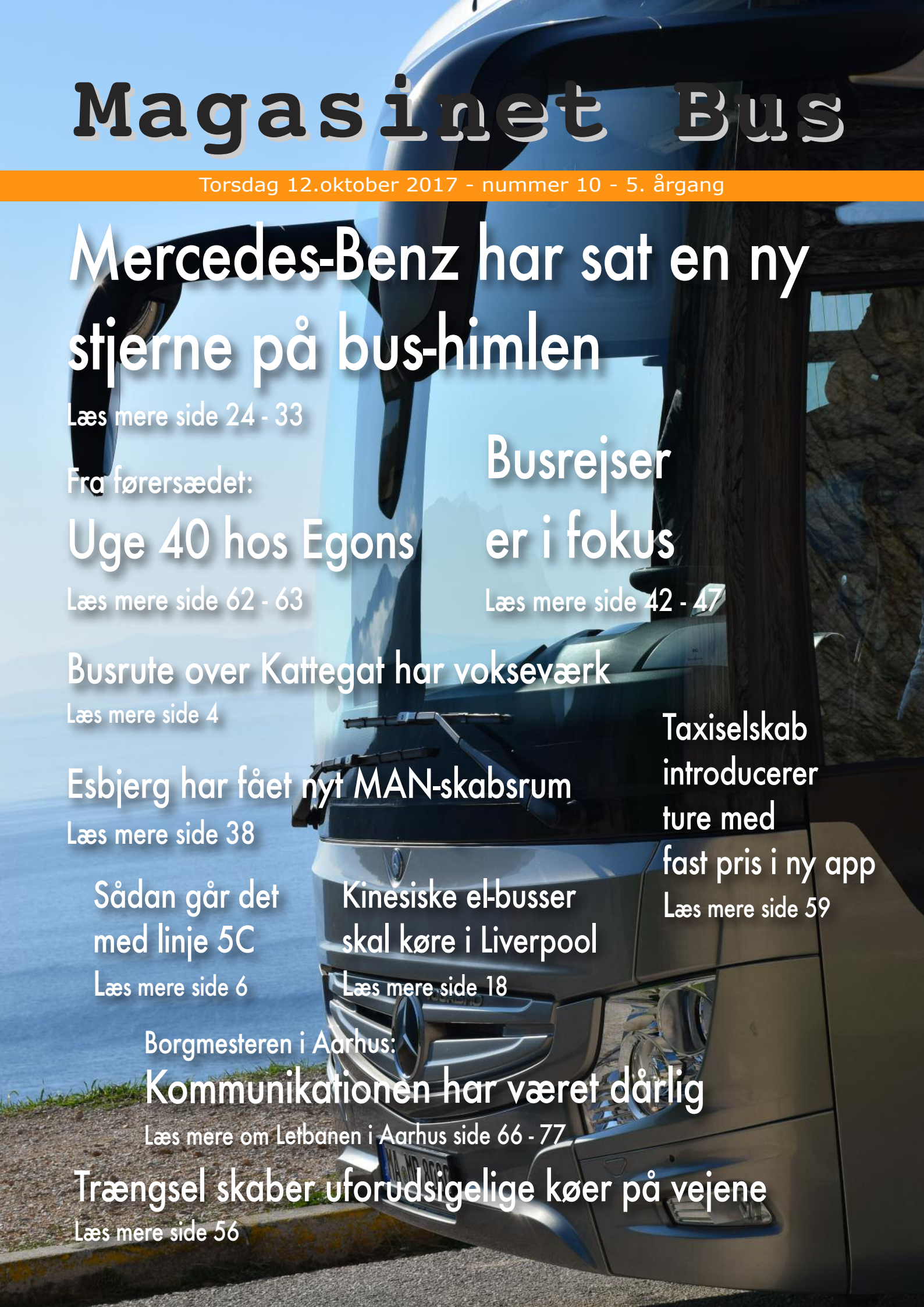


Magasinet Bus



Torsdag 12.oktober 2017 - nummer 10 - 5. årgang

Mercedes-Benz har sat en ny stjerne på bus-himlen

Læs mere side 24 - 33

Fra førersædet:

Uge 40 hos Egons

Læs mere side 62 - 63

Busrejser er i fokus

Læs mere side 42 - 47

Busrute over Kattegat har vokseværk

Læs mere side 4

Esbjerg har fået nyt MAN-skabsrum

Læs mere side 38

Sådan går det med linje 5C

Læs mere side 6

Kinesiske el-busser skal køre i Liverpool

Læs mere side 18

Taxiselskab introducerer ture med fast pris i ny app

Læs mere side 59

Borgmesteren i Aarhus:

Kommunikationen har været dårlig

Læs mere om Letbanen i Aarhus side 66 - 77

Trængsel skaber uforudsigelige køer på vejene

Læs mere side 56

Tanker om uddannelse på vejen frem

Uddannelse er vejen frem. Sådan lyder budskabet gang på gang. Og det har det gjort i mange år. Og det er ganske godt at fokusere på uddannelse, for hvordan skal vore børn ellers klare sig, når vi lader dem blive voksne og giver dem lov til at klare sig selv.

Men hvilken uddannelse taler vi om, når vi taler om uddannelse til vores unge børn. For rigtig mange mennesker står der først og fremmest gymnasium. Og allerede her begynder det at gå skævt.

For hvem siger, at en STX-eksamen fra et traditionelt gymnasium er vejen mod et job, der kan skaffe til dagen og vejen. Og hvem siger, at man som 18-19-årig med en STX-eksamen i hånden er kvalificeret til at vælge rigtigt, når det gælder om at lægge kursen mod fremtiden.

Når vi møder vognmænd rundt omkring og talen falder på kvalificeret arbejdskraft, kommer det ofte frem, at man skal kunne meget andet end at køre en bus, hvis man vil begive sig ud på persontransportens gader og stræder.

Det gennemgående budskab er menneskelig forståelse, situationsfornemmelse og evnen til at yde en god service. Spørgsmålet er så, om vores børn kan lære det på gymnasier rundt i landet. Og her taler jeg også om alle de andre typer gymnasier, der findes - både tekniske og handelsgymnasier. Er eksempelvis i eksamen fra en uddannelsesinstitution et bevis på, at vores afkom har forstået budskabet?

Som far til fire, tidligere chauffør, uddannet journalist og med et studentereksamen i rygsækken er det min erfaring, at de centrale kvalifikationer for at kunne bestride et job som eksempelvis buschauffør starter i vuggen, hvor vi som forældre tager fat på at påvirke vores børn. Vi kan lære dem, hvordan man omgås andre mennesker, forstå, at alle ikke er ligesom en selv, hvordan man er imødekommende, og hvordan man løser konflikter. Her begynder uddannelsen, og den fortsætter hele livet. Derfor er det budskabet herfra, at det centrale er, at vores børn vælger den uddannelse og senere det job, der passer til dem og deres evner og ønsker - ikke vores forældreønsker, ambitioner og uddannelsessnobberi.

Det er aldrig for sent at lære - heller ikke at lære at køre en bus og yde en god service over for passagererne.

Hvis vi respekterer vores medmennesker for det, de er, er imødekommende over for buschaufføren tidligt om morgenen, når bussen er stop fyldt, og i den sene nattetide og siger både goddag og farvel med et smil, kan vi bidrage til at gøre jobbet endnu mere værd, så manden eller kvinden bag rattet føler at han kan bruge den uddannelse, som han har fået.

Det handler grundlæggende om anerkendelse.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

EVADYS

FØDT ALSIDIG. BYGGET TIL AT VÆRE LØNSOM.

BTS



ENESTÅENDE ALSIDIGHED

Ny skræddersyet multifunktionelt opbygning

Op til 12m³ 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

Busrute over Kattegat har vokseværk

Herning Turists og Molslinjen's fælles busrute - Kombardo Expressen - mellem Aarhus og København har siden starten 8. juli vokset sig så stor, at den nu er oppe på at have en bus med hver færge

Siden starten i begyndelsen af juli er efterspørgslen steget støt, så der flere gange er blevet sat flere busser ind på ruten for at øge antallet af afgang - seneste indsats af busser øger antallet af ugentlige afgang fra 84 til 150, hvilket er tæt på en fordobling - og over en tredobling i forhold til starten i juli.

- Vi havde et mål om at få busser med på alle Molslinjen's færger efter 12 måneder. Det mål har vi allerede nået nu, og vi har måttet løbe stærkt fra dag ét bare for at følge med, siger Molslinjen's kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Behovet for billige, direkte busture med ophold på Molslinjen's hurtigfærger har været overraskende stor.

- Især i weekenderne har vi oplevet en kæmpe efterspørgsel, og nu har interessen for alvor spredt sig til hverdagene, så derfor mander vi op på busser og afgang, siger Jesper Skovgaard.

Samtidig arbejdes der på at gøre alle Kombardo Expressen's busser let genkendelige og sikre et højt serviceniveau på turene, som på lidt over tre timer sender de rejsende mellem Rutebilstationen i Aarhus og DGI Byen i København.

Med de nye afgang, der bliver sat ind i køreplanen 23. oktober, kører Kombardo Expressen op til 150 ugentlige afgang direkte og uden stop mellem Aarhus og København.

På tre måneder er antallet af Kombardo Expressen's ugentlige afgang mellem Aarhus og København tredoblet for at følge med efterspørgslen.



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



Sådan går det med linje 5C i København

Efter et halvt års drift er der mange positive resultater med opgraderingen af linje 5A til linje 5C.

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Tilfredsheden blandt passagererne på linje 5C er steget markant siden sidste år, hvor målingen skete på linje 5A. Rejsetiden er blevet kortere takket være en masse små forbedringer i vejsystemet. I april i år blev linje 5A til linje 5C med nye, længere biogasbusser og forlængelse af linjen til Herlev. Samtidig blev stoppestederne forbedret, og der blev fri ind- og udstigning af alle døre i de lange busser.

Opgraderingen til linje 5C er det nærmeste, Movia og de tre involverede kommuner kan komme til en BRT-løsning, når det eksisterende vejsystem skal bruges.

Trafikplanlægger Jesper Fønss, Movia, fortalte om erfaringerne med linje 5C på konferencen den 9. – 10. oktober, arrangeret af Transportøkonomisk Forening og Kollektiv Trafik Forum.

Han påpegede, at nogle af målene med linje 5C ikke helt er nået endnu. Parterne kæmper fortsat med en mere præ-

Kollektiv trafik

cis overholdelse af køreplanen. På dette punkt ligger 5C omtrent 5 procent under linje 5A. Et element i dette er sammenklumpningen af busser - den såkaldte stangkørsel. Niveauet for stangkørsel er omtrent det samme som på linje 5A for et år siden, og det er parterne ikke helt tilfredse med.

Stangkørsel opstår nemt, når der kun er fire minutter mellem busafgangene. Hvis forreste bus har mange af- og påstigende passagerer, kan den bagvedkørende bus nemt hale ind på den foran, og hvis mønsteret gentager sig på flere stoppesteder i træk bliver problemet kun værre. Og det har vist sig meget vanskeligt at opløse en klump eller stang af busser, når den første er opstået.

Alle nye bustyper har deres problemer. De automatiske døre i 5C-busserne har drillet Movia og operatøren Arriva en hel del. Hvis der står passagerer for tæt på døråbningen, kan dørene ikke lukke. Og så kan bussen ikke køre. Chaufførens dørlukkeknop var sparet væk i første omgang, men den er nu monteret igen.

Jesper Fønns fortalte, at der er meget positive erfaringer med det intense projektsamarbejde mellem Movia, Arriva og de tre involverede kommuner: Københavns, Tårnby og Herlev Kommuner - en samarbejdsform som forventes yderligere udviklet og udbredt.

Trafikplanlægger Jesper Fønss, Movia.



Sommermånederne gav 351.924,59 kroner

I juni og juli har Chaufførernes Fagforening i København afsluttet en række faglige sager, der har givet de berørte medlemmer i alt 351.924,59 kroner

Siden årsskiftet og frem til og med juli har Chaufførernes Fagforening i København skaffet i alt 990.424,51 kroner ind til sine medlemmer i faglige sager.



Midttrafiks trafik er kommet live på en app

Mandag 2. oktober åbnede Midttrafik op for en live-app, hvor man kan se Midttrafiks trafik live. På Midttrafik live's app kan man lige som på netadressen midttrafiklive.dk se, hvor busserne kører lige nu

En af funktionerne på Midttrafik live er et online kort, hvor kunderne kan se, hvor man kan se, hvor busser er lige nu og følge dem, indtil de er ved stoppestedet, hvor man gerne vil stå på. App'ens live map får informationer fra bussernes GPS-signaler, som opdateres hvert 15. sekund. På app'en kan man også se afgangstider fra deres stoppested.

Midttrafik live blev første gang introduceret i efteråret 2016. På baggrund af feedback fra Midttrafik's kunder er Midttrafik live-app blevet udviklet. Kunderne kan stadig bruge de samme funktioner som tidligere. Derudover er der tilføjet nye funktioner, så kunderne for eksempel kan gemme deres stoppesteder og busruter som favoritter og se eventuel trafikinfo.

Fagforening skaffede 3,7 millioner på to måneder

Chaufførernes Fagforening i København har i august og september skaffet 3.675.668 kroner ind til sine medlemmer i sager om arbejdsskader

Siden årsskiftet har Chaufførernes Fagforening i København skaffet i alt 13.538.401 kroner ind til sine medlemmer i sager om arbejdsskader.

Nordjyllands Trafikselskab skal have ny direktør

Efter seks år ved rattet som direktør for Nordjyllands Trafikselskab (NT) tjekker Jens Otto Størup ud fra den kollektive trafik. - Jeg har haft seks rigtig gode år med fantastiske kolleger og samarbejdspartnere, siger Jens Otto Størup

- I NT har jeg virkelig oplevet styrken i at trække på samme hammel med afsæt i en stærk vision. Jeg kommer helt sikkert til at savne min kolleger og vores spændende projekter. Når jeg i fremtiden kører med Nordjyske Jernbaners tog fra Tornby til Aalborg, bliver det som en uafhængig pendler. Den fornemmelse skal jeg nok lige vænne mig til, siger han videre.

I hans nye job kommer han dog stadig til at skulle holde øje med mobilitet og køretøjer, da han fra 1. november skal være direktør for én af skattevæsenets nye styrelser, Motorstyrelsen, der får hovedkontor i Aalborg. Den nye styrelse skal bemannes med 250-300 ansatte og er en del af VLAKE-Regeringens plan om at reformere Skat ved at nedlægge den nuværende organisation og erstatte den med syv styrelser med egne direktører.

Hos NT er formand Thomas Kastrup-Larsen vemodig, men også fortrøstningsfuld.

- Jeg synes naturligvis, at det er rigtig ærgerligt at skulle sige farvel til Jens Otto. Han har stået i spidsen for en meget spændende transformation af NT og trafikselskabernes rolle i det hele taget. Jeg har oplevet Jens Otto Størup som en kompetent, handlekraftig og målrettet direktør, der også har haft øje for de små ting og personalets trivsel, siger Thomas Kastrup-Larsen, der også er borgmester i Aalborg.



Han fremhæver, at NT's bestyrelse oplever et trafikselskab i topform, hvor en ny mobilitetsdagsorden er solidt forankret i hele organisationen samtidig med, at den har givet genlyd i Danmark såvel som udlandet.

- Med dette stærke udgangspunkt skal vi nu i gang med at finde en ny direktør, siger Thomas Kastrup-Larsen

Jens Otto Størup, der snart kan kalde sig forhenværende direktør i NT peger på, at han glæder sig til at møde sine nye kolleger og samarbejdspartnere i det danske skattevæsen.

- Opgaven med at sikre, at danskerne betaler den skat, de skal - hverken for meget eller for lidt - har en stor samfundsmæssig betydning. Den vil jeg gerne bidrage til at løse på en god måde. Dertil kommer, at jeg synes, at det er enormt udfordrende at skulle deltage i etableringen af en helt ny styrelse med hovedbase i Aalborg. Så selvom det er vemodigt at sige farvel, så glæder jeg mig enormt til at komme i gang med den nye opgave, siger Jens Otto Størup.

NT's bestyrelse vil hurtigt muligt beslutte, hvordan processen skal være omkring ansættelse af en ny direktør for det nordjyske trafikselskab.



Statur fra Passagerpulsen:

Knap 80.000 passagerer blev dagligt forsinket

Sidste år blev knap 80.000 passagerer dagligt forsinket, da de rejste med tog sidste år i toget sidste år. De mange forsinkelser har konsekvenser i forhold til både passagerernes arbejde og privatliv. Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk vil have politikere og trafikselskaber på banen

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk har foretaget en beregning baseret på Banedanmarks tal for kundepunktlighed. Gennem beregningen er Passagerpulsen kommet frem til, at knap 80.000 passagerer hos Arriva og DSB dagligt blev forsinkede på deres togrejse sidste år. Langt de fleste forsinkelser tegnede DSB sig for - dels fordi DSB har flest rejsende, dels fordi især DSB blev påvirket af sporarbejder.

Passagerpulsen peger på, at hvis togene overholdt selskabernes målsætninger for rettidighed, ville knap 18.000 færre passagerer dagligt været blevet forsinket med toget.

Kollektiv trafik

- Når vi spørger de forsinkede passagerer, siger 8 ud af 10, at det påvirker deres hverdag, fordi de for eksempel kommer for sent på arbejde, til at hente børn, til arrangementer og til aftaler i deres fritid. Når toget er forsinket, får vi passagerer ikke det, vi har betalt for, og så mister vi tilliden til den kollektive transport. Nogle tager måske bilen i stedet, men der er rigtig mange, som ikke har andet valg end kollektiv transport. Derfor skal vi også kunne stole på, at den får os frem til aftalt tid, siger Vagn Jelsøe, der er vicedirektør i Forbrugerrådet Tænk.

En spørgeundersøgelse foretaget af Forbrugerrådet Tænk blandt 1.124 danskere viser, at 6 ud af 10 brugere af kollektiv transport har oplevet forsinkelser inden for de seneste 6 måneder. Og 8 ud af 10 af dem, der oplever forsinkelser, oplever samtidig, at det påvirker deres dagligdag negativt - oftest fordi de kommer for sent på arbejde eller til arrangementer i deres fritid. Blandt pendlere og andre, der oftest bruger kollektiv transport, svarer hver 4., at halvdelen eller mere af deres rejser er ramt af forsinkelser eller aflysninger.

Hos Passagerpuls mener man, at det er helt afgørende for passagerne, at forsinkelserne bliver færre.

- Vi skubber på med vores undersøgelser og analyser, men det er politikerne og selskaberne, der konkret har en opgave med at sørge for, at vi passagerer får tog og busser til tiden. De kommende uger vil vi indlede en dialog med politikere og trafikselskaber for at diskutere, hvordan vi får løst problemet med de alt for mange forsinkelser, siger Vagn Jelsøe.

DSB skal ifølge deres kontrakt med Transportministeriet sørge for, at mindst 82,4 procent af passagererne med fjern- og regionaltog kommer frem til tiden. Passagerpuls peger på, at i de første 8 måneder af i år var det 79,3 procent af passagererne, der kom frem til tiden.

For S-togene er målsætningen, at 92,3 procent af passagererne skal komme frem til tiden. I de første 8 måneder af 2017 kom 91,3 procent af passagererne frem til tiden.

