for fremmedsprogede og tosprogede at tage kørekort og hermed få adgang til job i transportbranchen. Der er en oplagt samfundsmæssig interesse i at få flygtninge og indvandrere i arbejde. Paradokset er så, at de nuværende regler gør det meget svært for mange at tage de nødvendige kørekort.



*TUR's sekretariatschef Hans Kjeldgaard Christiansen*

### **Notat beskriver vanskelighederne**

Udfordringerne i forbindelse med erhvervelse af det store kørekort er kortlagt i et nyt notat, som Transporterhvervets Uddannelser (TUR) har udarbejdet på opfordring fra DI og 3F Transportgruppen.

Arbejdsmarkedets parter har længe været enige om, at det er på tide at ændre de uholdbare forhold for prøveafviklingen og komme udfordringerne til livs. Ambitionen er, at de nuværende forhold skal moderniseres, så de er funktionelle for kursister og lærlinge, og så de passer til branchens behov.

Notatet har fire hovedpunkter, som Magasinet Bus har bedt TUR's sekretariatschef Hans Kjeldgaard Christiansen om at uddybe notatets fire hovedpunkter.

### **1. Procedurer omkring godkendelse af ansøgning om kørekort**

Kommunens borgerservicekontor står for at godkende og beramme køreprøver, men hvis der er anmærkninger i kursusistens eller lærlingens lægeattest, bliver sagen sendt til to kørekortcentre, et i øst og et i vest. Der er flere eksempler

# Uddannelse

på ekspeditionstider på over et år, både i forbindelse med erhvervelse af nyt kørekort og i forbindelse med fornyelse af kørekort.

- Vi ser desværre eksempler på meget gammeldags administrative procedurer på dette område, hvor man for eksempel benytter almindelig brevpost som kommunikationsform mellem myndighederne, fortæller Hans Kjeldgaard Christiansen.

- Mere tidssvarende procedurer kunne forkorte tidsforbruget væsentligt. Mange gange ser vi, at kursister og elever på bus- og godstransportuddannelserne ikke bliver klar til af aflægge prøve til kørekortet, før uddannelsesforløbet slutter. Det er utilfredsstillende for både elever, transportvirksomhederne og for samfundet.

- Det samme gør sig desværre gældende ved fornyelse af kørekort. Der er desværre eksempler på, at chauffører er blevet afskediget, fordi sagsbehandlingen af kørekortfornyelsen har trukket ud i måneder, siger Hans Christiansen og fortsætter:

- Det er jo folks levebrød, det handler om.

## 2. Ventetider ved prøvestederne

Generelt er der ikke de store problemer med ventetider på at komme op til køreprøve. Men i København Politikreds er der stadig så lange ventetider, at erhvervsskoler og privatskoler sender deres elever til andre politikredse for at aflægge køreprøve. Sådan har situationen været længe.

- TUR og arbejdsmarkedets parter har for et års tid siden indgået aftaler med Københavns Politi om forbedringer på dette område, men meldingerne fra skolerne er, at situationen stadig er den samme med meget lange ventetider, siger Hans Christiansen.

- Det er jo karakteristisk, at denne type problemer er blevet løst i andre politikredse, og så er det jo svært at forstå, at man skal acceptere den oplagte ressourcespild det er, at skolerne i Københavnsområdet er nødsaget til at køre eleverne til køreprøver i andre politikredse.

## 3. Køreprøvernes form og indhold, især teoriprøven

Der er flere udfordringer, når det gælder køreprøvernes form og indhold. Især teoriprøven kan kritiseres for at være gammeldags.

På de fleste prøvesteder bliver teoriprøven afholdt med en disk og oplæsning, og kun to steder kan man aflægge prøven på en computer. Det giver både etniske danskere og især ikke-etniske danskere store udfordringer. Både form, indhold og metodik bør blive ændret, så prøveformen bliver moderne. For otte år siden tilbød TUR at levere et fuldt moderne, digitalt prøvesystem inden for et halvt år. Det afslog politiet, fordi man selv ville udvikle et system, men det er endnu ikke sket. Erhvervsskolerne peger på, at en del kursister og lærlinge, især ikke-etniske danskere, kan ofte have svært ved at forstå den prøvesagkyndiges spørgsmål i den praktiske prøve. Men hvis alle prøvesagkyndige følger politiets vejledning for prøvesagkyndige, vil det afhjælpe problemet.

- Hvis vi sammenligner med andre certifikatområder, forekommer teoriprøven til stort kørekort meget gammeldags og formalistisk. TUR så gerne, at prøven kunne aflægges indenfor en samlet tidsramme på computer, hvor eleven kunne bladere frem og tilbage i prøven, siger Hans Christiansen og fortsætter:

- Den nuværende prøve har lidt karakter af "pistolen i nakken". Hvis du ikke kan svare inden for 20 eller 30 sekunder, så er det bare ærgerligt. Det er en håbløst umoderne prøveform, som er særlig vanskelig for fremmedsprogede og tosprogede elever. Urimeligt mange dumper til disse prøver, og vi mener, det skyldes prøveformen og den manglende mulighed for tolkebistand.



# Uddannelse

Hans Christiansen fortæller, at politiet nu udbyder systemet til teoriprøver, og det ser han som positivt, og TUR vil byde ind med deres digitale prøvesystem.

## 4. Buskøreprøvens berettigelse i dagens Danmark

Køreprøverne til Bus erhverv og Taxi erhverv bliver afviklet efter en dansk særregel, som blandt andet kræver, at prøverne bliver afviklet på dansk. I forbindelse med EU-afreguleringsindsatsen har arbejdsmarkedets parter indmeldt særreglen og indstillet, at den bliver afskaffet. Desuden er der stor forskel på dumpeprocenterne mellem de forskellige politikredse. For eksempel er der på Bus erhverv teori en dumpeprocent på 50 pct. i København, mens dumpeprocenten i Sydøstjylland er på 19 pct.

- Det er meget svært at forstå, hvorfor de skærpede krav til kørekort til Bus Erhverv og Taxi Erhverv overhovedet opretholdt. Det er danske særregler, som er helt ude af trit med forholdene i dag, siger Hans Christiansen.

