

Magasinet Bus

Torsdag 17. november til onsdag 14. december 2016 - nummer 11 - 4. årgang

Busvognmand i Sunds har en sund forretning:

- Jeg ser lyst på fremtiden

Læs mere side 16 - 21

Fra førersædet:

Med bus til den katolske kirkegård

Læs mere side 12

På Odense Banegård:

Hvor holder taxierne

Læs mere side 63 - 66

Magasinet Bus analyserer krigen om Flextur

Læs mere side 48 - 53

Buschauffører falder i troværdighed

Læs mere side 6

Uber-chauffør tabte sin ankesag i Landsretten

Læs mere side 55

Gebyrer på transportområdet bliver mindre - og større

Læs mere side 36

Svenskerne fortsætter med grænsekontrol

Læs mere side 7

Billetpriser bliver enklere i bus, tog og metro

Læs mere side 10

Busrengøring er blevet et konkurrenceparameter i Hvidovre

Læs mere side 28

Med lov skal man land bygge

Det står i fortalen til Valdemar Sejrs Jyske lov, der er dateret til 1241.

De kendte ord står over indgangen til Københavns Byret, der i juli dømte seks Uber-chauffører bødestraffe for at have overtrådt loven - om erhvervsmæssig personbefordring.

Dommen fra byretten blev i sidste uge stadfæstet af Østre Landsret, som på den måde viste, hvordan loven skal opfattes.

De indledende ord fra Jyske Lov bliver efterfulgt af følgende:

...men ville enhver nøjes med sit eget og lade andre nyde samme ret, da behøvede man ikke nogen lov. Men ingen lov er jævngod at følge som sandheden, men hvor man er i tvivl om, hvad der er sandhed, der skal loven vise sandheden.

Var der ikke lov i landet, da havde den mest, som kunne tilegne sig mest. Derfor skal loven gøres efter alles tarv, at retsindige og fredsommelige og sagesløse kan nyde deres fred, og uretfærdige og onde kan ræddes for det, der er skrevet i loven, og derfor ikke tør fuldbyrde den ondskab, som de har i sinde.

Det er også rigtigt, dersom nogen ikke af frygt for Gud og kærlighed til retten kan lokkes til det gode, at frygten for øvrigheden og landets straffelov da kan hindre dem i at gøre ilde og straffe dem, hvis de gør det. Loven skal være ærlig og retfærdig, tålelig, efter landets sædvane, passende og nyttig og tydelig, så at alle kan vide og forstå, hvad loven siger.

Når Uber-chaufførernes talsmand efter dommen udtalte, at hvis det er ulovligt at køre med passagerer, der har fundet vej til chaufføren via deres mobiltelefon, kan Uber-chaufførerne bare skifte til en anden lov - Godskørselsloven og transporterer passagerens mobiltelefoner som hovedformål. At mobiltelefonernes ejere så følger med, tager Uber-chaufførerne så med som en nødvendighed.

Med udgangspunkt i Jyske Lov's fortale om, at hvis der ikke var "... lov i landet, da havde den mest, som kunne tilegne sig mest" råber det til himlen, at Uber-chaufførerne vil køre uden om loven om persontransport ved at finde en anden lov, der passer dem bedre.

Det er at sætte sig uden for samfundet og fællesskabet og bare have et for øje - at "...tilegne sig mest".

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.

**VORES VINDER
KØRER VINDERE**



**MAGELYS
"COACH OF THE YEAR 2016"**

Kontakt os for at høre mere:



All Blacks' europæiske supporter, Iveco, kører holdet i en Magelys, "Coach of Year 2016", og to Daily Minibus, "Van of the Year 2015", under hele efterårets Europa-turné.

**IVECO
BUS**

Your partner for sustainable transport



Movia har uddelt årets operatørpriser 2016

Torsdag 27. oktober overrakte Movia fire operatørpriser. Kruse i Nakskov blev Årets Operatør, Arriva Ryvang vandt prisen for Årets Københavnerlinje for linje 1A, Nobina vandt prisen som Årets S-buslinje for linje 400S og endelige vandt De Blaa Omnibusser prisen som Årets Vækstlinje for linje 185

Movia udfører året rundt tilfredshedsmålinger, hvor passagerer bliver spurgt til deres tilfredshed både på den aktuelle tur og med rejsen som helhed. I udarbejdelsen af, hvilke operatør der løber afsted med priserne for 2016, kigges der på hvilke linjer der havde de mest tilfredse passagerer i 2015.

Den samlede tilfredshed på tværs af alle Movia's buslinjer er i forvejen høj - 95 pct. af passagererne er enten tilfredse eller meget tilfredse.

- Høj kundetilfredshed er en vigtig forudsætning for at fastholde passagerer, men også for at tiltrække nye passagerer til den kollektive trafik. Operatørpriserne sætter fokus på det meget høje kvalitetsniveau, Movias busoperatører leverer. Det kan både operatørerne og Movia være stolte af, og det markerer vi i dag med prisoverrækkelsen, siger centerchef i Movia, Søren Englund.

'Årets Operatør' går til den busoperatør, som har ansvaret for at drive de linjer, hvor kunderne samlet er mest tilfredse. Prisen som 'Årets Operatør' 2016 går til Kruse A/S Nakskov, som bl.a. har ansvaret for bybusserne i Nakskov, og som samlet topper i passagerernes bedømmelse i 2015.

- Hos Kruse A/S er vi rigtig glade for prisen, som Årets Operatør, der illustrerer hvor værdsat bybussen er blandt passagererne i Nakskov. Prisen er samtidig med til at skabe god omtale af busserne i området og sætter spot på de gode medarbejdere vi har, som leverer et højt niveau og en god indsats i hverdagen, sagde Mie Kruse, der er administrerende direktør i Kruse A/S ved prisoverrækkelsen.

Med prisen for Årets Operatør følger 100.000 kroner og en skulptur udført af kunstneren Stiig Kalsing med titlen "Livets øre".

Årets Københavnerlinje uddeles til den buslinje, i hovedstaden, der kører mere end 50.000 vogntimer pr. år, hvilket betyder, at prisen skal uddeles til en af Københavns 8 travle A-buslinjer. I 2016 går prisen til busoperatøren Arriva Ryvang på linje 1A og med prisen følger 50.000 kroner Linje 1A transporterede i 2015 over 11 millioner passagerer gennem hovedstaden.

Årets S-buslinje gives til den operatør, der har opnået den højeste passagertilfredshed blandt de i alt otte S-buslinjer. I år vandt Nobina A/S Glostrup prisen på linje 400S, hvor der sidste år kørte knap 2,9 millioner passagerer med linjen. Med prisen følger 50.000 kroner

Årets Vækstlinje uddeles til operatøren på den linje, der har haft den største passagertilvækst, set i forhold til antallet af timer. Med i feltet er de buslinjer i Region Hovedstaden, der har over 100.000 passagerer for at sikre, at udfaldet ikke afgøres af små udsving. I år går prisen til De Blaa Omnibusser på linje 185, som har haft en flot produktivitetsstigning på over 13 procent. Med prisen følger 25.000 kroner

FynBus åbner for prisberegner til rejsekort

Nu er det blevet rigtig nemt for FynBus' kunder at se, hvad det koster, når rejsekortet træder i kraft i de fynske busser pr. 15. januar 2017. FynBus' prisberegner for Rejsekortet er en videreudvikling af den eksisterende prisberegner, som var et vigtigt argument, da FynBus i 2015 vandt Passagerpulsens kundeservicepris.

For at medvirke til at gøre introduktionen af rejsekort så overskuelig som mulig, har FynBus udviklet en prisberegner, der kan gøre kunder og andre interesserede klogere på, hvad det vil koste at benytte bussen, når FynBus går på rejsekortet, samt hvor meget ens rejseaktivitet betyder for prisen.

Årsagen er som bekendt, at det pr. 15. januar 2017 bliver muligt at benytte rejsekort i busserne på Fyn og Langeland, og at FynBus' eksisterende kortprodukter i løbet af foråret 2017 helt forsvinder og erstattes fuldt og helt af rejsekortet.

- Med prisberegneren kan kunderne nu nemt se rejsekortets priser, fortæller Carsten Hyldborg og fortsætter:
- Jeg vil gerne opfordre kunderne til at besøge vores hjemmeside, www.fynbus.dk/rejsekort og i det hele taget til at holde sig godt orienteret, så overgangen til rejsekort bliver så nem og enkel som overhovedet muligt.

Når man skal tjekke sin pris på rejsekort pr. 15. januar 2017 i de fynske busser, skal man huske, at man som ny rejsekortkunde starter på rabattrin 3 i den første måned. Herefter er det kundens rejseaktivitet, der bestemmer prisen fremover. Præcis som med KVik kort gælder det princip, at jo mere man rejser, desto billigere bliver rejsen.

Interesserede kan læse mere om FynBus og rejsekortet på www.fynbus.dk/rejsekort.

Buschauffører er faldet i troværdighed

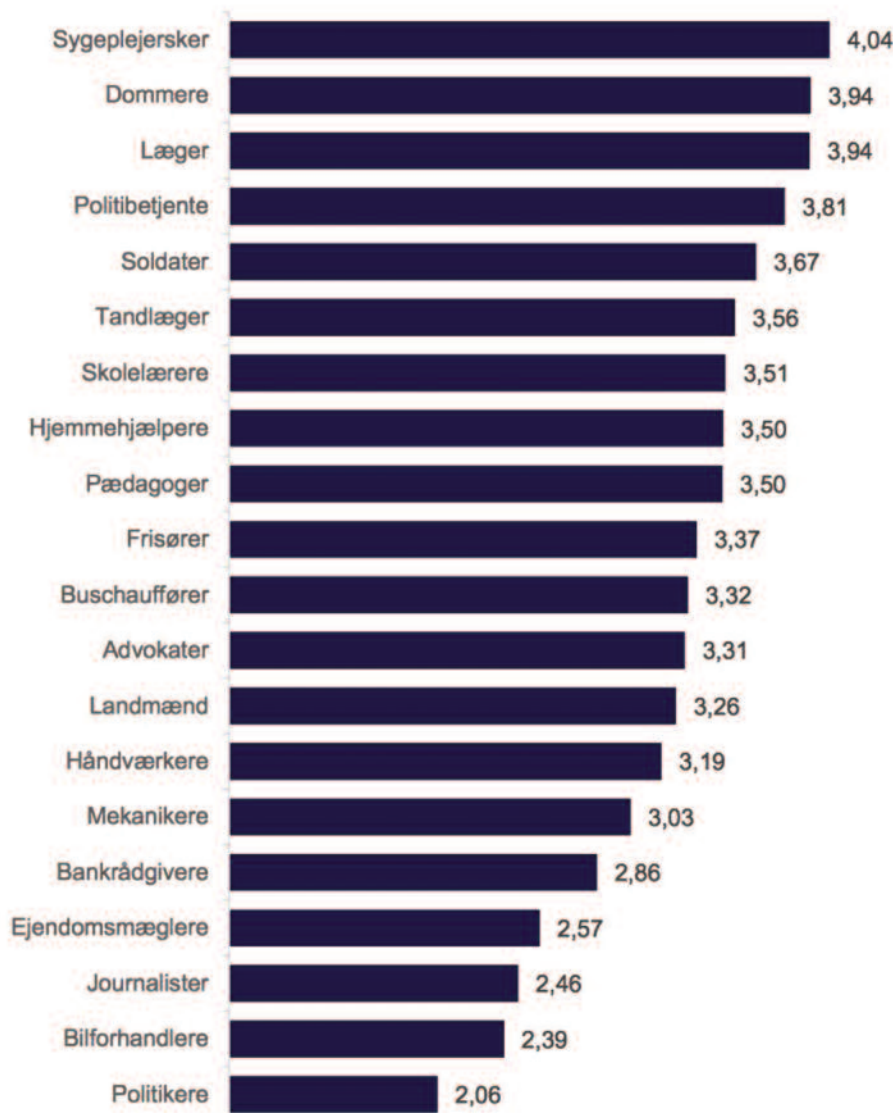
Den årlige troværdighedsanalyse fra Radius Kommunikation viser, hvordan vi bedømmer 20 forskellige faggruppers troværdighed - blandt andet buschauffører. I 2016 blev buschaufførernes troværdighed bedømt til 3,32 på en skala fra 1 til fem, hvor fem er bedst og 1 er dårligst

Radius Kommunikation har gennem de seneste otte år gennemført sin troværdighedsanalyse af de 20 forskellige faggrupper. I forhold til både 2015 og 2014 er buschaufførernes troværdighed gået lidt tilbage.

I 2016 lå troværdigheden på 3,32, mens den i 2015 lå på 3,41 og i 2014 på 3,38.

Men som buschauffør behøver man nu ikke at begynde at græde over den lille tilbagegang. 3,32 er lidt over neutralt til den gode side. Værre er det for journalister, hvis troværdighed lå på 2,46 i 2016, på 2,43 i 2015 og på 2,42 i 2014. Det er under neutralt til den dårlige side.

Der er dog faggrupper, der ligger under. Politikere ligger i bunden efterfulgt af bilhandlere.



Fandens fødselsdag giver ændrede køreplaner

Søndag 11. december justerer DSB køreplanerne for sine togforbindelser. Hos trafikselskabet Sydtrafik, der står for den kollektive busstrafik i Syd- og Sønderjylland, betyder det ændringer på enkelte busruter, så passagerne stadig kan nå at skifte mellem tog og bus

I dag er mange busafgange tilpasset togenes ankomsttider, og derfor skal nogle busruter ankomme lidt før, andre lidt senere, hvis det stadig skal hænge sammen, så passagererne kan nå at skifte mellem tog og bus.

- DSB er den landsdækkende storebror, når det handler om kollektiv trafik, og derfor retter vi naturligvis også i bussernes køreplaner, når DSB ændrer togenes køreplaner. Kunderne skal jo fortsat have tid til at skifte mellem bus og tog, siger Lotte Stensberg, der er afdelingschef for Plan og Udvikling i Sydtrafik.

Sydtrafik understreger, at det er et lille køreplansskifte, men at det under alle omstændigheder er en god ide at dobbelttjekke tiderne fra 11. december. Man kan tjekke rejseplanen.dk, hvor man blot skal huske at vælge en dato fra 11. december og frem. Man kan også finde de opdaterede køreplaner på sydtrafik.dk. Herunder kan man se de ændringer, som sker i netop ens egen kommune.

Motorbrand blev bussens endeligt

En fire år gammel bus fra trafikselskabet Movia udbrændte natten til 1. november på Tårnvej i Rødovre. Det skriver Ekstra Bladet på baggrund af oplysninger fra Københavns Vestegns Politi

Politiet fik klokken fem minutter over ét en melding om, at der var udbrudt brand i motoren i en bus. Ilden havde spredt sig til resten af bussen, der var omspændt af flammer.

Tilkaldte brandfolk fik ilden under kontrol ved hjælp af skum. Der var ingen passagerer i bussen, og ingen kom noget til ved branden.

Tårnvej var en overgang spærret i nordgående retning.

Svenskerne fortsætter med grænsekontrol

Den svenske regering har besluttet, at den grænsekontrol, som blev indført i januar, skal fortsætte endnu tre måneder

Det kommer ikke som nogen overraskelse, at den svenske regering forlænger kontrollen ved grænserne. For en uge siden vedtog regeringen, at mennesker, der vil rejse ind i Sverige fortsat skal være i besiddelse af gyldige legitimationspapirer.

Kontrollen af ID-papirer ved færger, busser og tog er også blevet forlænget.

Det kan være svært at finde det rigtige stoppested...

Trafikvagten ved Nordjyllands Politi kontaktede onsdag eftermiddag 2. november omkring klokken kvarter over tre Nordjyllands Politi. Trafikvagten var bekymret over, at en metrobus havde en ganske ung passager på ca. 10 år med, der tilsyneladende ikke var klar over, hvor han skulle stå af

Drengen havde været med fra Aalborg via Frejlev og retur igen - og da trafikvagten kontaktede politiet - var 'den unge mand' nu med på metrobussen til Vester Hassing på vej mod Hals.

I mellemtiden havde moderen til 'den unge mand' kontaktet politiet, da hendes søn ikke var kommet hjem som forventet.

Politiet aftalte med trafikvagten, at patruljen mødtes med metrobussen på Aalborg Busterminal, og patruljen sørgede herefter for, at 'den unge mand' kom sikkert hjem til sin mor igen.

Ifølge Nordjyllands Politi en smule forsinket - men helt sikkert en oplevelse rigere.

Trafikselskab spørger:

Hvordan skal fremtidens busnet på Djursland se ud

Midttrafik, som er trafikselskabet, der står for den kollektive regionaltrafik i Region Midtjylland, holder mandag 28. november borgerworkshop i Det Gamle Posthus på Ndr. Ringvej i Ryomgård i samarbejde med Norddjurs og Syddjurs Kommune

På workshoppen har interesserede muligheden for at give deres bud på, hvordan den fremtidige kollektive trafik på Djursland skal planlægges. Hvis man vil deltage i workshoppen, kan man tilmelde sig hos René Meyer, Djurs Mobilitetsstrategi, på email rem@norddjurs.dk senest 21. november.

En ny kollektiv trafikplan for Djursland er et af de mange tiltag, som indgår i arbejdet med at udrulle Djurs Mobilitetsstrategi.

Bus kørte fodgænger i et alvorligt færdselsuheld

Østjyllands Politi modtog torsdag aften 3. november en anmeldelse om, at en fodgænger var blevet kørt ned af en bybus, da han havde krydset vejen ved Ny Banegårdsgade/Fredensgade ved Rutebilstationen i Aarhus

Fodgængereren - en 50-årig mand - pådrog sig ved sammenstødet kraniebrud og mindre blødninger i hjernehinden. Han blev lagt i kunstigt koma, men meldes uden for livsfare.



Sydtrafik kører bussen hjem fra julefrokosten

Det er snart tid til julefrokoster - igen. Ligesom andre trafikselskaber tilbyder Sydtrafik også i år at stå for transporten hjem fra festen. Fra 25. november til 17. december indsætter Sydtrafik julenatbusser mellem alle de større byer i Syd- og Sønderjylland udover de almindelige natbusser

De fleste danskere arrangerer sig, så de ikke skal køre hjem fra årets julefrokost. Traditionen tro sender Sydtrafik også ekstra busser på gaderne for at hjælpe alle sikkert hjem. Julenatbusserne kører generelt set mellem de større byer, men også til og fra oplandet.

- Vi hjælper gerne den gode julestemning på vej ved at køre ekstra busser, når der er behov, og det gælder selvfølgelig også, når der er julehygge og pakkeleg på programmet, siger Jette Lauridsen, der er afdelingschef for Kunde og Marked i Sydtrafik.

De almindelige natbusser kører som sædvanlig, men derudover indsættes en stribe ekstra busser, som kun kører i julefrokostsæsonen. Den nemmeste måde at finde et lift hjem er ved at bruge rejseplanen.dk.