Sådan har passagerpuls beregnet tallene:

- Passagertal kommer fra togselskaberne, og tal for kundepunktlighed kommer fra Banedanmark. Banedanmark opgør, hvor stor en andel af passagererne, der kommer frem til tiden hos DSB og Arriva. En passager bliver anset som forsinket, hvis toget kommer frem til destinationen tre minutter eller mere efter køreplanen.
- Antallet af passagerer i Passagerpuls's beregning er baseret på selskabernes opgørelse af passagertal.
- Teoretisk kan den samme passager rejse med for eksempel både S-tog, regionaltog og metro på den samme samlede rejse fra a til b. Hvis passageren i det tilfælde oplever forsinkelse på både S-tog, regionaltog og metro, så vil han/hun tælle med som tre forsinkede passagerer.



Rejseplanen er parat til fremtidens mobilitet

Rejseplanen direktør Christina Hvid gav et overblik over Rejseplanens status og udviklingsmuligheder på konferencen om kollektiv trafik 9. – 10. oktober arrangeret af Transportøkonomisk Forening (TØF) og Kollektiv Trafik Forum. Rejseplanen er én af de mest brugte app'er

Rejseplanen er siden lanceringen i 1997 gået fra at være hovedsagelig web-baseret til nu at være app-baseret. 85 pct. af alle opslag kommer fra app'en. Samtidig har Rejseplanen etableret sig som én af de mest brugte app'er i Danmark med 35 millioner søgninger om måneden. 9 ud af 10 danskere kender Rejseplanen og 3 ud af 4 bruger den regelmæssigt. Kun Facebook, Mobile Pay og Facebook Messenger har flere opslag end Rejseplanen. Rejseplanen leverer også data til mere end 500 digitale tjenester, bl.a. Google Maps og Apple.

Flere transportformer er på vej ind i Rejseplanen

En ny funktion i Rejseplanen, som åbner i dette efterår, er den nordjyske PlusTur, hvor man i tyndt befolkede områder kan søge efter en Flextur hen til nærmeste station eller busstoppested og eventuelt også en Flextur fra til den endelige destination et andet sted i landet. Alle trafiksselskaber er med i ordningen, som ventes udrullet over hele landet de næste par år.

Flextur er kollektiv trafik i en personbil, hvor turen skal bestilles i forvejen til en højere takst end en bustur.

- Det helt afgørende punkt er, at Flextur eller PlusTur nu kan vises i Rejseplanen, så man kan få et totalt overblik over hele rejsen, sagde Christina Hvid og fortsatte:

Kollektiv trafik

- Vi har som altid kunden og brugeren i centrum. Alle nye funktioner er gennemtestede, før de åbnes.

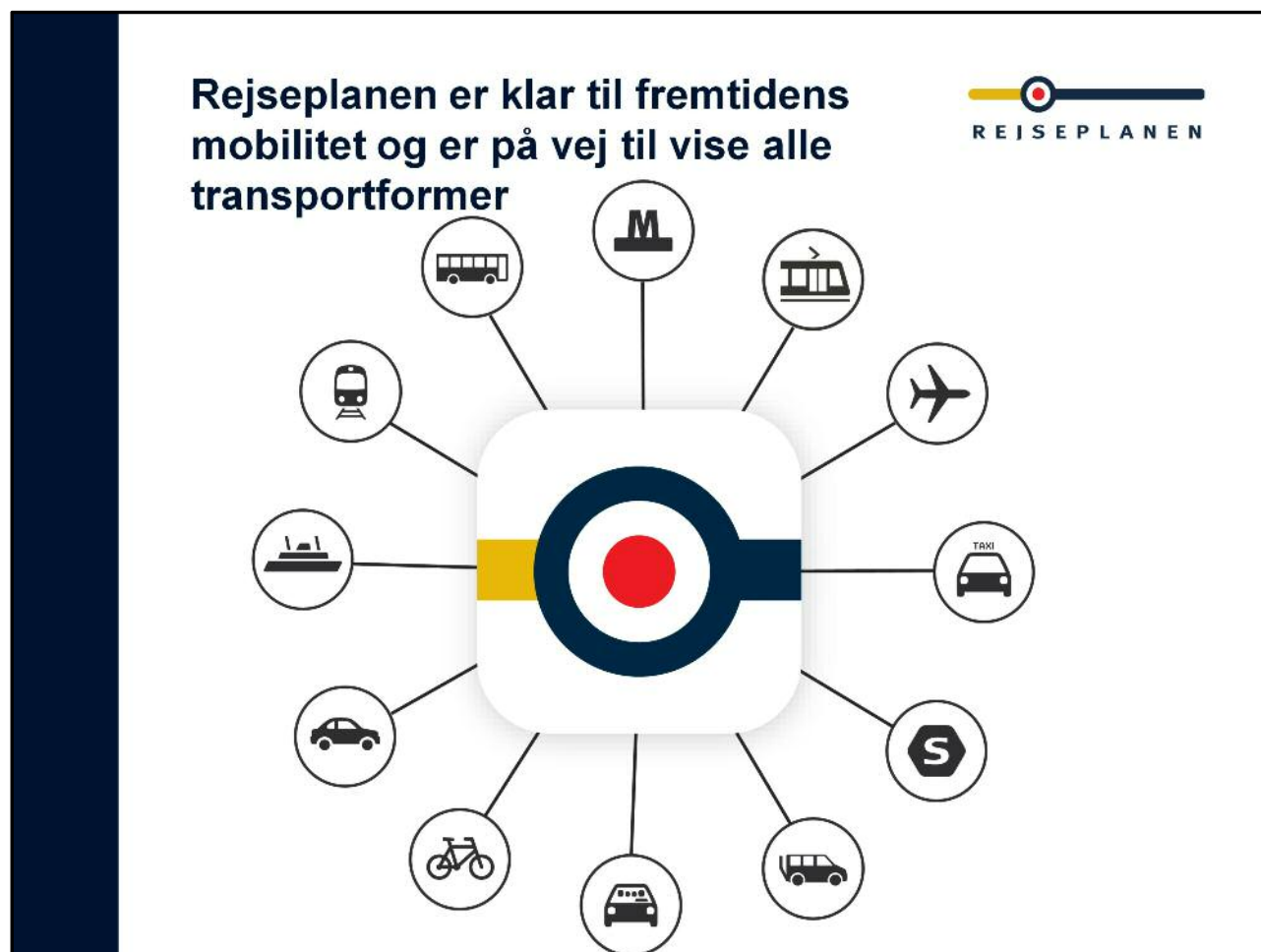
Min Rejseplan

En anden udvidelse af Rejseplanens muligheder er projektet Min Rejseplan også i Nordjylland. Her tager Rejseplanen og Nordjyllands Trafikselskab et skridt imod med såkaldte multimodale rejseplanlægger – altså en planlægger, som omfatter alle rejseformer – primært organiserede transporttilbud. Taxi, delebiler og samkørsel kommer med i Min Rejseplan, som åbner om kort tid i Nordjylland. Også her tænkes udvidelsen udbredt over hele landet i løbet af relativt kort tid.

Der er kø

- Der står mange flere i kø for at komme med i Rejseplanen. I de seneste år har vi fået henvendelser fra rigtig mange transportudbydere, som gerne vil være med. Det gælder blandt andet indenrigsfly, taxi-app'en Moove, delecykler og mange flere, fortalte Christina Hvid og fortsatte:

- Vi tager én ting ad gangen, for det skal være solide aftaler bag hver udvidelse, og vi fastholder Rejseplanens udgangspunkt som en planlægger for bus, tog, metro og letbaner. Men perspektivet er helt klart, at vi skal kunne det hele, og Rejseplanen har et virkelig godt udgangspunkt for at realisere dette.





Selvkørende køretøjer bør integreres med kollektiv trafik

Er selvkørende køretøjer en trussel eller en mulighed for den kollektive trafik? Det fik deltagerne på den årlige konference om kollektiv trafik et første svar på fra UITP, den internationale sammenslutning af trafikselskaber

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Den kollektive trafiks evne til en effektiv udnyttelse af byens transportinfrastruktur forsvinder ikke, selv om der kommer selvkørende køretøjer i en ikke så fjern fremtid. Derfor vil der stadig være brug for tog, metro, letbaner og effektive bybusser i fremtidens bytrafik.

Det var hovedbudskabet fra Caroline Cerfontaine, manager i UITP, den internationale sammenslutning af kollektive trafikselskaber.

Hermed gik hun direkte imod den ganske udbredte forestilling, at selvkørende køretøjer med en snubtag vil løse alle nutidens transportproblemer.

Kollektiv trafik

- Selvkørende køretøjer vil efter UITP's vurdering kunne indføres tidligt i kollektiv trafik i form af små busser, som kan være et supplement til de nuværende services, sagde Caroline Cerfontaine og fortsatte:

- Mange forestiller sig, at selvkørende køretøjer bliver en del af deleøkonomien eller skal drives i professionelle flåder. Det vil være oplagt med et tæt samarbejde med de kollektive trafikselskaber og andre lokale trafikmyndigheder for at fastholde et godt og menneskevenligt bymiljø.

Øget trængsel truer

Den største trussel for bytrafikken vil være øget trængsel i bytrafikken, når selvkørende køretøjer introduceres. Der vil blive brug for en ny regulering, som modvirker tomkørsel og lav belægningsgrad i selvkørende biler.

- Samtidig vil mange nye grupper af borgere kunne bruge selvkørende biler, så alt tyder på en øget trafik, og selv om de selvkørende biler forventes at kunne køre tættere, viser alle beregninger, at der bliver mere trængsel, konkluderer Caroline Cerfontaine.

UITP's konklusion er derfor, at de politiske og tekniske forberedelser skal begynde nu, hvis byerne skal undgå trafik-kaos og en reduceret nytte af selvkørende køretøjer.

Der er fortsat meget store usikkerheder om driftsøkonomien, ejerforhold og den samfundsmæssige regulering af fremtidens førerløse køretøjer. Men de førerløse køretøjer kommer – formentlig hurtigere end de fleste forestiller sig.

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



Arriva har positive erfaringer med gasbusser

Den årlige konference om kollektive trafik, arrangeret af Transportøkonomisk Forening (TØF) og Kollektiv Trafik Forum havde i år en tredje partner, nemlig biogasprojektet Biogas 2020

Af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus

Arriva's forretningsdirektør Jens Boe Jacobsen gav på ét af de to biogas-seminarer et oplæg om gasbusser. Arriva Danmark i dag er den største operatør med 72 gasbusser, som kører i 5 byer og på en nordjysk regionalrute. Alle steder ligger det lokale eller regionale initiativer bag. Alle steder køres på certificeret biogas, som i den daglige drift ikke er til at skelne fra naturgas.

Jens Boe Jacobsen fremhævede disse fem positive erfaringer med gasbusserne:

- Både passagerer og chauffører er glade for dem – særligt pga. den reducerede støj
- Gasbusser har et bedre moment – de er lidt mere "friske" i accelerationen
- Gasbusserne er sikre i drift. Vi har ikke haft nogen nedbrud på busserne, der er relateret til drivmidlet
- Naturgas er en luftart, der hverken sviner eller lugter, som det f.eks. er tilfældet med diesel
- Det er et sikkert brændstof, som ikke kan antænde ved almindelige tryk og temperaturforhold

En dyrere løsning end diesel

Hvorfor kører der så ikke flere gasbusser, når der er så mange positive egenskaber? Det skyldes økonomien. Gasbusser er dyrere end dieselbusser både i anskaffelse og i drift. Jens Boe Jacobsen sagde blandt andet:

- Gas- og dieselpriiserne nærmer sig hinanden, men gasbusser bruger mere brændstof end dieselbusser, så der er en klar merudgift ved driften af gasbusser.

I Aalborg og Frederikshavn er det Arriva, der ejer tankanlægget og indkøber gassen – det er Arriva's foretrukne forretningsmodel. I Skive, Holstebro er det kommunen, der ejer tankanlægget og som stiller gassen til rådighed, mens Arriva's største gasbusanlæg i Gladsaxe er en tredje form, hvor gasselskabet ejer tankanlægget og Arriva køber gassen.

Disse meget forskellige vilkår afspejler, at der er tale om enkeltstående projekter, som har introduceret gasdriften i kollektiv trafik i Danmark. Kommuner og regioner er her gået foran og har også taget den nødvendige merudgift, for at få enderne til at hænge sammen. Motivet har også været at oprette fyldestationer, som andre offentlige og private parter kan benytte.

Jens Boe Jacobsen opfordrede til at afslutte forsøgsfasen og gøre vilkårene for busoperatørerne mere ensartede ud over landet. Det vil gøre gasdriften billigere for trafiksselskaber og kommuner og nemmere at håndtere for alle parter.

Arriva's forslag til en hurtigere grøn omstilling i bustrafikken

Grøn omstilling kræver øget samarbejde og risikodeling mellem de forskellige aktører i den kollektive trafik:

- Trafiksselskaber: Skal for eksempel stille miljøkrav på CO₂ og støj, lave kontraktperioder på 10-12 år (særligt, hvis operatørerne skal forestå etablering af gasanlæg)
- Kommuner og regioner: Skal for eksempel pålægge trafiksselskaberne miljøfokus i buskontrakterne og give længere og større kontrakter
- Gas- og energiselskaber: Skal for eksempel indgå kommunale partnerskaber og etablere offentlig infrastruktur
- Busoperatører: Skal levere konkurrencedygtige priser på miljøvenlige busser, gå i aktiv dialog med regioner og kommuner og sikre de relevante busmodeller samt være en saglig rådgiver og sparringspartner i indkøb og test af materiel
- Regering og folketing: Skal fjerne/reducere afgifter og sikre miljøvenlig transportlovgivning, flere puljemidler til omlægning af kommunale køretøjer og etablering af offentlig infrastruktur



Kinesisk busproducent leverer el-bus til Liverpool

I den engelske by, Liverpool, som blandt andet er kendt for The Beatles og byens fodboldhold, bliver nu også kendt for at være den første engelske provinsby, der kører el-busser ud i byen for at servicere borgerne, når de skal fra et sted til et andet

Den kinesiske producent af el-busser - BYD - har leveret en flåde på 12 BYD ADL Enviro200EV-busser, der skal sættes i drift i løbet af kort tid på en byens City Centre Circular Routes 26 og 27 - også kendt som The Belt.

El-busserne kommer til at køre mellem 160 og 200 kilometer dagligt. De fleste over en 12 timers periode, mens enkelte vil komme op på at køre i 19 timer. Busserne vil blive ladet op om natten hos Arriva's Green Lane bus depot i Liverpool, hvor der er installeret ladeanlæg fra BYD.

Busserne er designet til at kunne køre en hel dag på én opladning uden behov for supplerende opladning i løbet af dagen. BYD peger på, at el-busserne kan erstatte dieselbusser i forholdet én til én, så busoperatøren undgår at skulle købe yderligere el-busser i forhold til eksisterende dieselbusser for at kunne opretholde samme service.

De nye e-busser har 38 siddepladser og 32 ståpladser til passagerne, der eksempelvis kan benytte bussernes USB-opladere, der er placeret rundt i busserne.

De 12 meter lange e-busser, der vil blive opereret af Arriva Merseyside, er et resultat af et udbud, som Arriva North West og Merseytravel vandt sammen.

Miljø

- Arriva er forpligtet til at sikre, at busflåden lever op til de seneste standarder for rene køretøjer, siger Howard Farrall, der er administrerende direktør i Arriva Merseyside.

- Vi er meget stolte af at forene kræfterne med BYD og ADL i fronten af den elektriske bus-revolution. Dette partnerskab vil yderligere bidrage til Arriva's miljø-mål, som omfatter en ambitiøs plan for reduktion af CO2-udledning, bæredygtig energi og investering i fornybare ressourcer, siger han videre.

BYD betegner ordren som markant, da det er den første som partnerskabet mellem kinesiske BYD og den britiske busproducent ADL - Alexander Dennis Limited i Edinburgh - har vundet uden for London. Her har partnerskabet mellem BYD og ADL som leverandør af el-busser været med til at vinde en række udbud. Det betyder, at BYD ADL-partnerskabet ind til nu har eller skal levere 157 elbusser til ruter i London.

BYD er Low Carbon HDV Manufacturer of the Year

Den kinesiske producent af el-busser blev onsdag 11. oktober kåret som Low Carbon HDV Manufacturer of the Year i forbindelse med Energy 2017 i NEC, Birmingham

BYD har eksempelvis 157 12-meter el-busser kørende for Transport for London.



www.
bus-store
.com

Tried. Tested. Trusted.

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

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



Rapport:

Luftforurening i København koster samfundet omkring 9 milliarder kroner

De samfundsøkonomiske omkostninger fra luftforureningen i København udgør ifølge en rapport fra DCE (Nationalt Center for Miljø og Energi) 9 milliarder kroner. Der mangler dog viden om, hvordan de ultrafine partikler påvirker befolkningens helbred, så beløbet kan være større

En ny rapport, som DCE (Nationalt Center for Miljø og Energi) har udarbejdet for Københavns Kommune, ser på konsekvenserne af den del af luftforureningen, hvor EU i dag har fastsat grænseværdier.

Ifølge rapporten dør 550 mennesker i København og på Frederiksberg for tidligt på grund af luftforurening, og forureningen er samtidig medvirkende årsag til ca. 20.000 tilfælde af kronisk bronkitis, astma, luftvejslidelser, hjertesvigt og lungekræft.

Trods et mindre fald i luftforureningen er der sket en stigning i antallet af dødsfald, hvilket skyldes en række faktorer - blandt andet en øget befolkningstilvækst. Samtidig har Finansministeriet ændret sin vejledning til, hvordan de samfundsøkonomiske konsekvenser af luftforureningen bør opgøres. Den nye beregningsmetode viser, at samfundets omkostninger på grund af luftforureningen nu udgør omkring 9 milliarder kroner - hvilket er dobbelt så meget som hidtil antaget.

- Luftforureningen har store menneskelige konsekvenser for de mange tusinde københavnere, der hvert år bliver syge og i yderste konsekvens dør. Det bør vi i sig selv reagere på. Ydermere viser rapporten og den nye beregnings-

metode, at forureningen også er en kæmpe belastning for samfundsøkonomien. Politisk har vi et ansvar for at sætte ind, hvor vi kan. I København er et bredt flertal for eksempel parate til at tage et opgør med de mest forurenende biler, men regeringen nægter desværre at give os de nødvendige redskaber, siger teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL).

Den nye rapport fra DCE omfatter kun den del af luftforureningen, hvor EU allerede har fastsat grænseværdier. Dermed er der ikke regnet på konsekvenserne af de ultrafine partikler, der primært stammer fra lokale kilder som trafik og brændeovne. Men en række eksperter vurderer, at de ultrafine partikler kan være skyld i flere hundrede dødsfald hvert år. Dermed kan de samfundsøkonomiske konsekvenser også vise sig at være meget større.

I dag kan Københavns Kommune forbyde de mest forurenende lastbiler og busser at køre ind i København med mindre de får installeret et partikelfilter. Morten Kabell ser gerne, at VLAK-Regeringen ændrer loven, så kommunen kan stille samme krav til ældre person- og varebiler. Og på sigt vil borgmesteren gerne kopiere andre europæiske storbyer som Paris, Madrid og Athen, der vil indføre et decideret forbud mod dieselmotorer fra 2025.

- Lige nu ser vi storbyer over hele verden lægge sig i selen for at nedbringe luftforureningen. I Danmark er det statens ansvar, og her har skiftende miljøministre desværre svigtet københavnernes fuldstændigt. I Borgerrepræsentationen er vi parate til at tage ansvaret på os, men det kræver, at Folketinget giver os et større handlerum, siger Morten Kabell.