Han påpeger, at der stilles større krav i Danmark end i andre EU-lande. Buschauffører fra andre EU-lande kan bruge deres almindelige buskørekort til at køre erhvervskørsel i Danmark efter reglerne om gensidig anerkendelse af kørekort mellem EU-landene. Selv om EU's kørekortregler blev revideret i 2006-08 har de danske særregler overlevet.

- Teoriprøven til Bus Erhverv er nok den sværeste teoriprøve, vi overhovedet har. Den er overordentlig krævende, og prøven skal aflægges på dansk. Det er blevet til et markant barriere for skolernes tosprogede og fremmedsprogede elever, siger Hans Christiansen og fortsætter:

- Fagsproget i transportsektoren er i forvejen ganske kompliceret. I forbindelse med kørekort er det kun lovgivningens præcise begreber, der gælder. Det vil sige, at man lægger et ekstra lag af formalisme og kancellisprog ind over prøverne. En sidste ting er holdningen hos de prøvesagkyndige. Her ser vi desværre også en forskel på København og resten af landet – en forskel som vi er nødt til at påpege, for efter vores mening bunder den ikke i reelle forskelle i elevernes kundskaber.

Hans Christiansen påpeger også, at den lille overhøring i busteori i forbindelse med den praktiske køreprøve har vist sig at være en særlig barriere. Han formoder, at de danske særregler og Bus Erhverv og Taxi Erhverv er blevet til i en anden og mindre globaliseret tid - og formentlig er indført med et positivt sigte, blandt andet for at højne standarden i branchen og for at forbedre færdselssikkerheden. I dag virker særreglerne utidssvarende, diskriminerende og som en barrierer for en hensigtsmæssig rekruttering til transporterhvervet.

TUR konkluderede i en rapport fra 2015 om samme emne, at kravene til dansk kundskaber til køreprøverne langt oversigt kravene til dansk kundskaber i jobbet som buschauffør.

## Nye udbudsgodkendelser for transportuddannelser er offentliggjort

En række skoler og private udbydere har fået svar på, hvilke erhvervsuddannelser de må udbyde fremover

Ministeriet for Børn, Undervisning og Ligestilling har besluttet, hvilke skoler og private udbydere, der fremover må udbyde bestemte erhvervsuddannelser. De nye udbudsgodkendelser gælder fra og med 1. august 2017.

Interesserede kan se en liste over skoler, som fremadrettet kan udbyde transportuddannelser, **her**:

## Uddannelsesorganisation køber skole i Næstved – og byder ny direktør velkommen

Dekra Danmark, der udbyder en række uddannelser på transportområdet, har overtaget Erhvervskøreskolen i Næstved. - Jeg kan med glæde bekræfte, at Erhvervskøreskolen i Næstved er blevet en del af den internationale, førende virksomhed inden for chaufføruddannelse og trafiksikkerhed, nemlig Dekra i Danmark, siger bestyrelsesmedlem Henrik Nielsen fra Erhvervskøreskolen i Næstved

Erhvervskøreskolen i Næstved - nu Dekra Sjælland - startede i 2004 i nogle teorilokaler i Toksværd. Siden er virksomheden vokset og flyttede i september 2010 til Bassinbuen i lokaler med nye, moderne faciliteter. Skolen udbyder i dag kompetencegivende uddannelser - henholdsvis på dag- og aftenkurser - med udgangspunkt i forudsætningerne for den enkelte kursist.

- Dekra har en vision om at være den bedste og mest seriøse udbyder af transportuddannelser i Danmark, herunder på Sjælland, siger den nye administrerende direktør i Dekra Sjælland og Hovedstaden, Bo Bay Hougaard.

- Det stiller nogle krav til os, både internt og eksternt i form af tilgængelighed på hele Sjælland. Det var derfor et naturligt valg, at forene Dekra's vision med Erhvervskøreskolen i Næstved og ved købet skabe nye og bredere rammer for vores kunder og kursister på hele Sjælland, siger Bo Bay Hougaard videre.



*Administrerende direktør, Bo Bay Hougaard.*

Bo Bay Hougaard tiltrådte pr. 1. oktober som administrerende direktør for Dekra AMU Center Sjælland A/S og Hovedstaden ApS. Bo Bay Hougaard har en baggrund som statsautoriseret revisor og partner i Aaen & Co., statsautoriserede revisorer P/S, men har siden 1. juni 2015 været Finansdirektør i Dekra Danmark.

Dekra har internationalt over 90 år på bagen og beskæftiger godt 37.000 ansatte i 50 lande, som blandt andet arbejder med at højne sikkerheden i trafikken, i industrien og i hjemmene

Globalt arbejder Dekra med bilsyn, crashtest, miljøcertificeringer, rekruttering med mere

I Danmark arbejder Dekra indtil videre med chaufføruddannelser, vognmandsuddannelser, kørelærerruddannelser og -efteruddannelser, køretekniske anlæg samt en virksomhed, som hjælper jobcentre med at få ledige i beskæftigelse I Danmark har Dekra ca. 300 ansatte og omkring 40.000 kursister om året

Med købet af Erhvervskøreskolen i Næstved etableres Dekra AMU Center Sjælland på Bassinbuen i Næstved. Dekra AMU Center Hovedstaden flytter til Kirkebjerg Allé i Brøndby, mens et nyt selskab, Dekra AMU Center Nordsjælland, etableres på Krakasvej i Hillerød.



Energiselskab:

## Beliggenhed er afgørende

Med over 90 truckanlæg tilbyder energiselskabet Uno-X Energi A/S et af landets største netværk af tankanlæg til lastbiler. Området er helt afgørende for energiselskabet, der er ejet af den norske Reitangruppe, der også driver Rema 1000 og 7-eleven

Uno-X Energi mener, at tank-anlæggenes beliggenhed er mindst ligeså vigtig for transportbranchen, som ejendommens beliggenhed er det for hussælgere.

- Da jeg startede i Uno-X for over 25 år siden, var det normalt, at vognmænd havde egne anlæg hjemme. I dag tanker flere og flere på vores truckanlæg. Derfor er vi repræsenteret alle centrale steder i landet, siger Claus Gottlieb, der er direktør hos Uno-X Erhverv.