Nattillæg på 22 kroner

Den billigste rejse hjem fra julefrokosten er på rejsekort. En billet købt hos chaufføren koster et nattillæg, som er en ekstra to-zoners billet. Derfor anbefaler Sydtrafik, at man får et rejsekort.

- Det er også nemmere end at betale med kontanter. Særligt, hvis vi snakker ud på de små timer, hvor trætheden har meldt sig, og man trænger til at komme hjem, siger Jette Lauridsen.

Man kan finde alle de specifikke køreplaner på **her**:

Takst Sjælland:

Billetpriser bliver enklere i bus, tog og metro

En af de største reformer af priserne i den kollektive transport træder i kraft 15. januar 2017. Det giver enklere priser på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. En stor informationskampagne er i gang.

Det er snart slut med ugenomsigtige priser for enkeltbilletter, rejsekort og periodekort øst for Storebælt. Fra 15. januar 2017 vil rejsekortet altid være billigere end enkeltbilletten, og også billigere end periodekortet – med mindre man rejser cirka 26 gange på samme strækning om måneden, så kan et periodekort være billigere.

Fælles kampagne i DOT-regi

DSB, Metroselskabet og Movia står i fællesskab bag takstreformen. Og i regi af DOT, Din Offentlige Transport, tages i næste uge - uge 42 - hul på en storstilet kunderettet kampagne, der kommer til at fortsætte frem til reformen træder i kraft i starten af næste år.

Kampagnen skal sikre, at passagererne i god tid inden reformen træder i kraft får den information, de har brug for, så nye priser og ændrede billetter ikke kommer bag på nogen, og så passagererne ved, hvad de skal gøre fra 15. januar 2017. For de fleste vil alt være, som det plejer, men for 4 pct. af alle rejser vil reformen betyde en prisstigning.

Kampagne skal ud til alle

-Passagererne skal have at vide, hvordan de let kan finde den billigste billet, når de skal med bus, tog eller metro. Derfor harmoniserer vi priserne for kollektiv transport på hele Sjælland. Og derfor iværksætter vi nu en omfattende kommunikationsindsats for at få informeret passagererne bedst muligt, siger Movias bestyrelsesformand, Thomas Gyldal Petersen, på vegne af DSB, Metroselskabet og Movia.

De fleste får fordele, nogle få skal betale mere

Han lægger vægt på, at trafikselskaberne har haft en stor og bunden opgave fra transport- og bygningsministeren efter hård, men berettiget kritik af ulogiske og ugenomsigtige priser i bus, tog og metro.

-Det er en stor opgave at få fire takstsystemer lagt sammen til ét stort pendlingsområde. Vi er derfor tilfredse med, at 96 pct. af alle rejser maksimalt vil opleve fem pct. prisstigninger eller faldende priser. Mens de sidste fire pct. vil opleve prisstigninger på over fem procent, siger Thomas Gyldal Petersen.

Informationskampagnen om reformen omfatter både generelle og lokale tiltag, og DOT, Din Offentlige Transport, informerer fra næste uge såvel digitalt, som i dagspressen og i lokale medier, samt i bus, tog og metro.



Fabriksnye busser til omgående levering

Kom og se disse flotte busser og få en prøvetur.



MERCEDES-BENZ TOURISMO 17 RHD

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



MERCEDES-BENZ TRAVEGO

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

Salgskonsulent

Carsten Ø. Nielsen

+45 56 37 00 35

Carsten.o.nielsen@daimler.com

Salgskonsulent

Claus Korsgaard

+45 56 37 00 63

Claus.korsgaard@daimler.com

Mercedes-Benz

The best or nothing.





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

Med bus til den katolske banegård

Tålmodighed er en dyd - siger man. Som buschauffør, og ikke mindst som bybuschauffør er det i hvert fald én af de dyder, der skal til for at kunne begå sig. De fleste kan vel lære at køre en bus, men det er nok ikke alle, der har den tålmodighed, der skal til for at tackle de udfordringer man kommer ud for i hverdagen

Af Rolf Brems, bybuschauffør i Odense

Da jeg startede for et år siden efter små fire år i en rute/skolebus på Nordfyn, var det at komme til bytrafikken i Odense som at komme til en anden verden.

For det første er der forskellen på at komme fra et lille firma med få busser, og hvor man på godt og ondt var overladt til sig selv, til en arbejdsplads med 88 busser, driftsovervågning, mekanikere og support stort set hele døgnet.

For det andet er der trafikken. Nu er jeg vant til at køre i byen, men alligevel er Odense en udfordring ud over det sædvanlige. For dem som ikke ved det, er Odense gravet op for at forberede til bygning af en letbane, og ydermere har man spærret den største gennemgående hovedfærdelsåre af. Det vil jeg komme ind på i en senere klumme.

Og for det tredje er klientellet selvfølgelig helt anderledes. Oppe på Nordfyn blev man hurtig bekendt med børnene og deres forskellige adfærd. Hvem der lavede ballade, faldt i søvn, ville have ro til at lave lektier. Der var nogle, som tilbragte op til 50 minutter i bussen hver vej. Jeg vidste også, hvem der stod klar til tiden, og hvem der skulle ventes på. Her kom forældrene ofte ud og undskyldte, og havde af og til chokolade eller vin med.

De faste voksenkunder lærte man hurtigt at kende og kom på fornavn med. Var det nogen som kom med rutebilerne fra Odense, blev der SMS'et om, man lige kunne vente lidt, hvis der var forsinkelser. Og det var alle disse ting der

Fra førersædet

gjorde, at jeg i første omgang takkede nej til bytrafikken. Jeg var bange for bare at blive ham den ensomme anonyme chauffør, der skulle stå for skud for folks dårlige humør.

For i bytrafikken er det mere hard core, ingen tvivl om det. Man kører med et utroligt blandet klientel. Der er bøllerne fra Vollsmose, pensionisterne fra Tarup og de lidt finere fra Bellinge og Skt. Klemens. Man kører på alle linjer, og på alle tidspunkter, modsat Nordfyn, hvor hver chauffør havde faste ruter. Derfor er det svært at lære kunderne at kende i bybustrafikken. Der kan gå måneder før man kører den samme tjeneste igen, når man som undertegnede ikke er på fast rammeturnus.

Og så alligevel. Jeg har faktisk lært nogle af kunderne at kende, typisk dem som ikke har en bil og som bruger bussen på alle tidspunkter. Ikke alene møder jeg dem i bussen, men også på banegården, og oftest er der tid til en smalltalk. Så min frygt for, at jeg bare ville være en anonym person forrest i bussen, er faktisk gjort til skamme.

Afløsningen foregår oftest på Banegården, hvor vi også har vores cafeteria. Specielt her nyder jeg atmosfæren af travlhed og intensitet, dem der skal nå bussen i sidste øjeblik - og dem som opgivende erkender, at de ikke når det, de febrilske blikke efter bogstavet på perronen, drankerne, tiggerne og rygerne i deres afmærkede båse.

En anden ting, jeg på forhånd syntes var mindre attraktivt i forhold til landbussen, var uniformspligten. Ikke at man på Nordfyn var fritaget for uniform, det hørte også under FynBus og deres regler, men der var bare så lidt styr på tingene i busselskabet, at Fynbus vist havde opgivet at sanktionere. Så vi gik i vores eget tøj.

Men netop uniformen åbner alle døre på banegården til at komme i snak med passagerer - her i blandt de mange turister, som ofte er på ukendt grund. Jeg har på den konto fået pudset mine fremmedsprog af, ikke mindst det spanske, men også det tyske og engelske.

Derfor er min favoritrute nok Universitetsruten. Der er masser af unge mennesker, mange nationaliteter, og når bussen er fuld, kan de nærmeste ikke flygte ned i bussen, og må stå for skud for deres studievalg og etnicitet. Selvfølgelig respekterer jeg dem, som ikke gider snakke, men de er nu få, og jeg har da også mine stille dage.

Min tålmodighed kan også komme på prøve. Her ved studiestart kunne man med rette besvare 100 gange, om bussen nu også kørte til OBC, for destinationsskiltet viste desværre ikke at bussen kørte til banegården. Med et alvorligt blik kunne jeg fortælle, at den kun kørte til den "katolske banegård"...! Øhh.. den katolske banegård... gentager de, og så kan de fleste selv høre det. Det skaber en god stemning.

Men som altid her i livet, tingene rundt omkring dig afhænger selvfølgelig meget af én selv. Hvis man hilser på alle, når de stiger på og måske kommer med en bemærkning, ja så er det faktisk let at komme i snak og dagen bliver mere spændende og farverig.

Så jeg har ikke fortrudt mit valg, jeg kan lide både de tidlige vagter, hvor man ser byen vågne, de mindre hektiske vagter om dagen og de sene, hvor byen lukker ned, og man kan snige sig til et kik ind i stuerne.

Sveriges kollektive bustransport kører klimasmart med bæredygtigt brændstof

En ny statistikrapport om busbranchen i Sverige udgivet af organisationen Sveriges Bussföretag viser, at busserne er de køretøjer i Sverige, der er yngst og desuden er blevet fornyet mest gennem de seneste ti år. Ifølge rapporten er middellevetiden for en svensk bus fire år

Dermed konstaterer forfatterne til rapporten, at de rejsende i den kollektive bustrafik i Sverige rejser med klimavenlige busser i hele landet. Busserne er med til at køre bilparken frem mod målet om at være fossilfri. I dag kører 75 procent af busserne i den offentligt styrede bustrafik, der udgør 90 procent af den samlede bustrafik i Sverige, på bæredygtigt brændstof - eksempelvis RME, HVO og biogas.

Antallet af busser, der kører på RME, HVO eller biogas er mere end fordoblet, og elektrificeringen af busdriften er stærkt på vej.

Bustrafikkens udslip af drivhusgasser er faldet med over 20 procent siden 2000. I samme periode er trafikarbejdet steget hvert år. Blekinge Län fører i omstillingen til en fossilfri bus-flåde tæt efterfulgt af Stockholms Län og Södermanlands Län.

En svensk bus kører i snit 55.990 kilometer på et år, mens en personbil kører 12.220 km årligt.

- Over halvdelen af alle rejser i den regionale svenske kollektive trafik sker med busser, siger Anna Grönlund, der er branchechef og viceadministrerede direktør i Sveriges Bussföretag.

Hun peger på, at hvis busselskaberne fortsat skal kunne tilbyde de rejsende i den kollektive trafik klimasmarte rejser, er det vigtigt med langsigtede og holdbare spilleregler for busbranchen. Det er vigtigt at udformningen af skatter og adfærdsregulerende afgifter på biobrændsel og el gavner omstillingen til en fossiluafhængig bestand af køretøjer.

- Vi er urolige ved, at S-Regeringen ikke giver os besked om fremtidige vilkår for fornybare og fossilfrie brændstoffer efter 2018. Hvordan skal vi kunne vove at investere og satse videre på nye køretøjer, tankanlæg ved vore anlæg og smarte løsninger ved stoppesteder og depoter, når vi ikke ved, hvad der gælder, siger Anna Grönlund.

Interesserede kan se rapporten fra Sveriges Bussföretag [her](#):



Fabriksnye busser til omgående levering

Kom og se disse flotte busser og få en prøvetur

Ring og få et godt tilbud på operationel leasing, og dermed en fast månedlig ydelse.



SETRA S 517 HD

52 passagerer + fører og rejseleder

MotorOM 470, 315 kW (Euro 6)

Gearkasse MB GO 250-8 MPS (Power-Shift)

Længde 13.935 mm

Bredde 2.550 mm

Højde 3.770 mm

Salgskonsulent

Carsten Ø. Nielsen

+45 56 37 00 35

Carsten.o.nielsen@daimler.com

Salgskonsulent

Claus Korsgaard

+45 56 37 00 63

Claus.korsgaard@daimler.com

SETRA



- Måske er jeg lidt naiv, når jeg ser lyst på fremtiden. Men jeg har lidt at have det i, mener Lars Brøchner efter at have været en del af den 54-årige forretning i Sunds i 29 år. - Jeg har udskiftet fire busser i år, og det ville jeg ikke have gjort uden at tro på fremtiden, siger han.

Busvognmand i Sunds har en sund forretning: - Jeg ser lyst på fremtiden

Brøchners Biler i Sunds Nord for Herning startede som en taxi- og minibus-forretning i 1962, hvor Hans Brøchner slog sig ned som vognmand ved at overtage Sunds Lillebil og Turistfart. I dag 54 år senere sidder sønnen Lars Brøchner selv bag rattet - og ved skrivebordet. - Hvis jeg bare kan lade være med at gå amok og købe fem nye HDH'ere, er vi her nok også om 10 eller 15 år, siger anden-generationsvognmanden, som for et par år siden fik den glæde, at sønnen Kasper Brøchner viste interesse for at sætte sig bag rattet vognmandsforretningen

Af Jesper Christensen

- Ja, tredie generation er jo på vej, siger Lars Brøchner, da han tager imod på kontoret hjemme på Præstegårdvænget i Sunds en halv snes kilometer nord for Herning. Der er frisk kaffe på kanden og wienerbrød på bordet.

Magasinet Bus er tydeligvis velkommen, og Lars Brøchner fortæller løs om virksomheden og dagligdagen som busvognmand i en af landets mindre forretninger. For i forhold til de store med flere hundrede busser, er Brøchners Biler i Sunds en af de mindre.

Busrejser

- Vi har en gang været oppe på at have 20 busser kørende. Men normalt ligger vi på en 16-18 busser - og en taxi, siger han.

Der er tale om fem minibusser, ni deciderede turistbusser og fire rutebusser - og så den ene taxi.

Begyndte i jubilæumsåret 1987

Hans Brøchners startdato som busvognmand i Sunds med to taxier og et folkevognsrugbrud, som han overtog fra Sunds Lillebil og Turistfart var 1. maj 1962. På en eller anden måde blev det også den dato blot 25 år senere, at Lars Brøchner som 21-årig og næsten færdigkvalificeret buschauffør trådte ind i faderens firma.

Dermed kunne Hans Brøchner fejre 25 års jubilæum med sønnen som medarbejder og chauffør med kvalifikationsbevist i hånd på fødselsdagen 25. maj.

Men Lars Brøchner havde reelt været med i mange år, for hvis han ikke lige gad at gå de få hundrede meter til skolen i Sunds, tog han med en af skolebusserne, som hans far eller en af de andre chauffører kørte med. Og det samme når skolen var slut.

- Jeg var godt nok altid den sidste, der stod af, siger han smilende og fortæller, at da han var dreng, var det mange gange ham, der viste nyansatte chauffører rundt i busserne og ude på skoleruterne.

- Jeg havde jo været med dem så mange gange.

Dermed var det også ret naturligt for ham at blive buschauffør i faderens og moderens forretning.

Faste kunder i Herning-området

Herning By med godt 48.000 indbygger - der er godt 87.000 i hele Herning kommune - betyder sammen med Ikast Brande kommune med godt 40.000 indbyggere meget for Brøchners Biler i Sunds

Lars Brøchner fortæller, at forretningen lever af mange faste og trofaste kunder i det store område omkring Herning-Ikast-Brande - et område med mange store tekstil-virksomheder. For selvom en meget stor del af tekstilproduktionen i dag ligger langt væk fra Danmark, er der mange mennesker, der besøger virksomhederne på deres hjemmebase.



Der er en svane i Brøchners logo. Svanen er et symbol på byen Sunds med den store sø, som hvert efterår og vinter er hjemsted for mange svaner. Og både sø og svaner er kommet med på bussernes dekoration.

Busrejser

Og det skaber ofte behov for transport af flere mennesker, end en enkelt taxi eller minibus kan klare. Og så kommer busserne fra Brøchner gerne kørende.

Busvognmanden peger også på, at MCH Messecenter Herning og Boxen i Herning med plads til både fodboldtilskuere, koncertgæster og andet godtfolk, skaber behov for bustransport.

- Og så kører vi meget for uddannelsesinstitutionerne i Herning By, siger han og nævner som eksempler gymnasier og erhvervsskoler.

Dertil kommer forskellige efterlønssklubber, menighedsråd, pensionistforeninger og fagforeninger, som med jævne mellemrum tager på udflugt.

Kendetegnende for langt de fleste kunder er, at relationerne bygger på mange års samarbejde og tillid til, at Lars Brøchner og virksomhedens chauffører leverer den forventede vare.

- Når jeg kigger ret meget længere end et par måneder frem, ser kalenderen ret tom ud, siger han og fortsætter:

- Men sådan har det altid være. Og det er hidtil gået meget godt. Så hvorfor skulle det ikke fortsætte fremover.

Virksomheden har faktisk kun har lange kontrakter på den lokale skolebuskørsel til og fra Sunds, Ilskov og Simmelkjær. Og den har de haft siden starten i 1962.

IT-systemer hjælper på planlægning og holder styr på reglerne

Brøchners Biler i Sunds er Lars Brøchners personligt ejede selskab. Dermed står han med hele risikoen, hvis noget skulle gå galt - men også med hele fortjenesten, når det går godt. Han fortæller med et lille smil, at da han for et kvart århundrede siden besluttede sig for at gå med i faderens firma, skulle hans hustru Betina, som han havde kendt



Lars Brøchner er medlem af Danske Busvognmænd og formand for Kreds 1 - Nord- og Midtjylland. - Det betyder nogle dagsture til København ind i mellem. Men det er interessant, når man først er kommet ind i det, siger han.

siden børneårene og siden forelskede sig i og dannede par og stiftede familie sammen med, overtage parcelhuset. Blot for at sikre at familien stadig ville have tag over hovedet, hvis Lars Brøchner kom ud af kurs med busforretningen.

Men det går ganske godt med at holde kursen fremad. Betina hjælper med forretningens bogholderi og administration et par dage om ugen, mens Lars og Kasper tager sig af den daglige planlægning og kører nogle af busserne.



Til arbejdet hører også at holde styr på, at de mange regler på området - chaufførernes køre- og hviletider, EU-efteruddannelser, gyldige førerkort og mange andre ting.

Til mange af punkterne er it-systemer en uvurderlig hjælp. Med et par klik på computeren kan de hurtigt få et overblik over køre- og hviletider, uddannelsesstatus og bussernes serviceforhold og synstidspunkter.

Lars Brøchner forklarer, at han samarbejder med den lokale afdeling af transportuddannelsesorganisationen Dekra, der har til huse på Hedelandsvej i Herning, når det gælder chaufførernes lovpligtige efteruddannelse.

Vinterhalvåret er mindre travlt

Da vi besøger Brøchners Biler, er det midt i november og godt inde i vinterperioden, der ikke er den mest travle.

- Men vi går ikke i hi, selvom sommerhalvåret giver os to tredjedele af årsomsætningen siger Lars Brøchner og forklarer, at han forsøger at holde på den faste stab af 15 chauffører hele året rundt. Det er en del af ånden at holde på de faste chauffører, så kunderne år efter år kan glæde sig over gensynet med "deres" chauffør fra sidste gang.

Den faste stab suppleres så af faste afløsere i sommerhalvåret.