Han peger på, at VLAK-Regeringens miljøminister sidste år fik flyttet statens officielle luftmålestation på HC Andersens Boulevard. Morten Kabell mener, at flytningen skete for at bringe de officielle målinger for NOx under EU's grænseværdier, så VLAK-Regeringen kan undgå at indføre tiltag, der nedbringer luftforureningen.

Fakta

- Det totale indhold af kvælstofdioxid (NO₂) og partikler som PM₁₀ (partikler under 10 mikrometer) og PM_{2,5} (partikler under 2,5 mikrometer) i luften i København er faldet med henholdsvis 11 procent, 13 procent og 18 procent i perioden 2010-2013. Andelen, der stammer fra lokale kilder såsom trafik og brændeovne, er faldet med 50 procent fra 10 procent til 5 procent. Faldet i partikler fra brændeovne tilskrives dog primært en ændret og mere retvisende beregningsmetode
- Grænseværdierne for forurening med partikler (PM_{2,5} og PM₁₀) er overholdt, mens grænseværdierne for kvælstofdioxid (NO₂) overskrides på ni gadestrækninger i København, heriblandt på H.C. Andersens Boulevard
- På trods af en befolkningstilvækst på ca. 30.000 i perioden 2010-2013 er antallet af for tidlige dødsfald kun steget fra 540 i 2010 til 550 i 2013. Med afsæt i en ny vejledning fra finansministeriet betyder det, at de samfundsøkonomiske konsekvenser nu beregnes til cirka 9 milliarder kroner
- Rapporten fra DCE indeholder ikke en generel kortlægning af luftens indhold af partikler på gadeplan, da dens beregninger er baserede på luftforureningen i bybaggrund. Bybaggrund repræsenterer den luftforurening, man udsættes for, når man befinder sig i en park, en baggård eller på taget af bygninger i byen. Koncentrationen af luftforurening i bybaggrund er det, man anvender til at beregne graden af københavnernes gennemsnitlige eksponering for luftforurening. Bybaggrundskoncentrationen adskiller sig således fra den luftforurening, man udsættes for på gadeplan, hvor det direkte bidrag fra trafikken i den pågældende gade også indgår
- Herudover ser rapporten ikke på mængden af ultrafine partikler. Ultrafine partikler stammer især fra bileres udstødningsgasser og optræder derfor især på gadeplan. Selvom nyere forskning har dokumenteret, at de ultrafine partikler udgør en sundhedsrisiko, er der endnu ikke fastsat en EU-grænseværdi for disse



Svenske hybridbusser skal betjene borgerne i tysk universitetsby

Den tyske by Göttingen, der har omkring 120.000 indbyggere og ligger i delstaten Niedersachsen, skal snart lægge asfalt og brosten til tre hybridbusser, som Volvo Busser skal levere til næste forår

Det er Göttinger Verkehrsbetriebe GmbH (GÖVB) i den tyske universitetsby i Tyskland, der har bestilt tre Volvo Electric Hybrid hos Volvo Busser.

Den tyske bys satsning på elektrificerede busser er en del af byens langsigtede ambitioner om at omstille den kollektive trafik i en mere grøn og bæredygtig retning.

Göttingen har i dag 19 buslinier, hvor de fleste kører gennem den velbevarede bymidte fra middelalderen. Det er på to af disse linier - 41 og 42 - som de nye hybridbusser fra Volvo Busser skal køre på.

I forbindelse med ordren oplyser Volvo Busser, at Volvo Electric Hybrid kan køre syv kilometer alene på batteridrift, hvilket betyder en meget tyst og helt udslipfri kørsel i byen. Syv kilometer alene på batterierne svarer til omkring 70 procent af den gennemsnitlige længde af bybuslinier i Europa. Opladningen af bussernes batterier sker på mellem tre og fire minutter ved liniernes fælles endestation.

Om natten bliver busserne langtidsopladet. Elhybridbusserne er også udrustet med en mindre dieselmotor, der er tilsluttet en generator, som kan oplade batterierne. Dermed kan bussernes rækkevidde øges, så de bliver mere fleksible.

Ud over de tre hybridbusser omfatter ordren også Volvo's system til overvågning af batterierne. Ladestationerne, der skal leveres af ABB, er baseret på det åbne system - OppCharge - som følger brancheorganisationen ACEA's anbefalinger om hurtigopladning.

Om Volvo 7900 Electric Hybrid

- Bussen kører på el i cirka 70 procent af tiden
- Elhybridbussen er udslipfri og støjsvag, når den kører på el
- Energiforbruget er 60 procent lavere sammenlignet med en tilsvarende dieselbus
- CO2-udslippet er mellem 75 og 90 procent lavere afhængigt af valg af brændstof
- Elhybridbussen er udrustet med en elmotor, batterier og en mindre dieselmotor
- Batterierne hurtiglades ved endestationerne på mellem tre og fire minutter
- Volvo Busser's program af elektrificerede busser omfatter også hybridbusser og helt eldrevne busser. Totalt har Volvo Busser ind til nu solgt over 3.500 elektrificerede busser til kunder over hele Verden.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Mercedes-Benz har sat en ny stjerne på bus-himlen

Det storsælgende turistbus - Tourismo - fra Mercedes-Benz fik i sommer sin arvtager Mercedes-Benz Tourismo RHD. Det er en bus, som har gennemgået en total make over. Magasinet Bus fik muligheden for at prøve den nye Tourismo RHD i Kroatien i slutningen af september

Text og foto: Bo Norvinge



Materiel



*Den omkring 13 meter lange og tre-ak-
slede Tourismo M med pentry og toilet
tager 49 passagerer..*



Mercedes-Benz Tourismo i sin enkleste udførsel med OM936-motor og manuel gearkasse.

Den nye Mercedes-Benz Tourismo RHD er en ny stærk modelserie med otte modeller. To- eller tre-akslede, fire forskellige længder fra 12,3 til 13,9 meter til omkring 50-60 passagerer og med 9,9 til 12,1 kubikmeter bagagerum. Tourismo er en alsidig model for eksempelvis skole- og rutetrafik, men også for både kortere bestillingsrejser og længere turistrejser. Den tilhører, som en del allerede er klar over, den nedre del af business-segmentet, men tager nu også et skridt ind i det øvre business-segmentet og kommer til at erstatte den mere luksuriøse Travego RHD. Eksteriøret markerer sig først og fremmest ved den markant opdaterede front med lygter, der er lånt fra Actros-lastbilerne, men også bagpartiet er blevet modelleret om med nyt bakkamera-arrangement.

Når man går ombord i Tourismo RHD bliver man mødt af et luftigt og indbydende interiør.

To versioner af førerpladser tilbydes - Cockpit Basic Plus og Cockpit Comfort Plus, men ingen er "billige. De udstråler begge eksklusivitet og multifunktionsrattet indgår i begge førerpladser. Med der er en del forskel på udformningen, da Comfort Plus har et helt andet instrumentbord, indbygget lyd-, telefon- og navigationsenhed, en anden gruppering af kontakter og knapper samt sølv-indlæg, som pifter yderligere op.

Generelt er der mange små fralægningspladser og førerpladsen er blevet 5 dB mere støjsvag. Men i en af de testede busser var der noget, der skramlede over hovedet.

Instrumentbordet med kontakter og reguleringsknapper giver et godt overblik og lette at nå. Joystikket til den automatiserede Powershift-gearkasse er bekvemt placeret under rattet. Alt er layoutmæssigt grupperet for at være enkelt at komme til, og det er nærliggende at tænke på Mercedes' følelse af premium-klasse.

Men reguleringsknapperne når ikke rigtigt op i samme premium-klasse, som koncernens personbiler - det må vi erkende.

Materiel

Efter min mening havde instrumentbordet en del af mangler. Men det kan være en smagssag. Sideruden på førersiden er elopvarmet og køres godt ned elektrisk, selvom den ikke forsvinder helt ned i karosseriet. Sammenlignet med skyderuder er det en god løsning ved betalingsanlæg og indkørsler med bomme - eksempelvis i lufthavne.

Men det ville være endnu mere bekvemt, om ned- og oprulningen havde en automatisk funktion.

Førerstolen - Grammer Tourea MCG 90.6 - har en god siddeflade og er luftaffjedret, automatisk vægtjustering og rigeligt med indstillingsmuligheder. Rattet er også godkendt med indstillinger, der kan imødekomme alle ønsker.

Vel ude på vejen var kørslen smidig og meget støjsvag. den individuelt affjedrede foraksel bidrager meget til komforten. Udsynet fremad og til siderne er førsteklasses takket være den store og hvælvede frontrude og spejlarrangementet, som giver chaufføren gode muligheder for at følge med i, hvad der sker rundt om bussen.



*Fem trin op gennem bagdøren, og man er inde.
Ved trappen er der en lille skraldespand.*





Luxline indeholder det mest eksklusive interiør. Skærmene i midten foldes ned fra loftet.

Styringen føltes præcis og gav en sikker følelse selv på smalle veje og i skarpe sving. De tre-akslede busser føltes mest stive - måske lidt for stive, da de i nogle situationer føltes en smule for understyrede i forhold til de to-akslede udgaver af Tourismo-busserne.

Det er ikke kun bag rattet, man sidder bekvemt. Støjniveauet er behageligt hvor end man sidder i busserne. Passagerområdet kan indrettes på mange måder efter behov og ønsker.

Interiøret findes som Standard, Softline og Luxline i forskellige kulører. Det omfatter de populære Travel Star Eco-stole med justerbare ryglæn og fodstøtter samt armlæn, der kan foldes ned - og som tilvalg kan man få en sideforskydning ud mod gangen.

Den nye Tourismo kan leveres med trådløs mediarouter og multimedia-system samt USB- og 230 V udtag ved hver stolerække - hvilket er vigtigt i dag.

Det integrerede modul over sæderne med lys- og ventilationsfunktionerne, som styres via en touchskærm, er også nye.

På hattehylden kan man få holdestænger som tilvalg - enten på den ene side eller i begge sider. Hattehylden er i sig selv både stabil og let at få fat i uden holdestænger, men man skal passe på sine fingre, hvis man bruger hattehylde som holdestang, da den er fæstet med konsoller med ret skarpe metalkanter.

Køremæssigt lever den nye Tourismo helt op til forventningerne. Der tilbyde tre motoralternativ afhængig af, hvilke

krav man stiller til ydeevne. Samlet tilbyder Mercedes-Benz fem motorer - fire OM470, en 10,7-liters motor fra 360 til 456 hk og 1.700 til 2.200 Nm ved 1.100 omdrejninger pr. minut. Eller den mindre 7,7-liters OM936 på 7,7 liter med 354 hk og 1.400 Nm i maksimalt drejningsmoment mellem 1.200 og 1.600 omdrejninger pr. minut.

Standardmotoren til Turismo-modellerne M/3 og L er OM470 med 394 hk, men som alternativ kan man vælge 428 og 456 hk motorerne. I Turismo og Turismo M/2 ligger som standard en OM470-motor med 360 hk, men hvis man vil jagte yderligere omkostninger findes nu en OM936, som effektmæssigt ligger 6 hk og 300 omdrejninger pr. minut lavere. Vægtmæssigt giver den fordele ud over motorens egenvægt, da den kun behøver et partikelfilter i stedet for to.

Præstationerne på OM936 holder et højt niveau, selvom den ikke når op til OM470 i de højere effektklasser - især ved sejtrækning ved lavere omdrejning op ad bakke.

For yderligere at få prisen ned kan man til OM936 også få den manuelle seks trins gearkasse med servoskift - GO 190 - som en alternativ mulighed til Turismo og Turismo M/2. Uden pristillæg er det ellers GO 210 som gælder gennem hele linien og som tilvalg findes GO 230-gearkassen. Men mest interessant er helt klart tilvalgsmuligheden i form af Powershift-gearkassen GO 250-8, som sad i hovedparten af de busser, som vi testede. Gearkassen er grundlæggende ZF's nye Tra-Xon-gearkasse i en videreudvikling af GO 240-8 som blev taget i brug specielt for busserne med progressiv drivssats med lange spring i de lave gear og korte spring i de høje gear for optimal kørsel.





Cockpit Comfort Plus tilvalget tilbyder en indbydende førerplads.

Instrumentbordet har velplacerede kontakter og drejknapper - og alt er inden for rækkevidden. Multifunktionsrat er standard.



Med den gearkasse kan bussen hurtigt op på march-hastighed - og vel deroppe blev omdrejningstallet fastholdt så langt som muligt inden for motorens optimale drejningsmoment - selvom vejen var kuperet. Drivlinens retarder var som vanligt en sekundær vand-retarder (SWR), men personligt foretrækker jeg at have første trin noget før, så man med ikke helt fuldt kan nøjes med at få taget lidt af farten. Bussernes drivaksel er gennem hele linien de velkendte og gennemprøvede RO 440-aksler.

Sikkerheden er et vigtigt punkt, selvom man under testkørsler nok ikke stifter bekendtskab med systemerne. Men at Mercedes ligger i førerfeltet, når det gælder sikkerhedssystemer er ikke noget nyt, da blandt andet ABS, EBS, ASR og ESP i lang tid har været med i standardudrustningen.

Ud over alle standardsystemerne består nyhederne i, at Tourismo RHD kan udrustes med nødbremsesystemet Active Brake Assist 3 (ABA 3), som aflæser både stillestående og bevægelige forhindringer, og efter behov automatisk begynder en fuld nedbremsning. Samtidig afslørede Mercedes-Benz, at ABA 4 som ydermere reagerer på bløde trafikanter slippes fri næste år og bringer dermed sikkerheden op på et helt nyt niveau. I foråret 2019 kommer også en si-devindsassistent på markedet.

Og hvis en ulykke alligevel skulle indtræffe, er busserne udrustet med det patenterede kollisionsbeskyttelsessystem - Front Collision Guard (FCG) - som med sin energiabsorberende deformationszone beskytter både chauffør og rejseleder i en kollision.

Et andet vigtigt punkt set ud fra et ejersynspunkt er økonomien.

De to-akslede versioner er blevet 200 kg lettere end forgængerne. Karosseriet har fået en bedre aerodynamik, hvor den nederste del af fronten hen mod forakslen er dækket ind. Med automatisk niveauregulering forventer Mercedes-Benz et 7 procent lavere brændstofforbrug. Hvis man også udnytter den smarte fartpilot - PPC - som nu findes til Turismo og Eco Driver Feedback kan de brændstoføkonomiske gevinster blive endnu større. Sammen med længere serviceintervaller giver de forskellige tiltag en god totaløkonomi. Den Mercedes-Benz Turismo RHD er sammenfattet en man-

USB-udtag og 230 volt el-udtag er noget, som værdsættes af passagererne.



Toilettet findes til højre ved den bagerste trappe ind i bussen.

Materiel

gesidig model, som har taget et trin op prestigemæssigt og er forbedret både sikkerhedsmæssigt og ejer-økonomisk - men også i forhold til chauffør og passagerer.

Jeg oplevede de fleste detaljer som gennemarbejdede og harmonisk matchet til helheden - hvilket er en af fordelene med en bus, der er bygget og komplet færdigt på samme fabrik.



Letlæselige instrumenter med speedometer til venstre og omdrejningstæller til højre. I midten findes blandt andet informationer fra Eco Driver Feedback.



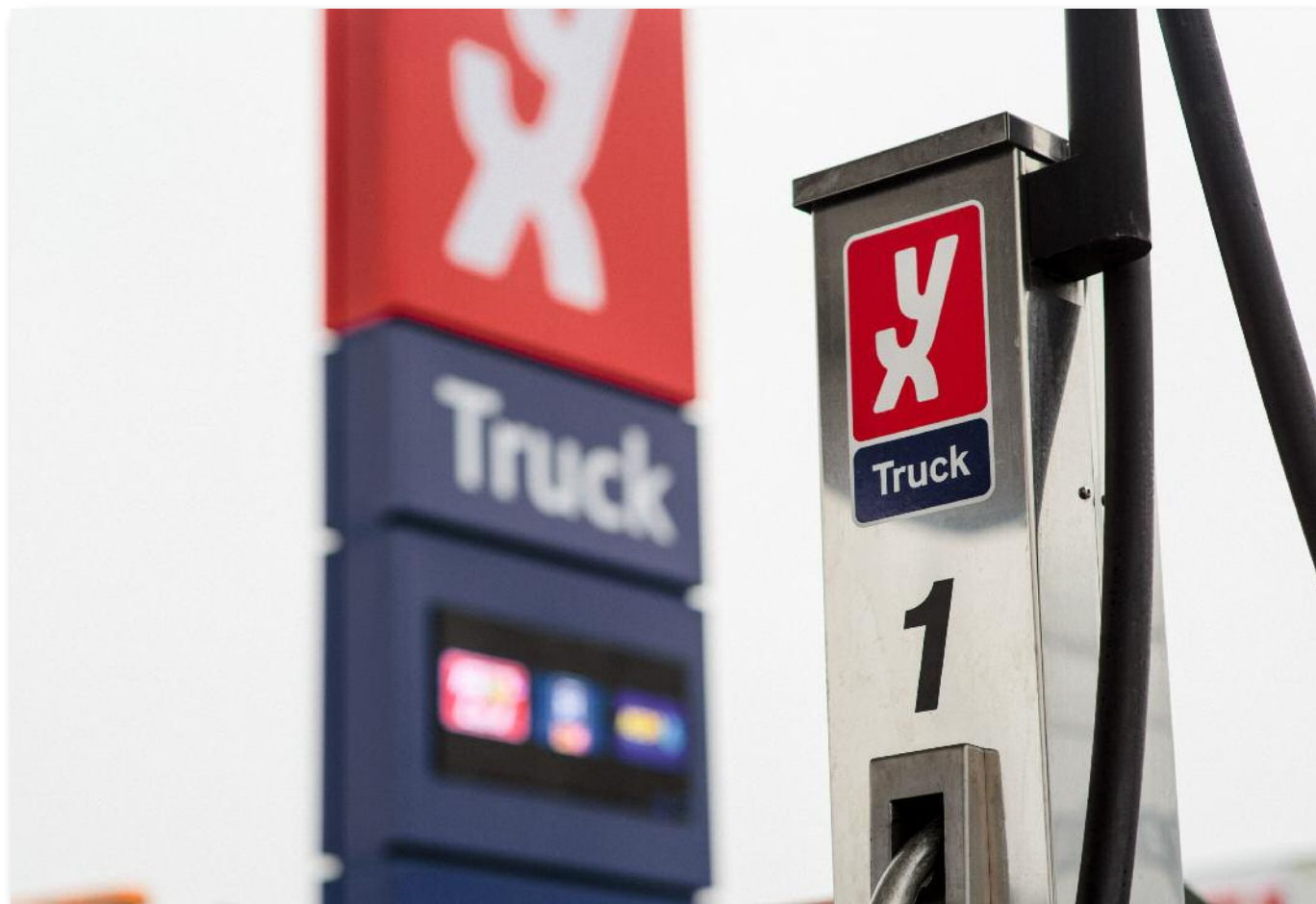
I hver plads er der et panel med individuel lys og luft.

Materiel

Køkkenmodulet indeholder blandt andet køleskab, pølsevarmer og el-koger og kaffemaskine.



Både bagende og front er nydesignet med dele fra Mercedes-Benz' Actros-lastbilserier.