- Når alt lykkes for os, skal vores kunder ikke tænke på diesel. Det kan vi kun lykkes med, når vi har et landsdækkende netværk af truckanlæg. Det sikrer, at vognmænd og chauffører altid har et anlæg i nærheden, når tanken er ved at løbe tør, siger han videre.

Man kan via Uno-X' DieselService App'en fra Appstore eller Google Play finde vej til det nærmeste Uno-X truckanlæg.

### Om Uno-X

- Uno-X Group ejes af Reitangruppen A/S, som desuden ejer de landsdækkende kæder Rema 1000 og 7-eleven
- Uno-X skønnes at have en bruttoomsætning på 10 milliarder kroner samt en markedsandel af det danske olie-marked på omkring 14 procent
- Desuden ejer Uno-X 50 procent af selskaberne Skanol A/S og Samtank A/S



## Tankkort med muslingeskaller fortsætter

Tusinder af transportvirksomheder og servicefirmaer har været kunder hos Shell. I kølvandet på salget af Dansk Shell blev der sat spørgsmålstegn ved det samarbejde, som mange firmaer og transportører har haft med Shell. Men nu er kabalen om det danske Shell-netværk gået op, og det betyder blandt andet, at euroShell Card kører videre uden ændring

Det betyder, at alle, der i fremtiden vil tanke Shell FuelSave Diesel, Ad Blue med mere på de godt 11.000 Shell-stationer i Europa med fast rabat, kan gøre, som de hidtil har gjort. Det forsikrer Daniel Andersen, der er sales manager for erhverv i Dansk Fuels A/S, som har licens til Shell-navnet og driver netværket af Shell-stationer i Danmark.

- Salgsprocessen betyder, at nogle af vores gode kunder, har fået erstattet deres euroShell Card, mens andre intet har mærket til, at Dansk Shell er blevet solgt. Men uanset hvem du er, så lever Shell-brandet videre i bedste velgående. Faktisk åbner euroShell Card i Danmark for adgangen til et endnu større netværk end tidligere. Erhvervskunder med euroShell Card kan nemlig benytte deres kort på både vores 204 Shell-anlæg og på yderligere 129 stationer under Circle K eller INGO, siger han og tilføjer:

- Også under vores nye ejere DCC Energi vil vi tilbyde et stærkt, landsdækkende stationsnetværk. Ikke mindst vil vi tilbyde et uhyre stærkt brændstoftkort til erhvervslivet. Så alle, der ønsker det, kan allerede nu bestille et euroShell Card og bruge det frit i Shells europæiske netværk og til nem betaling af vej og -broafgifter og meget mere.

### Nem og gratis onlineadministration

euroShell Card bliver anvendt af vognmænd og håndværks- og servicefirmaer. Kortet giver en sikker kortløsning med grænseløs adgang til Shells servicestationer i Europa. Med følger også Shell Card Online, der er en digital "one-stop shop" til kontrol og administration af brændstoftkort og -indkøb. Portalen har døgnåbent, og via Shell Card Online klarer vognmanden eller den flådeansvarlige al kortadministration hurtigt og nemt. Med onlinesystemet kan man trække en række relevante rapporter. Eksempelvis forbrugs- og oversigtsrapporter, misbrugsrapporter og status på købsbegrænsning på hvert kort i firmaet.

- Med andre ord, fuld gennemsigtighed med kort - og brændstofforbrug på tværs af landegrænser. Det har rigtig mange eksporttransportører stor glæde af, da det blandt andet kan forebygge tab ved bortkomne kort. Enten ved, at kunderne selv spærre kortene eller ved, at de kontakter vores kundeservice, siger Daniel Andersen.

### Pan-europæisk sikkerhed

euroShell Card bygger på det største selvejede stationsnetværk i Europa og på et partnernetværk i mange lande. For at optimere al sikkerhed i netværket har Shell etableret en anti-fraud enhed og et system, der overvåger stationsnetværket og analyserer alle korttransaktioner.

- Shell har fraud-eksperter siddende, der døgnet rundt scanner efter unormale mønstre og forbrugsadfærd. Fanger de noget, griber de ind over for kunderne direkte. Det har opdaget og afværget mange forsøg på kortmisbrug, siger Daniel Andersen.

### Om Dansk Fuels A/S

Dansk Fuels A/S har licens til at anvende Shells brand og produkter i Danmark og driver netværket af servicestationer under den kendte Shell-muslingeskal

Stationsnetværket tæller 204 servicestationer i hele landet fordelt på bemandede servicestationer og ubemandede anlæg under Shell, Shell Express og Shell/7-Eleven. På stationerne finder bilister en bred vifte af Shell kvalitetsbrændstoffer og produkter - fra markedets eneste høj-oktanbenzin, Shell V-Power 99 oktan over Shell FuelSave Blyfri 95, Shell 92 oktan til Shell FuelSave Diesel. Dansk Fuels A/S beskæftiger ca. 100 medarbejdere, mens der er omkring 1.200 ansatte på servicestationerne.

## Registreringsafgiften kan betales løbende

Det har i lang tid været kendt, at busser til skoler, efterskoler, foreninger, institutioner, børnehaver samt kørelærere er pålagt 60 procent i registreringsafgift. Derfor har det indtil nu ikke været rentabelt at lease denne form for busser på traditionel leasing. Men et nyt koncept gør det fordelagtigt at lease busser til privat kørsel

Jyske Finans har igennem en periode udviklet og testet et nyt koncept sammen med en række busleverandører. Det betyder, at kunder med behov for busser til egen kørsel kan lease bussen på forholdsmæssig registreringsafgift - det vil sige løbende betaling af registreringsafgiften - og derved opnå en fordel både på ydelsen og ved et eventuelt senere salg af bussen, da den kan benyttes eller sælges som bus med kørsel mod betaling - altså uden registreringsafgift.

Det nye koncept er målrettet leverandører, som sælger busser til kunder med behov for finansiering af egen bus. Leverandøren kan få adgang til et online it-system, som kan beregne den ønskede finansiering - eller de kan søge viden hos en af Jyske Finans eksperter på området, som kan rådgive og beregne leasing-forholdet for leverandøren og kunden.