- Vi er et lille firma med kort kommandovej, hvor man ikke blot er et nummer. Her kan kunder sige, at de kørte med "Jens" sidste år, og det vi de også i år, siger Lars Brøchner og fremhæver, at nogle af chaufførerne var i firmaet, da han kom til i 1987

Busvognmanden ser lyst på fremtiden

Med 54 år på vejene har Brøchners Biler i Sunds en del erfaring i bagagerummet. Både i modgangstider og i tider med medgang.

Busrejser



En af turistbusserne i Sunds er en VIP-bus med god plads og borde til 30 personer. - Den er blevet meget eftertragtet efterhånden som vore kunder har fået øje på mulighederne. Den bliver eksempelvis brugt i forbindelse med, at nogle virksomheder sender medarbejdere på coaching-forløb med lidt ekstra luksus.

- En forretning i vores størrelse vil der nok altid være plads til. Vi skal nok overleve, hvis jeg da ikke går amok og køber fem nye busser, siger han og konstaterer, at han er en af områdets busvognmænd, der stadig har hjul på vejene.

I Herning Kommune var der tolv turistbusvognmænd i 1987.

- I dag er vi fem. De små giver op, siger han og konstaterer, at selvom antallet af forretninger falder, er antallet af busser det samme eller lidt stigende.

- Og der dukker ikke ret tit en ny turistbusvognmænd op.

På et spørgsmål om, hvordan han ser på den nærmeste fremtids udfordringer fremhæver han det stigende antal fjernbusruter.

- Kan de tage nogle af vores kunder? De kører jo også fra Jylland og til København, siger han .

Det tvivler han dog på. Hvor fjernbusserne kører til og fra faste stoppesteder til faste tider kører Brøchner lige som andre turistvognmænd gæsterne helt frem til bestemmelsesstedet - og hjem igen.

- Fjernbusserne kører jo ikke helt ud til Bakken eller til Operaen, siger han og funderer over, at fjernbusserne måske alene ved deres tilstedeværelse kan skabe øget interesse for at køre med bus.

- Og det kan måske skabe øget aktivitet hos os, siger Lars Brøchner.

Han må dog konstatere, at fjernbusruterne kan tage nogle kunder. Da han eksempelvis blev spurgt om en tur til Berlin med 20 rejsende, der kun skulle frem og tilbage og ikke havde brug for at have en til rådighed i Berlin, kunne han ikke være med.

Holder igen med impuls køb

- Selvom lysten til at købe en ny bus er og har været stor gennem årene, er Lars Brøchner alligevel tilbageholdende.

Busrejser

En pris på over tre millioner kroner for en ny turistbus med flere stjerner er mange penge.

- Jeg går da og tænker på at prøve det næste gang, siger han.

Samtidig kan han også se på de gode resultater de nyere brugte busser, han har købt gennem årene og fået malet i firmaets markante farver og dekoration, har kørt ind.

- Men måske er det nu, jeg skal købe den første helt nye bus. Jeg overvejer det, siger han

Tredjegerationsvognmand eller...

Da vi lidt senere kører fra Præstegårdvænget og hen til garageanlægget på Genvejen i Sunds, fortæller Kasper Brøchner, at da han var 15 år stod der politimand, brandmand eller ambulancefører på drømmeskemaet.

Det var først, da han fik taget sit buskørekort og fik sit uddannelsesbevis efter 12 ugers intensivt kursus, at Kasper Brøchner fandt ud af, hvad det betød at være buschauffør - og måske kommende vognmand. Og det er spændende og udfordrende.

Kasper Brøchner var 22 år, da han fik sit kvalifikationsbevis efter et ti-ugers intensivt kursus i Herning, og han begyndte i faderens firma 1. februar 2015.



- Om han så tager over efter mig, er op til ham, siger Lars Brøchner, der ikke lægger skjul på, at med Kaspers interesse for busforretningen, har han selv fået en ekstra gnist til at fortsætte ufortrødent et ukendt antal år endnu.

Både Kasper og Lars Brøchner er enige om, at efter to år i virksomheden er Kasper ved at være så indarbejdet i Brøchner, at Lars Brøchner godt kan lade sin telefon ligge i lommen, når den ringer. Kasper kan klare det meste på Brøchners måde.

Lørdagen efter vi besøgte Lars og Kasper Brøchner skulle de stille med 25 busser hos en stor tøjkoncern, der skulle have flere hundrede medarbejdere til Herning. - Her trækker vi så på gode kolleger, som også giver os noget den anden vej, siger Lars Brøchner.

Flere turistbusvognmænd kører med sorte tal

I løbet af 2015 fik flere turistbusforretninger sorte tal på bundlinjen. Ifølge Danske Busvognmænd er der sket en fordobling af det samlede nettoresultat blandt 88 turistbusforretninger. Men væksten er ikke lige fordelt over hele landet og mellem selskaberne

En ny analyse fra Danske Busvognmænd, der er omtalt i novemberudgaven af Busmagasinet, viser, at den samlede indtjening hos 88 turistbusselskaber er lidt mere end fordoblet i løbet af tre regnskabsår fra 37 millioner kroner i 2012 til knap 80 millioner kroner sidste år. Busselskaberne i Region Hovedstaden har samlet set oplevet en tredobling af bundlinjeresultatet, i Region Sjælland en fordobling og i Region Syddanmark en vækst på knap 40 procent.

I årene 2012, 2013 og 2014 havde 25 af de 88 selskaber underskud. Først i 2015 blev dette tal reduceret til 17 selskaber med underskud. Der er 40 selskaber, der har formået at skabe et overskud i alle fire regnskabsår. Tre selskaber har haft underskud i alle fire år.

Turistbussektoren giver de to andre sektorer - Handicap- og specialkørsel samt Kollektiv bustrafik - baghjul i udnyttelsen af deres kapitalapparat. Afkastningsgraden har i 2014 og 2015 ligget på den gode side af 10 procent. Både balancesum og afkastningsgrad har stort set haft en positiv tendens siden 2012. Hvis man ser på turistbusselskabernes nettoresultat, er det på tre år fordoblet, mens balancen kun er vokset 31 procent fra 2012 - fra 671 millioner kroner i 2012 til 879 millioner kroner i 2015.

Det tolker Danske Busvognmænd, som at turistbusselskaberne er blevet bedre til at udnytte deres kapacitet til at skabe øget indtjening uden af skulle ud at investere i mere materiel.



www.
bus-store
.com

Tried. Tested. Trusted.

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

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

BUSSTORE

Pre-owned. From Mercedes-Benz and Setra.

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

Tog-producent og bus-producent vil arbejde sammen

Den schweiziske Stadler-koncern, der i øjeblikket er i gang med at producere letbanetog til Aarhus Letbane, vil sammen med den polske busproducent samarbejde om produktion af lette skinnebårne køretøjer. De to virksomheder vil for at styrke deres markedsposition etablere et fælles konsortium, der som det første byder på at levere sporgogne til den polske by Krakow

De to virksomheder planlægger også at byde på øvrige udbud af sporgogne i andre byer i Polen og det øvrige Europa.

Stadlers polske datterselskab - Stadler Polske - har gennem de seneste ti år været en af de førende producenter af rullende materiel på skinner i Polen. På selskabets fabrik i Siedlce arbejder omkring 800 medarbejdere. Derudover beskæftiger virksomheden over 2.000 underleverandører og partnere.

Omvendt er Solaris i løbet af virksomhedens 20-årige historie vokset sig stor og er i dag blandt en af de største europæiske producenter af busser og trolley-busser. I 2009 kom Solaris ind på markedet for skinnebåret materiel og har siden da leveret sporgogne til byerne Poznań og Olsztyn i Polen og Jena og Brunswick i Tyskland. I øjeblikket arbejdes der på at få en kontrakt på 41 sporgogne til Leipzig gjort færdig.

- Et tæt samarbejde mellem Stadler og Solaris vil sætte virksomhederne i stand til at styrke deres positioner på markedet for sporgogne i Polen og andre europæiske lande. Produktporteføljerne i de to selskaber supplerer hinanden særdeles godt. Vi vil være i stand til at drage fordel af hinanden - også i vores teknologiudvikling. Derfor er jeg meget tilfreds med samarbejdet med Solaris, siger Peter Spühler, der er administrerende direktør og ejer af Stadler.

Hos Solaris peger Solange Olszewska, der er ejer af Solaris Bus & Coach S.A., på, at de to virksomheder stræber efter at vokse på markedet for sporgogne og letbanetog.

- Derfor har vi søgt efter en anerkendt strategisk partner for den videre udvikling af vores produkter og faciliteter i Poznań-området og også for at udnytte vores gode kontakter i markedet og endda styrke vores ingeniør- og karrosseribygger-kompetence. For et sådant samarbejde er der ingen bedre partner end Stadler, som er et globalt anerkendte schweiziske mærke. Hvad mere er, Stadler køretøjer er kendt i Polen, siger Solange Olszewska, der fremfører, at Solaris grundlag er en virksomhedsfilosofi om at levere køretøjer af høj kvalitet karakteriseret ved pålidelighed og lave driftsomkostninger.

Han understreger videre, at aftalen med Stadler ikke vil få indflydelse på Solaris' aktiviteter på bus-området og trolleybus-området.

Olieselskab giver kort til de bedste oplevelser for kunderne

Olieselskabet Uno-X Erhverv har skiftet navn til YX Erhverv og givet kort til et nyt kapitel i selskabets historie om det at levere olie til kunderne. Claus Gottlieb, der er direktør i selskabet med det nye navn YX Erhverv, understreger over for transportnyhederne.dk, at formålet med navneskiftet er at skille sig ud og ikke kun i ord, men også i gerninger, være det selskab, der er kendt for de bedste kundeoplevelser

Af Jesper Christensen, transportnyhederne.dk

Med det officielle navneskifte mandag vil vognmænd og chauffører snart se nye farver og nyt logo på de hidtidige Uno-X tankanlæg langs vejene i hele landet. De nuværende Uno-X skilte på tankanlæggene til lastbiler og busser vil blive skiftet ud med YX Erhverv's nye skilte og logoer, så alle kan lægge mærke til forskellen.

For der er forskel på Uno-X, som fremover vil fokusere endnu mere på automatsalg til privatbilister og andre i de mindre køretøjer, og så YX, som klart vil fokusere på vognmænd, hvad end de transporterer gods eller mennesker.

Claus Gottlieb fremhæver over for transportnyhederne.dk, at YX Erhverv skal være kendt for den bedste kundeoplevelse som olieleverandør til dansk erhvervsliv og transport.

YX Erhverv er dedikeret til erhvervslivet og transport. Når man har eget brand og identitet, som ikke deles eller associeres med andre, kan man nå den ambitiøse målsætning, mener Claus Gottlieb, som gennem de seneste måneder har arbejdet på at italesætte den nye profil sammen med de øvrige medarbejder i YX Erhverv



- Der må der ikke være nogle mislyde eller misforståelser i forhold til et selvbetjent univers for privatbilister som Uno-X repræsenterer, siger Claus Gottlieb og forklarer, at hos Uno-X er det privatbilister og effektiv og kundesvenlig selvbetjening der er i fokus.

- Hos YX Erhverv er det kundeoplevelsen, der er i fokus. Og den er meget mere end et kort, siger han og fortsætter:

- Vi har først succes, når kunderne melder tilbage og siger, at de har lagt mærke til forskellen.

Claus Gottlieb siger til transportnyhederne.dk at ambitionen også omfatter en forpligtelse hos YX Erhverv til at gøre sig ekstra umage - eksempelvis ved at sørge for hele tiden at følge op på tilbagemeldinger fra kunderne, hvis der er

et eller andet, der skal tage fat i. Han nævner, at det eksempelvis kan være en pumpe, som på grund af et snavset filter ikke længere helt kan leve op til betegnelse High Speed.

- Vi tjekker eksempelvis alle vore pumper for at sikre, at de faktisk er high speed-pumper, siger han.

Strategi og fokus er løbende blevet skærpet hos olieselskabet, der er kommet frem til, at man ikke kan være den bedste til det hele på en gang og derfor må vælge til og fra.

Derfor har selskabet valgt at dele de voksende aktiviteter op i to med hver deres profil.

Arbejdet, der har været i gang gennem de seneste år, betyder nu, at YX Erhverv kan fremstå tydeligt og dedikeret til dansk erhvervsliv og transport.

- YX er mere end nogensinde opsatte på, at kunderne ikke blot skal få det bedste, men også skal forvente det bedste. YX vil være kendt for den bedste kundeoplevelse. Det er ambitionen og løftet, siger Claus Gottlieb.

Han lægger vægt på, at YX Erhverv leverer individuelt sammensatte pakker, der passer til hver enkelt kundes behov og ønsker.

Truckanlæggene vil ligge på samme placeringer landet over og vil blot skifte logo og udseende. Dieselskortet kan stadig benyttes på både Uno-X- og Bonus-stationer. Og de medarbejdere hos YX Erhverv, som kunder og vognmænd normalt taler med, vil fortsat være de samme.

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 vil fortsat være en del af Reitangruppen A/S, som desuden ejer de landsdækkende kæder Rema 1000 og 7-Eleven.
- YX Erhverv har i dag omkring 85 anlæg målrettet lastbiler og busser

MAN's værksted i Greve får ny driftsleder

Michael Jensen på 47 år har overtaget førerstokken for MAN Truck & Bus' samlede eftermarkedsaktiviteter i København. Som ny driftsleder bliver Michael Jensen ansvarlig for at sikre den fortsatte servicering af MAN's mange kunder i Storkøbenhavn

Michael Jensens nye base bliver MAN's værksted i Greve, som dagligt beskæftiger 40 medarbejdere fordelt på et værksted med toholdsskift samt salg af reservedele.

Michael Jensen er handelsuddannet i transportbranchen. De seneste 10 år har han arbejdet i lastbilbranchen, hovedsageligt hos Volvo, hvor han blandt andet har været reservedelschef og eftermarkedschef. Inden da har han arbejdet hos en eksportvognmand og i en årrække som mellemleder i forsvaret.

Michael Jensen overtager posten som driftsleder efter Søren Bruun Rasmussen, der tiltræder i en nyoprettet stilling som Eftermarkedschef - detail. Søren Bruun Rasmussen bliver ansvarlig for de samlede eftermarkedsaktiviteter i MAN Danmarks egne seks filialer i Aalborg, Aarhus, Kolding, Esbjerg, Padborg og Greve. Ved siden af jobbet som eftermarkedschef - detail, skal Søren Bruun Rasmussen også varetage kontakten til forsvaret, som er MAN's største eftermarkedskunde.

Busbestanden er vokset siden sidste år

I løbet af oktober voksede bestanden af busser med 5. Det fremgår af den seneste månedsstatistik fra De Danske Bilimportører. Resultatet på de nævnte fem fremkommer ved at lægge antallet af nyregistreringer sammen med antallet af genregistreringer og så trække antallet af afmeldte fra.

I oktober blev der nyregistreret 81 busser, mens der blev genregistreret 42. Da der blev samtidigt blev afmeldt 118 busser, blev tilvæksten altså de nævnte 5.

Sammenligner man med oktober sidste år, er bestanden af busser vokset med to procent fra 8.839 ved udgangen af oktober sidste år til 9.011 ved udgangen af oktober i år.

81 nye busser kørte ud på vejene i oktober

Den seneste statistik fra De Danske Bilimportører over nyregistrerede køretøjer viser, at der i oktober i år blev registreret 81 nye busser. Samlet set er der i år registreret 587 busser.

Det er betydeligt flere end på samme tidspunkt sidste år. De Danske Bilimportører peger på, at bussalget er karakteriseret af få større ordrer suppleret med mange små og dermed ikke altid sammenlignelig måned for måned, men mest på årsbasis.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Busrengøring er blevet et konkurrenceparameter i Hvidovre

Rengøring og klargøring af kollektivbusser betragtes oftest som et nødvendigt onde og en uvelkommen udgift. Hos Anchersen i Hvidovre har man vendt tingene på hovedet og betragter den obligatoriske daglige rengøring af selskabets omkring 100 kollektivbusser som et konkurrenceparameter, hvor man kan adskille sig fra konkurrenterne og opnå en fordel, der kan styrke busselskabets driftsøkonomi og konkurrenceevne

- Sammen med vores leverandør af rengøringsmidler, Knud E. Dan A/S i Greve, har vi kigget rengøringsområdet efter og identificeret områder, hvor vi har kunnet effektivisere og samtidig højnet kvaliteten, siger Nicolai Longhi, der er driftsleder for kollektivbusserne hos Anchersen.

- Resultatet er lavere ressourceforbrug, bedre driftsøkonomi og større konkurrenceevne, fastslår han.

Hos Anchersen er den daglige ind- og udvendige rengøring skemalagt med præcision.



Nyt fra VBI November 2016

Salg Jylland

Leif Brændekilde +4540359308

lb@busimport.dk

Salg Sjælland

Henrik Knudsen +4540203680

hnk@busimport.dk



MB Sprinter 519 cdi Pris 555.000. - kr.

Årg. NY Pladser 19 + F + G km. 0 Farve Hvid Euro 5 Gear Automatisk Type Mini Turist line



MB Sprinter 519 cdi Pris 585.000. - kr.

Årg. NY Pladser 19 + F Km. 0 Farve Sølv metal Euro 5 Gear Automatisk Type Mini Turist LUX



NEOPLAN CITYLINER Pris 995.000. - kr.

Årg. 2010 Pladser 54 + F + G + G Km. 770.000 Farve Hvid Euro 5 Gear Automatisk Type Fuld turist



SETRA 517 HD Pris 1.650.000. - kr.

Årg. 2013 Pladser 58 Km. 555.000 Farve Hvid Euro 6 Gear Automatisk Type turist



VOLVO 9700 B12B Pris 575.000. - kr.

Årg. 2006 Pladser 54 + F + G Km. 960.000 Farve Leveres i Hvid Euro 3 Gear automatisk Type Fuld turist

VOLVO 9700 B12B Pris 749.000. - kr.

Årg. 2007 Pladser 52 + F + G Km. 800.000 Farve Hvid Euro 5 Gear automatisk Type Fuld turist

Arbejdspladsen



- Vi troede, at vi udnyttede de fysiske rammer på vores busanlæg optimalt. I dialog med Knud E. Dan A/S har vi kortlagt arbejdsopgaver, arbejdsflow, indretning med videre, og det har ført til en del ændringer, siger Nicolai Longhi.

Smartere på den samme tid

- Det er vigtigt at understrege, at det ikke handler om at få medarbejderne til at løbe hurtigere, men om at få dem til at arbejde smartere. Vi har involveret medarbejderne direkte i processen, og det har skabt større ejerskab og arbejdsglæde, siger Nicolai Longhi.

Det tætte samarbejde med Knud E. Dan A/S har blandt andet resulteret i, at Anchersen har flyttet nogle af doseringsanlæggene til rengøringsmidler, har reduceret antallet af forskellige rengøringsmidler samt udskiftet vaske- og gulvklude med et nyt moppesystem, hvor mopperne vaskes i egen vaskemaskine og genbruges. Desuden er der ændret i arbejdsgangene, så medarbejderne har fået kortere mellem arbejdsstationerne og dermed reduceret spildtid.