Nyborg får nyt truck-tank

I starten af november udvider YX Erhverv sit netværk af truckanlæg. Denne gang er det Nyborg Øst ved afkørsel 45 på Motorvej E20, der får et nyt videoovervåget anlæg, hvor lastbiler og busser kan tanke diesel og AdBlue i fred og ro

- Med et truckanlæg i Nyborg udbygger vi det i forvejen brede netværk af YX-truckanlæg. Vores anlæg kommer til at ligge lige ved broen og motorvejen, hvor der samtidig kommer toiletter og truck-parkeringspladser, så vi er selvfølgelig glade for en placering i det område. Det er faktisk den eneste ægte truckstation på den fynske motorvej, siger Claus Gottlieb, der er direktør i YX Erhverv.

- Vi forsøger hele tiden at forstå kundernes behov bedst muligt, og derfor har anlægget i Nyborg været et initiativ, vi har glædet os til at dele med dem. Der kører dagligt rigtig mange lastbiler på den strækning, og vi har flere anlæg der, men tid er en knap ressource for vores kunder, så de fortjener et anlæg, som er super tilgængeligt, siger han videre.

Anlægget er klar til brug i starten af november og er forbeholdt erhvervs-kunder og modtager derfor ikke personbiler. På den måde sikres effektiviteten bedst muligt, og de værste køer undgås. De andre anlæg kan findes med selskabets app "YX Truck", der viser placeringer af alle YX Erhvervs truckanlæg i både Danmark, Norge og Sverige.

Om YX Erhverv

YX Erhverv er en del af YX Danmark A/S, som desuden består af YX Landbrug og YX Fyringsolie. YX Danmark A/S er en del af den norsk-ejede Reitangruppen A/S, som desuden ejer de landsdækkende kæder Rema 1000 og 7-Eleven.



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

Anderledes for alle andre. Perfekt for dig.

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

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Dækservice får ny afdelingsleder

Super Dæk Service Skejby vil geare sin afdeling i Skejby ved Aarhus op. Derfor startede Christian Nonbo 1. oktober i år som afdelingsleder af Super Dæk Service i Skejby. Efter at have fået selskabets afdelingen på Amager op at køre ser han nu frem til at geare op i Skejby og få værkstedet til at vokse sig større

Christian Nonbo er sammen med sin kæreste og parrets to små børn for nyligt flyttet til Tilst fra Amager, hvor han arbejdede som værkfører hos Super Dæk Service. Christian Nonbo har en bred viden som mekaniker, og kan hjælpe kollegaerne, hvis udfordringer skulle opstå på værkstedet.

Christian Nonbo og kollegaerne genåbner den tunge afdeling, hvilket længe har været et ønske fra de lokale kunder. Christian Nonbo håber på længere sigt, at lokalt landbrug og Lastvognskunder kan generere til en medarbejder mere. Christian Nonbo har dog flere mål for afdelingen i Skejby.

- Afdelingen skal blive større - ikke fysisk - men vi skal have flere ansatte og kunder ind gennem porten. Det skal ikke nødvendigvis være flere nye kunder, men eksisterende kunder, som har lyst til at komme igen og igen, siger Christian Nonbo.



Om Super Dæk Service

Super Dæk Service er med over 60 autoværksteder og dækcentre fordelt over hele landet en af Danmarks største dæk- og autoværkstedskæder og betjener både private, virksomheder, industri og landbrug.



November 2017

Salg: Jylland & Fyn
Leif Brændekilde Tlf: +45 40359308
E- Mail: lb@busimport.dk

Værksted / Lager
+45 74561326
E-mail: info@busimport.dk

Salg: Sjælland
Mark Petersen Tlf: +45 4020 3680
E- Mail: mp@busimport.dk

Udvalg af nye MB Sprintere Euro VI



Mercedes sprinter 314 cdi 3500 kg M1. lift 5 + G + F	fra kr. 335.000. -
Mercedes sprinter 316 cdi 3500 kg R2. lift 7 + G + F	fra kr. 385.000. -
Mercedes sprinter 316 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. 465.000. -

Vi bygger din nye mini bus efter dine ønsker og behov. Taxa – flexkørsel – syge transport – VIP. De anførte priser er standard opbygning
Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole, ikke kan komme det samme antal i som hidtil

Udvalg af nye ISUZU

NOVO med op til 29 + F + G Pris fra 675.000. - kr.

TURQUOISE med op til 31 + F + G Pris fra 795.000. - kr.

VISIGO med op til 39 + F + G Pris fra 1.195.000. - kr.



VW Caddy Maxi Trendline 2,0 TDI 102 HK DSG

Reg. NY km. 0 Euro VI Gearkasse: Automatik pladser: 7 el. 4 + F + kørestol Pris fra: **205.000**



5 stk. Scania Omniexpress r.f.g. 2008

Kilometer. Ca. 900.000, Euro IV, Automatgear, 53+1 pass.

Pris: **275.000**

- Toilet, luftdyser passagerer, Læse lamper, Armlæn, Bakkamera, Fartpilot, klima, lift



Neoplan Cityliner r.f.g. 2008

Kilometer ca. 380.000, Euro IV, automatgear, 55 + 1 + 1 pass.

Pris: **650.000**

- Fartpilot, klima, køkken, kaffemaskine, TV, Hattehylder

Neoplan Cityliner r.f.g. 2010

Kilometer ca. 450.000, Euro IV, automatgear, 55 + 1 + 1 pass.

Pris: **850.000**

- Fartpilot, klima, køkken, kaffemaskine, TV, Hattehylder

Alle priser er ab plads i danske kr. – der tages forbehold for mellemsalg og trykfejl – alle priserne skal tillægges moms



Esbjerg har fået nyt MAN-skabsrum

It's not a Van - it's a MAN. Sådan står der på de nye TGE'er fra tyske MAN, der står foran det nye lastbilcenter på Guldborgsundvej få hundrede meter fra afkørsel Esbjerg N på Motorvej E20. Lastbilcenteret er indrettet med gennemgående baner til modulvogn tog og med arbejdspladser med plads til kortere biler som eksempelvis en MAN TGE-varebil eller minibus

Ud over at være på premiere-turné med en karavane af forskellige MAN TGE'ere havde MAN Truck & Bus også premiere på det nye lastbilcenter, der kan tage mod kundernes biler i lange baner - og så gennem seks porte i siden af bygningen.

Det er en ny tanke, som øger værkstedskapaciteten uden at øge behovet for flere kvadratmeter.

Det nye lastbilcenter er blevet tænkt godt i gennem, så medarbejderne arbejder tæt sammen frem for langt fra hinanden. Der er for eksempel ikke mange skridt fra reservedelslageret og ud til den fjerneste port, der reelt ikke ligger så langt væk.

Claus Lindholm, der er markedskommunikationschef hos MAN Truck & Bus i Danmark, siger til transportnyhederne.dk, at det nye center i det sydvestlige hjørne af Jylland sætter nye standarder for, hvordan MAN-værksteder skal indrettes i fremtiden. Ud over den meget synlige nyskabelse med porte i siden, så både store trækere, mindre distributionsbiler og de nye MAN TGE-varebiler kan serviceres side om side, er der også den øvrige indretning med eksempelvis rørsystemer til smøremidler og trykluft ført frem til arbejdsborde, der er en del af de nye værkstedsstandarder.



**FÆLLES
RETNING**

Solaris Danmark Bus A/S

Haraldsøvej 9
Postboks 105
DK- 6330 Padborg

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

www.solarisbus.com - www.vagnerikhvid.dk

www.solarisbus.com

Reddere frygter uopmærksomme bilister

Inden for det seneste år har 64 procent af redderne hos SOS Dansk Autohjælp været i en farlig situation, hvor de måtte springe til siden for ikke at blive ramt af en uopmærksom bilist. Det viser en ny undersøgelse, der er lavet i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik blandt 273 reddere, der sendes ud for at hjælpe, når der for eksempel sker en ulykke på en motorvej

Redningsfolkene skal ud over at hjælpe med at få mennesker ud af de forulykkede biler, også fjerne havarerede biler fra vejen. Men undersøgelsen viser, at det ikke altid er et helt ufarligt arbejde.

I undersøgelsen siger 64 procent af redderne hos SOS Dansk Autohjælp, at de inden for det seneste år har været i en farlig situation, hvor de måtte springe til siden eller flytte sig hurtigt, så de ikke blev ramt af en uopmærksom bilist.

Blandt redderne siger otte ud af ti, at de har oplevet det flere gange inden for det seneste år.

I nogle tilfælde går det desværre også galt, viser undersøgelsen. 28 procent af redderne siger, at de fået påkørt deres afspærringsmateriel af en uopmærksom bilist, og 6 procent af redderne har fået påkørt deres redningskøretøj. 9 procent siger, at de selv er blevet ramt af uopmærksom bilist.

- Vores reddere oplever alt for tit, at uopmærksomme bilister kører meget tæt på, når redderne arbejder på vejen. Det er især på motorvejene, at de farlige situationer opstår, og så hænder det altså, at vores reddere bliver ramt af et sidespejl eller det, der er værre, hvis de ikke når at springe til siden, siger Keld Jeppesen, der er distriktsstationsleder i SOS Dansk Autohjælp.

Kør bil, når du kører bil

Hos Rådet for Sikker Trafik vækker resultaterne af undersøgelsen blandt de 273 reddere bekymring. Lige nu gennemfører Rådet for Sikker Trafik, Forsikring & Pension og landets kommuner en kampagne, der skal få flere trafikanter til at være opmærksomme bag rattet.

Kampagnen "Kør bil, når du kører bil - kom ud af din boble" sætter fokus på, at alt for mange har deres fokus på meget andet end trafikken, når de sidder bag rattet. I forbindelse med uopmærksomhedskampagnen har Rådet for Sikker Trafik og Forsikring & Pension spurgt 969



(Foto: SOS Dansk Autohjælp.)

bilister, hvad de er optaget af, når de kører i trafikken. 63 procent svarer, at de meget ofte, ofte eller engang i mellem sidder i egne tanker, 27 procent at de indstiller deres GPS og 10 procent siger, at de læser sms, mails eller indhold på Facebook, mens de kører i trafikken.

- Når man har øjne og fokus på andet end trafikken i blot få sekunder, så udgør man en stor risiko for sig selv og andre på vejen. Man reagerer langsommere, hvis der opstår en kritisk situation eller opdager måske for sent, at der er kø forude eller redningsfolk, som arbejder på vejen. Det er vigtigt, at flere holder fokus på trafikken, når de sidder bag rattet, siger Lisbeth Sahl, seniorprojektleder i Rådet for Sikker Trafik.

Fakta om sikkerheden for reddere:

Fra 2011-2015 har 283 mennesker mistet livet i ulykker, hvor der har været uopmærksomhed involveret, viser tal fra Vejdirektoratet.

Gode råd om færdsel ved trafikulykker:

- Sådan bør man gøre, hvis man ser udrykningskøretøjer eller reddere, der arbejder på vejen:
- Sænk farten
- Hold ekstra afstand til reddere, havarerede biler og udrykningskøretøjer
- Skift vognbane i god tid på motorvejen og efterlad et tomt spor ud for havarerede biler og udrykningskøretøjer i nødsporet
- Vis hensyn, og giv redderne arbejdsro, så trafikken hurtigt kan flyde normalt igen

Fakta om undersøgelsen blandt reddere:

Undersøgelsen blandt redderne hos SOS Dansk Autohjælp er gennemført i samarbejde med Rådet for Sikker Trafik i september. Redderne er blevet spurgt, om de inden for det seneste år har oplevet problemer med uopmærksomme bilister, når redderne arbejder på vejene.

- 87 procent af redderne har inden for det seneste år har oplevet farlige situationer, hvor de har været bekymret/nervøse for deres sikkerhed på grund af uopmærksomme trafikanter
- 64 procent siger, at de har været nødt til at springe til siden/flytte sig hurtigt, så de ikke blev ramt af en uopmærksom bilist
- 28 procent har fået ramt afspærringsmateriel
- 6 procent har fået påkørt deres køretøj
- 9 procent af redderne er inden for det seneste år blevet ramt af uopmærksomme trafikanter, da redderne arbejdede på vejen/i vejsiden

Undersøgelsen, der omfatter 273 ud af 340 reddere hos SOS Dansk Autohjælp, blev gennemført fra 13. – 20. september af SOS Dansk Autohjælp og Rådet for Sikker Trafik.

Busrejser er i fokus



Her på Magasinet Bus besøgte vi Ans-Bussen for tre år siden. I september fik vi atter lejlighed til at lægge vejen forbi rejsevirksomheden, som siden sidst var flyttet ud af Silkeborgs bymidten til nye lokaler på Lillehøjvej tæt på den nye motorvej gennem byen i det midtjyske søhøjland

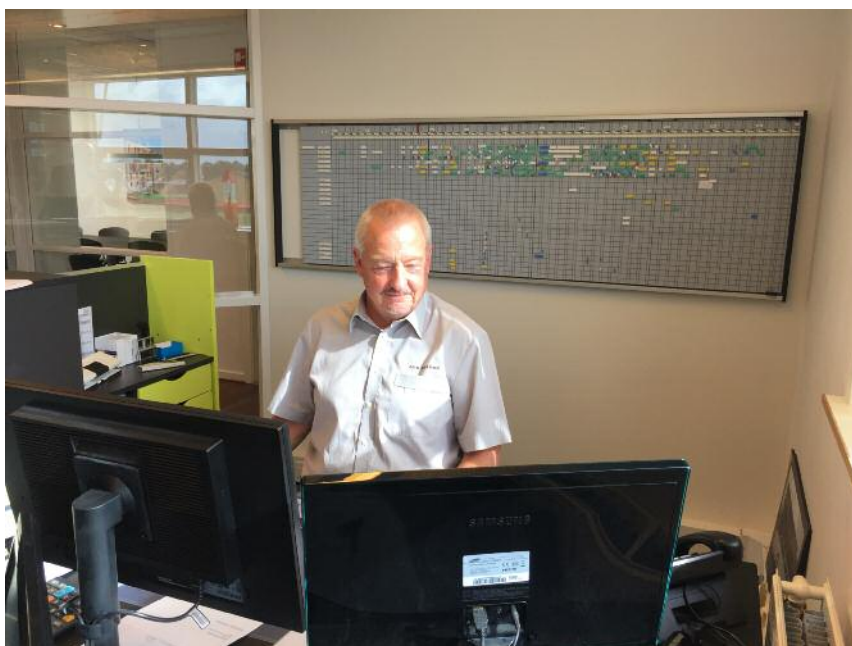
Busrejser

Selvom adressen var ny, kontoret indrettet på en anderledes måde, og busflåden tilpasset den aktuelle forretning, var der også bevaret noget centralt fra tiden midt i byen - og sikkert meget længere tilbage. Susan og Claus Andersens imødekommenhed og fokus på deres gæst.

Og det er netop det, der bliver denne artikels fokus. Hvordan man betjener gæsterne hos Ans Bussen, der markerer sig på veje i Kongeriget og andre steder i Europa med busser, der med mindst fire stjerne ligger over den almindelige turistklasse.

Hjemme på kontoret fortæller Susan Andersen om, hvordan it-systemer er vigtige redskaber i det daglige planlægningsarbejde, når busserne skal disponeres og chaufførernes dagligdage skal planlægges. Det gælder flådestyring, fakturering, bogholderi og chaufførernes arbejdstid, ferier og køre- og hviletider. Velfungerende it-systemer er også i brug, når store kunder har brug for en bus eller to - eller flere.

Susan Andersen forklarer, at Ans-Bussen i foråret åbnede sin net-dør med et storkundelogin for de kunder, der dagligt eller næsten dagligt skal have hjælp med at transportere gæster et eller andet sted hen - på virksomhedsbesøg eller fra en lufthavn til et hotel.



Både Susan og Claus Andersen peger på, at uden de netbaserede it-systemer, var dagligdagen betydeligt mere kompliceret og uoverskueligt. Så ville væggen have en opslagstavle fyldt med gule sedler. I dag er der hverken gule sedler eller en opslagstavle.

It-systemerne til planlægning og flådestyring, håndtering af køre- og hviletider og eksempelvis fakturering betyder, at Susan og Claus hele tiden kan få overblik over virksomheden fra bussen fyldt med gæster, som en af chaufførerne kører med et sted ude i Europa over regnskabet og til de kommende dages opgaver. En del af systemet er åbnet for storkundelogin, mens en anden og større del er åbent for chaufførerne, som kan følge med i, hvad de har lavet, er i gang med at lave og hvad de skal lave de kommende dage.

Tingene skal være i orden

Claus Andersen peger på, at det er centralt for Ans-Bussen, at der er orden i tingene. Det gælder lige fra kontoret og ud til den fjerneste bus, hvor chaufførens arbejdsforhold skal være i orden. Og det er mere end en velindrettet førerplads med luftaffjedret førersæde. Det er eksempelvis køre- og hviletiden og sikkerheden i bussen.

- Vi kan bruge it-systemerne til at bevise, at chaufførerne har styr på tingene, siger Claus Andersen, som med et beskeden - og samtidigt overbevisende smil - siger, at Ans-Bussen har det som drengen hos tandlægen, der kommer hjem til sin mor og siger: Nul huller. For hos myndighederne er meldingen tilsvarende: Nul fejl.

Claus Andersen peger også på politiets vejsidekontroller af tunge køretøjer, der også omfatter busser, der kører med gæster på turistklasse eller højere. Her kører Ans-Bussen chauffører roligt ind og hilser på betjentene, bliver tjekket



- Man skal ikke nødvendigvis altid købe billigt ind, siger Claus Andersen.

og kører igen med et ønske om god tur fra politiets side.

- Det er god reklame, siger Claus Andersen.

Han fremhæver i samme forbindelse også bussernes sikkerhed, der ikke blot er klaret med sikkerhedsseler og afstandsradar, som

bremser busserne ned, hvis afstanden til en forankørende pludselig bliver for kort.