Viden og erfaring Jyske Finans har en stor erfaring med leasing på forholdsmæssig registreringsafgift i kraft af at være et af Danmarks største leasingselskaber på biler. Derudover har Jyske Finans et stort forretningsområde inden for finansiering af busser generelt.

- Så hvorfor ikke udnytte og kombinere denne viden og erfaring på de to områder. Det er da en oplagt mulighed, siger Senior Relationship Manager Michael Jensen fra Jyske Finans.

Han siger også, at markedet og efterspørgslen på busser til egen kørsel er i vækst, idet flere og flere typer af institutioner, skoler og foreninger har behov for egen bus.



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement  
på [transportnyhederne.dk](http://transportnyhederne.dk)  
ved at klikke her!

## Lastbil kørte op i skolebus

Torsdag 6. oktober om eftermiddagen kørte en lastbil op bag i en skolebus på Løgstørvej i byen Stenild på Rute 29 en snes kilometer nordvest for Hobro i retning mod Løgstør og Aggersund ved Limfjorden

Der var tale om et uheld mellem en skolebus med asylbørn, som havde været til sprogundervisning. Bussen bremsede op og lastbilen kørte op bag i bussen. Flere børn kom til skade. En er bragt med helikopter til Aarhus Universitetshospital, mens de resterende tilskadekomne er bragt henholdsvis til Regionshospitalet i Randers og til Aalborg Universitetshospital. 22 fysisk uskadte børn er kørt til Aalborg Universitetshospital i en tilkaldt bus, hvor de vil få behandling.

### Fagforeningen 3F:

## Chauffører skal ikke stå alene med urolige børn

Efter en bus med 38 asylbørn forulykkede, mener fagforeningen, at urolige børn skal følges af pædagoger i busserne. Asylcenter Vesthimmerland indkalder nu de firmaer, der kører deres bustransport, til et møde om sikkerheden i busserne

En buschauffør skal ikke stå alene med urolige børn. Sådan lyder det fra fagforeningen 3F, efter en bus med 38 asyldrenge forulykkede i Himmerland. Efter uro i bussen bremsede chaufføren kort for at give børnene en advarsel. Han havde ikke set en bagvedkørende lastbil, som derefter kørte op bagi bussen. Det skriver DR Nordjylland.

- Vi vil have, at der sidder en buschauffør, som er ansat til én ting - og det er at styre bussen med den sikkerhed, der er i det, siger Ole Nors, næstformand fra 3F i Aalborg til DR Nordjylland.

Han mener derfor, at urolige børn skal ledsages af pædagoger på passagersæderne.

### Kommune afviser

Borgmester Knud Kristensen (C) fra Vesthimmerlands Kommune afviser, at det er nødvendigt med pædagoger i busserne. Han ser kørsel med asylbørn helt på linje med andre former for skolekørsel.

3F i Aalborg opfordrer chaufførerne til at overveje, om de vil tage opgaven under de nuværende forhold.



## Flextrafik indtager København – med små skridt

Fra 1. marts 2017 skal Movia varetage dele af Københavns Kommunes visiterede kørsler for Sundheds- og omsorgsforvaltningen (SUF) og Socialforvaltningen (SOF). Københavns Kommune er den sidste af de store bykommuner, som tager Flextrafik-konceptet til sig for en del af de kommunale befordringsordninger

Fra 1. marts 2017 skal Movia varetage dele af Københavns Kommunes visiterede kørsler for Sundheds- og omsorgsforvaltningen (SUF) og Socialforvaltningen (SOF). Det skriver Movia i en pressemeddelelse.

Tidligere har de to forvaltninger selv stået for udbuddet af kørslerne. Forvaltningernes egne beregninger har imidlertid vist, at der vil være effektiviseringer at hente ved at lade Movia udbyde og koordinere kørslen.

Arbejdet med at formulere rammerne for en samarbejdsaftale om visiteret kørsel mellem Movia, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Socialforvaltningen begyndte i foråret 2015. En projektgruppe med deltagere fra Københavns Kommune og Movia har sammen kortlagt kommunens nuværende kørselsomfang, dets nuværende udførelse samt ønsker til den fremtidige kørsel.

På baggrund af denne kortlægning indstillede forvaltningerne til fagudvalgene i juni, at Movia skal varetage dele af den visiterede kørsel for de to forvaltninger samt forslag til et kommende serviceniveau for kørslerne.

Indstillingerne blev godkendt i juni 2016 og fra marts 2017 varetager Movia dele af den visiterede kørsel for de to forvaltninger i flextrafikordningen. Til at starte med er det for ét år med mulighed for forlængelse, hvilket følger samme form som i andre kommuner, hvor Flextrafik oprettes for første gang.



Landdistrikternes Fællesråd:

## Offentlig kørselsordning bør målrettes landdistrikter

Flextur skal ikke afskaffes. Men det er fornuftigt med et politisk serviceeftersyn, så ordningen i højere grad kommer til at understøtte det oprindelige ønske om at sikre en god kollektiv transport på tider og steder, hvor der er tynd busbetjening. Det mener Landdistrikternes Fællesråd i forbindelse med, at ordningen bliver taget op til diskussion

Flere kommuner tilbyder såkaldte flexture til borgerne. Ordningen bliver nu taget op til diskussion, når transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) og Folketingets partier sætter sig til bordet for at forhandle om en ny taxilov.

Hos Landdistrikternes Fællesråd har man hele tiden haft det udgangspunkt, at Flextur giver god mening som en åben brugerordning i landdistrikterne, mens der bør indføres restriktioner, når det udbydes i byområder, hvor der i forvejen er adgang til velfungerende kollektiv transport.

- Flextur kan med fordel målrettes landdistrikterne, hvor den kollektive trafik generelt er udfordret og hvor der ligeledes er nedlagt en del busruter i de senere år, siger formanden for Landdistrikternes Fællesråd, Steffen Damsgaard.

Til gengæld er der ifølge Landdistrikternes Fællesråd ingen grund til, at Flextur skal køre rundt inden for bygrænsen i en kommunes centerby.

- Allerede nu er der enkelte kommuner, der fravælger at yde tilskud til flexture som både starter og slutter i centerbyen. Det kan lovgiverne gøre obligatorisk og dermed understøtte taxibranchen, som er presset af faldende omsætning, siger landdistriktsformanden.