- Anchersen forstår vores tilgang til samarbejdet. Vi kan mærke, at der er accept helt fra toppen i virksomheden til at prioritere rengøring som et strategisk område, siger Henrik Dan fra Knud E. Dan A/S.

Partnerskab er vigtigt

- Vi kunne have satset på "bare" at sælge endnu flere rengøringsmidler, men ved at bidrage med vores analyser og gode råd skaber vi i stedet et partnerskab til gavn for begge parter, påpeger Henrik Dan.

Det er Knud E. Dan's erfaring, at udgifterne til rengøring af kollektivbusser er sammensat med af cirka 60 procent til løn, 30 procent til rengøringsrekvisitter og 10 procent til kemi. Derfor ligger det største forbedringspotentiale for buso-

Arbejdspladsen

peratøren ikke i at få lidt flere procenter i rabat, men i at optimere arbejdsgangene i rengøringen.

Det tætte samarbejde med Knud E. Dan A/S giver eksempelvis Anchersen adgang til alle vigtige nøgletal for kemi- og vandforbrug til miljøregnskaber samt løbende opfølgning og sparring omkring rengøring.

- Ved at angribe rengøringsområdet mere strategisk har vi både reduceret miljøbelastningen og omkostningerne og samtidig opnået højere kvalitet. Nu kunne det være fristende at læne sig tilbage og nyde forbedringerne, men vi er sikre på, at vi kan opnå yderligere forbedringer. Derfor fortsætter processen, siger Nicolai Longhi.

Fakta om Anchersen ApS:

- Anchersen blev stiftet i 1997 af administrerende direktør Poul Anchersen
- Virksomheden udspringer af Midtsjællands Busrejsler, som startede i 1983
- Efter ti år med turistbusser gik Anchersen i 2007 ind på markedet for rutetrafik i Storkøbenhavn
- Anchersen råder over i alt 120 busser fordelt på ca. 20 turistbusser og 100 kollektivbusser og beskæftiger ca. 400 medarbejdere
- Anchersen har hovedsæde på Avedøre Holme ved København med ca. 2.200 kvadratmeter værksted, vaskehal, mandskabsfaciliteter og administration

Fakta om Knud E. Dan A/S:

- Knud E. Dan A/S blev grundlagt i Glostrup i 1960
- Siden 1989 har virksomheden haft til huse i Greve, hvor Knud E. Dan A/S råder over 2.400 kvadratmeter produktion, lager og administration
- Siden 1998 har firmaet Ide-Kemi ApS i Vejle indgået i Knud E. Dan A/S og fungerer i dag som salgsorganisation på Fyn og i Jylland
- Knud E. Dan A/S udvikler og producerer effektive og miljøvenlige rengøringsmidler og fungerer som totalleverandør inklusiv rådgivning omkring alle behov for rengøring i stort set alle brancher



Ildsjæle i Nordjylland modtager uddannelsespris

Driftschefen og tillidsmanden hos Keolis Aalborg modtager TUR's uddannelsespris for at have ydet en helt særlig indsats for at forbedre uddannelsesniveaue hos buschaufførerne i Aalborg

I år går TUR's uddannelsespris til en nordjysk indsats for uddannelse. Lars Gaardbo og Heine Guldhammer, henholdsvis tillidsmand og driftschef i Keolis Aalborg, har stået i spidsen for et samarbejde, der har arbejdet målrettet for at højne uddannelsesniveaue hos buschaufførerne i Keolis Aalborg. Det skriver Transporterhvervets Uddannelser (TUR) i en pressemeddelelse.

Indsatsen er forgået siden 2004, og har været i tæt samarbejde med den lokale 3F-afdeling og VUC Nordjylland. En del af indsatsen har haft fokus på at få afklaret medarbejderes faglige og reelle kompetencer. Derudover har VUC Nordjylland hjulpet en lang række af buschaufførerne med at blive bedre til at læse og skrive. I flere år havde VUC Nordjylland en uddannelsesvogn placeret på Keolis' busanlæg i Aalborg, så danskundervisningen kunne foregå tæt på chaufførerne.

Effekten af indsatsen og det gode samarbejde er, at nu er andelen af faglærte buschauffører i Aalborg meget højt. - At flere medarbejdere i busselskabet bliver faglærte gavner ikke kun Keolis og medarbejderne selv – det kommer jo alle borgere og hele Region Nordjylland til gode, da det sikrer, at de oplever bedre service, når de bruger den kollektive trafik, siger næstformand i TUR, Kim Poder, 3F Transportgruppe.

Desværre kunne Lars Gaardbo ikke selv være tilstede og modtage prisen. Derfor modtog Landsklubformand for rutebilschaufførerne i Danmark, Michael Trudslev, prisen for ham.

Om TUR's uddannelsespris

TUR uddeler hvert år et hæderslegat i form af et pengebeløb til en person, organisation eller institution, der har ydet en særlig indsats for udviklingen af de faglige uddannelser med særlig vægt på uddannelse af personer og grupper, der normalt er kortuddannede, og som ikke har særlige traditioner for kompetenceudvikling via uddannelse.

I år blev prisen uddelt den 8. november på TUR's strategikonference i København.

Vinderne af TUR's uddannelsespris 2016:

- Lars Gaardbo, Keolis Aalborg
- Heine Guldhammer, Keolis Aalborg
- Susanne Sølvhøj, VUC-Nordjylland
- Arne Nielsen, 3F Aalborg

Uddannelsespris:

Sådan motiverede TUR uddelingen

[Kim Poder er næstformand i 3F transportgruppe og formand for Transporterhvervets Uddannelser \(TUR\). Her følger uddrag af hans tale med prisoverrækkelsen](#)

Gennem en årrække har et stort antal ansatte i Keolis Aalborg gennemført realkompetencevurdering og derefter erhvervsuddannelse til faglært buschauffør.

Derfor ligger Keolis helt i top i Danmark, når det gælder andelen af faglærte blandt buschaufførerne. En topplacering til gavn for medarbejderne, der hermed er langt bedre rustet til fremtidens jobmæssige udfordringer.

Til gavn for Keolis Aalborg, der hermed har fået langt mere kompetente medarbejdere, der formår at tage fat om dagens og morgendagens udfordringer i virksomheden. Og til gavn for borgerne i Aalborg og Region Nordjylland, der hermed bliver serviceret bedre, når de bruger byens og regionens kollektive trafik.

Mange af medarbejderne i Keolis Aalborg havde dog ekstra udfordringer med hensyn til at komme i gang med faglig uddannelse. Det bundede i utilstrækkelige grundlæggende færdigheder med hensyn til at læse og skrive. For mange vedkommende på grund af ordblindhed.

Tillidsrepræsentanternes – ikke mindst Lars' – og Keolis-ledelsen, VUC Nordjyllands og 3F Aalborgs svar på denne udfordring var at opfordre kollegaerne til at gå i gang med ordblindeundervisning eller forberedende voksenundervisning i dansk.

Denne indsats betød, at rigtig mange forbedrede deres grundlæggende færdigheder, samt – ikke mindst – at de blev overbevist om, at de sagtens kunne binde an med faglig videreuddannelse – til faglært buschauffør.

Tilsammen har I æren for, at det kunne gennemføres. I har vist, at når alle parter i et lokalt samarbejde vil, så kan man virkelig løfte i flok. Til gavn for medarbejdere, virksomhed og lokalområde.

Tillykke til jer alle sammen. Og tak for jeres indsats.

EU-Kommissionens transportresultat-tavle har Holland på førstepladsen

EU-Kommissionen har offentliggjort 2016-udgaven af EU-resultattavlen for transport. Holland ligger nummer et efterfulgt af Sverige og Tyskland. Østrig ligger nummer fire foran Danmark på en femteplads. Benchmarkinganalysen omfatter en sammenligning af medlemsstaternes præstationer inden for 30 kategorier, der til sammen dækker alle aspekterne ved transport. EU-Kommissionen konkluderer, at resultaterne viser, at EU arbejder på at styrke det indre marked

Formålet med resultattavlen er at hjælpe medlemsstaterne med at finde frem til de områder, hvor der især er behov for indsats og investering. Den viser, hvordan EU udbygger det indre marked for transport og fremmer omstillingen til lavemissionsmobilitet, som er to af den nuværende Juncker-kommissions prioriteter.

- Mit mål er at nå frem til et kulstoffrit, fuldt integreret og effektivt transportsystem af høj kvalitet. Resultattavlen fungerer som et vejskilt på denne rejse: Den viser vejen fremad og hvor langt vi stadig skal nå. Det er et nyttigt værktøj for os, for medlemsstaterne og for interessenterne, når vi skal finde frem til både vores stærke sider og de områder, hvor der kræves yderligere indsats og investering. Det er især opmuntrende at se, at Kommissionens bestræbelser på at lukke investeringsgab i transportsektoren er begyndt at bære frugt, siger EU's transportkommissær Violeta Bulc i forbindelse med offentliggørelsen af resultattavlen

Med høje pointtal i 15 kategorier toppe Holland resultattavlen for tredje år i træk efterfulgt af Sverige, Tyskland og Østrig. Selv om de er stærke på forskellige områder, har de alle sammen robuste investeringsrammer, høje pointtal inden for transportsikkerhed og gode resultater med hensyn til gennemførelsen af EU-lovgivning.

De vigtigste resultater:

1. Lavemissionsmobilitet

Der er sket fremgang i hele EU hen mod mere bæredygtig og miljøvenlig mobilitet - for eksempel i andelen af vedvarende energi til transport og i antallet af nye biler, der bruger alternative brændstoffer. Fremgangen er dog stadig begrænset, og da visse medlemsstater står klart i spidsen, er der tydeligvis mulighed for at fremskynde omstillingen til lavemissionsmobilitet. Med dette for øje vedtog EU-Kommissionen i juli en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet.

2. Infrastruktur

Det tager tid for virkningerne af investeringer i transportinfrastrukturen at vise sig. Nogle af investeringernes positive virkninger kan dog allerede ses i transportinfrastrukturens kvalitet. Disse virkninger bliver mere synlige i de kommende år med yderligere investeringer, især via Connecting Europe-faciliteten og EU-Kommissionens investeringsplan for Europa.

3. Mennesker

Forbrugernes tilfredshed med alle former for transport - bytransport, jernbaner, luftfart - er steget i hele Europa. Det tyder på, at forbrugernes behov erkendes, og at der er blevet truffet de rigtige investeringsbeslutninger.

Antallet af trafikdræbte er dalende. Selv om de europæiske veje er langt de sikreste i verden, peger EU-Kommissio-

Transportpolitik

nen på, at medlemsstaterne bliver nødt til at optrappe indsatsen for at nå målet om at halvere antallet af trafikdræbte inden 2020.

Antallet af kvinder med beskæftigelse i transportsektoren er stigende, men den overordnede andel er stadig lille. Der er behov for indsatser på alle niveauer for at øge beskæftigelsen af kvinder i transportsektoren. Kommissionen overvejer i øjeblikket passende tiltag.

Resultattavlen samler data fra en lang række offentlige kilder - eksempelvis Eurostat, Det Europæiske Miljøagentur og World Economic Forum. Den kan vises efter land eller efter område (indre marked, investering og infrastruktur, energiunion og innovation, mennesker).

På baggrund af disse data er der udarbejdet tabeller, hvori de fem bedste præstationer er markeret med grøn og fem dårligste med rød. Følgende tabel viser, hvor ofte de enkelte lande er blandt de bedst eller dårligst placerede. Det samlede resultat er beregnet ved at trække de negative resultater fra de positive.

	Among top 5	Among bottom 5	Overall	Rank
NL	15	2	13	1
SE	11	2	9	2
DE	12	4	8	3
AT	11	3	8	3
DK	10	3	7	5
FI	10	3	7	5
HU	8	3	5	7
UK	10	5	5	7
EE	8	5	3	9
FR	8	5	3	9
SK	7	4	3	9
IE	4	2	2	12
CZ	5	4	1	13
ES	6	5	1	13
LV	7	6	1	13
CY	4	4	0	16
IT	6	7	-1	17
LU	8	9	-1	17
MT	5	6	-1	17
BE	6	8	-2	20
PT	5	7	-2	20
LT	6	10	-4	22
PL	4	8	-4	22
SI	3	8	-5	24
BG	6	12	-6	25
EL	1	11	-10	26
HR	3	13	-10	26
RO	4	15	-11	28

Gebyrer på transportområdet bliver mindre - og større

Trafik- og Byggestyrelsen har udarbejdet en ny bekendtgørelse, der fastsætter gebyrsatser for vejområdet i 2016. Trafik- og Byggestyrelsen regulerer tre satser på området - alle med virkning pr. 1. januar

Gebyret pr. syn og omsyn, der finansierer Trafik- og Byggestyrelsens administration af tilsynsordningen, er blevet reguleret, men forbliver 20 kroner pr. syn og omsyn i 2016.

For chaufføruddannelsesbevis reguleres gebyret fra 250 kroner til 210 kroner. Gebyret for chaufføruddannelsesbeviset finansierer Trafik- og Byggestyrelsens omkostninger til administration af ordningen om kvalifikationsuddannelse.

Gebyrsatsen for legitimationskort for specialtransportassistance reguleres fra 425 kroner til 460 kroner. Gebyret finansierer Trafik- og Byggestyrelsens omkostninger til udstedelse, fornyelse og erstatning af identitetskort for specialtransportassistance.

Trafik- og Byggestyrelsens regulering af gebyrsatserne reducerer samlet set omkostningerne for landtransportbranchen med cirka 800.000 kroner i forhold til satserne i 2015.

Samtidig med ikrafttræden af bekendtgørelsen ophæves følgende bestemmelser:

- Paragraf 17 i bekendtgørelse nr. 460 af 23. april 2013 om omsynsvirksomheder
- Paragraf 23 i bekendtgørelse nr. 724 af 24. juni 2011 om synsvirksomheder
- Paragraf 35 i bekendtgørelse nr. 877 af 8. juli 2015 om kvalifikationskrav for chauffører
- Kapitel 7a i bekendtgørelse nr. 1328 af 10. december 2014 om særtransport, samt § 41 om gebyr for udstedelse af legitimationskort i bilag 4



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!

Vejtransportrådet har en udviklingsplan

Transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt (V) har modtaget en plan fra Vejtransportrådet. I planen har rådet en række visioner og stiller skarpt på fire strategiske mål

Visionerne fra vejtransportrådet er:

- Vejgodstransportbranchen understøtter den øvrige erhvervssektor med effektive transport- og logistikløsninger, der gør det attraktivt at investere i Danmark.
- Der skabes vækst i produktivitet, effektivitet og beskæftigelse.
- Udbygge eksisterende markedsandele og skabe nye muligheder. Det gælder såvel på indenrigsmarkedet som på det europæiske marked.
- Vejgodstransporterhvervet styrker sin position i logistikkæden fra underleverandør til slutbruger.
- Udviklingen i erhvervet skal understøttes af adgang til kompetent arbejdskraft, høj kvalitet og innovation og udnyttelse af IT og ny teknologi.

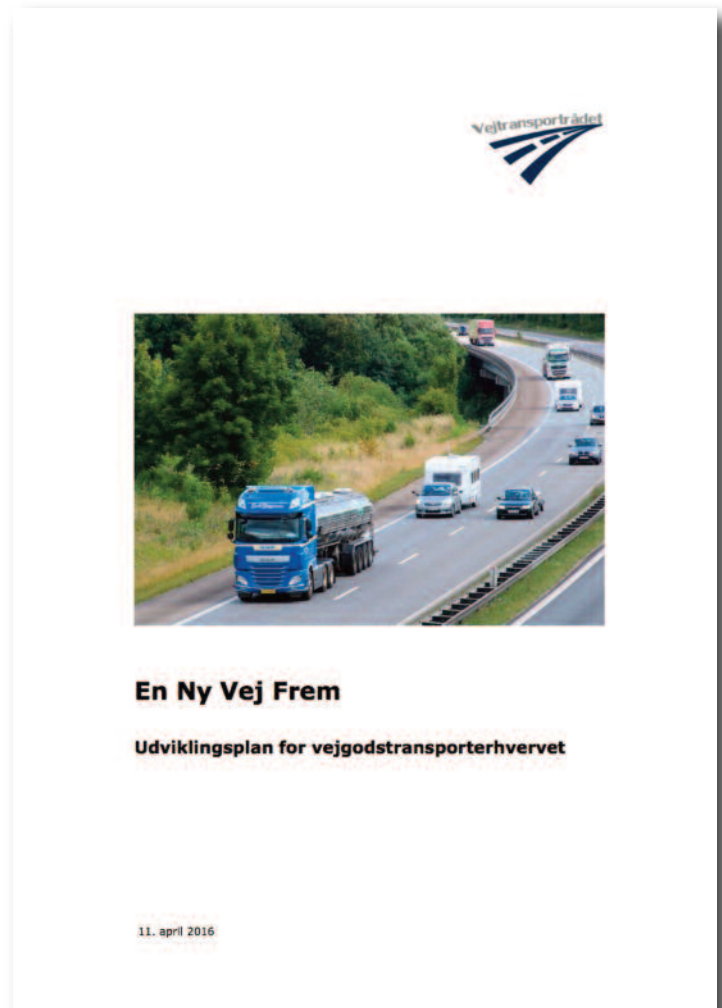
De fire strategiske spørgsmål er:

- Effektiv og lige konkurrence
- Udvikling af nye markeder gennem innovation 3)
- Højere kvalifikationer og nemmere rekruttering
- God fremkommelighed

Vejtransportrådet har eksisteret i mange år. Under S-R-SF-Regeringen blev der pustet nyt liv i rådet, som består af repræsentanter fra

Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Transport og Logistiks arbejdsgiverforening (DTL-A), Danske Busvognmænd, Danske Speditører, DI, DI Transport, 3F og International Transport Danmark (ITD)

Interesserede kan se udviklingsplanen fra Vejtransportrådet **her**:



Politiet på Fyn har fået flere konkrete henvendelse i betonklodssagen

Efter at Fyns Politi fortalte offentligheden om en samlet dusør på 250.000 kroner til den eller de personer, der kan lede politiet frem til den gerningsmand, som smed betonklodser ned på en tysk bil på motorvej E20 ved Odense, kom der i løbet af et døgnstid 12 nye henvendelse

Den tyske bil blev ramt så alvorligt af en betonklods på 30 kg, at en 33-årig tysk kvinde omkom og hendes mand blev alvorligt såret.

Af de 12 ny henvendelser er der fem, som politiet nu er gået i gang med at undersøge nærmere.

Desuden har politiet modtaget 15 henvendelser fra og om Volvo-ejere i forbindelse med den efterlyste ældre, mørke Volvo stationcar. Et vidne så Volvo'en tæt på gerningsstedet den pågældende nat. Her vil politiet meget gerne tale med føreren af bilen.

Det store dusørbeløb i sagen er indbetalt af forskellige bidragsydere - både privatpersoner og organisationer. I hvert enkelt tilfælde er der indgået en kontrakt mellem Fyns Politi og indbetaleren. Pengene er deponeret på en konto ved Fyns Politi. Dusøren gives til den eller de borgere, der kommer med det afgørende tip, der kan føre til opklaring af sagen.