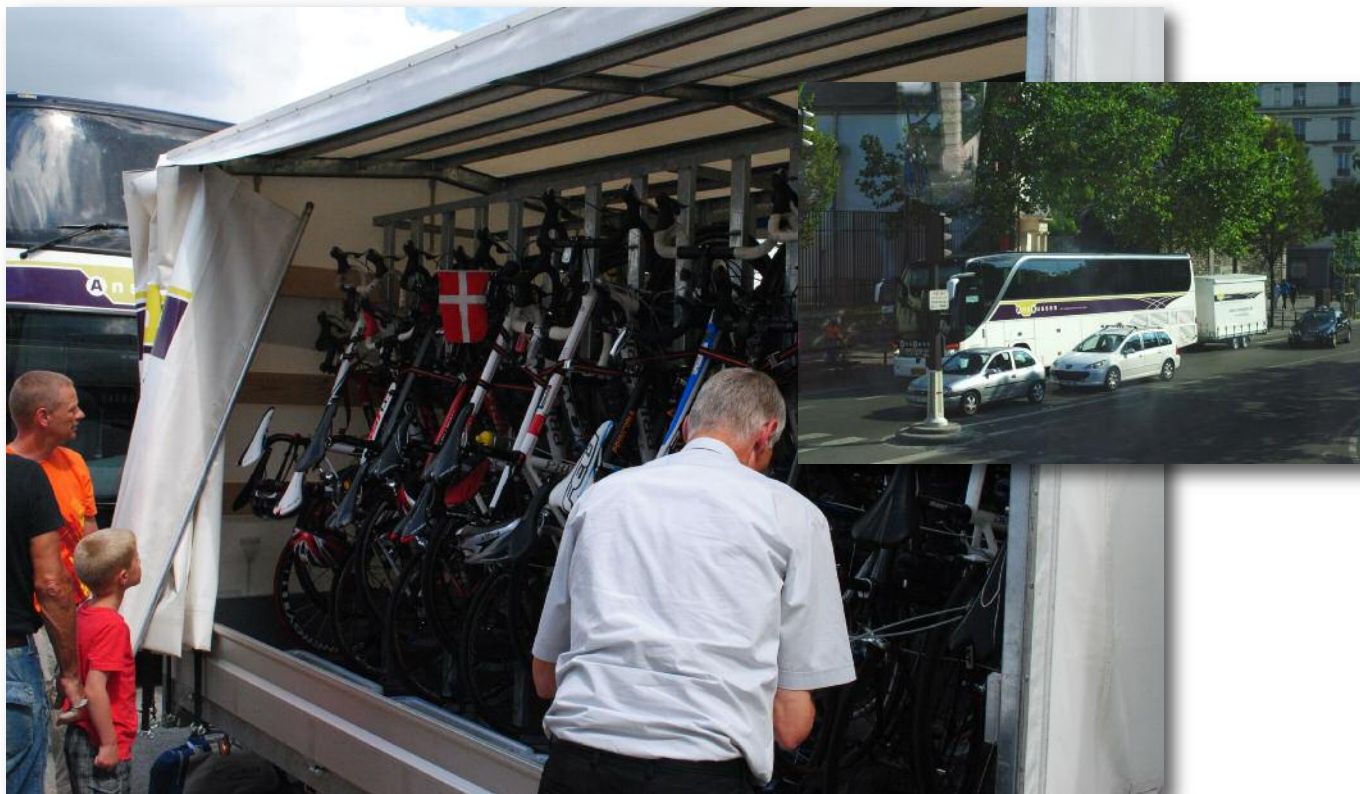
Busserne bliver også vedligeholdt, så chaufførerne kan køre ude på vejene med vished om, at de mindst lever op til lovens krav. En situation, som den nogle busvognmænd oplevede i sommer ved Dana Cup i Hjørring og ved Spejder-nes Lejr på Als, vil Ans-Bussen køre udenom gennem løbende vedligeholdelse - hellere lidt mere, end lidt for lidt.

- Det er god reklame, at busserne er i orden, siger Claus Andersen, der som en udløber af sommerens bremsedebat oplevede, at kunder ringede og spurgte til sikkerheden i Ans-Busserne.

Claus Andersen kunne så berolige kunderne med, at Ans-Busserne løbende bliver serviceret efter en plan, der sender dem til busservice i Ans, hvor de bliver gennemgået og vedligeholdt efter mottoet - hellere forebygge nedbrud og selv køre hele vejen ud og hjem, end kun at komme halvvejs frem og så skulle hentes hjem af andre.

Om busser og ture

- I Ans-busserne er der toilet og et lille køkken, hvor der kan laves the og kaffe. På alle ture serveres der kaffe / the ad libitum uden beregning. I busserne kan der købes kolde drikkevarer efter aftale med chaufføren
- Busserne er forsynet med fuldautomatisk klimaanlæg og individuelle luftdyser. Alle pladser har egen læselampe så der er mulighed for at læse en bog eller lignende på turen
- Bussernes av-udstyr kan sørge for underholdning via indbyggede fladskærme. Det kan eksempelvis være en film, GPS-visning af ruten eller man kan nyde udsigten fremad via det udendørs frontmonterede kamera. Der er også mulighed for at vise en Power Point-præsentation via en medbragt PC direkte til fladskærmene.
- Ved kørsel i Danmark / Sverige er der gratis trådløs internetforbindelse til rådighed.
- Sikker kørsel med busser, der er udstyret med afstandsradar, der sikre at bussen automatisk bremser ned ved forhindringer forude.
- Ans Bussen installerede som det første selskab hjertestartere i alle sine turistbusser. Alle chauffører har i forvejen deltaget i førstehjælpskurser og vil være i stand til at betjene hjertestarteren



Ans-Bussen kan tilbyde transport af cykler i en cykeltrailer, der har plads til 31 individuelt fastspændte cykler.

- Spørgsmålet er, hvad der koster mest. At vedligeholde lidt oftere, eller have en bus holdende med 40 gæster et eller andet sted i Tyskland, siger Claus Andersen, som kalder god og løbende vedligeholdelse for en form for forsikring.

Claus Andersen vurderer, at der i øjeblikket er en tendens til, at folk er mere opmærksomme på at købe et ordentligt produkt.

- Man skal ikke nødvendigvis altid købe billigt ind, siger han.

Chaufførerne skal både kunne køre og så alt det andet

Flere organisationer har gennem de seneste år peget på, at transportområdet vil komme til at mangle arbejdskraft. Claus Andersen siger, at det i dag kan være svært at finde kvalificerede chauffører, for en chauffør hos Ans-Bussen skal kunne mere end blot at køre behageligt og sikkert.

Han skal med Claus Andersens ord:

- være teknisk dygtig
- kunne snakke med folk
- skal kunne sprog
- skal levere en service i top
- have situationsfornemmelse
- være til stede uden af være der
- kende sin rolle i forhold til selskabet i bussen og den aktuelle situation

Miljø og adfærd

Ans Bussen har valgt at installere en EcoTrack-løsning i alle køretøjer: Dermed er der mulighed for at tilrettelægge kørslen præcist med et minimum af spildtid. Det har resulteret i en bedre kørselsadfærd, bedre driftsøkonomi, store besparelser på brændstof og dermed mindre CO2 udledning.

Busrejser

- Det er et stort ansvar at køre i en bus med 50 mennesker eller flere, siger Claus Andersen, som fremhæver, at en chauffør hos Ans-Bussen også skal være indstillet på, at man er klædt i forhold til retningslinierne med eksempelvis slips.

Dermed vil det eksempelvis være lidt af en overvindelse for Magasinet Bus' udsendte journalist og redaktør at skulle sætte sig bag rattet i en af Ans-Bussens busser, for det er bestemt ikke slips, der er årsagen, hvis der opstår synkebesvær. Men omvendt, hvis et slips er den eneste hindring for et spændende job, så var det nok også til at overleve.

Specialiseret i turistikørsel

Ind til i dag har Ans-Bussen fyldt førersæderne op med kvalificerede chauffører, som sørger for, at busserne både holder ind de rigtige steder til aftalt tid og kører videre til næste sted.

Claus Andersen forklarer, at Ans-Bussen udelukkende kører turistikørsel. Blandt kunderne er en meget stor virksomhed i det midtjyske, som fylder en del i de daglige opgaver. Derudover kommer en række mindre kunder - eksempelvis uddannelses institutioner og virksomheder - som skal have busservice på et højt niveau.

- Vi har mange endagsture, siger Claus Andersen.

Det kan være ture til Læsø, Samsø eller Fanø - eller Den Genfundne Bro i nærheden af Østbirk og Vestbirk. Ans-Bussen kører endagsture i stort set hele landet.

Ans-Bussen har også stor erfaring i planlægning og afvikling af cykelture. Eksempelvis har Ans-Bussen arrangeret og afviklet cykelturene Team Vestjysk Bank cykeltur Silkeborg - Paris og Team Ans Rejser ligeledes Silkeborg - Paris.

Blandt kunderne er der også mange grupper og foreninger - og så Claus og Susan Andersens egne rejsearrangører - Ans-Rejser og Berlinspecialisten

Rejsebureauerne Ans Rejser og Berlinspecialisten er naturligvis store kunder

Her leverer Ans-Bussen en stor del af buskørslen. Derudover har Ans Bussen nogle samarbejdspartnere som indchartres til hjælp med kørslerne.

Det er med Claus Andersens ord gode kollegaer, som kan levere den samme gode service som Ans-Bussen.

Claus Andersen forklarer i Berlin-sammenhængen, at Ans-Bussen hen over året har ca. 70 busser i den tyske hovedstad. I Berlin har Ans-Bussen en dansk rejseleder, der faktisk bor i byen.

Om Ans-Bussen

- Ans-Bussen er grundlagt i Ans nord for Silkeborg i 1990 af Herdis og Per Rod
- I 2000 køber deres datter Susan sammen med sin mand, Claus Andersen virksomheden, der dengang kørte med 7 minibusser og 2 rutebiler på lokale ruter i og omkring Ans
- I dag har Ans-Bussen adresse på Lillehøjvej i Silkeborg og råder over en halv snes fire-stjernede busser
- I 2005 begyndte Claus Andersen og Susan Rod at interessere sig for turistikørsel og etablerede Ans-Rejser, som Ans-Bussen naturligt kører for
- Dagbladet Børsen udpegede Ans-Bussen som gazelle-virksomhed i både 2005 og 2006



- Og så har vores chauffører efterhånden kørt så meget rundt i Berlin, så det er ved at være en del af deres hjemmebane.

Den gode oplevelse er afgørende

Lige som mange andre erhverv, har turistbusvognmændene en grundlæggende udfordring, der går på, at kunderne sjældent kommer af sig selv.

På et spørgsmål om, hvordan Ans-Bussens folk eksempelvis får fortalt den positive historie om bustransport, svarer Claus Andersen.

- Kan vi bare få folk ud at køre én gang, så skal de nok komme igen. For en positiv oplevelse bliver spredt med mund-til-mund metoden, siger han.

Her på Magasinet Bus tager vi gerne rundt i Danmark for at besøge små og store busvirksomheder. Men det er umuligt at besøge alle inden for en overskuelig fremtid. Vi udkommer 11 gange årligt, og skal vi rundt og besøge alle omkring 600 busvognmænd, vil det tage 54 år.

Derfor hører vi meget gerne, hvis der skulle være en bus-vognmand et sted i landet, der har lyst til at fortælle om sin virksomhed, tanker og idéer.

Redaktionen kan kontaktes på telefon 2720 2531 eller på mail: redaktionen@transportnyhederne.dk.



Skagen gør krydstogtstatus

I løbet af krydstogtsæson 2017 har 31 krydstogtskibe anløbet Skagen Havn med tilsammen 33.088 gæster og 16.418 besætningsmedlemmer

Gæsterne er kommet fra 89 nationer. Det fleste gæster er dog kommet fra to lande - 14.118 har været fra Storbritannien og 8.234 fra USA.

90 procent af gæsterne - præcist 29.273 - har været i land.

Ud af de 29.273 gæster har de 9.720 været på ture i Skagen, Frederikshavn, Sæby og på Vestkysten, mens de 19.553 har oplevet Skagen på egen hånd.

Af de 9.720, der har deltaget i ture, har de 7.674 været på ture, der kun har omfattet attraktioner i Skagen, mens 2.046 har været på ture, der har været en kombination af Skagen, Sæby og Frederikshavn samt Vestkysten.

- Vi ved, at der gennem årene har verseret en myte om, at vi kører alle krydstogtgæsterne ud af Skagen og/eller på shopping ture til Aalborg. Vi håber, at vi med ovenstående oplysninger en gang for alle kan aflive den myte, siger Anne Sofie Rønne Jensen, der er Cruise Manager hos Cruise Skagen.



Kendte og ukendte kigger nærmere på MAN's nye van'er

I disse uger kører MAN Truck & Bus Danmark rundt i en karavane af nye varebiler og en enkelt minibus. Markedskommunikationschef Claus Lindholm siger til transportnyhederne.dk, at den nye lille TGE er blevet godt modtaget. Både af MAN's eksisterende kunder, der har behov for en varebil og helt nye kunder, som først nu er blevet kendte hos MAN

Dermed kan MAN konstatere, at strategien om at markedsføre den nye TGE, der er en tvilling til VW-koncernens VW Crafter, har været rigtig.

Udgangspunktet har været, at en MAN TGE vil være attraktiv for de eksisterende kunder med behov for en varebil - eksempelvis en kassevogn til bydistribution. Og selvfølgelig også kunder med tilsvarende behov, der hidtil har købt deres biler hos konkurrenterne.

Der udover har det også været en del af udgangspunktet at tiltrække helt andre kundegrupper, som kan se fordele i at være kunde hos en leverandør til det professionelle transportmarked med et setup, der tager udgangspunkt i at holde hjulene i gang - og hvis de går i stå - så få dem i gang så hurtigt som muligt. Ikke om seks uger, hvor der lige er tid i planlægningskalenderen.

Der til kommer en generel udvikling på markedet, hvor behovet for transport af mindre forsendelser ud til slutkunderne er i fremgang på grund af en stigende handel i netbutikker i både ind- og udland.



Komité vil holde politikerne fast på motorvejsbeslutning

Motorvejskomit  med sydjyske, fynske og organisationske medlemmer vil skal fastholde et politisk pres på fynsk motorvejsudvidelse

Den nye E20-komité skal fortsætte kampen for en udvidelse af den fynske motorvej syd om Odense på Fyn og fastholde presset for at sikre, at den besluttede udvidelse på Vestfyn sættes hurtigt i gang. Komitéen skal have et landsdækkende sigte, fordi E20 er en hovedfærdselsåre i den danske infrastruktur mellem  st- og Vestdanmark.

Komitéen tager sit udgangspunkt i den beslutning, som VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti blev enige om med hensyn til at udvide motorvej E20 på Vestfyn mellem Nr. Aaby og Odense. Beslutningen har vakt glæde hos mange, der bruger den fynske motorvej lokalt og som forbindelsesled mellem  st- og Vestdanmark.

Men komitéen mener, at den aktuelle beslutning, ikke ændrer ved, at man med VLAK-Rgeringens bebudede udvidelse efter komitéens mening kun når halvt i mål.

Komitéen mener, at den mest trafikerede motorvejsstrækning over Fyn syd om Odense også bør udvides og tages i betragtning i kommende infrastrukturbeslutninger. Det har Folketinget også erkendt, da det tilbage i 2013 besluttede en anlægslov for strækningen. Dertil kommer også en udvidelse af strækningen på  stfyn.

Den nye E20-komite med repræsentanter fra erhvervsliv, interesseorganisationer og politikere vil derfor fastholde presset for en generel udvidelse af E20 hurtigst muligt.

- Vi er meget glade for, at der kommer en udvidelse af motorvejen på Vestfyn til tre spor, men desværre er vi kun halvt i mål. Næste skridt er strækningen syd om Odense, hvor der også er massive trængselsproblemer. Hele Danmark har brug for, at der findes en fremtidssikret og bæredygtig l sning på E20 hele vejen hen over Fyn. Det er en hovedfærdselsåre, der binder  st- og Vestdanmark sammen. Vi kan frygte, at den resterende strækning syd om Odense bliver "glemt" i fremtidige infrastrukturprioriteringer. Det skal vi gøre alt for at undgå, siger administrerende direktør i ITD, Carina Christensen, der er udpeget formand for E20-komiteen.

Komitéen skal have et landsdækkende sigte, fordi E20 er en hovedfærdselsåre i det danske motorvejsnet. Omkring 84 procent af personbiltrafikken og 94 procent af lastbiltrafikken mellem  st- og Vestdanmark kører på E20.

- K rne, trængslen og forsinkelserne på E20 er et nationalt problem, fordi den fynske motorvej binder landet sammen. En tilsandet fynsk motorvej hæmmer simpelthen væksten, og derfor skal vi have etableret det tredje spor, s  trafikken kan glide uden køer og ulykker, siger Odenses borgmester Peter Rahbæk Juel.

Samtlige fynske borgmestre står bag nedsættelsen af en E20-komité, der skal arbejde for en udvidelse af motorvejen mellem Odense V og Odense S , s  der er tre spor hele vejen fra Middelfart og syd om den fynske hovedstad.

- Etableringen af det tredje spor på E20 har topprioritet, og derfor står vi fynske kommuner også skulder ved skulder i denne sag. Jeg forventer, at den nye komité vil h jpe os med at overbevise Folketinget om, at pengene skal findes hurtigst muligt, siger borgmester i Assens, Søren Steen Andersen.

Også i Region Syddanmark er der opbakning til den nye E20-komité.

- Det er meget positivt, at regeringen og et folketingsflertal har besluttet, at Danmark omsider får det tredje spor på Vestfyn. Nu håber vi, at der også bliver set på strækningen syd om Odense, som er ligeså trafikalt belastet, siger regionsrådsformand Stephanie Lose.

E20-komiteén vil løbende gå i dialog med de folkevalgte på Christiansborg og deres embedsfolk og samtidig få udarbejdet materiale, som kan understøtte det videre arbejde.

E20 Komiteens sammensætning:

- Carina Christensen (Formand) - Direktør ITD
- Søren Steen Andersen - Borgmester Assens Kommune
- Michael Svane - Branchedirektør DI Transport
- Johannes Lundsryd - Borgmester Middelfart Kommune
- Claus Jensen - Formand CO-industri
- Peter Rahbæk Juel - Borgmester Odense Kommune
- Jesper Arkil - Direktør Arkil Holding A/S
- Kenneth Muhs - Borgmester Nyborg Kommune
- Keld Højgaard Kristensen - Transport Manager Arla Foods
- Jacob Bjerregaard - Borgmester Fredericia Kommune
- Torben Block Nielsen - Direktør Spæncom
- Stephanie Lohse - Regionsformand i Region Syddanmark
- Poul Henrik Schou - Direktør Poul Schou A/S
- Ib Andersen - Direktør Alex Andersen Ølund A/S
- Carsten Hyldborg Jensen - Direktør FynBus



Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Folketingets partier er enige om nye tiltag mod sort arbejde

Et enigt Folketing styrke indsatsen mod sort arbejde. Partierne bag aftalen vil blandt andet indføre sanktioner over for virksomheder, der ikke afregner medarbejdernes skat korrekt, ligesom myndighederne får mulighed for at stille krav om, at virksomheder benytter digitale kasseapparater

Baggrunden for aftalen er, at selvom sort arbejde har været faldende i Danmark de seneste år, koster sort arbejde det danske samfund penge i form af tabte skatteindtægter. Aftalen med tilhørende tiltag skal give skattemyndighederne bedre muligheder for at begrænse og kontrollere den sorte økonomi.

Skatteminister Karsten Lauritzen er tilfreds med, at det er lykkedes at nå til enighed om en række nye initiativer, der skal begrænse sort arbejde.

Konkret er partierne bag aftalen blandt andet enige om at give skattemyndighederne mulighed for at pålægge virksomheder at benytte et digitalt salgsregistreringssystem - for eksempel et kasseapparat - hvis de ikke af egen hånd sikrer tilstrækkelig registrering af salgstransaktioner. Forslaget er inspireret af lignende initiativer i Norge og Sverige, og formålet er at styrke kontrolmulighederne af virksomheders køb og salg, som i stigende grad sker digitalt.

Partierne er desuden enige om, at udvalgte brancher med stor risiko for fejl og snyd pålægges digitale salgsregistreringssystemer fra 1. januar 2025.

Partierne ønsker også at sænke grænsen fra 10.000 kroner til 8.000 kroner for, hvornår en køber, der betaler kontant for en ydelse, kan komme til at hæfte for sælgerens manglende betaling af skat og moms.

En lavere grænse for den såkaldte solidariske hæftelse skal bidrage til, at flere betaler digitalt, hvilket styrker muligheden for kontrol. For at styrke køberes retssikkerhed er aftalepartierne samtidig enige om, at købere skal kunne undgå at hæfte solidarisk ved at fremvise en faktura i stedet for at indberette købet.