Han mener, at de penge, som kommunerne fremadrettet kan spare ved at reducere udbuddet af flexture i byområder, bør målrettes mobilitetsforbedrende tiltag i landdistrikterne.

### Om Landdistrikternes Fællesråd

- Landdistrikternes Fællesråd er en partipolitisk neutral interesseorganisation, der arbejder for at skabe bedre rammevilkår for landdistrikter og yderområder i Danmark
- Landdistrikternes Fællesråd tæller 41 danske land- og yderkommuner, der tilsammen repræsenterer over 2,1 millioner danskere. Medlemmerne er til lige en række landsdækkende organisationer og virksomheder samt 150 landsbyer og landdistriktsråd

Dansk Taxiråd:

## Flextur er taxikørsel

Størstedelen af flexturene i Midtjylland bliver kørt med kun én passager i bilen. - Disse tal fra Mldt-trafik viser, at kørslen jo er helt sammenlignelig med taxikørsel. Det viser, at der er et behov for at analysere Flextur i dybden, og at trafikselskaberne ikke stædigt holder fast, men i stedet reviderer og moderniserer produktet, siger Trine Wollenberg, der er direktør i Dansk Taxi Råd. Men Midttrafik afviser, at det ligner taxikørsel

En ny opgørelse fra Midttrafik viser, at der kun en passager i bilen i 80-90 procent af flexturene i de østjyske kommuner, selvom tanken bag flexkursordningen er kollektiv samkørsel som erstatning for normal kollektiv trafik.

Opgørelsen viser også, at 96 procent af turene lever op til målsætningen om, at passagerne højst må vente 15 minutter på en tur.

Dansk Taxiråd mener, at når hovedparten af turene er her og nu kørsel alene i bilerne, lyder det som taxikørsel, men det afviser Mldttrafik.

Ifølge Merete Nielsen, ansvarlig for Flextrafik i Midttrafik, kan man aldrig være sikker på at blive kørt direkte eller alene og derfor er det ikke sammenligneligt med taxikørsel.

- Det har ikke noget med taxikørsel at gøre. Det er andre vilkår, og du har aldrig garanti for, at du bliver kørt direkte. Der kommer bestillinger ind i vores system hele tiden, og vores it-system står og optimerer konstant på de her kørsler, siger Merete Nielsen ifølge Dansk Taxiråd.

Hos Dansk Taxi Råd mener direktør Trine Wollenberg, at der er behov for at analysere området nærmere.

- Der er så mange eksempler på ture, der bliver kørt på steder med masser af kollektiv trafik og så disse tal fra Mldt-trafik, der viser, at kørslen jo er helt sammenlignelig med taxikørsel. Det viser, at der er et behov for at analysere Flextur i dybden, og at trafikselskaberne ikke stædigt holder fast, men i stedet reviderer og moderniserer produktet, siger Trine Wollenberg.





# Estisk taxi-selskab vil køre i Aarhus

Taxify er på vej til Aarhus. Lige nu søger taxi-selskabet Taxify på Facebook efter chauffører til at køre i Aarhus, og flere hundrede har allerede vist interesse. Taxify er hjemmehørende i Estland og tilbyder en Uber-lignende taxiservice

**Af Mikael Hansen**

Taxify fungerer ligesom Uber gennem en app på mobiltelefonen. De fleste af selskabets chauffører stiller deres egen bil til rådighed. Det skriver TV2 Østjylland.

- Vi er allerede blevet kontaktet af adskillige hundrede chauffører. Det drejer sig om både chauffører med taxilicens og private chauffører, og på nuværende tidspunkt har 20-30 chauffører gennemgået vores uddannelsesforløb, fortæller Martin Villig, medejer af Taxify, til TV2 Østjylland.

Fra Estland til 13 lande

Taxify blev grundlagt i Estland i 2013 og har sidenhen spredt sig til 20 byer i 13 lande. I Aarhus skal firmaet i alt bruge 200 chauffører, og det er ikke nogen tilfældighed at Taxify har valgt Aarhus.

- Det er en rigtig dejlig by med mange studerende, universitet, kulturliv, og størrelsen på byen er meget passende. Der er heller ingen andre private taxa-apps på markedet i byen, så det ser vi som en mulighed for at afprøve det danske marked, siger Martin Villig medejer af Taxify.

Over for TV2 Østjylland fastslår Martin Villig, at Taxify vil overholde dansk lovgivning, og han opfordrer chaufførerne til at betale skat af deres indtægt.

- Vi kan selvfølgelig ikke tvinge dem til at betale skat, men fra vores side gør vi alt for at gøre det så nemt og simpelt for chaufførerne at betale skat af deres indtægt, siger Martin Villig.

Selv om Taxify tilsyneladende uddanner deres chauffører, fremgår det ikke, hvordan selskabet mere detaljeret har tænkt sig at overholde den danske taxilovgivning for de chauffører, som stiller deres egen bil til rådighed.

Vil Taxify søge taxitilladelser hos Aarhus Kommune? Skal der installeres taxameter i vognene? – og videoovervågning? Og hvilken standard har Taxifys chaufføruddannelse? Hvilken overenskomst skal chaufførerne køre efter?

transportnyhederne.dk følger sagen.



# Skat har fået oplysninger om godt 2.000 Uber-chauffører

De hollandske skattemyndigheder har givet Skat i Danmark oplysninger om en række Uber-chaufførers indtægter i Danmark. I alt har 2.134 chauffører samlet set haft indtægter for omkring 56 millioner kroner i 2015. For 2014 har de hollandske skattemyndigheder givet Skat oplysninger om 99 Uber-chauffører

- Vi har fået oplysninger om navne og biler på alle Uber-chauffører i Danmark. Dem er vi nu ved at gennemgå, så vi kan få identificeret de personer, som tjener penge på Uber-kørsel herhjemme, siger Per Jacobsen, der er underdirektør i Skat.

Ifølge de oplysninger, som Skat har modtaget, har Uber-chauffører samlet tjent 380.000 kroner i 2014 og 56 millioner kroner i 2015 fraregnet Uber's andel af indtægten.

- Når vi har fået identificeret alle chaufførerne, tjekker vi, om de har selvangivet korrekt. Finder vi ud af, at en indtægt ikke er medregnet, så sørger vi for, at det bliver rettet, siger Per Jacobsen.