Henvendelser fra vidner og andre, der kan komme med oplysninger i sagen, kan kontakte Fyns Politi på telefon 114.

EU-Kommissionen vil komme med en række transportforslag

EU-Kommissionens arbejdsprogram for 2017 indeholder en række forslag til ændring af lovgivningen på transportområdet. DI Transport peger eksempelvis på gennemførelsen af EU's strategi for lav-emissions mobilitet, der indeholder en revision af reglerne for vejbenyttelsesafgifter for lastbiler, strategi for udledning af CO2 fra biler, varebiler, busser og lastbiler efter 2020 samt en gennemførelse af den internationale aftale om emissioner fra luftfarten

Derudover peger DI Transport på, at EU-Kommissionen vil se på reglerne for adgang til markedet for busser og lastbiler - altså krav til vognmandstilladelser samt regler om international godstransport, herunder cabotagereglerne. Endvidere vil man også revidere direktivet om kombineret transport.

Derudover vil EU-Kommissionen revidere forslaget om køre- og hviletid og uddannelsesdirektivet for chauffører til både bus- og godstransport.



Afstand kan redde menneskeliv

Uopmærksomhed er en faktor i en tredjedel af alle trafikulykker, hvor et menneske mister livet. Det viser tal fra Vejdirektoratets dødsulykkesstatistik fra 2010-2015. Næsten 400 personer mistede livet i trafikken i perioden, fordi de selv eller andre var uopmærksomme i trafikken

Er man først uopmærksom - fordi man indstiller radioen, ringer op på mobilen eller rækker ud efter kaffekruset i holderen - kan den rigtige afstand til den forankørende være altafgørende for at undgå en ulykke, eller i det mindste mindske alvorligheden af den.

- Når vi kører for tæt på hinanden og er optaget af alt muligt andet end trafikken omkring os, er der simpelthen ikke afstand nok til at nå at reagere, hvis der sker noget uforudset, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er leder af Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling.

Vejdirektoratet peger på, at hvis man er uopmærksom i fire sekunder, har man kørt:

- 56 meter i blinde ved 50 km/t
- 89 meter i blinde ved 80 km/t
- 122 meter i blinde ved 110 km/t

Vejdirektoratet understreger, at tidsafstanden til en forankørende bil bør være to sekunder i normalt føre, hvis man er en erfaren bilist og er opmærksom i trafikken. Et godt råd til at overholde afstanden er, at lægge mærke til, hvornår bilen foran passerer en kantpæl. Man skal kunne nå at tælle 'tyve, enogtyve, toogtyve' inden man selv passerer samme kantpæl. En anden tommelfingerregel er, at afstanden til den forankørende, målt i meter, skal være hastigheden divideret med to. Det vil sige, at afstanden til den forankørende bil bør være 50 meter, hvis du kører 100 km/t.

September endte med mange dræbte i trafikken

I september mistede 29 personer livet i trafikulykker på de danske veje. Det er ifølge Vejdirektoratet det højeste antal i fem år. Året startede faktisk godt, og i lang tid har antallet af dræbte i trafikken pr. måned ligget omkring 15 personer

Men hen over sommeren kom tallet op over 20 personer, og ifølge de foreløbige tal fra Vejdirektoratet blev der i september registreret 29 trafikdræbte. Sidste gang antallet af dræbte på en måned var så højt, var i september 2011.

De fleste dræbte i september i år kørte i personbiler. For de bløde trafikanter - cyklister og fodgængere - er udviklingen mere stagnerende. Ulykkestallene viser, at der ikke er store forskelle fra måned til måned på, hvor mange cyklister og fodgængere, der mister livet i trafikken. Der blev dræbt fire cyklister og tre fodgængere i september i år.

De foreløbige tal for 2016 viser, at antallet af dræbte i trafikken i de første ni måneder er oppe på 160, mens det endelige antal dræbte i 2015 var 178 for hele året - altså tre måneder mere.

- Vi har i Vejdirektoratet gjort meget for at forbedre sikkerheden for bilisterne, blandt andet ved at ombygge kryds, etablere rumleriller og fjerne faste genstande langs vejene. Det arbejde skal vi fortsætte med. Vi har desværre først set, at antallet af dræbte i trafikken svinger op og ned, og vi følger naturligvis udviklingen tæt. Derfor skal vi også fortsætte det brede samarbejde på trafiksikkerhedsområdet, så både infrastruktur, kampagner, uddannelse og håndhævelse spiller sammen, siger Marianne Foldberg Steffensen, som er afdelingsleder for Vejdirektoratets trafiksikkerhedsafdeling.

- Derudover sætter vi i disse år særligt fokus på at forbedre forholdene for de bløde trafikanter. I samarbejde med kommunerne bliver der blandt andet anlagt cykelbokse, etableret 2 minus 1 veje og nye cykelstier i hele landet, og vi følger udviklingen for at se, hvor stor effekt tiltagene har, påpeger Marianne Foldberg Steffensen.

Høj hastighed og uopmærksomhed

For høje hastigheder og for lidt opmærksomhed i trafikken er de to væsentligste faktorer til det høje antal dræbte i september.

- Vi ser en del ulykker, hvor der er kørt for stærkt i forhold til forholdene, eller hvor trafikanterne har været uopmærksomme eller ikke har orienteret sig godt nok i trafikken. Jeg vil derfor også opfordre trafikanterne til at tænke over deres adfærd i trafikken. Vær opmærksom, når du bevæger dig ud i trafikken, orientér dig om andre trafikanter, og løft foden fra speederen en gang imellem, for vi ved, at både for høj fart, uopmærksomhed og manglende orientering er med til at forværre skaderne, når der sker en ulykke, understreger Marianne Foldberg Steffensen.





Nye skilte skal fordele trafikken bedre

Smileys og konkrete anbefalinger til alternative køretidspunkter skal bryde bilisternes vaner og få trafikken til at glide bedre. - På flere vejstrækninger opstår der korte køer, fordi rigtig mange kører samtidig særligt om morgenen og om eftermiddagen. Det vil vi gerne forsøge at løse op for, så alle kan komme lidt hurtigere frem, siger trafikdirektør i Vejdirektoratet Niels Tørsløv

- Derfor undersøger vi, om nye skilte kan få de bilister - som har mulighed for det - til at køre lidt tidligere eller senere, end de plejer, siger han videre.

De nye skilte indeholder forskellige smileys og korte anbefalinger, som fortæller bilisterne, hvornår de skal køre for at undgå myldretiden.

- Vi har lagt en del arbejde i at designe og teste de nye skilte. Men nu skal de bestå deres prøve på vejene. Vi vil i de næste tre uger holde øje med, hvorvidt de nye skilte hjælper med at fordele trafikken bedre, siger Niels Tørsløv.

Vejdirektoratet forventer ikke at kunne løse de tunge trængselsproblemer med dette pilotprojekt. Fokus er i stedet på at løse op for kortvarige kødannelser på de udvalgte strækninger.

- Udfordringen er, at få bilisterne til at bryde vanen ved at køre på andre tidspunkter, så der er færre biler på vejene på samme tid, og bilisterne kommer hurtigere frem, siger Niels Tørsløv.

På nogle af strækningerne vil der være op til tre skilte i forlængelse af hinanden afhængigt af, om der er plads på vejen.

Vejdirektoratet vil i de kommende uger måle trafikken på de seks strækninger og samtidig undersøge, hvordan testbilister, der har meldt sig til projektet, oplever køreturene.

Fakta om projektet

- Pilotprojektet blev skudt i gang i uge 44. Over fire uger vil Vejdirektoratet bruge forskellige tiltag til at få bilisterne til at køre en smule tidligere eller senere, end de plejer
- Pilotprojektet gennemføres på seks udvalgte strækninger samtidigt. De udvalgte strækninger er kendetegnet ved en såkaldt spidstime i morgentimerne, hvor kødannelserne er så kortvarige, at man kan opnå en tydelig effekt, ved at bilisterne flytter deres afrejsetidspunkt en smule
- Vejdirektoratets seneste brugerundersøgelse viser, at 31 procent af bilisterne i Danmark er villige til at flytte deres afrejsetidspunkt, hvis det kan forkorte den samlede transporttid
- 16 testbilister har meldt sig til pilotprojektet - nogle af dem kører med et aktivitetsarmbånd, så Vejdirektoratet kan måle deres fysiske reaktion, når de rammer en kø. De vil de næste tre uger blive interviewet om, hvordan de oplever det nye tiltag og hvorvidt, de synes, trafikken glider bedre



De seks trækninger er:

- Frakørsel 24, Øster Uttrup Vej ved Aalborg, nordgående retning
- Frakørsel 75, Esbjerg N ved Esbjerg, sydgående retning
- Frakørsel 59, Fredericia S ved Fredericia, vestgående retning
- Frakørsel 12, Roskilde S ved Roskilde, østgående retning
- Krydset Hareskovvej/Asnæsvej i Kalundborg i retning mod Kalundborg
- Rundkørslen Holbækvej/Hovvejen ved Kalundborg i retning mod Kalundborg



Vejdirektoratet har beregnet:

Én million biler har kørt på Silkeborgmotorvejen siden åbningen

Med et gennemsnitligt trafiktal på omkring 16.000 biler i døgnet kørte trafikant nummer én million her i weekenden på den nye Silkeborgmotorvej. Vurderet ud fra det gennemsnitlige trafiktal kører der hvert døgn 3.000 flere biler på vejen, end det var forventet

Vejdirektoratet har talt bilerne på den nye Silkeborgmotorvej, der åbnede 11. september i år. Ud fra målingerne har Vejdirektoratet regnet sig frem til, at bilist nummer én millioner kørte på motorvejen her i weekenden 12. - 13. november.

- Vi må konstatere, at trafikanterne virkelig udnytter muligheden for at komme hurtigere og mere sikkert frem mellem Aarhus, Silkeborg og Herning. Det er jo dejligt at se, at motorvejen er efterspurgt, og at trafikanterne og samfundet dermed får glæde af den, siger projektleder for Silkeborgmotorvejen, Mike Boesen.

Trafiktallet stiger sandsynligvis

Tallene skal dog tages med det forbehold, at Vejdirektoratet kun har talt trafikken i godt en måned.

- Men det betyder sandsynligvis, at tallet ligger i den lave ende. Flere tællinger og et mere solidt grundlag vil efter vores erfaring vise et højere tal, siger Mike Boesen.

En anden årsag til, at trafikallet vil stige fremover, er, at motorvejen mangler at få åbnet tre ramper, heraf to tilkørselsramper, der ikke kunne åbnes samtidig med motorvejen 11. september.

Det drejer sig om til- og frakørselsramperne ved Ansvej og Nørreskov Bakke inde i Silkeborg ved tilslutningsanlæg 28 Søholt. Samt tilkørselsrampen i vestlig retning ved tilslutningsanlæg 26 Hårup, øst for Silkeborg.

- Når trafikanterne kan benytte de sidste ramper, som vi forventer åbner i november og december, så stiger trafikallet på motorvejen også, siger Mike Boesen.

Trafikallet højere end forventet

Tallene viser også, at trafikallet er højere end Vejdirektoratet forudså, da vejen i sin tid blev planlagt.

Et gennemsnit af trafiktallene fra VVM-rapporten fra 2008 viser, at forventningen var omkring 13.000 biler på vejen i gennemsnit pr. døgn. Og med et gennemsnit på omkring 16.000 biler kører der altså omkring 3000 flere biler på vejen i døgnet end antaget.

- Trafikallet er højere, end vi forventede dengang. Det skyldes mange faktorer. En af dem er, at væksten i biltrafikken på landsplan er sket hurtigere, end vi regnede med. Og det smitter også af på Silkeborgmotorvejen. Men jeg tror også, det skyldes, at mange trafikanter ganske enkelt er glade for den smukke og praktiske motorvej, vi har bygget, siger Mike Boesen.

Motorvejen aflaster ringvejen i Silkeborg markant

Et væsentligt formål med Silkeborgmotorvejen var at lette trafikpresset på ringvejen i Silkeborg. Vejdirektoratet har trafiktal fra én tællestation på Nordre Ringvej i Silkeborg.

De viser, at ringvejen her er blevet aflastet markant fra et trafiktal på omkring 21.000 biler i døgnet før motorvejen åbnede til 9.000 biler i døgnet i dag. Samme tendens gør sig formodentligt gældende for hele ringvejen i Silkeborg, vurderer Mike Boesen.

- Et forsigtigt bud lige nu er, at motorvejen har halveret trafikken på ringvejen. Det betyder, at fremkommelighed og trafikikkerhed på ringvejen er blevet forbedret rigtig meget, siger han og pointerer, at tallet er behæftet med en hvis usikkerhed, da ramperne ved til- og frakørsel 28 Søholt inde i Silkeborg by som nævnt ovenfor ikke er åbnet endnu, og der dermed er der i øjeblikket mere trafik på ringvejen nu, end der vil være med alle ramper tilgængelige.

Sådan har Vejdirektoratet regnet sig frem til bilist nummer én million:

- Vejdirektoratets folk har divideret trafikallet på 16.000 pr døgn op i en million, hvilket giver 62,5. Vejen blev åbnet 11. september, og tæller man 62,5 dag frem, kommer man til weekenden 12. - 13. november
- Tallet er baseret på den målte trafik på Silkeborgmotorvejen mellem Funder Kirkeby og Silkeborg Langsø frem til til- og frakørsel 27, Silkeborg Ø. Det er en strækning på ca. 15. kilometer. Trafikallet er målt via sensorer i vejen
- Tallet på 16.000 er et såkaldt årsdøgns trafiktal. Det er et tal, der udtrykker et gennemsnit for et helt år, hvor der for eksempel er taget højde for, at der kører mindre trafik om natten og i bestemte perioder - eksempelvis i ferier
- Tallet på ca. 13.000 biler i døgnet, som Vejdirektoratet sammenligner med, er hentet fra samme strækning af vejen og er regnet ud fra tallene i VVM-rapporten, der blev udarbejdet for vejbyggeriet

Privat P-tjeneste er i de større byer

Nu kan man via en app parkere i de danske byer, hvor man skal betale for at parkere. Det oplyser den private P-tjeneste, EasyPark. Selskabets app til at betale for parkering kan nu bruges i alle de danske byer, hvor man skal betale for at parkere. Dermed er Danmark 100 procent dækket af mobilparkering, hvilket gør det lettere at betale P-billetten

- Mange danskerne synes godt om og er trykke ved at bruge mobilen til at betale med. Så det er på grund af danskernes efterspørgsel og tillid, at app'en nu tilbydes til hele landet, siger Lasse Barsholm, der er landechef for EasyPark i Danmark.

Når man kun behøver én app til at betale for sin parkering, bliver der som bilist færre bekymringer og mere tid.

- Det skal være så bekymringsfrit og så fleksibelt som muligt at parkere. Biliister skal for eksempel ikke være i tvivl om, hvorvidt det koster noget at parkere i et område på et givent tidspunkt, siger Lasse Barsholm.

Med app'en kan man starte, forlænge og stoppe sin parkering, så man kun betaler for den tid, man reelt set bruger, mens bilen er parkeret. Desuden er man ikke tvunget til at forlade et møde eller en middag, hvis parkeringstiden udløber. Man kan nemlig klare det hele fra mobilen lige dér, hvor man befinder sig. På den måde får man fuld fleksibilitet, og man undgår parkeringsbøder.



Fakta:

- EasyPark en mobiltjeneste, som er samarbejder med kommunale og private p-selskaber
- Horsens indførte fredag 4. november betalingsparkering på de kommunale parkeringspladser i samarbejde med EasyPark. Det betyder i praksis, at Danmark nu er dækket af 100 procent mobilparkering med EasyPark
- I Danmark kan EasyPark bruges i alle de byer, hvor man skal betale for at parkere sin bil
- I nogle byer er det kommunale parkeringspladser, som EasyPark-app'en kan bruges ved, mens det i andre byer er private parkeringspladser
- EasyPark kan også benyttes i udlandet i over 500 byer fordelt på 10 lande

Fremkommeligheden er blevet bedre til og fra Djursland

Udvidelsen af motortrafikvejen mellem Løgten og Bale på Djursland er færdig. Det nye stykke motortrafikvej mellem Løgten og Bale, hvor cirka 3,4 kilometer er blevet udvidet fra en 1+1 motortrafikvej til en 2+1, åbner natten til lørdag

Dermed bliver der eksempelvis mere plads til de pendlere, som kører til- og fra arbejde på Djursland. Desuden bliver hastighedsgrænsen øget til 100 kilometer i timen på strækningen, så trafikanterne kan komme hurtigere frem og tilbage.

Den opgraderede motortrafikvej glæder borgmestrene i Nord- og Syddjurs Kommuner. Sammen med Region Midtjylland og Midttrafik sætter de selv fokus på mobiliteten på Djursland i det fælles initiativ Djurs Mobilitetsstrategi.

- I Djurs Mobilitetsstrategi har vi en fælles vision om, at rute 15 udbygges til 2+1 motortrafikvej det sidste stykke mellem lufthavnen og Grenaa, og at motortrafikvejen planlægges, så den nemt kan opgraderes til motorvej. Djursland er en vigtig transportkorridor for Østjylland, hvor blandt andet Grenaa Havn fungerer som bindeled mellem Østjylland og Sverige, mens industrihavnen ligger optimalt i forhold til fragtruterne i Kattegat, siger Jan Petersen, der er borgmester i Norddjurs Kommune.

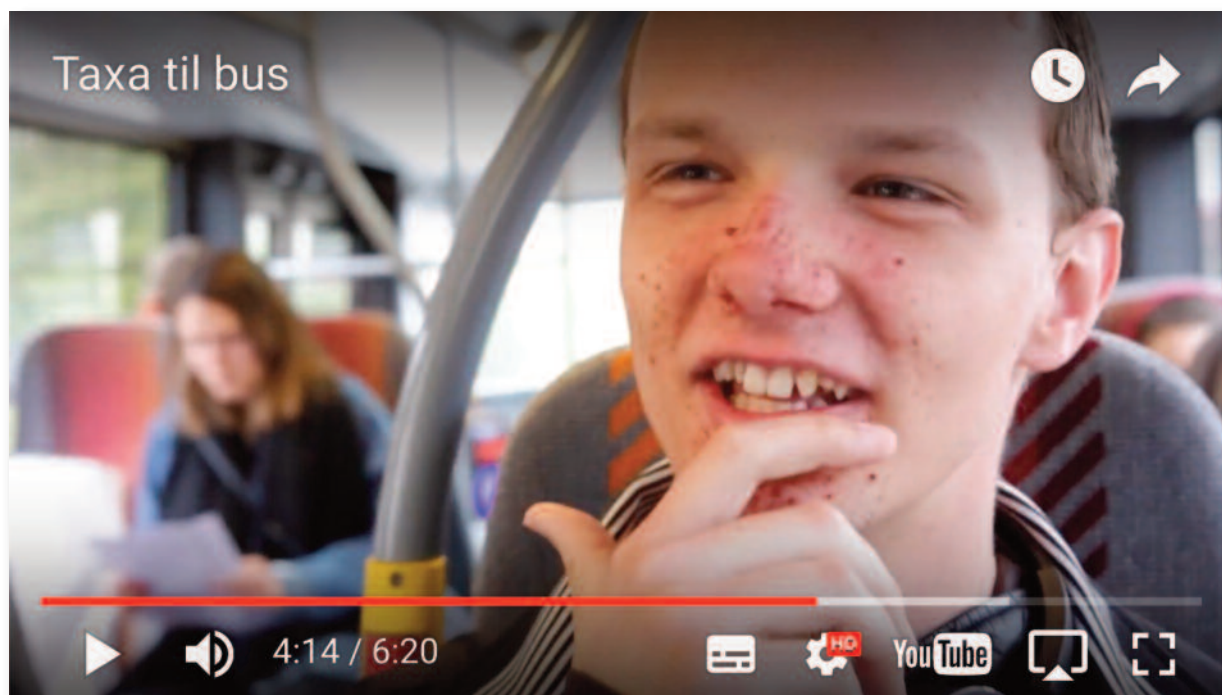
Borgmesteren i Syddjurs Kommune, Claus Wistoft, peger på, at Rute 15 er kommunens primære adgangsvej til og fra Aarhus, den østjyske byregion og resten af verden.