Der er derudover enighed om skærpe sanktionen over for virksomheder, der gentagne gange har fejl og mangler i afregningen af A-skat, ligesom partierne vil give skattemyndighederne mulighed for at pålægge udvalgte virksomheder at føre elektronisk logbog over ansatte i virksomheden.

- Digitale betalinger - for eksempel med MobilePay - bliver mere og mere udbredt. Vi har derfor brug for, at skattemyndighederne får bedre adgang til digitale data om virksomheders køb og salg, hvis det skal være muligt at udføre et effektivt og målrettet kontrolarbejde. Og den adgang skal der naturligvis være, så vi kan mindske mængden af sort arbejde så meget som muligt, siger skatteminister Karsten Lauritzen (V).





Uddannelsesforbundet indgår overenskomst med uddannelseskonscern

Uddannelsesforbundet og Dekra er blevet enige om en overenskomst for underviserne på Dekra's transportuddannelser. Indholdet af overenskomsten med Dekra er på linje med Uddannelsesforbundets tilsvarende overenskomster på det private område.

Både i Uddannelsesforbundet og hos Dekra er der stor tilfredshed med overenskomsten.

- Dekra har været meget samarbejdsvillig og konstruktiv i sin tilgang til forhandlingerne. Ud over at vi er meget tilfredse med selve aftalen, glæder vi os også over, at vi nu dækker stort set hele det private inden for vores område med overenskomster, siger formand for Uddannelsesforbundet Hanne Pontoppidan.

Koncerndirektør i Dekra Danmark, Peter Laursen, ser overenskomstaftalen med Uddannelsesforbundet som et naturligt led i Dekra's udvikling og vækst i Danmark, hvor Dekra udbyder både erhvervs- og AMU-uddannelser.

- Vi er meget glade for aftalen, som afspejler vores virksomhed og det samarbejde, vi i forvejen har i det daglige med arbejdsmarkedets parter, herunder jobcentre, arbejdsgivere, fagforbund og a-kasser. Med overenskomsten styrker vi vores position som en seriøs partner inden for transportkurser og -uddannelser i Danmark, siger Peter Laursen.

Dekra tilbyder alle former for transportkurser og -uddannelser på områderne for taxi, bus og lastbil. Mange af disse afholdes som AMU-forløb. Dekra udbyder også erhvervsuddannelse (EUD) til bus- og lastbilchauffør og beskæftiger cirka 250 faglærere og andre undervisere.

Transportminister efter takstnedsættelse og mere motorvej:

- Vi skal have en langsigtet plan for fremtidens infrastruktur

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) pegede under Anlægsdag 2017 tirsdag på, at det var vigtigt med en langsigtet planlægning af fremtidens infrastruktur for at undgå en stop-go tilgang i anlægsbranchen. Planen skal bygge på den aktuelle fordeling på vej- og baneområdet

Året Anlægsdag blev afholdt i lyset af, at der i disse år investeres omkring 119 milliarder kroner i landets jernbaner og omkring 39 milliarder kroner i vejene. Det skaber beskæftigelse i anlægsbranchen, og det ønsker ministeren fortsat, at der skal være.

Ole Birk Olsen mener, at selvom situationen i dag er, at der er begrænset plads til investeringer på transportområdet, skal fremtidens infrastruktur planlægges nu.

Ifølge ministeren vil VLAK-Regeringen med sin 2025-planen skabe muligheder for en mere langsigtet planlægning af fremtidens infrastruktur.

- Det vil vi blandt andet for at undgå en stop-go tilgang til anlægsprojekter, siger Ole Birk Olesen og fortsætter:

- En sådan tilgang kan nemlig i nogle perioder føre til jobmangel og arbejdsløshed, mens økonomien i andre perioder risikerer at blive overophedet, hvis der er for meget pres på branchen. I stedet for at løbe den risiko mener jeg, at vi skal skabe de bedste rammer for en langsigtet planlægning.

Ministeren håber derfor, at et flertal af Folketingets partier vil bakke op om regeringens 2025-plan, så der kan blive frigivet 22 milliarder kroner til nye investeringer i infrastruktur. De midler vil VLAK-Regeringen bruge til at rette op på fordelingen af transportinvesteringer, så investeringerne fremadrettet bedre afspejler transportens fordeling på vej- og baneområdet, hvor omkring 90 procent foregår på vejene.

- Når vi aktuelt ikke har så mange penge til investeringer i landets infrastruktur, må vi se ekstra nøje på, hvordan vi fordeler de relativt mindre beløb, vi har til rådighed. Og regeringen er ikke i tvivl. Når der igen er ledige midler, vil vi bruge pengene på vejene, hvor langt størstedelen af transporten foregår, siger Ole Birk Olesen.



Motorvej på Vestfyn til 2,4 milliarder kroner kan være færdig i 2022

VLAK-Regeringen og Dansk Folkeparti blev i sidste uge enige om, at motorvej E20 på en 24 kilometer lang strækning mellem Nr. Aaby og Odense V skal udvides fra fire til seks spor. Ifølge transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen (LA) kan udvidelsen af motorvejen på Vestfyn være færdig i løbet af 2022

Inden anlægsarbejdet kan gå i gang, skal der gennemføres detailprojektering, myndighedsbehandling, arealerhvervelse, udbud af anlægsarbejdet samt forberedende anlægsarbejder. Det forventes på den baggrund, at selve anlægsarbejdet vil kunne begynde i 2019/2020.

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen peger på, at en udvidet motorvejen mellem Nr. Aaby og Odense Vest vil give mere plads til biler, der skal køre på strækningen.

- Strækningen er afgørende for trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Det øger fremkommeligheden og giver de rejsende større sikkerhed for at kunne komme frem til tiden, siger Ole Birk Olesen.

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



Trængsel skaber uforudsigelige køer på vejene

Trafikken på de danske motorveje er steget støt siden 2010. Den øgede trængsel er nu begyndt at give sig udslag i en mere uforudsigelig trafikudvikling, hvor der nærmest uden varsel kan opstå køer på de store veje. Et eksempel er en af de travleste motorvejsstrækninger i Danmark - motorvej E45 mellem Aarhus og Skanderborg - hvor det nogle dage kun tager to til fem minutter ekstra i myldretiden at køre gennem strækningen, mens det andre gange kan op til tyve minutter ekstra

- Det er naturligvis frustrerende for bilisterne, for det opleves ofte som yderst irriterende, når man skal bruge sin kostbare tid på at vente i en uventet kø på motorvejen, siger trafikdirektør Niels Tørsløv fra Vejdirektoratet.

Årsagen skal i høj grad findes i den voldsomme trafikvækst, der har været på E45 gennem Østjylland. Ifølge Vejdirektoratets målinger er der kommet 25 procent flere biler på strækningen siden 2010. Og den

Fakta om E45:

- Den Østjyske Motorvej E45 er en af Danmarks travleste motorveje
- Der kører omkring 60.000 køretøjer i døgnet på strækningen mellem Skanderborg og Aarhus
- Vejdirektoratet er lige nu i gang med at udvide motorvejen mellem Skanderborg S og Aarhus S med et ekstra spor i hver retning
- Udvidelsen forventes at være færdig i slutningen af 2019

øgede trafik giver en tætpakket motorvej, specielt i myldretiderne, hvor der ikke skal særligt meget til, før det udløser mærkbare forsinkelser.

Ifølge Niels Tørsløv er især det faktum, at rejsetiden er blevet mere uforudsigelig, til gene for bilisterne.

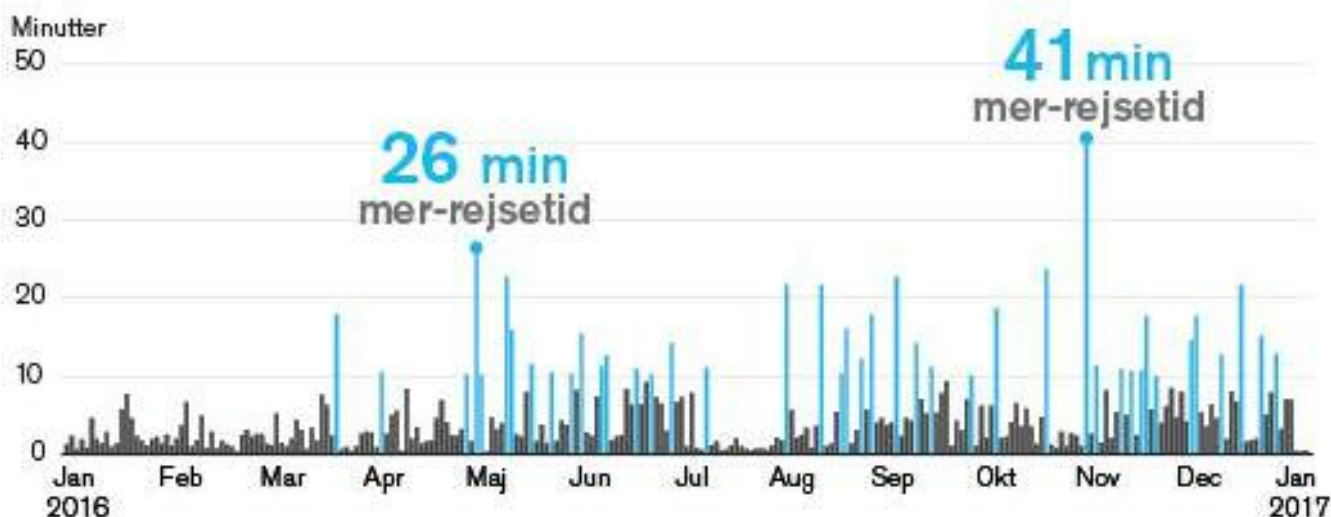
- Vi planlægger alle vores dag efter, hvor lang tid det tager at komme fra det ene sted til det andet. Derfor kan det være meget irriterende og stressende for trafikanterne, når de bliver fanget i uventede køer på vejene.

Vejdirektoratet er lige nu ved at udvide den Østjyske Motorvej mellem Skanderborg og Aarhus med et ekstra spor i hver retning. Niels Tørsløv forventer, at det vil skabe markant bedre forhold for trafikanterne på den strækning, når de nye spor er klar.

- Det fjerner dog ikke den generelle udfordring med, at den vedvarende stigende trafik skaber mere uforudsigelige rejsetider på motorveje flere steder i landet, siger han.

Trafikvækst skaber uforudsigelige rejsetider

42 dage om året er rejsetiden fordoblet på E45 mellem Skanderborg og Aarhus kl. 16 - 17



Virksomheder om stigende trængselsproblemer:

- Der er brug for et løft til veje og kollektiv trafik

- Trafikken bliver værre og værre, og det bliver mere usikkert, hvor lang tid det tager at komme frem. Det bremser væksten, når pendlere og erhvervstransporter er nødt til at afsætte ekstra tid til transport. Sådan lyder kommentarer fra branchedirektør Michael Svane hos DI Transport til Vejdirektoratets seneste undersøgelse af trængslen på motorvejene

- Virksomhederne har i DI's seneste undersøgelse af det lokale erhvervsklima sendt det klare signal, at der er brug for at give både vejene og den kollektive trafik et markant løft.

Københavnsk taxi-selskab kører hjem fra Jylland

Fra 1. november vil kunderne hos Taxa 4x35 i Kolding skulle kontakte Taxa Fyn, når de vil have en taxi fra vognmændene i Kolding. De nye tider i Kolding kommer, fordi TAXA 4x35 har overdraget deres taxakørsel til Taxa Fyn for at koncentrere sig om taxi-kørslen i København, som er selskabets kerneområde

Taxa 4x35 har 742 biler i hovedstadsområdet. I takt med, at konkurrencen i markedet vokser, og der indføres en ny lovgivning for området pr. 1. januar, ønsker taxi-virksomheden at fokusere sin operation i København yderligere for at kunne stille den bedst mulige service til rådighed for kunderne.

- Vi har været utrolig glade for at være til stede i Kolding, men vi mener, at tiden er moden for et skifte til gavn for både vores vognmænd og kunder i Kolding. Vi er meget tilfredse med den nye aftale med Taxa Fyn, som i forvejen har stor erfaring med at drive taxi-virksomhed i blandt andet Fredericia og Middelfart, siger Peter Bjerregaard, der er administrerende direktør i Taxa 4x35.

- For Taxa 4x35 handler det nu om at sikre kunderne i København den bedste service ved blandt andet at digitalisere vores forretning yderligere. Ligesom vi vil kigge nærmere på muligheden for at forstærke vores service til erhvervs- og privatkunder i hovedstadsområdet, siger han videre.

Efter længere tids forhandlinger faldt valget på Taxa Fyn, blandt andet fordi Taxa Fyn har et velfungerende koncept og sidder på en stor del af taxakørslen på Fyn. Derudover har de stor erfaring med at udarbejde kommunale kontrakter og opnå de synergier, der ligger i at drive taxi-virksomhed i en række byer på Fyn og i Jylland, der nu skal implementeres i Kolding.

- Vi er meget tilfredse med, at aftalen er faldet på plads, og vi er glade for udfaldet. Det passer godt til vores eksisterende koncept, og vi ser frem til at drive taxakørsel i hele trekantsområdet, hvor forbrugerne vil opleve en ensartet service såvel i Kolding som på Fyn, siger Tadzudin Kasami, adm. direktør i Taxa Fyn.

Aftalen indebærer, at vognmænd, der har været tilsluttet Taxa 4x35 i Kolding nu tiltræder et nyt bestillingskontor ejet af Taxa Fyn og vognmændene i Kolding. Det nye selskab kommer til at hedde Kolding Taxa A/S, og medarbejdere fra blandt andet call-centret i Kolding bliver også en del af dette.

Taxa 4x35 peger på, at også Kolding kommune er positive over for, at den nye taxi-virksomhed bliver et samarbejde, der dækker trekantsområdet og store dele af Region Syddanmark.

Om Taxa 4x35

- Taxa 4x35 har over 3.000 erhvervskunder og over 300.000 bestilte ture om måneden
- Selskabet arbejder på nye teknologier og nye koncepter, der skal komme både kunder, chauffører og vognmænd til gavn.





Taxiselskab introducerer ture med fast pris i ny app

Københavnere og andre, der har brug for en taxi i hovedstadsområdet og ønsker at køre med taxiselskabet Taxa 4x35, kan vælge at få prisen at vide på forhånd. Københavns største taxiselskab har ønsket at give kunderne mere valgfrihed og lancerer ture med fast pris samt en række andre tiltag, der skal forbedre gennemsigtigheden ved bestilling af taxi

Taxa 4x35 introducerer med app'en en række nye tiltag, der skal gøre turen mere gennemsigtig. Kunderne kan blandt andet vælge mellem fast pris eller taxameter samt følge vognen i Taxa 4x35's app både før og under turen.

- Vi arbejder hele tiden på at give vores kunder endnu mere valgfrihed og medindflydelse, så vi er meget glade for endelig at kunne introducere de nye løsninger. Vi glæder os især til at se, hvordan de vil tage imod turene med fast pris, siger Peter Bjerregaard og fremhæver, at fastpriskonceptet gælder uanset tid, trafik og andre faktorer.

Taxa 4x35's fastpriskoncept er beregnet ud fra deres bestillingsmotor, hvor man har haft 100.000 bestillinger igennem som beregningsgrundlag. Herefter er antallet af kilometer og kørselstid blevet kombineret med Google Maps, som beregner det hele og deraf giver en pris. Google Maps tager blandt andet højde for kø, myldretid og registreret vejarbejde.

Fremtidssikring af taxijob

Med udsigt til en ny og mere liberaliseret taxilov har flere internationale kørselstjenester og taxiselskaber øjnene rettet mod det danske marked. Her skal fastpriskonceptet og de øvrige features være med til at fremtidssikre selskabet og dets vognmænd i en tid, hvor kunden kræver mere gennemsigtighed.

- Samfundet og forbrugerne efterspørger mere gennemsigtighed og convenience, og det skal vi naturligvis lytte til. Taxa 4x35 er i forvejen landets mest digitale taxiselskab, og vi har lige rundet 350.000 downloads af vores app. Det er mit job at forstærke og sikre den position, så der også er jobs til vores vognmænd og deres chauffører om tre år. Og det gør vi blandt andet med disse tiltag, siger Peter Bjerregaard.

Fastpristure hos Taxa 4x35 kan indtil videre kun køres på Sjælland og inkluderer ikke eventuel bro- og færgeafgift samt lignende afgifter.

I den nye Taxa 4x35 app med fastpriskonceptet, hvor man kan vælge mellem fast pris eller taxameter, kan man eksempelvis også tilføje favoritadresser og få tilsendt en digital kvittering på mail. Det er også muligt at betale med MobilePay - og bedømme chaufførerne ved at tildele dem mellem en og fem stjerne.

Taxa 4x35' konkurrent, Dantaxi 4x48, lancerede for et års tid siden en lignende app.



Stine, Dantaxi 4x48 Medlemsservice

Udnyt fordelene i den kommende taxilov.

Universaltilladelse

Udnyt alle fordelene i den kommende taxilov

Den nye universaltilladelse dækker over: Taxi, limousine, OST og sygetransport. Måske er løsningen for dig at køre OST på hverdage og taxikørsel i weekenderne. I Dantaxi 4x48 kan du variere kørselsmønstre og kundesegmenter på kryds og tværs. Hos os får du mest ud af din universaltilladelse.

Professionel administration

Du står aldrig alene med et problem

Som vognmand i Dantaxi 4x48 kan du trække på nogle af branchens dygtigste og mest erfarne administrative medarbejdere. Medlemsservice hjælper dig med praktiske og juridiske spørgsmål i hverdagen. Du kan få hjælp og rådgivning til indkøb af din nye taxi, og din afregning er altid i sikre hænder i vores bogholderi.

Billån & garantistillelse

Vejen til egen vognmandsforretning starter i Dantaxi 4x48

Cabital Finans er et Dantaxi 4x48 ejet bilfinansieringsselskab med et indgående kendskab til taxibranchen. Cabital tilbyder vores vognmænd billån på markedets bedste vilkår. Cabital Finans tilbyder gerne at stille garanti i forbindelse med etableringen af din nye vognmands-virksomhed.

Mere info:

Hvis du vil høre mere om alle fordelene ved at køre for Dantaxi 4x48 kontakt direktør Carsten Aastrup på tlf. 45 95 44 50 eller på ca@dantaxi4x48.dk
www.dantaxi4x48.dk



**Dantaxi
4x48**

DANTAXI 4X48 KØRER I:

Aalborg, Favrskov, Aarhus, Roskilde, Nykøbing Falster,
Vejen, København, Nordsjælland, Sønderjylland, Vestsjælland,
Bornholm, Vordingborg, Nykøbing Mors, Billund (pr. 1. 1. 18),
Viborg, Thisted, Guldborgsund, Silkeborg, Hjørring,
Skanderborg, Skagen, Odder og Køge

NØGLETAL

Årlig omsætning	DKK 1.7 mia.
Taxiture	8 mio.
Taxier	1.429
Region Hovedstaden	889
Øvrige Danmark	540
Telefonopkald	3.5 mio

MEDARBEJDERE

Administrationen	120
Antal chauffører	3.600
Antal vognmænd	800

DEN DIGITALE TAXI

DanTaxi 4x48 & MOOVE app's	
Antal downloads siden 2011	350.000
Digitale ture i % af alle ture (Region Hovedstaden)	53 %





Uge 40 hos Egons

Af Thomas Egeskov Fobian, specialkørselschauffør

Jeg lægger ikke skjul på at jeg til dagligt arbejder hos Egons Turist og Minibusser. Egons vandt lige før sommer en udbudsrunde med deraf en masse ny kørsel, både for skoler og til genoptræningscentre.