Konstaterer Skat, at et overskud ikke er selvangivet, vil en særlig enhed i Skat vurdere, om der kan gøres ansvar gældende - for eksempel i form af en bøde. Chaufførernes indtægter varierer meget. Ifølge de oplysninger som Skat har modtaget, har 112 personer tjent over 100.000 kroner, mens 1.369 chauffører har tjent under 20.000 kroner.

---

## Ny taxilov er ikke på regeringens lovprogram

Der er intet om en revision af taxiloven på regeringens lovprogram for den folketingsamling, som blev indledt tirsdag 4. oktober. En politisk aftale om en ny taxilov er tilsyneladende ikke lige om hjørnet, som det ellers har været forventet.

**Af Mikael Hansen**

Regeringens lovprogram er blevet offentliggjort i forbindelse med Folketingets åbning tirsdag 4. oktober. Revisionen af taxiloven findes ikke i lovprogrammet, men det betyder ikke at taxikørslen er ude af den politiske dagsorden. Det fremgår af en nyhed fra Dansk Taxi Råd.

Dansk Taxi Råd skriver, at organisationen er vidende om, at der skal afholdes yderligere møder i kredsen af transportdørere efter efterårsferien og her er håbe, at en politiske aftale kommer på plads og det egentlige lovarbejde kan gå i gang.

-Ministeren handler meget fornuftigt og haster ikke tingene igennem. Der er ingen grund til at sætte ny taxilov på programmet, når aftalerne ikke er på plads, derfor handler man ud fra et forsigtighedsprincip. Der er ikke tale om, at ny

# Taxi-kørsel

taxilov er droppet, men blot at de politiske parter har brug for mere tid, så tingene bliver gjort ordentligt. Det sætter vi pris på, konkluderer direktør i Dansk Taxi Råd, Trine Wollenberg.

## Mange udfordringer for en ny taxilov

Der er mange temaer i revisionen af taxiloven, bl.a. disse:

- En åbning og liberalisering af adgangen til taxierhvervet
- Sikring af taxidækning i tyndt befolkede områder
- Sikring af fair overenskomstforhold for alle kørselstyper
- En ny styringsmekanisme til antalsbegrænsning
- Oprydning i tilladelsestyperne – formentlig med en universaltilladelse som resultat
- "Lovliggørelsen" af Uber og lignende kørselsformer i grænseområdet mellem taxikørsel og samkørsel

## Dilemmaer og knaster

Der gemmer sig mange vanskelige dilemmaer i disse overskrifter. Selv en meget begrænset liberalisering vil efter al sandsynlighed gøre det sværere at sikre taxidækning i de tyndt befolkede områder. Integrationen af almindelig taxi-kørsel og Flextrafik-kørsel under samme regelsæt kan også vise sig at blive en stor knast i forhandlingerne.

Og så er der Uber. Det er svært at forestille sig, at politikerne vil give køb på uddannelseskravene til taxichauffører og sikkerhedskravene til bilerne. Det vil svække Uber's forretningsmodel markant, og fører måske til at de trækker sig fra det danske marked.

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



Københavns Lufthavn:

# Kør ikke med Uber

Københavns Lufthavn har bedt politiet om hjælp for at få fjernet Uber-chauffører fra lufthavnsområdet. Lufthavnen har nu også sat skilte op, der advarer primært udenlandske kunder mod Uber.

Københavns Lufthavn vil ikke have Uber-chauffører til at samle kunder op omkring flyterminalerne, fordi Uber ikke er godkendt af myndighederne. Lufthavnen har for nylig også sat skilte op i lufthavnen, der advarer mod Uber. Det skriver Fagbladet 3F.

- Skiltene er primært en service til vores udenlandske kunder, der ikke er bekendt med Uber-situationen i Danmark, siger Kasper Hyllested, pressechef for lufthavnen til Fagbladet 3F

Lufthavnen har politianmeldt Uber og har skrevet til selskabet, der står bag kørselstjenesten Uber flere gange og bedt dem sørge for at kørslen stopper.

- Det er jo deres opgave. Vi skrev til Uber allerede for et år siden, at så længe, de ikke er godkendt som lovlig taxitjeneste, må lufthavnens faciliteter ikke benyttes, siger Kasper Hyllested, og oplyser, at lufthavnen netop har skrevet til Uber igen.

## Taxi-tjeneste sætter priser og betalinger ned

Den amerikanske Uber-tjeneste, der har slået sig op på at formidle kørselsmuligheder mod betaling, vil have flere til at benytte tjenesten i Danmark. Derfor bliver prisen sat ned - det samme gælder betalingen til de chauffører, der lovligt eller ulovligt og mod betaling transporterer andre mennesker fra et sted til et andet. Samtidig sigter politiet flere og flere Uber-chauffører for pirattaxi-kørsel

Uber's chef for Danmark og Norge, Carl Edvard Endresen, kom med budskabet på et pressemøde fornylig, hvor han ifølge dr.dk lancerede en prisnedsættelse på omkring 16 procent.

De nye og lavere priser skal få flere til at benytte Uber-tjenesten. Filosofien er, at lavere priser på de enkelte ture i den sidste ende skal øge indtjeningen hos de enkelte Uber-chauffører og Uber, fordi chauffører og Uber får flere kunder. Chaufførerne kommer til at køre mere - og få mindre ledig tid mellem turene - og Uber vil få flere penge i kassen på grund af flere tur. Ifølge dr.dk er Uber i en periode indstillet på at kompensere chaufførerne, hvis de mod forventning ikke øger deres indtjening.

Uber har i andre lande forsøgt at få flere kunder i butikken ved at sætte prisen - og dermed betalingen ned. I New York har prisnedsættelser tidligere fået Uber-chauffører til at demonstrere i protest, fordi de havde svært ved at få deres økonomi til at hænge sammen.

I Danmark har byretten i København idømt en række Uber-chauffører bøder på mellem 2.000 og 6.000 kroner for piratkørsel. Nogle af sagerne er anket til Østre Landsret, som vil behandle sagen her i efteråret. I Sverige er en række Uber-chauffører blevet dømt. Efter at have lidt nederlag ved to retsinstanser trak Uber sig ud af Sverige.