- Det kan ikke understreges nok, hvor stor betydning denne vej har for Syddjurs Kommunes og hele Djurslands konkurrenceevne i forhold til at tiltrække investeringer, medarbejdere, nye indbyggere og turister. Det er derfor med stor glæde, at denne etape af opgraderingen af rute 15 til 2+1 motortrafikvej med øget hastighed nu åbner, siger Claus Wistoft.

Anlægsfasen med udvidelsen af motortrafikvejen mellem Løgten og Bale startede i marts. Med i det færdige projekt er også en ombygning af til- og frakørsel 15 ved Landevejen/Kirkeholtvej. Der har hidtil været problemer med fremkommeligheden i rampekrydsene om morgenen mod Aarhus og om eftermiddagen i modsat retning. Ombygningen skal afhjælpe disse problemer.

Alt i alt er det også en tilfreds projektleder i Vejdirektoratet, som glæder sig til at trafikanterne kan tage vejen fuldt i brug.

- Jeg glæder mig over, at projektet er veloverstået, og at vi kan give en ny og bedre vej videre til trafikanterne. Gennem anlægsfasen har de måttet leve med visse trafikale restriktioner, og det har krævet noget tålmodighed fra deres side. Heldigvis har folk kørt pænt og respekteret de hastighedsbegrænsninger, der har været ved arbejdet. Vi vil nu gerne sige tak for tålmodigheden til trafikanterne og til Syddjurs Kommune for samarbejdet, siger projektleder Shahriar Honar.



Buskort giver specialelever mere frihed

Elever fra specialklasser og en specialske i Aarhus har oplevet mere frihed, højere status blandt kammeraterne og større selvtillid efter et pilotprojekt sidste skoleår, hvor eleverne kørte i offentlig bybus frem for taxa til skole og fritidstilbud

Med sig i bussen fik eleverne en nødhjælpsknap i form af en genvej på telefonen med direkte kontakt til en voksen - en knap, som kunne bruges, hvis utrygheden meldte sig. Samtidig havde eleverne på forhånd trænet i at tage bussen, ligesom skoler og ressourcpersoner havde fået grundig instruktion. Baggrunden for projektet var en ansøgning til Aarhus Kommunes Velfærdsteknologiske Udviklingspulje, og det skal nu undersøges, hvordan de gode foreløbige erfaringer kan udbredes til flere.

- Det ser ud til, at vi med lidt teknologisk hjælp og en grundig forberedelse kan give nogle af børnene og de unge en bedre og mere fleksibel hverdag på en tryk måde. Eleverne har oplevet det positivt, og derfor skal vi selvfølgelig se på, om andre kan få nytte af det, siger Bünyamin Simsek (V), der er rådmænd for Børn og Unge.

Syv elever fra Lyngåskolen og fem elever fra Vorrevangskolens specialklasser har deltaget i pilotprojektet, fordelt på forskellige klassetrin fra 6. klasse og op.

- De unge selv har givet udtryk for, at det er skønt at gå fra at være en, der skal køres til en, der selv kan komme rundt og for eksempel kan tage til fritidsaktiviteter. Det giver dem frihed og nye muligheder for udfoldelse, og det er selvfølgelig noget, vi skal støtte op omkring, siger Thomas Medom (SF), der er rådmænd for Sociale Forhold og Beskæftigelse.

Projektets teknologiske del er udviklet i samarbejde med den socialøkonomiske virksomhed Actura Robotcenter, der har stået for at udvikle og afprøve "alarmknappen" i form af en app på telefon eller iPad. Knappen er en redningskrans, hvor eleverne med et enkelt tryk kan få fat i voksne.

Klik på billedet og se og hør et filmklip med Martin, der er skiftet til bus.



Køretøjerne i Flextrafik er personvogne eller som her en minibus med lift. Markeringen af Flextrafik er diskret med små skilte på siden af vognen ved siden af vognmandens eget logo. De fleste Flextrafik-vogne kører på deltid. Det er umuligt at afgøre, om en Flextrafik-vogn kører Flextur eller én af de andre kørselsordninger – måske kører den flere typer passagerer på samme tur. (Foto:Sydtrafik)

Krigen mod Flextur

Flextur og Flextrafik bliver gang på gang blandet sammen i debatten om en ny taxilov. Det giver ingen mening, og debatten bliver skæv. Magasinet Bus forsøger her at beskrive forskellen på de to kørselsformer og at udrede debattens argumenter.

Analyse af Mikael Hansen, journalist for Magasinet Bus og transportnyhederne.dk

Flextur

Flextur er for tiden taxibranchens skydeskive nummer ét. Taxibranchen ser Flextur som maskeret taxikørsel med offentligt tilskud og som en urimelig konkurrent til den almindelige taxikørsel.

Kommunerne og trafikelskaberne ser modsat Flextur som et vigtigt supplement til de faste busruter i den kollektive trafikbetjening. Flextur er især vigtig i de tyndt befolkede områder, hvor man kan nøjes med at køre, når passage-

Taxi-kørsel

terne har behov for det. Det sidste har taxibranchen reelt ikke noget imod, for ture i landområderne er en underskudsforretning for taxierne. Det er hovedsagelig Flextur i byområderne, striden står om. Borgerne, kunderne, har vist sig at opføre sig lidt anderledes end trafikplanlæggerne havde forudset. Flextur er i mange byer blevet til et godt og mere og mere brugt tilbud om korte ture til en lavere pris, end den lokale taxi kan tilbyde.

Trafikselskaberne har på den baggrund udvidet kommunernes mulighed for at regulere brugen af Flextur. De sjællandske kommuner Ringsted og Næstved har fået særordninger, som har fjernet interne Flextur i byområderne. Generelt hælder trafikselskaberne til at regulere efterspørgslen gennem billetprisen – altså en høj billetpris i byen og en lavere på landet. Trafikselskabet Movia og Nordjyllands Trafikselskab er fortalere for denne valgmulighed.

Men det er tilsyneladende ikke nok for taxibranchen. Se nyheden fra Dansk Taxi Råd på side 51 om Flextur i Kalundborg.

Fra den kommunale synsvinkel er Flextur en god men dyr ordning. Det er formentlig årsagen til, at trafikselskaberne aldrig har reklameret særlig effektivt for Flextur – det skal helst ikke blive alt for stor en succes. Prøv selv at lede efter Flextur på trafikselskabernes hjemmesider.

Samtidig er Flextur en vigtig erstatning for nedlagte landruter og aftenafgange på busruters køreplaner. Der er stadig et kørselstilbud til de få passagerer, som før sad i de næsten tomme busser.

De to hovedsynspunkter har vi sat op imod hinanden i to indlæg "Flextur smadrer kommunekasse" fra Dansk Taxi Råd og svaret fra Trafikselskaberne i Danmark "Flextur smadrer ikke kommunekassen – og det ved taxi godt" fra Per Hovmand, næstformand i Trafikselskaberne i Danmark og konservativt byrådsmedlem i Sorø Kommune. (se side 53).

Som det ses har hver part sit sæt af fakta at føre krigen med. Det handler om, hvem kunderne retteligt tilhører, men det handler også om, hvem der kan udføre kørselsopgaven og kørselskoordineringen bedst og billigst.

Uenigheden om fakta kommer blandt andet af, at Flextur ofte ses og analyseres isoleret. Mere retvisende er det at se Flextur i sammenhæng med det bagvedliggende kørselskoncept, Flextrafik.

PS: Flextur tilbydes af de fleste kommuner men undtagelse af en række kommuner i Storkøbenhavn. FynBus tilbyder ikke Flextur men derimod tilsvarende åbne teletaxiordninger i FynBus' eget koncept.

Flextrafik

Flextrafik er trafikselskabernes koncept for individuelle kørselsordninger. Flextrafik består af samkørsel af en lang række kørselsordninger af forskellig karakter - nogle er trafikselskabernes egne, andre udføres for kommuner og regioner. Alle ordninger undtagen Flextur kræver forudgående visitation hos kommunen eller regionen. Her nævnes nogle af de vigtigste:

- **Individuel handicapkørsel** er primært et tilbud til de bevægelseshæmmede, der ikke kan bruge den almindelige kollektive trafik. Her er der brugerbetaling og et loft på 104 årlige ture. Brugere skal visiteres af kommunen, for at kunne bruge ordningen.
- **Siddende patientbefordring** udføres for og betales af regionerne. Det er sygehusene, der tildeler kørsel. Siddende patientbefordring udgør ca. halvdelen af Flextrafiks kørselsvolumen og er langt den største ordning i kørselskonceptet.
- **Individuel skolekørsel** er den del af skolekørslen, som kræver særlig omsorg. Befordring til og fra specialskoler er den største del, men også midlertidig befordring af syge eller skadede almindelige skoleelever fylder godt (i trafikplanlæggernes jargon hedder det: "brækkede ben"). Skolekørsel er også en stor, kommunalt betalt kørselsordning i Flextrafik med store forskelle fra kommune til kommune.
- **Kørsel til genoptræning** handler om syge eller skadede voksne, som befordres til og fra genoptræning. Også her er der stor variationer fra kommune til kommune. Kommunerne vælger selv, om de vil bruge Flextrafik eller

Taxi-kørsel

om de vil etablere egne kørselsaftaler. Her er ingen brugerbetaling. Kørsel til genoptræning er én af de mindre kørselsordninger i Flextrafik.

- **Omsorgskørsel** er blandt andet kørsel til aktivitetscentre for borgere, som er for svage til selv at transportere sig. Kørslen er ofte et led i en aktiv ældrepolitik fra kommunernes side og er gratis for brugerne. Denne kørselsordning udgør kun en lille del af Flextrafik
- **Flextur er trafikelskabernes åbne dør-til-dør tilbud** til i princippet alle borgere. Flextur er i modsætning til de øvrige kørselsordninger den del af den kollektive trafik. Taksten er tre-fem gange højere end billetprisen i busserne - ca. halv taxi-takst. Flextur udgør mellem 5 og 10 procent af Flextrafik med stor variation fra trafikelskab til trafikelskab.

Succesen Flextrafik

Flextrafik skal derfor først og fremmest ses som en effektiv måde at indkøbe individuel kørsel for kommuner og regioner. Stordriften er afgørende, når de mange kørselsordninger drives under ét. De vigtigste redskaber er en præcis fordeling af omkostninger på de mange parter, samt udbud i store pakker. Der udbydes både garantivogne – flextrafikbiler, som i princippet arbejder fuldtids for trafikelskabet - og variabel kørsel for vogne, som kører på deltid for Flextrafik.

Udbudsformen med étårige kontrakter for den variable kørsel har været meget kritiseret af vognmandsbranchen, men fastholdes fortsat af trafikelskaberne. Timeprisen er et afgørende parameter for tildeling af ture. Løn- og arbejdsvilkår for de såkaldte OST-vogne, som er dedikerede til Flextrafik, har længe været et stort diskussionsemne, bl.a. i den såkaldte NOTRA-sag. Der forventes i denne folketingssamling af blive vedtaget ny lovgivning, som én gang for alle vil forhindre unfair konkurrence på løn- og arbejdsvilkår i Flextrafik.

Det er det store volumen i Flextrafik, der fører til lave gennemsnitlige timepriser. Den effektive koordinering opnås ved, at elastikken trækkes lidt længere, end taxi kan gøre det, f.eks. i form af fleksible afhentnings- og afleveringstidsrum, længere køretid og deling af turen med andre passagerer.

Succesen for Flextrafik har også ramt taxibranchen. Tidligere blev en stor del af den samme kørsel kørt af taxa på lokale kontrakter. Nu må taxivognmændene byde på Flextrafik-kørslen for at få del i de samme opgaver.

For kommuner og regioner er der to store fordele ved at bruge Flextrafik. Den ene er markante besparelser på de samlede udgifter til kørselsordningerne. Den anden er en langt mere detaljeret dokumentation af kørselsordningerne, og hvordan de bruges.

Forvridningen

Debatten blive forvredet, når Flextur og Flextrafik blandes sammen. Lige præcis samkørselsfaktoren har været et mangeårigt diskussionspunkt mellem trafikelskaberne og taxibranchen. Taxibranchen mener at være lige så god til koordinering som Flextrafik. De endelige beviser for dette mangler stadig.

Samtidig har taxibranchen de facto accepteret, at kommuner og regioner selv må bestemme, hvordan de indkøber deres kørsel. Flextrafik var i mange år skydeskive for taxibranchen, men kritikken er delvis forstummet.

Derfor er det nu Flextur, der står i centrum for taxibranchens kritik.

Kalundborg har mistet halvdelen af sine taxier

Flextur-systemet tager ifølge Dansk Taxi Råd kunderne fra de almindelige taxier i Kalundborg, hvor vognmændene har eksempler på, at Flextur er dyrere end taxier

Antallet af taxier i Kalundborg er gennem den seneste snes år halveret, så den vestsjællandske havneby i dag har ni taxier.

De ni biler kører i en nedadgående spiral, for i takt med, at de ikke kan klare kørselsopgaver ved større arrangementer eller på andre spidsbelastningstidspunkter, finder folk i Kalundborg andre transportmuligheder og det forstærker taxidøden i området.

En af de muligheder, som borgerne i den vestsjællandske havneby, der har 16.500 indbyggere - Kalundborg Kommune har knap 50.000 indbyggere - er begyndt at benytte, er Flextur.

Som en konsekvens af den stigende succes for Flextur i Kalundborg har kommunen valgt at hæve startprisen fra 24 kroner til 48 kroner. Men om det er nok til at bremse udviklingen op, er endnu uvist.

Taxivognmændene tvivler og ærgrer sig over, at de mister kørsel - og at deres egne skattekroner bliver brugt til at udkonkurrere dem selv med.

Kommunen giver tilskud til Flexturene, som i vid udstrækning bliver kørt af biler på andre typer af tilladelser end taxi-tilladelser - også selv om taxierne kan gøre turene billigere i ren pris. Men på grund af det kommunale tilskud, ryger priserne for kunderne i bund, og så vælger de Flextur.

Dansk Taxi Råd har et eksempel på, hvordan regnestykket kan se ud:

- Taxivognmand Torben Stig Jensen kørte i oktober i år fra Møllevej til Esbern Snaresvej i Kalundborg. Den samlede regning blev 182 kroner. Kunden betalte 48 kroner, mens de resterende 134 kroner for turen blev opkrævet af trafikselskabet Movia hos Kalundborg Kommune. Til sammenligning ville turen som ren taxitur være landet på 81,10 kroner - et startgebyr på 40 kroner og resten i ren kørsel.

- Kunderne har fundet ud af, hvordan de bliver kørt for mindre betaling. Regningen bliver betalt af det offentlige, siger formand Kim Grøn, Kalundborg Taxa.



Dansk Taxiråd:

Flextur smadrer kommunekasse

De københavnske omegnskommuner tilbyder Flextur på steder, hvor der i forvejen er en god kollektiv trafik. Dansk Taxi Råd mener, at det er med til at få udgifterne til ordningen ti at eksplodere

Kommuner som Randers, Aarhus, Fredericia, Esbjerg, Kolding og Aalborg har fjernet muligheden for at benytte Flextur parallelt med busser og tog i kommunernes byzoner. Men i Hovedstadens omegnskommuner som Allerød, Gladsaxe, Ballerup, Brøndby, Lyngby, Furesø, Fredensborg, Køge og Høje Taastrup, hvor der er rig mulighed for at benytte kollektiv transport, bliver der brugt millioner af kroner hvert år på at lade deres borgere køre 10 km for 24 kroner i en kommunalt støttet kørselsordning i kommunernes byzoner.

Dansk Taxi Råd mener, at konsekvensen for kommunekassen er til at tage og føle på. Udgifterne til Flextur kommer til at stige markant.

Køge Kommune har ifølge Dansk Taxi Råd i de seneste 12 måneder brugt 1,4 millioner kroner på ordningen. Da Flextur bliver benyttet mere og mere, regner kommunen med, at udgiften stiger med 50 procent årligt.

Fredensborg Kommune har afsat knap 2 millioner kroner til Flextur i 2017, hvilket er en stigning på 138 procent set i forhold til 2016.

Høje Taastrup Kommune har på deres budget for 2017 afsat 642.000 kroner til at udbyde Flextur til kommunens borgere, hvilket er en stigning på 182.000 kroner - hvilket svarer til 40 procent i forhold til 2016.

Greve er som en af de eneste omegnskommuner gået den modsatte vej og har lukket ned for Flextur fra 1. oktober. Næstved har ligeledes lukket ned for Flextur i bymidten, så Flextur kun kan benyttes uden for byområderne. Det har skabt en besparelse på 75 procent af budgettet til Flextur.

Dansk Taxi Råd peger på, at flere kommuner skriver på deres hjemmesider, at man på Flexture ofte vil komme til at køre sammen med andre, der har bestilt en tur, hvorfor det ikke kan sammenlignes med taxikørsel. Kommunerne linker videre til Movia, der skriver, at Flextur køres af taxaer og liftvogne, men ikke er taxikørsel, da man ofte kører sammen med andre, der også har bestilt kørsel.

Dansk Taxi Råd fremhæver, at trafikselskabernes egne brugerundersøgelser viser, at der i gennemsnit samkøres 1,15 personer på hver Flextur.



Debat:

Flextur smadrer ikke kommunekassen - og det ved Dansk Taxi Råd godt

Per Hovmand, næst formand i Trafikselskaberne i Danmark, næstformand i Movia, konservativt medlem af kommunalbestyrelsen i Sorø Kommune, kommenterer artikel på Dansk Taxi Råds web-side, hvor Flextur bliver beskyldt for at smadre kommunernes pengekasser

Dansk Taxi Råd bragte for nylig på deres hjemmeside en artikel om, at trafikselskabernes flextur smadrer kommunekassen. Det er ikke sandt. Og det ved Dansk Taxi Råd godt.