I forvejen kører vi til daglig for skoler og institutioner i Slagelse kommune, så den opgave lå lige til højrebenet, som man siger.

Nye busser blev købt ind, kontoret gjorde klar. Det så ud til at det blev rent venstrehåndsarbejde!

Kørslen begyndte mandag 2. oktober.

Og spørg lige om alt gik efter planen?! Lad mig lige først sige at alle overlevede. Samtidig er jeg glad for at jeg har været i branchen i mange år, og derfor kender både byen, skolerne, institutionerne osv.

Alt var gjort klar, jeg siger alt. Men som med så meget andet, så går sådan en stor opstart sjældent efter planen.

Det er lidt som at planlægge en rejse til for eksempel Amsterdam. Man gør klar til turen, læser om landet og stedet, hvor man skal feriere, så man ikke er totalt uvidende når man ankommer. Op i flyet, man er helt rolig, forventningerne er store, man glæder sig....., og så lander flyet i Moskva!!

Og nu skal man så begynde næsten helt forfra.

Sådan lidt havde vi det mandag formiddag. Alt var gjort klar, men mange ændringer kom undervejs, som dog blev klaret, enten undervejs eller på kontoret til næste tur/dag. Vi havde endda rendt rundt som hovedløse høns i flere uger op til 2. oktober.

Indkøb af 33 nye minibusser var sgu da det mindste af det!

Fra førersædet

Kontoret vidste jo kørslen kom. Men hvad med listerne med børn, adresser og særlige aftaler: Lille Frida hos far i lige uger og mor ulige eller omvendt. Og markering af dem, der bytter midt på ugen, fordi mor og far slet ikke kan døde synet af hinanden, hvis barnet da ikke er i aflastning på en helt tredje adresse.

Fru Hansen som skal hentes ved køkkentrappen, og helst på samme tid hver gang, og huske transportstol ved regnvejr, for der vil Fru Hansen ikke have våde skridsikre sokker på, når hun skal til træning.

Vagn som skal bruge trappemaskine, når konen ikke er hjemme, fordi hun bestemt mener, at farmand sagtens kan gå!

De lister kom jo først i ugen op til - altså næsten alle lister!

I skrivende stund er det onsdag 4. oktober, og meget har ændret sig, lister rettet, nye chauffører har fået lært busserne at kende med deres indretning, nye smartphones, som er blevet en fast ting i alle vores busser, og til sidst alle lokumsaftalerne som ingen har en chance for at kende!

Og at der så hurtigt kom ro på hverdagen, er udelukkende fordi Egons har en god skare af ansatte, som har været i firmaet længe.

De kender postgangen i firmaet, har gensidig forståelse for at kontoret ikke lige svarer, eller måske får svaret lidt vredt.

Det tager godt imod de nye folk, og får sat dem ind i alt fra firmaets dna til hvor kaffen kan hentes.

Både chauffører og kørselskontor har været "naturligt" trætte om aftenen.

Uge 40 er heldigvis snart ovre!

Og så er det tak for denne gang.

5 gange tidligere har jeg skrevet om hverdagen set fra førersædet.

Jeg har skrevet om mine tanker, mit syn på den svage gruppe af mennesker, som jeg hver dag kører med, unge som gamle, svært eller mindre handicappede, børn og unge med diverse A-diagnoser, samt kommet med ideer til fornyelse inden for minibus-verdenen. Jeg har nu besluttet at give stafetten videre.

Det skulle undre mig meget, om ikke der sidder én ude i det danske, der deler mine tanker og holdninger, og som har lidt, de vil fortælle om. Eller give noget viden videre til de mange minibuschauffører, der dagligt kører for nævnte grupper af mennesker fra a til b.

Med venlig hilsen

Thomas Egeskov Fobian

Her på redaktionen siger vi Thomas Egeskov Fobian tusind tak for indlæggene, som i hvert fald har sat nogle tanker i gang hos os.



Lufthavn på Djursland får flere udenrigsruter

Torsdag formiddag har SAS og Aarhus Lufthavn, der ligger omkring 40 minutters kørsel fra Aarhus Midtby, præsenteret fem nye udenrigsruter med udgangspunkt i lufthavnen. Det er SAS, der opretter og vil beflyver de nye direkte ruter, der forbinder Aarhus Lufthavn med direkte forbindelser med Oslo (N), Stockholm (S), München (D), Mallorca (E) og Split i Kroatien (HR) fra foråret 2018

SAS investerer et trecifret millionbeløb i Aarhus Airport. Det omfatter ud over de fem nye internationale forbindelse også flere forbindelser mellem Aarhus og København.

SAS' satsning på internationale flyforbindelser til og fra Aarhus åbner for omkring 3.000 nye flyafgange, over 300.000 nye sæder, som ventes besat af over 200.000 nye passagerer i lufthavnen - i det første år.

- Vi kan se et væsentligt potentiale i området. Vi styrker indenrigstrafikken med flere ekstra daglige afgange mellem Aarhus og København. Det giver bedre mulighed for at anvende fly som transport til København, hvor der er adgang til vores globale netværk. Derudover skaber vi en række direkte ruter fra Aarhus til feriedestinationer, som vi vil blive ved med at videreudvikle. Dette er en stor satsning for SAS sammen Aarhus Airport og satsningen er med til at skabe adskillige arbejdspladser i og omkring Aarhus, siger Lars Sandahl Sørensen, der er koncerndirektør i SAS.

Flyvende forbindelser

Derudover de fem nye ruter udvider SAS ruten mellem Aarhus og Malaga til en helårsrute, således at SAS totalt set vil tilbyde syv ruter til og fra Aarhus.

Luftbro mellem Aarhus og København

SAS øger samtidig flyvningerne mellem Aarhus og København med 20 procent, hvilket vil være med til at styrke sammenhængskraften mellem Øst- og Vestdanmark. Samlet set vil SAS fra april 2018 beskæftige tre-fire fly i betjeningen af Aarhus.

Med det nye samarbejde står Aarhus Airport foran en vækst i lufthavnens trafik på over 50 procent. Samarbejdet med SAS er blandt andet et forsøg på at imødekomme konkrete ønsker fra lufthavnens erhvervskunder.

- For halvandet år siden fik vi lavet en undersøgelse, hvor erhvervslivet i Østjylland svarede på, hvilke ønsker de havde for lufthavnens trafik. Der blev entydigt peget på forbindelser til Oslo og Stockholm samt en hyppigere frekvens på ruten til København. Fællesnævneren for de tre ønsker er SAS, som er det eneste selskab, der flyver til alle tre destinationer. Derfor er det med både glæde og stolthed, at vi nu kan præsentere en massiv udvidelse af lufthavnens trafik i netop de ønskede retninger, siger Torben Boldsen, der er bestyrelsesformand i Aarhus Lufthavn.

I dag har British Airways, Ryanair, Chech Airlines og DAT internationale flyvninger til og fra Aarhus Airport.

Flydende forbindelser

Færgerederi kan se frem til at kunne flytte

Byrådet i Aarhus har vedtaget en lokalplan, der åbner for, at rederiet Molslinjen kan flytte fra sin nuværende kajplads på Aarhus Ø til en ny plads i Østhavnen, hvor der er kort til motorvejen

I de eksisterende planer for udviklingen af Aarhus Havn har det ligget klart i en årrække, at Molslinjen skulle flytte med ud i Østhavnen, hvor de nuværende havneaktiviteter er koncentreret. Den gamle nordhavn i Aarhus er ved at blive omdannet til en ø med bolig-områder og små erhvervsvirksomheder.

Ud over at skabe plads til Molslinjen åbner den vedtagne lokalplan også for anlæg af en anløbsbro med mere til vandflyvere.

En ny færgeterminal i Østhavnen vil betyde, at færgetrafikken på trafikken på Østhavnsvej og Marselis Boulevard vil udgøre anslået 16 procent af den samlede trafik.

Omvendt vil der ske en reduktion i trafikken til og fra færgen via Nørrebrogade, hvor færgetrafikken i dag udgør omkring 14 procent af den samlede trafik.

Metroen i København har fragtet over 60 millioner passagerer til lufthavnen

Metrolinien til lufthavnen åbnede i 2007, og i løbet af de seneste 10 år har over 60 millioner passagerer benyttet metroen på strækningen til Københavns lufthavn. Den første passager i metroen Lergravsparken til lufthavnen i Kastrup var kronprins Frederik

Siden den første tur har 63 millioner passagerer taget metroen til København. Dertil kommer passagerer fra det øvrige metrosystem, der åbnede før 2007.

Passagertallet har hvert år været stigende, og den største stigning skete sidste år, hvor godt en million flere passagerer benyttede metroen på strækningen til lufthavnen i forhold til året før. Det skyldes blandt andet nye byområder ved Amager Strand og en stor stigning i flyrejser til og fra Københavns Lufthavn.

Passagertallet ventes også at stige markant i fremtiden. Prognoserne viser, at 93 millioner passagerer vil benytte strækningen til lufthavnen i løbet af de næste 10 år. Det skyldes blandt andet åbningen af Cityringen i 2019 og den omfattende udbygning af lufthavnen, som ventes at spille positivt ind på metroens passagertal.

Med åbningen af den 4,5 kilometer lange metrostrækning til lufthavnen i 2007 blev det for første gang muligt for passagererne at blive fragtet direkte fra ankomsthallen og hele vejen til Københavns centrum. Åbningen gjorde det også muligt at komme fra Kongens Nytorv til lufthavnen på under et kvarter.

Når Cityringen åbner i sommeren 2019 vil stationer som Hovedbanegården og Rådhuspladsen også være inden for et kvarters transport fra lufthavnen. Til den tid vil den direkte forbindelse desuden omfatte alle Københavns brokvarterer, Frederiksberg og indre by.

Cityringen skal efter planen byde de første passagerer velkommen i sommeren 2019 med 17 nye metrostationer i det centrale København. Samtidig bliver Cityringen også udbygget med forbindelser til både Nordhavn og Sydhavn.

Fakta om metroens passagertal

I 2016 satte metroen rekord med knap 61 millioner passagerer. Dermed blev 2016 det bedste år i metroens historie med en passagerstigning på knap 6,5 procent i forhold til året før. I 2020 vil seks af de 10 mest travle stationer i Danmark være metrostationer. Til den tid vil metroen have 116 millioner passagerer årligt. Det svarer til 375.000 påstignere hver dag.

Fakta om lufthavnslinien

Metrostrækningen til lufthavnen inkluderer fem stationer og er 4,5 kilometer lang. De fem stationer er: Øresund, Amager Strand, Femøren, Kastrup og Københavns Lufthavn. Den nye metrolinje åbnede 28. september 2007 - en måned tidligere end ventet. Anlægsarbejdet varede i knap fire år, og med sine 1,7 milliarder kroner i 2007-priser holdt projektet sig inden for budgettet.



Aarhus Letbane gør status på vej mod godkendelse

Aarhus Letbane fortsætter arbejdet med at opnå godkendelser fra Trafikstyrelsen, så Danmarks første Letbane hurtigst muligt kan få lov at køre med passagerer. Letbanens første åbningsdato var sat til juni, men blev i god tid inden udsat nogle måneder og sat til 23. september. Men aftenen inden sagde Trafikstyrelsen nej ti at udstede de nødvendige godkendelser

Siden da har Aarhus Letbane og letbanens operatør, Keolis, arbejder målrettet på at opnå de sidste godkendelser, der skal til, for at Letbanen officielt må åbne. Letbanen har i tre måneder kørt testkørsler efter køreplanen, men mangler stadig de nødvendige tilladelser og godkendelser for at kunne få lov til at åbne dørene for passagerer.

Både Aarhus Letbane og Keolis har i samarbejde med Trafikstyrelsen aftalt processer for det videre arbejde.

Keolis forventer mandag 16. oktober at fremsende en opdateret version af det sikkerhedsledelsessystem, som Trafikstyrelsen ikke kunne godkende 22. september, mens Aarhus Letbane afventer en afklaring af Trafikstyrelsens seneste kommentarer til de tekniske regler. Efter planen fremsender Aarhus Letbanes uvildige assessor en opdateret sikkerhedsvurderingsrapport til godkendelse hos Trafikstyrelsen 20. oktober.

Først godkendelse, så åbningsdato

Aarhus Letbane bør kunne sættes i drift umiddelbart efter, at Trafikstyrelsens sagsbehandling af de sidste forhold er afsluttet. Når Aarhus Letbane har modtaget alle godkendelser fra Trafikstyrelsen, forventes det efter aftale med ejerne, Aarhus Kommune og Region Midtjylland, at Letbanen vil blive sat i gang med tre til syv dages varsel.

Indtil godkendelserne foreligger, fortsætter Aarhus Letbane som hidtil med at køre efter køreplanen, dog uden passagerer. Aarhus Letbane kan på nuværende tidspunkt ikke sige noget om, hvornår Letbanen kan forventes at åbne på Odderbanen, men vurderer at det bør kunne ske i perioden fra midt i december til midt i januar.



Borgmesteren i Aarhus:

- Der har været en dårlig kommunikation

Tirsdag 26. september om formiddagen holdt Aarhus Kommune pressemøde om den aflyste letbaneåbning. Aarhus Borgmester Jacob Bundsgaard (S) vurderer, at de involverede parter - Aarhus Letbane, operatøren Keolis og Trafik, Bygge og Boligstyrelsen, der er godkendende myndighed - har haft svært ved at kommunikere

Jacob Bundsgaard peger på, at den redegørelse, som han har fået af Aarhus Letbane over forløbet de seneste uger, viser, at Letbanen er sikker og lever op til myndighedernes sikkerhedskrav. Det største udestående er den internationale persontransportkoncern, Keolis, der blandt andet kører letbanetog i Norge, ikke er nået i mål med opgaven om at få godkendt sit sikkerhedsledelsessystem.

Interesserede kan se redegørelsen med tilhørende dokumenter på de næste sider.

Regionrådsformand om letbaneredegørelse:

Redegørelse fra letbanen er ikke fyldestgørende

Regionsrådsformand Bent Hansen (S) er langt fra tilfreds med den redegørelse, som Aarhus Letbane lagde på bordet tirsdag efter, at Letbanens åbning 23. september blev aflyst fredag sidst på dagen

- Vi har brug for fakta. Men den redegørelse, vi har fået, er ikke fyldestgørende. Sådan lyder kommentaren fra regionsrådsformand Bent Hansen om redegørelsen.

- Mest af alt efterlyser jeg et svar på, hvornår letbanen kan slå dørene op for de mange borgere, som tripper for at få adgang til moderne kollektiv trafik. Men det svar blæser stadig i vinden, siger Bent Hansen videre.

Ham peger på, at letbaneselskabet må komme op med noget mere konkret. Og det skal ske i en fart.

- For alles tålmodighed må siges at være opbrugt. Det er jo ikke ligegyldigt for borgerne, hvornår letbanen åbner, siger Bent Hansen, der overordnet er kritisk i forhold til den tilgang, Aarhus Letbane har haft til myndighedsgodkendelsen.

Han fremhæver, at ledelsen i Aarhus Letbane gennem et par måneder har været opmærksom på, at den internationale persontransportkoncern, Keolis, der skal køre letbanetogene i Aarhus, har haft og har problemer med at få godkendt et krævet sikkerhedsledelsessystem - blandt andet på grund af et nyt it-system.

- På den baggrund virker det naivt at basere en myndighedsgodkendelse på en form for forhandling. Det handler ikke om at "finde hinanden", som der står i redegørelsen. Det handler om at leve op til nogle krav, som myndighederne sætter, siger Bent Hansen og fortsætter:

- Nu må Aarhus Letbane i arbejdstøjet. Åbner strækningen til Odder ikke som planlagt 26. november, koster det hver måned Region Midtjylland 1,1 millioner kroner til erstatningsbusser.

Fakta om Region Midtjylland og Aarhus Letbane:

- Region Midtjylland ejer 50 procent af selskabet Aarhus Letbane I/S, der varetager letbanens kommende drift
- Aarhus Kommune ejer de resterende 50 procent
- Staten udtrådte som ejer i 2015
- Når det gælder anlægsdelen for letbanens første etape, er der fastlagt en ejerandel på 87,7 procent til Aarhus Kommune og 12,3 procent til Region Midtjylland



B. Støttedokument

Redegørelse for forløbet frem til den manglende sikkerhedsgodkendelse af Letbanen

Oversigt over hvilke godkendelser der skal til for at drive en letbane under Jernbane-loven

Der skal en række godkendelser og certifikater på plads for at kunne starte driften af en letbane i Danmark. På baggrund af gældende lovgivning og bekendtgørelser, har Aarhus Letbane sammenstillet nedenstående oversigt.

De grønne markeringer (✓) indikerer:

1. En godkendelse er modtaget og/eller
2. Ricardo Rail (Uafhængig Akkrediteret Assessor) har afleveret en sikkerhedsvurderingsrapport, der vurderer, at driften på etape 1 kan igangsættes og understøttes af Trafikstyrelsen kan udstede ibrugtagningstilladelse

De gule markeringer indikerer (?) at en godkendelse udestår.