# Lavere billetpriser flytter trafik

Færgerne til de danske øer er blevet billigere at benytte her i efteråret på baggrund af en politisk beslutning om at give tilskud til rederierne, så de kunne sænke billetpriserne. Nye tal over passagertrafikken med til de fem største ikke-landfaste øer viser, at prisnedsættelsen har haft den ønskede effekt. Det er godt nyt, at der er så tydelig en effekt, mener Danmarks Rederiforening

For første gang er der opgjort tal på tværs af ø-færgerne - Bornholm, Fanø, Samsø, Ærø og Læsø - og tendensen er tydelig. Der er markant flere passagerer og biler, som tager turen til de danske øer.

- Det her er jo et meget håndgribeligt bevis for, at pålidelige og prisdygtige færger betyder noget for, at der kommer folk til vores øer. Især garneret med godt vejr, som vi så det i september. Det politiske mål med billettillskuddet var netop at forlænge sæsonen på de her øer. Det må man sige er lykkedes til den store guldmedalje, siger Jakob Ullegård, direktør i Danmarks Rederiforening.

Udviklingen er markant. Antallet af passagerer er steget med 20 procent på ruterne til de fem øer - og antallet af biler er steget med 26 procent. Der er dermed tale om helt anderledes besøgstal til øerne, hvilket efter Danmarks Rederiforenings mening bør give anledning til, at man også revurderer, hvordan de mange nye turister skal serviceres på øerne.

- Næste skridt må være, at alle på øerne indretter sig efter den længere sæson og de mange flere gæster. Både restauranter, detailhandel, forlystelser og overnatningssteder bør oplagt arbejde efter en længere sæson, men det kræver en tilpasning, som den her succes helt sikkert vil skubbe på, siger Jakob Ullegård.

På Læsøfærgerne er der ingen tvivl om, at de billigere billetter har haft en markant effekt. Det konstaterer Lars Rieks, der er direktør for Læsøfærgerne.

- Vi valgte allerede at tage hul på muligheden for billigere billetter i midten af august, og lige siden har vi oplevet markant større trafik. Det er godt nyt for øen, for rigtig mange af de ekstra rejsende kommer som turister for at opleve Læsø og alle de gode oplevelser, som øen har at byde på her i efteråret. Og forhåbentlig har oplevelsen været så god, at vi ser dem igen, siger Lars Rieks fra Læsøfærgerne.



## Ny metrotunnel kobler nordhavn med cityringen

Tunnelboremaskinen Alice har boret den første tunnelstrækning til den nye metrolinje til Nordhavn, og der er nu hul igennem til Cityringen. Den nye tunnel betyder, at fremtidige passagerer kan komme fra Nordhavn til indre by på under 10 minutter

Efter at have tilbagelagt 1,8 kilometer under jorden er tunnelboremaskinen Alice brudt igennem til skakten under Sortedams Søen. Dermed er den første metrotunnel til Nordhavn nu boret færdig, og der er direkte forbindelse fra Københavns nye, grønne bydel til Cityringens kommende 17 metrostationer.

- Vi glæder os over, at tunnelboremaskinen Alice har sat punktum for udgravningen af den første metrotunnel til Nordhavn. Om få uger vil søstermaskinen Frida tage fat på at bore ud til den anden tunnel, siger Metroselskabets tekniske direktør, Erik Skotting.



Når Cityringen og metrolinjen til Nordhavn åbner i 2019, vil passagererne få helt nye muligheder for at komme rundt i København. Med koblingen af Nordhavnslinjen til Cityringen bliver det for eksempel muligt at komme fra metrostationerne i Nordhavn til Rådhuspladsen på under 10 minutter.

- Med metrolinjen til Nordhavn bliver Københavns nye, bæredygtige bydel bundet sammen med resten af hovedstaden. Det betyder, at områdets 40.000 beboere og 40.000 medarbejdere nemt kan komme både ud og hjem og rundt i hele byen. Med tiden vil Nordhavnslinjen også blive forbundet til Sydhavnslinjen - og København får et moderne og sammenhængende metronet, der binder byen sammen på en helt ny måde, siger Københavns overborgmester Frank Jensen (S).

Omkring 11.000 passagerer forventes hver dag at stige på metrostationerne Nordhavn og Orientkaj, når den nye metrolinje åbner.

Med tiden vil Nordhavnslinjen også blive forbundet med den nye metro til Sydhavnen, som efter planen åbner i 2023. Ved at etablere Nordhavnsmetroen i forlængelse af Cityringen er der sparet omkring 300 millioner kroner i forhold til, hvad det ville koste at etablere metrolinjen på et senere tidspunkt. Det skyldes blandt andet, at der allerede er en byggeplads i Sortedams Sø under arbejdet med Cityringen.





# Svensk krav om ID-kontrol har påvirket pendlertrafikken over bron

Pendlertrafikken i bil øger over Øresundsbron. Stigningen kan ifølge Øresundsbro-konsortiet delvist tilskrives ID-kontrollen ved færgerne og broen, som de svenske myndigheder krævede ved årsskiftet, selvom konsortiet så en øgning allerede inden kontrollen blev indført

Vinteren og foråret 2016 har været præget af ID-kontroller for pendlerne over Øresund. For billister har kontrollerne betydet, at politiet laver ID-kontrol i betalingsanlægget. Det kan i myldretiden medføre visse kødannelser, men sjældent på mere end 10 minutter. For togpendlerne har konsekvenserne været mere konkrete.

På Øresundsbron har man de seneste år, altså før grænsekontrollen, set en vis stigning i pendlertrafikken. Til og med juli lå den på fire procent sammenlignet med samme periode 2015.



- Tilbagegangen er vendt, og det skyldes først og fremmest, at arbejdsintegrationen har fået fart på igen, siger Karsten Längerich, chef for fritid og pendling i Øresundsbro Konsortiet.

Efter sommeren er pendlertrafikken øget endnu mere. I august og september steg den med otte procent sammenlignet med samme måneder 2015. Det indebar, at antallet af pendlerpassagerer per døgn er steget fra cirka 6.000 til 6.500. Karsten Längerich regner med, at mindst halvdelen af stigningen kan have med grænsekontrollerne at gøre.