I april 2013 udarbejdede Deloitte en rapport for Finansministeriet som viste, at koordination af kørslen i flextrafikordningerne rummer betydelige rationaliseringsgevinster for kommunerne. Faktisk så tydelige, at en del af dem blev lagt ind i den årlige økonomiaftale mellem KL og staten. Økonomiaftalen betød, at kommunerne over en fire årig periode skulle høste besparelser på 430 mio. kr. ved at koordinere kørslen med borgere til læge, speciallæge, bandagist m.m. f.eks. via trafikselskaberne. Og den aftale har kommunerne levet op til.

Det giver altså ikke hul i landets kommunekasser at spare 430 mio. kr.! Hvad der derimod ville have udfordret kommunernes og regionernes økonomi betragteligt er, hvis kørslen ikke i stadigt større omfang blev koordineret og udbudt på tværs af kørselsordninger, herunder Flextur. Flextur er i sig selv en lille andel af den samlede kørsel i flextrafikken. I 2015 udgjorde Flextur godt 8 pct. af Movias samlede udgifter på 537 millioner kroner til Flextrafik.

Det er heller ikke korrekt, at samkørselsgraden er blot 1,15 pct. som Dansk Taxi Råd skriver i artiklen på deres hjemmeside. Hos Movia gennemføres 32 pct. af alle flexture med mere end en passager i vognen. Niveauet for samkørsel i Flextur er derfor højere, end det Dansk Taxi Råd angiver.

Formand for KL's Teknik- og Miljøudvalg Jørn Pedersen har slået fast, at for kommunerne spiller flexaturene en afgørende rolle i den kollektive trafik. Til gengæld gør en regulering af flexatur ingen sommer i forhold til de udfordringer, som taxibranchen står over for med deleøkonomibaserede virksomheders hastige indtrængen på markedet. Taxierhvervet har virkelig brug for en ny taxilov, og det har trafikselskaberne støttet op om i årevis.

Flextur er kollektiv transport, og som transportprodukt har det været en rigtig god, miljøvenlig og populær erstatning for mindre fleksible og dyre busser i fast rutefart i rigtig mange kommuner landet rundt. Kommunerne beslutter selv, om de vil tilbyde Flextur som en del af deres service til borgerne, ligesom kommunerne også beslutter, hvor meget bustrafik der skal serviceres med i deres kommune. Kommunerne kan allerede i dag vælge at koordinere direkte med taxierhvervet, hvis de ønsker det. Det er den valgfrihed, som skal opretholdes, så kommunerne fortsat har mulighed for at tilbyde fleksible kollektive transportløsninger til borgerne.

For kommunerne er nærmest til at vurdere deres borgeres servicebehov, fordi det også er kommunerne, der er tættest på borgerne i hverdagen. Med flere ældre, øget urbanisering og nye førerløse teknologier på vej har kommunerne mere end nogensinde brug for at kunne sammensætte det samlede kollektive transportudbud på en endnu mere intelligent måde på tværs af transportmidler.

Og så er det i øvrigt den model, som anses som foregangsmodel i hele Europa.

Dansk Taxi Råd til journalister

Stil kritiske spørgsmål til Uber

Brancheforeningen Dansk Taxi Råd er træt af, at journalisterne ukritisk lytter til Uber's salgstaler uden at stille kritiske spørgsmål. Foreningen har opstillet 7 kritiske spørgsmål til Uber.

Hvorfor lader nyhedsjournalisterne sig nøje med Uber's salgstaler? Det er udgangspunktet for Dansk Taxi Råds direktør Trine Wollenberg, som har formuleret 7 kritiske spørgsmål til Uber. Det skriver Dansk Taxi Råd i et netnyhed.

De 7 kritiske spørgsmål:

- Hvorfor overholder Uber ikke loven og respekterer rettens ord?
- Vil Uber forklare, hvordan der kan være tale om samkørsel, når Uber-chaufførerne tjener penge på kørslen?
- Vil Uber forklare, hvordan samkørslen hænger sammen med justitsministerens oplysninger om, at Uber-partnere etablerer vognmandsfirmaer og ansætter chauffører til dumpingløn?
- Uber siger, at Uber gerne vil den konstruktive dialog. Myndigheder og politi siger, at Uber forhælder oplysninger og politiet kun kunne afhøre Uber via mail. Hvordan hænger det sammen med, at man ønsker dialog?
- Hvorfor siger CPH Lufthavn, at de heller ikke kan genkende den dialogbaserede adfærd som Uber siger, de står for, når Uber bliver ved med at overtræde reglerne og krænke lufthavnens private ejendomsret?
- Hvorfor indberetter Uber ikke bare skatten, når de så gerne vil i stedet for at sige, de har en knap til det?
- Hvilken smag har Uber i munden, når de lokker nydanske chauffører med ringe sprogkundskaber til at udføre ulovlig kørsel med risiko for, at deres private biler bliver konfiskeret og de får store bøder?

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



Uber-chauffør tabte sin ankesag i Østre Landsret

Østre Landsret har fredag 18. november stadfæstet den dom, som Københavns Byrets afsagde 8. juli i en sag med en person, der via en af fra den amerikanske tjenesteudbyder Uber, mod betaling og uden tilladelse og uddannelse i to tilfælde havde kørt for ham ukendte mennesker fra et sted til et andet i Hovedstadsområdet

Landsretten fandt den tiltalte skyldig i at have kørt taxikørsel i personbil uden tilladelse i henholdsvis november 2015 og februar 2016. Den tiltalte blev endvidere fundet skyldig i - i forbindelse med de to kørsler - at have udført taxikørsel uden at have erhvervet kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, og i at den pågældende bil ikke var godkendt og registreret til taxikørsel.

Østre Landsret var enig med Københavns Byret i, at bøden skulle fastsættes til samlet 6.000 kroner

Landsretten fremhæver blandt andet følgende som begrundelse for stadfæstelse af dommen:

- Landsretten finder ikke grundlag for at udsætte sagen med henblik på nærmere belysning af eventuelle EU-retlige aspekter mv.
- Efter de afgivne forklaringer kan det lægges til grund, at tiltalte ved de omhandlede kørsler den 18. november 2015 og 6. februar 2016 kørte i en almindelig personbil med passagerer, som havde bestilt tiltalte til kørslen ved brug af selskabet Uber's internetapplikation. Efter indretningen af Uber-app'en skulle betaling for kørslerne afregnes direkte over for Uber og efter Uber's takster, hvorefter Uber efter et fradrag, der for landsretten er oplyst til at udgøre på 20 procent, skulle afregne betalingen for kørslerne over for tiltalte.
- Det lægges efter bevisførelsen til grund, at de omhandlede kørsler er foretaget med passagerer, der ikke har nogen nærmere tilknytning til tiltalte ud over anvendelsen af Uber's internetapplikation, og at kørslerne er udført mod en betaling, der overstiger de med kørslen direkte forbundne omkostninger til for eksempel benzin eller olie.
- Landsretten finder under disse omstændigheder, at kørslerne må anses for erhvervsmæssig personbefordring som nævnt i taxikørselsloven.
- Landretten finder ikke, at der er grundlag for at anse kørslerne for samkørselsarrangementer
- Herefter, og idet tiltalte ikke har tilladelse til at udføre erhvervsmæssig befordring, idet den personbil, der blev anvendt under kørslerne, ikke var godkendt til og registreret til taxikørsel, og idet tiltalte ikke har erhvervet kørekort til erhvervsmæssig personbefordring, tiltrædes det, at tiltalte som fastslået ved byrettens dom er fundet skyldig i overtrædelse af taxikørselsloven, færdselsloven og bekendtgørelsen om særlige krav til taxier mv.
- Straffen findes efter karakteren og omfanget af de begåede forhold passende udmålt til en bøde på 6.000 kroner. Der er herved navnlig taget hensyn til, at der er tale om to kørsler til samtidig pådømmelse om kørsel i strid med taxikørselsloven i en bil, der ikke var godkendt og registreret hertil.

En anden lignende ankesag blev 17. november afvist, da den tiltalte i denne sag ikke var mødt op i Østre Landsret.

Enhedslistens transportordførere om dom over Uber-chauffør: Glædeligt og forventet

Henning Hyllested, der er Enhedslistens transportordfører, er glad for, at Uber-chauffører med Østre Landsrets dom fredag er endeligt dømt for pirat-taxakørsel

- Alt andet end en stadfæstelse af dommen fra byretten havde været utænkeligt. Taxiloven er krystalklar på dette punkt. Det kræver en tilladelse at få lov til at fragte andre mennesker rundt i byen. Og der skal opfyldes en række skrappe krav - både til biler, chauffører og vognmænd - for at få en tilladelse. Uber og deres chauffører opfylder ikke nogen af disse krav. Så selvfølgelig er der dømt piratkørsel, siger Henning Hyllested og fortsætter:

- Jeg forventer ikke, at Uber og deres chauffører nu indstiller deres ulovligheder. Indtil nu har både Uber og chaufførerne udvist en total mangel på respekt for dansk lovgivning og for myndighederne. Så de fortsætter nok ulovlighederne til stor skade for taxibranchen, som må se sig snydt for mange millioner kroner i indtjening på grund af den unfair konkurrence fra den ulovlige Uberkørsel.

Henning Hyllested siger videre, at justitsministeren, skatteministeren og transportministeren nu må afsætte de nødvendige resurser og midler til at få stoppet den ulovlige piratkørsel.

- Enhedslisten har sammen med SF og DF tidligere foreslået nedsættelse af en taskforce til en målrettet indsats over for Uber-chaufførerne for at få dem stoppet. Det har været en kæmpesucces på byggeplads-området, så hvorfor ikke bruge idéen på den ulovlige piratkørsel, siger Henning Hyllested.

Chauffører og vognmænd vil have Uber væk fra gaderne

Østre Landsrets dom fredag 18. november, hvor en Uber-chauffører tabte en ankesag, får taxi-chauffører og -vognmænd til at kræve en hårdere indsats fra myndighedernes side for at få Uber væk fra gaderne

- Sagen har hele tiden været klar. Uber har overhørt alle advarsler og set stort på dansk lovgivning og på meldingerne fra myndighederne og landets transportminister, siger formand for 3F's Transportgruppe Jan Villadsen ifølge Fagbladet 3F.

Dommen udløser også glæde hos formanden for Dansk Taxiråd Trine Wollenberg.

- Der stod meget på spil med dommen. Nu er det stadfæstet, at når en Uber-chaufføren kører i bilen, er det ulovligt. Det kan ikke længere diskuteres, siger hun ifølge Fagbladet 3F.

Begge parter er af den opfattelse, at myndighederne med dommen fra Østre landsret kan skrue op for kontrol af og bøder til personer, der via Uber's app og mod betaling kører andre mennesker fra et sted til et andet.

- Der er nødt til at være en myndighed, der griber ind. Vi regner med, at politiet for alvor intensiverer jagten på Uber-chauffører, siger Trine Wollenberg ifølge Fagbladet 3F.

Hun forventer, at det sker hurtigt og effektivt.

Jan Villadsen fra 3F er helt på linje med Trine Wollenberg og slår fast, at Uber må stoppe sin ulovlige forretning og taxikørsel i Danmark med det samme.

- Sker det ikke, går 3F ud fra, at politi, Skat og politikere straks vil skrue op for kontrollen af de chauffører, Uber har lokket ind i deres ulovlige forretningsmodel. Landets love skal overholdes. Hverken taxibranchen eller retssikkerheden kan holde til, at Uber fortsætter en ulovlig forretning, der koster chauffører og vognmænd omsætning og Danmark skattebetalende job, siger Jan Villadsen.

Fagforbund om Uber-chauffører:

Aktindsigt viser indtægt på op til 586.000 kroner

Ifølge Fagbladet 3F, der er medlemsblad for fagforbundet 3F, tjente en person, som via Uber-tjenesten og mod betaling og i egen bil kørte andre mennesker fra et sted til et andet, 586.000 kroner sidste år. Flere andre personer, der har benyttet Uber-tjenesten, har ligeledes tjent mange hundrede tusinde kroner på at køre fremmede mennesker fra et sted til et andet i konkurrence med almindelige taxier

Den person, der tjente de ovennævnte 586.000 kroner efter at have afleveret 20 procent til Uber, kørte over 5.100 ture til en gennemsnitspris på 114 kroner pr. tur.

Taxi-kørsel

Fire andre personer, der benyttede Uber-tjenesten, kørte over 300.000 kroner ind. De 100 mest aktive Uber-chauffører tjente ifølge Fagbladet 3F i gennemsnit over 170.000 kroner og kørte godt 1.500 ture på et år. Fagbladet 3F skriver i den forbindelse, at en gennemsnitlig taxa-chauffør i Danmark sidste år tjente omkring 295.000 kroner.

Dansk Taxiråd reagerer også oplysningerne fra Skat om Uber-chaufførernes indtægter.

- Det skyder jo et kæmpestort hul i Uber's egen forklaring om, at der er tale om samkørsel, hvis man kan tjene så mange penge på det, siger Trine Wollenberg fra Dansk Taxi Råd ifølge Fagbladet 3F.

- Når der er personer, der har tjent over en halv million kroner på et år, så er det jo ren taxikørsel. Denne her person har kørt på fuld tid, og tallene vidner om, at der er flere Uber-chauffører, der har gjort Uber til en levevej og hovedbeskæftigelse, siger hun videre.

Skat forklarer skatteregler for Uber-chauffører og andre

Indtægter ved taxikørsel er skattepligtige, uanset om kørslen er i overensstemmelse med taxilovgivningen eller ej. Det påpeger Skat over for transportnyhederne.dk, da vi spurgte til, hvordan man som eksempelvis Uber-chauffører skulle angive sine indtægter

Skat forklarer videre, at udgifter, der knytter sig til kørslen, kan fratrækkes fuldt ud, mens udgifter, der knytter sig til bilens private brug, ikke er fradragsberettigede.

De biludgifter, der både vedrører taxikørslen og privatkørslen, kan fratrækkes forholdsmæssigt opgjort på baggrund af kørte kilometer. Dette gælder både variable udgifter, som for eksempel udgift til brændstof, løbende vedligeholdelse og faste udgifter til for eksempel grøn ejeravgift, lovpligtig ansvarsforsikring og eventuel kaskoforsikring.

Det er en forudsætning for at foretage fradrag for udgifterne, at de kan dokumenteres eller sandsynliggøres.

Det beløb, der skal skrives på selvangivelsen, er nettoindkomsten, altså indtægten fratrækket de udgifter, der er forbundet med kørslen.

Interesserede kan se mere på **Skat.dk/deleøkonomi**

Fakta om Uber:

- Uber er et amerikansk selskab, der har lanceret et system, som privatbilister kan tilmelde sig og komme i kontakt med andre mennesker, der gerne og mod betaling vil transporteres fra et sted til et andet
- Uber tager omkring 20 procent af det beløb, der skal betales for turen
- Uber-chauffører betaler ikke automatisk skat og kører mange steder på kant med eller på den forkerte side af lovgivningen på området for transport
- Uber bliver mange steder anset for ulovlig taxikørsel og er lige nu i strid med myndighederne 86 forskellige steder i verden
- I Danmark blev seks Uber-chauffører dømt for ulovlig taxikørsel i juli. To sager er blevet anket til Østre Landsret

Politikere vil have beslaglagt indtægter fra ulovlig taxi-kørsel

Dansk Folkepartis transportordfører Kim Christiansen er forarget over, at man kan tjene mange hundrede tusinde kroner via Uber-systemet, som han og blandt andet Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested betegner som ulovlig taxi-kørsel. En betegnelse, som Københavns Byret slog fast, da dommeren lod hammeren falde over seks Uber-chauffører i juli

- Indtjeningen hos adskillige af Uber-chaufførerne dementerer Uber's påstand om, at der "kun" er tale om fritidsjob. Men egentligt er det lige meget. Sagen er jo, at uanset hvor meget de kører, tager de brødet ud af munden på de rigtige chauffører og vognmænd, siger Henning Hyllested, som er social dumping-ordfører for Enhedslisten, til Fagbladet 3F.

Han er ikke i tvivl om, at der er tale om "erhvervsmæssig persontransport". Og erhvervsmæssig persontransport skal udføres af uddannede chauffører og vognmænd med tilladelser og biler, der skal opfylde en række krav, for at kunne bruges til erhvervsmæssig persontransport.

- Intet - absolut intet af dette opfylder Uber eller Uber-chaufførerne, siger Henning Hyllested.

Transportordfører for Dansk Folkeparti, Kim Christiansen, peger på, at der efter hans opfattelse kun er én måde at standse den ulovlige Uber-kørsel på:

- Jeg har den holdning, at når man tjener penge på kriminelle handlinger, så skal det mødes med et krav om tilbagebetaling til statskassen. Og så skal de have en bøde, simpelthen, for det her er ren pirattaxi, siger han ifølge Fagbladet 3F.

Kim Christiansen sammenligner situationen med kiosker, som får hele deres lager beslaglagt og modtager en klækkelig bøde, hvis de eksempelvis sælger sodavand uden pant.

- Det samme burde ske her, for det er rystende tal og utrolig mange skattekroner, der forsvinder i et sort hul, siger Kim Christiansen.

Uber's kommunikationschef i Norden, Oliver Carrà, siger til Fagbladet 3F, at "Uber er en betydningsfuld nettobidragyder i den lokale økonomi. Vi skaber nye økonomiske muligheder for tusindvis af mennesker i hver by, hvor vi er til stede. Derudover forbliver langt den største del af den generede omsætning - turpriserne - lokalt, eftersom de går til chaufføren".

Han peger også på, at Uber i sine vilkår for brug af tjenesten for chauffører gør opmærksom på, at chaufførerne skal betale skat.

Debat:

Uber kan bane vej for et mere effektivt taximarked

Uber er på kort tid blevet et meget populært alternativ til de etablerede taxier. Ikke overraskende, da de er væsentligt billigere end konventionelle taxier, skriver Jens Hauch fra virksomheden Kraka, at arbejder med at tilvejebringe og formidle viden, der kan medvirke til at balancere hensyn og politiske beslutninger på tre områder - Individet, erhvervene og den offentlige sektor

Af Jens Hauch, Kraka

Uber er baseret på en app, der skaber kontakt mellem kunder og privatpersoner, der tilbyder kørsel i deres private biler. Uber er primært taxikørsel ikke en samkørselsordning, men det er en ny forretningsform, hvor selvstændige erhvervsdrivende (chaufførerne) udbyder taxiudlejninger via app'en (Uber).

Uber har potentiale til at forbedre produktiviteten i taxibranchen. Forskning fra USA viser, at uberchauffører har kunder i bilen i en større del af tiden end traditionelle taxichauffører. Hvis der ikke er kunder, holder chaufførerne bare fri, og mindre ventetid forøger produktiviteten og giver lavere priser. Det skaber også en jobmulighed for personer, der gerne vil arbejde for eksempel et par timer dagligt: Studerende, personer med begrænset arbejdsevne eller personer, der på grund af overenskomsten arbejder 37 timer pr. uge, men som gerne vil arbejde mere. En sådan fleksibilitet kan forøge arbejdsudbuddet.