Notat

Aarhus Letbane I/S

P. Hiort Lorenzens Vej 71-95

DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724

EAN: 5798002913088

info@aarhusletbane.dk

letbanen.dk

25 september 2017

Journal-nr. SP-Interessenter

01 ✓	Godkendelse som infrastrukturforvalter	20-02-17	Nej	Godkendelse med 3 vilkår: - Operationelle regler skal være godkendt til drift (Se ID 6). - Normgrundlag for anlæg og baner for den infrastruktur, som sikkerhedsgodkendelsen omfatter, skal være godkendt (Se ID 05). - Infrastrukturen, som sikkerhedsgodkendelsen omfatter, skal være godkendt i form af en ibrugtagningstilladelse. (Se ID 04).	Ikke relevant	01-09-2017 ✓
02 ✓	Typegodkendelse af Variobahn (letbane-køretøjer)	27-08-17	JA, Sikkerhedsvurderingsrapport og relevante certifikater, som	Typegodkendelse ej fremsendt til AAL. AAL har flere gange opfordret til dialogmøder mellem relevante parter, med det formål at smidiggøre sagsbehandlingen. Dette tilbud	25-08-2017 ✓	-

¹ Sikkerhedsvurderingsrapporten er den uafhængige assessors vurdering af at det tekniske system kan indstilles til godkendelse hos Trafikstyrelsen. Sikkerhedsvurderingsrapporten indeholder assessors vurderinger. Rapporten benyttes som dokumentation for, at sikkerheden er i orden, og indgår i den obligatoriske dokumentation, i forbindelse med ansøgninger om ibrugtagningstilladelse.

			vurderer køretøjerne sikre og egnede for fase 1 foreligger	har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen valgt ikke at tage i mod. Der foreligger en assessor rapport uden forbehold. Eneste udestående er en test af letbanetoget kobling. Det har ikke betydning for driften, men alene betydning i forhold til en eventuel bugsering ved havari. Koblingstest og anmærkningsfri assessorvurdering er fremsendt til TBBST fredag den 22-09-17.		
03 ✓	Ibrugtagningstilladelser til Variobahn (letbanekøretøjer)	27-08-17	JA, Sikkerhedsvurderingsrapport og relevante certifikater, som vurderer køretøjerne sikre og egnede for fase 1 foreligger	Ibrugtagningstilladelser ej fremsendt til AAL. Status som ovenfor.	25-08-2017 ✓	-
04 ✓	Ibrugtagningstilladelse til Infrastruktur	01-09-17	JA, Sikkerhedsvurderingsrapport, som vurderer infrastrukturen sikker og egnet for fase 1 foreligger	Ibrugtagningstilladelse ej fremsendt til AAL. TBST Sagsbehandler har stillet spørgsmål løbende, som alle er besvaret tilfredsstillende. AAL har flere gange opfordret til dialogmøder mellem relevante parter, med det formål at smidiggøre sagsbehandlingen. Dette tilbud har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen valgt ikke at tage i mod. Ricardo Rail har siden august stået klar til at besvare og præcisere forhold som TBBST måtte have. Efter Assessors udsagn kan der udstedes ibrugtagningstilladelse. En forudsætning er vejmyndighedens godkendelse (se ID 17). Godkendelse af de tekniske regler er en forudsætning for godkendelse af infrastrukturen (Se ID 05).	01-09-2017 & 14-09-2017 ✓	-
05 ✓	Godkendelse om tekniske sikkerhedsregler til fase 1 af ibrugtagningen af Aarhus Letbane	31-08-17	JA, Sikkerhedsvurderingsrapport, som vurderer regelsættet sikkert og egnet for fase 1 foreligger	Godkendelse ej fremsendt til AAL Sagsbehandler har stillet spørgsmål løbende frem til 04-09-2017, som alle er svaret. Den 14-09-2017 får AAL at vide at man kan forvente yderligere spørgsmål – disse fremsendes først den 21-09-2017 sen aften. Ricardo Rail har siden august stået klar til at besvare og præcisere forhold som TBBST måtte have. Ricardo Rail fastholder sin konklusion om at de tekniske sikkerhedsrelaterede systemer, som tages i brug i fase 1 kan betjenes og vedligeholdes korrekt. Trafikstyrelsen har varslet yderligere spørgsmål som forventes modtaget i uge 39. Oversigt over de modtagne foreløbige spørgsmål ses nedenfor.	30-08-2017 ✓	-
06 ✓	Godkendelse operationelle regler	01-09-17	JA, Sikkerhedsvurderingsrapport	De operationelle regler (TSF/ SIT) er godkendt.	25-08-2017 ✓	20-09-2017 ✓

			port, som vurderer regelsættet sikkert og egnet for fase 1 foreligger	Et supplerende sikkerhedscirkulære udestår (ét spørgsmål udestår) – dette var forventet godkendt fredag, men forventes nu godkendt primo uge 39.		
07 ✓	Uddannelsesplaner for Trafikoperatørinstruktører og letbaneførerinstruktører	27-08-17	Nej	Godkendt.	Ikke relevant	08-09-2017 ✓
08 ✓	Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed til Keolis Aarhus Letbane A/S	Oplyses af KAL	Nej, tilladelsen er en forudsætning for at drive jernbanevirksomhed	Tilladelse med vilkår - Godkendt trækraft til rådighed (Se ID 03 og 04). - Operatøren har et sikkerhedscertifikat (Se ID 16) ?	Ikke relevant	21-09-2017 ✓
09 ✓	Uddannelse til letbanefører (Keolis)	25-08-17	Nej	Uddannelse til letbaneførere er godkendt.	Ikke relevant	21-09-2017 ✓
10 ✓	Uddannelse til letbanefører kørelærer (Keolis)	25-08-17	Nej	Uddannelse til letbanefører kørelærer er godkendt.	Ikke relevant	21-09-2017 ✓
11 ✓	Uddannelse til letbanefører instruktør (Keolis)	25-08-17	Nej	Uddannelse til letbanefører instruktør er godkendt.	Ikke relevant	21-09-2017 ✓
12 ✓	Efteruddannelse letbaneførere (Keolis)	25-08-17	Nej	Efteruddannelse letbaneførere er godkendt.	Ikke relevant	21-09-2017 ✓
13 ✓	Efteruddannelsesseminar instruktører OCC og LBF (Keolis)	25-08-17	Nej	Efteruddannelsesseminar instruktører OCC og LBF er godkendt.	Ikke relevant	21-09-2017 ✓
14 ✓	Godkendelse af OCC-instrukser (Keolis)	25-08-17	Nej	OCC-instrukser er godkendt.	Ikke relevant	20-09-2017 ✓
15 ✓	Godkendelse af OSI-instruks (Keolis)	25-08-17	Nej	OSI-instruks er godkendt.	Ikke relevant	20-09-2017 ✓
16 ?	Ansøgning om sikkerhedscertifikat til at drive jernbanevirksomhed (Keolis)	09-06-17	Nej	Udkast til afgørelse om opnåelse af sikkerhedscertifikat modtaget den 22-09-2017, hvoraf fremgår at der vil blive givet afslag på ansøgning om sikkerhedscertifikat. (Høringsfrist til 06-10-2017).	Ikke relevant	-
17 ✓	Vejmyndighedens godkendelse af anlægget	-	Nej	Fremsendes til TBBST umiddelbart efter færdselsmødet med deltagelse af Aarhus Kommune og Politi.	Ikke relevant	20-09-2017 ✓

C. Støttedokument

Redegørelse for forløbet frem til den manglende sikkerhedsgodkendelse af Letbanen

Tidsforløb for perioden 01. – 22. september 2017

Tidsforløbet fra primo september med særligt fokus på ugen op til åbningen (kun de vigtigste møder, mails og telefonsamtaler er medtaget). Alle godkendelser modtaget i perioden er medtaget.

Notat

Aarhus Letbane I/S

P. Hiort Lorenzens Vej 71-95

DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724

EAN: 5798002913088

info@aarhusletbane.dk

letbanen.dk

25 september 2017

Journal-nr. SP-Interessenter

Tidspunkt	Emne	Beskrivelse
01.09.2017	Godkendelser modtaget fra TBBST	AAL modtager følgende godkendelser: Sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter.
08.09.2017	Godkendelser modtaget fra TBBST	AAL modtager følgende godkendelser: AAL uddannelsesplaner for Trafikoperatørinstruktør og letbaneførerinstruktør
14.09.2017 kl. 22.37	CRM sender mail til JH om resultatet af Keolis' audit	Claus Rehfeld Moshøj (CRM) orienterer Bestyrelsesformand Johnny Hansen (JH) om, at Audit fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBBST) hos Keolis den 13. og 14. september ikke er gået godt. TBBST rettede fokus på andre områder i Sikkerhedsledelsessystemet (SLS) end det, der var forventet fra Keolis' side. Forventningerne var baseret på møde mellem TBBST og Keolis forud for dokumentgennemgangen. IT problemer i Keolis' SLS frustrerede de to auditorer.
15.09.2017 kl. 18:16	CRM sender mail til JH om tilbagemeldinger fra TBBST	CRM orienterer JH om at der er modtaget to tilbagemeldinger fra TBBST. En melding, der går på at der er aftalt møde med Certificeringskomiteen i forhold til udstedelse af certifikat til Keolis, den anden at AAL kan gå i dialog om, at vi kan få lov til at køre i et område hvortil AAL's sikkerhedsgodkendelse ikke dækker (Letbanens værksted til Aarhus H, som anvendes til AAL åbningsevent). Det tolker AAL positivt.
18.09.2017 Kl. 15.15	TBBST indkalder til møde	CRM modtager en mail fra Kåre Clemmesen (KC), der introducerer sig som ny vicedirektør i TBBST med ønske om et snarligt møde. På telefonsamtalen foreslår styrelsen møde onsdag den 20.09.2017. KC forklarer, at der er udfordringer. CRM bekræfter kl. 19:28 sin deltagelse og deltagere (Fra AAL: Projektchef Morten Springdorf (MSP), Sikkerhedschef Claus Pedersen (CP), CRM. Fra Keolis: Direktør Thomas Brændstrup (TB))
20.09.2017	Mail til TBBST	Fremsendelse af godkendelse af vejvndte forhold fra Østjyllands Politi og Aarhus Kommune.

20.09.2017 Kl. 10.00 – ca. 12.30	Møde med TBBST i Køben- havn	Fra TBBST deltager KC, Leif Funch (LF) og Helle Viltøft (HV). Umiddelbart efter introduktionen, forklarer KC at TBBST ikke ser mulighed for, at Aarhus Letbane kan sættes i drift den 23/9-2017. Det er første gang AAL modtager denne besked. CRM gennemgår status på godkendelsen af AAL. TBBST rejser forhold vedr. de tekniske regler, herunder de trafikale anlægsbestemmelser og det godkendte assessorkommissorium, som Ricardo har anvendt. Det er alle forhold, der ikke tidligere har været kendt af AAL. AAL presser meget hårdt på for at komme i dialog om, hvorvidt der kan findes en vej for at få en tilladelse på vilkår. KC opfordrer AAL til at aflyse driftsstarten. CRM understreger, at hvis det skal ske, må det være på baggrund af et skriftlig afslag.
20.09.2017 Ca. Kl. 13.00	Telefonsamtale CRM & KC	CRM kontakter efter mødet telefonisk KC for igen at få mulighed for at komme i dialog om en idriftsættelse med en række vilkår. KC vil ikke afholde CRM fra at fremsende et forslag på sådanne vilkår.
20.09.2017 Ca. kl. 13.30	Kontakt til Bestyrelsesformand og Interessenter	AAL bestyrelsesformand Johnny Hansen (JH) kontaktes. Efter aftale kontakter CRM Stadsdirektør Niels Højberg (NH) og Regionsdirektør Jacob Stengaard Madsen (JSM). CRM fremsender kl. 14.16 mail omkring situationen.
20.09.2017 kl. 14:31-14:33	Bestyrelsesformanden kontakter Region Midtjylland	JH orienterer Regionsdirektør JSM om situationen i TBBST.
20.09.2017 Kl. 17.53	Mail til TBBST	CRM fremsender oplæg til vilkår til KC og opfordrer til dialog om yderligere vilkår og understreger, at AAL mener, at der er opstillet de nødvendige barrierer. CRM orienterer om at der torsdag morgen samles de tekniske eksperter hos AAL for at udrede forholdet og styrelsens foreløbige kommentarer.
20.09.2017 + 21.09.2017	Godkendelser modtaget fra TBBST	AAL modtager følgende godkendelser: ▪ Operationelle regler ▪ Keolis uddannelser ▪ Keolis sikkerhedsinstruks (OSI) ▪ Keolis OCC Instruks
21.09.2017	Mail til TBBST	AAL Sikkerhedschef CP indkalder til hastemøde fredag den 22.09.2017 med TBBST sammen med Assessor vedr. de Tekniske Regler.
21.09.2017 Kl. 10.45	Mail til TBBST	CRM sender mail med opdateret status oversigt og takker for modtagne godkendelser.

21.09.2017 Kl. 11.18	Mail til TBBST cc. til JH, NH, JSM	Opdatering på oplæg til vilkår med indgåede aftaler og afklarede forhold
21.09.2017 kl. 13.23, 16.40 og kl 19.51	CRM orienterer JH om status	CRM orienterer JH om status og om sin samtale med direktøren for TBBST. Der er enighed om, at CRM deltager i møde med styrelsen fra morgenstunden den 22. september. JH tager sig af bestyrelsesmødet, som er planlagt til kl. 14.00 – 16.00 den 22.09.2017
21.09.2017 Ca. kl. 15	Samtale CRM og KC	AAL presser hårdt på for at komme i dialog om der kan findes en vej for at få en tilladelse på vilkår.
21.09.2017 15.25	Mail til TBBST cc. JH, NH, JSM	Der er to forhold der udestår: 1. De tekniske regler (fremtidigt vedligehold) 2. Sikkerhedscertifikat til Keolis AAL opfordrer igen til at kunne diskutere vilkår under hvilke Aarhus Letbane kan sættes i drift
21.09.2017 Kl. 15.48	Mail til TBBST Direktør cc. JH, NH, JSM	Opfordrer til at kunne diskutere vilkår under hvilke Aarhus Letbane kan sættes i drift
21.09.2017 Ca. Kl. 19.15	Telefonsamtale med TBBST Di- rektør	TBBST Direktør understreger, at det ser svært ud. For-klarer at TBBST ser på muligheden for at kunne køre på vilkår. Spørger til deltagelse på møde fredag, og si-ger at vilkår vil blive diskuteret, selvom det kan være, at de måske er helt umulige at opfylde. Afslutter med at sige om CRM har bemærket, at han har meldt sig til åbningsfesten.
21.09.2017	Telefonsamtale med JH	Aftaler at CRM tager til TBBST møde i København for at diskutere vilkår og JH kører bestyrelsesmøde.
21.09.2017	Godkendelser modtaget fra TBBST	Den 21.09.2017 modtages følgende tilladelse: ▪ Keolis tilladelse til at drive Jernbanevirksomhed
22.09.2017	Mail til TBBST	AAL rykker for at modtage typegodkendelsen af Va-riobahn (Letbanetog)
22.09.2017 Kl. 10.00 – ca. 12.00	Møde med TBBST i Køben- havn	Ricardo Rail (Uafhængig Akkrediteret Assessor) fast-slår, at de står helt bag deres rapport og at Aarhus Let-banes infrastruktur kan ibrugtages. De medgiver på mødet, at der givet kan være forbedringer i materialet rundt omkring, men det ændrer ikke ved konklusio-nen. AAL presser hårdt på for at komme i dialog om der kan findes en vej for at få en tilladelse på vilkår, hvilket af-slås. Det aftales at afslaget sendes på skrift.
22.09.2017 Kl. 12:32	Telefonsamtale med JH	CRM kontakter JH pr. telefon og fortæller, at der for-søges forhandlet om vilkår for tilladelse, men at styrel-sen synes afvisende, og at CRM har meddelt dem, at man ikke kan aflyse åbningen uden en egentlig afvis-ning af ansøgningerne.
22.09.2017 Kl. 13:52	Telefonsamtale	JH orienterer igen Regionsdirektør JSM og økonomidi-rektøren i Århus kommune.



Aarhus Letbane I/S
P. Hjort Lorensens Vej 71-95,
8000 Aarhus C

Ricardo Danmark ApS
Nørre Farimagsgade 11, 2. th.
DK-1364
Copenhagen
Denmark

T +45 25 666 500
D +45 25 666 500
F +45 32 96 18 81
E thomas.rasch@ricardo.com
Company Number 36 89 38 85
Your ref

22 September 2017

Tekniske sikkerhedsregler

Ricardo Certification Aps har d. 21/9 kl 18:47 modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens (TBBST) foreløbige, og ufuldstændige kommentarer til AALs ansøgning om godkendelse af tekniske sikkerhedsregler til fase 1 i udkast.

På møde d. 22/9 2017 har TBBST oplyst at godkendte tekniske sikkerhedsregler er af styrelsen stillet som en forudsætning for ibrugtagning af Letbanens fase 1.

Ricardo har ved sikkerhedsvurderingsrapport af 30/8 2017 (ref. 169381-DK-AsBo-022) vurderet sikkerheden og kan i den forbindelse oplyse at vi fastholder vores konklusion om at de tekniske sikkerhedsrelaterede systemer, som tages i brug i fase 1 kan betjenes og vedligeholdes korrekt, og henviser til vores SVR herom.

Vi ser ikke at TBBST's kommentarer ud fra en samlet vurdering giver anledning til at fase 1 ikke kan ibrugtages grundet sikkerhedsmæssige forhold.

Vi afventer TBSST endelige sagsbehandling, som har overskredet den udmeldte sagsbehandlingstid. Vi har siden fremsendelsen i august stået parat til at besvare og præcisere forhold som TBSST måtte have for at smidiggøre sagsbehandlingen.

Jeg kan for en god ordens skyld oplyse at der ikke har været kontakt fra Styrelsens side før i går aftes og vi anser at en tidligere dialog kunne have fremmet Styrelsens sagsbehandling.

Når vi har modtaget Styrelsens officielle kommentarer indgår vi gerne i en dialog om de forhold som TBSST finder uhensigtsmæssige.

I forbindelse med mødet d.d. mellem Styrelsen, AAL og Ricardo, blev afhængigheder mellem de tekniske regler og godkendelsen af infrastrukturen samt sikkerhedsgodkendelsen nævnt. Ricardo kan i sagens natur ikke forholde sig til sikkerhedsgodkendelsen, men ønsker i forbindelse med sikkerhedsvurderingsrapporten for infrastrukturen til fase 1 at detaljere indholdet:

De tekniske regler samt godkendelsen af disse er udelukkende nævnt i forbindelse med diskussionen om risikoacceptprincippet Anerkendt Praksis (infrastruktursikkerhedsvurderingsrapportens afsnit 6.1). Her findes assessors argumentation for, hvorfor Assessor accepterer at projektet anvender BN frem for LBN som anerkendt praksis. Et af argumenterne er her, at det var forventet, at de tekniske regler kunne blive godkendt af styrelsen forud for den operationelle drift, hvorved de per definition ville være acceptable som Anerkendt Praksis.

Denne argumentation var ikke tiltænkt som argument for, at de tekniske regler nødvendigvis skulle godkendes inden drift med henblik på at sikker drift.

I stedet henledes opmærksomheden på, at Assessor i andre sammenhænge har accepteret en ændring af risikoacceptprincip fra Anerkendt Praksis til Eksplicit Risikoestimering og vedlagt en risikovurdering, hvilket er fuldt i overensstemmelse med CSM-RA.

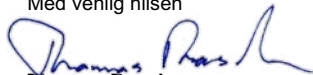
Indtil projektet får godkendt de tekniske regler, finder Assessor det derfor muligt at argumentere for, at argumentationsnotaterne for letbanenormerne kan anvendes som risikovurderinger i forbindelse med Eksplicit Risikoestimering til de pågældende farer, som refererer til letbanenormer.

I praksis vil det kræve en tekstuel ændring i de respektive farelogs (Anerkendt Praksis til Eksplicit Risikoestimering samt tilføjelse af reference til argumentationsnotat). Assessor ville hurtigt kunne give en vurdering på en sådan (midlertidig) ændring.

En sådan tilgang vil formelt ophæve den opfattede afhængighed mellem godkendelsen af tekniske regler og godkendelsen af infrastrukturen, da sikkerheden forbliver den samme blot dokumenteret på anden vis.

Endelig skal det nævnes, at Assessor ikke har betragtet anvendelsen af en teknisk regel (her en Letbanenorm - LBN) blindt som en Anerkendt Praksis. Fagassessor har i stedet for hver enkelt fare assesseret, om det faglige indhold af letbanenormer har afdækket faren, idet anvendte normers oprindelse er Banenormer anvendt i en anden organisation, og dermed støttet et andet sikkerhedsledelsessystem.

Med venlig hilsen



Thomas Rasch
Business manager

Magasinet Bus

Torsdag 21. oktober 2017 - nummer 9 - 5. årgang

Solen er energikilden

Læs mere side 18 - 21

Fra førersæder:

Hvad er forskellen på en

og en bybus...?

Læs mere side 44-46

Uber mister sin lic

i London

Læs mere side 67

Budskab fra

- Vi sk

Læs

Privatportør

Læs mere side 44-46

busser

Læs mere side 38

Virksomhed:

Vi sk

Læs

Trafikstyrelsen afviste i 11. time

at godkende Aarhus Letbane

Læs mere side 74 - 79

Vejen var for smal til både lastbil og bus

Læs mere side 46

Danmarks Busmuseum er værd at besøge

Læs mere side 50

Gik du glip af Magasinet Bus 9 - 2017? Så hent det her!