- Ud over den stigning, som vi har set igennem længere tid, så virker det som om, at kontrollerne har påvirket pendlernes rejsemønstre. Det kan eksempelvis være privatpersoner, som nu vælger bil frem for tog, siger Karsten Längerich.

Karsten Längerich siger dog, at det er inden for business-segmentet, at Øresundsbro Konsortiet ser den største effekt af grænsekontrollerne. Frem til og med juli i år var stigningen på 12 procent, og i august og september 14 procent, sammenlignet med sidste år.

- Lejebiler, busser og taxa er steget siden indførslen af grænsekontrol. Vi tror, at det er virksomheder, som på forskellige måder hjælper deres ansatte, som bor i Sverige. Vi tror også, at flere tager taxa til eksempelvis lufthavnen i Kastrup.

## Tidligere transportminister bliver direktør i transportorganisation

Carina Christensen, der er tidligere konservativt medlem af Folketinget og transportminister i godt trekvart år i perioden fra 23. november 2007 til 10. september 2008, bliver ny administrerende direktør i transportorganisationen ITD, hvor Danske Busvognmænd er associeret medlem

Carina Christensen tiltræder i sit nye job hos ITD mandag 9. januar næste år. Her skal hun som ny administrerende direktør stå i spidsen for den fortsatte udvikling af transportorganisationen, der har omkring 780 medlemsvirksomheder og knap 60 medarbejdere.

Carina Christensen er uddannet cand.negot. med speciale i international økonomi. Hun har siddet i Folketinget i perioden 2001 - 2011 og var her ud over transportminister også familie- og forbrugerminister samt kulturminister.



Foto: Det Konservative Folkeparti / Mads Flummer.

I perioden efter Folketinget har Carina Christensen været direktør for erhvervsorganisationen UdviklingVejen i Vejen Kommune og senest direktør for Nordisk Innovation under Nordisk Ministerråd, hvor der har været særligt fokus på skabelse af innovative løsninger inden for digitalisering, internationalisering og grøn vækst.

- Vi glæder os rigtig meget til samarbejdet med Carina Christensen og er overbeviste om, at hun med sin politiske erfaring og sit politiske netværk såvel nationalt som internationalt samt sin viden og ballast fra det erhvervsorganisatoriske arbejde kan bidrage konstruktivt til den fortsatte positive udvikling af ITD. Hertil kommer, at Carina Christensen på forskellig vis har arbejdet indgående med innovation og udviklingsprojekter, og det er noget af det, vi fortsat vil prioritere højt i ITD, siger ITD's formand Gert Jakobsen.

Carina Christensen afløser Jacob Chr. Nielsen, der i juni efter 6 år forlod direktørposten i ITD.



## Iveco Bus opruster i Norden

På baggrund af udviklingen i salget af Iveco Bus i de nordiske lande, etablerer den nordiske Iveco-importør et markedsnært setup til at støtte den fortsatte udvikling for Iveco Bus i Norden. I den forbindelse flytter Iveco importøropgaven fra Belgien til Danmark. Til at stå i spidsen for den nye organisation, har Iveco ansat Claus Skipper, der kommer fra en stilling hos konkurrenten EvoBus, der importerer og forhandler busser fra Mercedes-Benz og Setra

Claus Skipper tiltrådte 1. september stillingen som Business Line Manager for Iveco Bus hos Iveco North Europe, hvor han har fået ansvaret for salg og udvikling af markederne i Danmark, Sverige, Norge og Finland.

Claus Skipper kommer fra en stilling som Sales & Marketing Manager hos EvoBus, der importerer og forhandler Mercedes-Benz og Setra busser. Han har dermed en bred erfaring fra busmarkedet i bagagen, samt en mangeårig baggrund i BtB salg - blandt andet fra en periode hos Shell i Danmark.



- Jeg er glad for, at vi kan styrke repræsentationen af Iveco Bus med en organisation, der er tættere på de nordiske markeder, siger Lars Beck, der er administrerende direktør hos Iveco North Europe.

*Lars Beck (tv), administrerende direktør hos Iveco North Europe, sammen med Claus Skipper, der 1. september tiltrådte jobbet som Business Line Manager for Iveco Bus hos Iveco North Europe.*

- Især er jeg tilfreds med, at vi har fundet en kompetent profil som Claus Skipper til at drive vores udvikling i de kommende år, siger han videre.

Den nordiske organisation udbygges udover ansættelsen af Claus Skipper med en ny produktchef, mens service, reservedele, logistik og marketing integreres i den eksisterende Iveco organisation. Ligeledes vil salg og service fortsat varetages af det eksisterende netværk.

- Iveco har den store force, at virksomheden har rigtig gode produkter indenfor alle produkt-kategorierne illustreret for eksempel ved, at Magelys er kåret som årets bus i Europa 2016. Det bliver utroligt spændende at løfte opgaven med at sikre fortsat vækst i Norden for et så anerkendt mærke, siger Claus Skipper, der ser flere muligheder i det stærke modelprogram:

- Iveco har en stærk profil indenfor både fossile og alternative drivmidler som el, gas og hybrid. Og når vi samtidig rykker tættere på vores kunder og forhandlere i Norden, er det med høje ambitioner og forventninger, jeg tager fat i denne opgave, siger Claus Skipper.



# Magasinet Bus

Torsdag 15. september til onsdag 12. oktober 2016 - nummer 9 - 4. årgang

## Busserne er kun en del af spørgsmålet om luftkvalitet

Læs mere side 22

Daimler-Buses:

I 2030 vil 70 procent af  
Vesteuropa være elektrisk

Læs mere side 26

I 40 år har livsbussen kørt med faste tider  
og mange

Læs mere

Sørussland vil køre busser på

Læs mere side 4

Udvalgte busser gav mulighed for vækst

Læs mere side 56

Mobilitetsbus kører ud på Djursland

Læs mere side 6

Ambitiøs busvognmand  
vil køre nye veje

Læs mere side 11

Dynamisk styretøj i busser mindsker  
risikoen for arbejdsskader

Læs mere side 36

Buschauffør blev udsat for vold

Læs mere side 9

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 9 - 2016  
Så hent det her!