Så hvad er egentlig problemet?

Taxikørsel er i Danmark tungt reguleret. Der kræves licens, og der stilles en række krav til for eksempel taxameteret. Chaufførerne skal have erhvervskørekort, og der stilles fortsat visse fysiske krav til bilerne. Men taxierne betaler ikke registreringsafgift og er ikke momspligtige. Store dele af denne regulering forekommer i dag forældet og unødvendig. Produktivitetskommissionen har anbefalet, at licenssystemet afskaffes, og tidligere har såvel Konkurrencestyrelsen som De økonomiske råd anbefalet en deregulering.

Men da uberchauffører hverken har licens, erhvervskørekort eller taxameter, er de i dag er på kant med lovgivningen. Det går ikke.

Et andet kritikpunkt har været, at Uber ikke tredjepartsindberetter til Skat, hvorfor chaufførerne har kunnet unddrage skat. Uber har dog nu accepteret at indberette chaufførernes indtjening. Uber's app kan i princippet indsamle de nødvendige data, da betalingen finder sted via app'en. Uber og myndighederne har en fælles interesse i, at chaufførerne indberetter al deres kørsel. Omvendt er det tvivlsomt, om app'en er ligeså sikker som kontrolsystemerne i de etablerede taxier.

Er chaufførerne selvstændige eller ansatte?

Chaufførerne er som selvstændige ikke omfattet af arbejdsmarkedsaftaler. Men betragter man dem som ansatte, lever deres arbejdsvilkår næppe op til standarden. Chaufførerne bestemmer imidlertid helt selv, hvordan, hvornår og hvor meget, de vil arbejde, så der er ikke tale om et arbejdsgiver-arbejdstagerforhold i gængs forstand. Arbejdsvilkårene minder mere om selvstændiges, og det står alle frit for ikke at være Uberchauffør.

Men hvis tilsvarende modeller finder vej til brede dele af arbejdsmarkedet, hvor almindelige lønmodtagere i gængse

Taxi-kørsel

job pludselig opfattes som selvstændige, kan det føre til generelt dårligere arbejdsvilkår, som arbejdstagere kan være tvunget til at acceptere, hvis de vil arbejde. Risikoen for en sådan udvikling bør have opmærksomhed og om nødvendigt imødegås - mon ikke fagforeningerne vil påtage sig denne opgave?

Bør vi så forbyde Uber eller justere lovgivningen?

Hvis Uber tillades med den nuværende forretningsmodel, og den øvrige taxiregulering opretholdes, vil reguleringen være ulige. Det er uholdbart. Inden for forholdsvis kort tid bør der ske en reguleringsmæssig ligestilling. Ligestillingen bør sikres ved en generel deregulering af taxierhvervet, så de økonomiske fordele herved høstes. Men det kan i praksis tage noget tid at gennemføre.

På den helt korte bane kan Uber være den løftestang, der skal til for at sikre et effektivt dereguleret taximarked med lavere priser. Det vil være ærgerligt, hvis Uber i første omgang forbydes, eller kravene fra politisk hold til Uber reelt indebærer, at de må forlade Danmark, og muligheden derved forpasses.

Vi bør derfor midlertidigt acceptere, at Uber fortsætter på lidt andre vilkår end det etablerede taximarked. Tredjepart-sindberetning til Skat og et effektivt kontrolsystem bør dog allerede nu være et ufravigeligt krav, og fuld reguleringsmæssig ligestilling det klare slutmål.

Dette indlæg blev bragt på www.altinget.dk 10. november 2016.

Om Kraka:

- Virksomheden Krakas mission er at tilvejebringe og formidle viden, der kan medvirke til at balancere hensyn og politiske beslutninger på tre områder: Individet, erhvervene og den offentlige sektor.
- Kraka producerer og formidler fagøkonomisk viden, som er af høj kvalitet og relevant for den samfundsøkonomiske udvikling i Danmark
- Kraka baserer sit arbejde på faglighed - ikke på en politisk ideologi
- Kraka peger på, at det dermed er meningsløst at forsøge at placere virksomheden i en bestemt økonomisk "skole"

Debat - 3F svarer igen over for Kraka:

I vil bane vej for uholdbare Uber-job

Tænk tanken Kraka ønsker Uber fritaget for krav, love og regler. Argumentationen er fritaget for fair vilkår og fair definition af produktivitet, skriver Jan Villadsen, formand for 3F Transport.

Det er altid uber-spændende, når retssager skal afgøres. Og når det gælder job, arbejdsvilkår og retsfølelse, er der rigeligt med spænding at komme efter 17. november. Ikke bare for Uber, den danske taxibranche, landets taxichauffører og for fagforeningsfolk som mig. Men også i andre brancher, der bør følge med, når dommerne i Østre Landsret afgør, om Uber's forretningsmodel er lovlig i Danmark. Og dermed om politiet, Trafikstyrelsen, 3F, Københavns Byret, Dansk Taxiråd, de seneste danske transportministre og et stort flertal af danskerne tager fejl, når vi kalder Uber's model ulovlig piratkørsel.

Taxi-kørsel

Tænketanken Kraka har taget forskud på dommen. Det sker med en klumme-analyse i Altinget, hvor Kraka undrer sig over, at der er nogen, der mener, at Uber er et problem. følge Kraka bør både politikerne og alle andre åbne dørene for Uber. For ifølge Kraka er Uber både godt for arbejdsudbud, produktivitet og konkurrencen i taxibranchen. Kraka peger på, at Uber har potentiale til at forbedre produktiviteten i taxibranchen, for Uber-bilerne har kunder i en større del af tiden end traditionelle taxichauffører. Men det er noget af en trylleformular, Kraka har brugt til at nå frem til den konklusion. Kraka skriver nemlig så flot, at en Uber-chauffør uden kunder jo bare holder fri. Og når man holder fri, så tæller tiden ikke med i regnskabet over produktivitet.

En almindelig taxichauffør kan stille krav om løn i ventetiden. Og en almindelig chauffør har desuden krav på noget så uproduktivt som pensionsopsparing, løn under sygdom og feriepenge. Den slags udbetaler Uber's app ikke. Her går pengene kun en vej. 20 procent af omsætningen ender nemlig hos Uber. Og via Uber i Holland videre til Uber's pengetank i skattelyet Bermuda. Det sidste er sikkert også en forbedring af produktiviteten, når danske skattemyndigheder slipper for bekymringer om at hente selskabsskat hos Uber. Ingen grund til at spille tiden på at hente skat til betaling af noget så uproduktivt som danske skoler, universiteter eller plejehjem og sygehuse her. Vel, Kraka?

Et andet Kraka-argument er, at Uber's forretningsmodel skaber øget arbejdsudbud og plads til arbejdsmarkedet for studerende og personer med begrænset arbejdssevne. Altså grupper, der kun ønsker eller kan arbejde et par timer dagligt ...

Her er Kraka klar til at omfavne Uber, fordi der ikke findes snævre bånd i form af overenskomster og andre rammer, der kan sikre lønmodtagere. I stedet er Uber-chauffører selvstændige, der selv styrer arbejdstid og lyst til at arbejde. Spændende Kraka-logik. Den slags vilkår er måske daglig rutine og en del af et fleksibelt godt job som Kraka-konsulent til Kraka-løn. Men hånden på hjertet. Er det rimeligt, når vi snakker løn i forhold til arbejdsvilkår i taxibranchen? Et område, hvor der skal arbejdes mange timer på både fuld tid og fuldt tryk, hvis, der skal hentes en god normal dansk løn, man kan leve af, hjem?

Det spørgsmål er en del af det, der bliver afgjort i Østre Landsret. Og allerede er afgjort i Sverige, Norge og Finland. Og senest i Storbritannien. Her har domstolene netop afsagt en dom, der vække opsigt. Uber skal nemlig betragte 40.000 britiske Uber-chauffører som ansatte. Af den helt normale slags, der naturligvis har krav på både mindsteløn, pensionsopsparing, løn under sygdom og normale vilkår.

Helt fair krav, hvis man spørger mig og 3F. Men en uventet udgift for Uber, der sikkert føles både uretfærdig og uproduktiv, hvis man har aktier i Uber og Uber's model. Og nej, Kraka: I 3F ønsker vi ikke at hjælpe med at rydde op efter flere års forsøg og eksperimenter med Uber.

Vi ønsker trygge rammer om gode job og fair konkurrence via en moderne taxilov nu. Ikke piratlønninger for flere og flere Uber-job, i flere og flere brancher. Det bidrager hverken til produktivitet i familielivet eller arbejdslivet.

Indlægget blev bragt på www.altinget.dk 14. november.

Taxi-kørsel



I Odense Banegård Center: Hvor holder taxierne

Det kan være svært at finde taxierne, når man kommer med tog fra vest og står af i Odense. Når man kommer op med rulletrappen er der mange skilte - men hvor er det skilt, der viser hen til den taxi, som skal køre en videre ud i Odense?

Af Jesper Christensen

En torsdag for ikke så lang tid siden gik turen med lyntog fra Aarhus til Odense. Målet var Volvo's uddannelsescenter i Odense SØ. Turen var planlagt med ankomst til Odense klokken 9.49, så der var tid til at komme videre med taxi og så ankomme lidt forsinket klokken lidt over 10.

Men den planlagte lille forsinkelse skulle vise sig at blive væsentligt større - og det var ikke DSB's skyld, for lyntoget fra Aarhus ankom inden for den lille margin, der er lagt ind.

Taxi-kørsel

Nej, grunden var et lille skilt, der ikke var sådan at få øje på for en fremmed i Odense.

På andre banegårde - eksempelvis i Aarhus, København og Aalborg - er det ganske enkelt at finde taxierne - også uden skilte. For hvor er det mest naturligt, at taxierne har deres holdeplads? I nærheden af busserne eller ude foran stationen selvfølgelig.



Så da det ikke lige var til at få øje på et taxi-skilt over for rulletrappen ved sporet tættest på Odense Centrum, blev kursen lagt hen mod rulletrapperne ned mod udgangen med et blik til siderne for at se, om der alligevel skulle være et skilt, der viste vej til taxiernes holdeplads ved Odense Banegårds Center.

På vejen dukkede noget op i erindringen om, at der vist var et eller andet specielt ved det næsten nye - nå ja, så 20 år gamle banegårdscenter i Odense. Noget med, at busterminalen lå på den anden side af sporene væk fra centrum. Men her var der ingen taxier, kun busser.

Skulle der mon så være et lille skilt, der viste vej til taxierne. Nej. I hvert fald ikke et skilt, der var til at få øje på fro den fremmede i Odense.

Så må de vel holde ude foran.

Men ude foran var der heller ingen taxier, men blot vej-arbejde. Ok, så er de nok flyttet hen om hjørnet på grund af vejarbejdet.

Ude foran var der heller ingen taxier, men blot vejarbejde.



Taxi-kørsel



Hvis man er forsinket og har fået at vide, at man skal tilbage over sporene og om på den anden side, er det let at overse det lille taxiskilt og at rulletrappen til højre kun fører op til Odenses bibliotek.

Men nej, heller ingen taxier, men dog en hjælpsom odenseaner, som med syngende fynsk tonefald suppleret med et lille suk kunne fortælle jyden, at taxierne holdt over på den samme siden som busserne - men på deres egen plads.

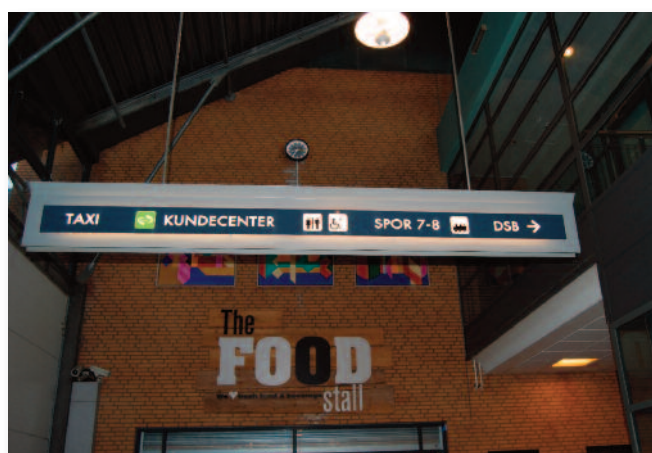
Altså tilbage igen, mens minutterne gik - tilsyneladende hurtigere end normalt. Op ad trappen. Og det er ikke rulletrappen til første etage. Her ligger biblioteket med en masse informationsskilte - ikke taxi-skilte. Ned igen og op med rulletrappen til anden etage.



Og så var det, at det første lille taxiskilt kom til syne til venstre i synsfeltet sammen med andre små informationsskilte, der var hængt op over gangen.

Det var lige godt pokkers. Havde der alligevel været et skilt henne ved rulletrapperne fra sporene. Selvom kursen nu var rigtig og forsinkelsen til at begrænse, var nysgerrigheden for stor til den lige vej.

Kommer man op fra sporene fra Jylland skal man se langt efter taxi-skiltet, der hænger på en infobjælke helt henne i hjørnet.



Taxi-kørsel

Skiltene ved rulletrapperne måtte lige tjekkes en ekstra gang. For det kunne jo være, at det var den fremmede i Odense, der havde været svagtseende og overset et skilt.

Tjek! Nej. Ved rulletrappen nede fra sporene er der kun skilte, der informerer om tog og busser. Men så var det, at blikket flakkede hen til det andet spor for at se, om der skulle være mere information om taxier, hvis man kom fra øst. Det kunne jo være et fynsk indfald over for fremmede fra Jylland. Blikket faldt på et punkt endnu længere væk. Helt nede for enden af gangen oppe til venstre. For nu havde øjnene på den fremmede i Odense fundet ud af, hvordan de lokale taxi-skilte så ud, så de var lettere at få øje på.

Bestyrket i opfattelse af, at man som fremmed i Odense Banegård Center nærmest skal være opmærksom som en enlig jægersoldat i fjendeland, for at kunne finde den lige vej til Odense-taxiernes holdeplads, viste skiltene vej ned taxiernes holdeplads, hvor der straks var en serviceminded chauffør, som åbnede døren og spurgte, hvor han skulle køre hen.



Under turen ud til Volvo's uddannelsescenter i Odense SØ fortalte den venlige chauffør, at taxierne tidligere havde holdt samme sted som busserne, men at busserne for et par år eller tre siden skulle have mere plads, så taxierne havde holdt flyttedag.

Det kan være svært at lade være at tænke på, om Odense's borgere vil have deres taxier for dem selv. For uden at være stedkendt har de lokale i hvert fald et forspring, når det gælder om at holde en måske lidt for stram tidsplan.

Men sådan er der så meget, når man er fremmed i en by. Tænk bare hvor svært det er at finde den københavnske metro, når man kommer ind på Københavns Hovedbanegård. Og der er sikkert også nogle fremmede i Aarhus, der vil have svært ved at finde rutebilstationen.

Men taxierne er lette at finde - både i Aarhus og København. De holder ude foran, hvor taxier vel har holdt til, siden de første hyrevognschauffører eller droskekuske fandt ud af, at der var kunder at få ved banegårdene.

V-Regeringen udpeger nye bestyrelsesmedlemmer i Hovedstadens Letbane I/S

I den politiske aftale fra 12. maj i år om Hovedstadens Letbane fremgik det, at bestyrelsens sammensætning skulle ændres til fremover at bestå af fem statslige repræsentanter mod i dag tre. Antallet af kommunale og regionale repræsentanter bliver uændret to plus to

V-Regeringen har på den baggrund besluttet, at der skal ske et skift på alle de statslige poster.

Birgitte Brinch Madsen, der er ejer af virksomheden Brinch Advice, erstatter den nuværende bestyrelsesformand Anne Grete Holmsgaard.

Samtidig indtræder følgende i bestyrelsen:

- John Steen-Mikkelsen - administrerende direktør i Danske Færger A/S og Bornholmstrafikken Holding A/S
- Niels Hald - administrerende direktør i Bryggeriforeningen
- Mogens Therkelsen - Tidligere administrerende direktør i transportkoncernen H.P. Therkelsen A/S
- Helle Busck Fensvig - direktør i forlaget Arnold Busck A/S

De to nuværende bestyrelsesmedlemmer Johnny Hansen og Dorte Vinther udtræder samtidig.

Om de tidligere repræsentanter:

- Anne Grete Holmsgaard - tidligere medlem af Folketinget for SF og nuværende direktør i interesseorganisationen BioRefining Alliance, der arbejder for at fremme bæredygtige biobrændstoffer og andre avancerede biobaserede produkter
- Johnny Hansen - direktør i busselskabet Umove og tidligere direktør i Arriva
- Dorte Vinther - HR-direktør i Energinet.dk

Anne Grete Holmsgaard, Johnny Hansen og Dorte Vinther blev udpeget som Statens repræsentanter i Hovedstadens Letbane A/S i september 2013 under den daværende S-R-SF-Regering.



Rådmand vil rive ned og bygge om

Camilla Fabricius, der i øjeblikket er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, glæder sig over udsigten til, at jernbanenettet bliver moderniseret i form af elektrificering og kortere rejsetider. Hun er nu klar med et høringssvar til Banedanmarks VVM-redegørelse

Camilla Fabricius (S), der frem til nytår er barselsvikar for Kristian Würtz (S) peger på, at hvis moderniseringen af jernbanenettet også skal blive en realitet i Aarhus, er det blandt andet nødvendigt at ændre på de fysiske forhold ved og omkring Aarhus H.

Hun er klar med et udkast til et høringssvar, som hun vil have Aarhus Byråd til at sende til Banedanmark, der skal stå for elektrificeringen af jernbanen ind og ud af Aarhus.

- Det er nødvendigt, at den kollektive trafik fremover klarer en større del af transportbehovet, og derfor er det vigtigt, at vi får el-togene til Aarhus. El-togene spiller en væsentlig rolle, da vi ønsker at sikre en god mobilitet og en bæredygtig transport, siger Camilla Fabricius.

Hun indstiller til byrådet, at det i sit høringssvar anbefaler en nedrivning af Vandrehallen på Aarhus H og Bruuns Bro, som så skal opføres i en ny hævet version - inklusiv et nyt spor otte.

To løsninger for Aarhus H

VVM-redegørelsen fra Banedanmark beskriver to hovedløsninger for Aarhus H.

En hvor Vandrehallen og Bruuns Bro bliver revet ned og opført i en ny version, som muliggør el-togenes passage
En hvor sporanlæg og perroner bliver sænket under Vandrehallen og Bruuns Bro, så frihøjden på den måde bliver større.

- Begge løsninger er meget gennemgribende. Ombygning af hallen og broen giver mulighed for at gentænke området og skabe et mere sammenhængende og levende center for transport, handel og byliv. En ny Bruuns Bro vil betyde, at vi får et helt nyt byrum, som skal være et sted, hvor man har lyst til at være, siger Camilla Fabricius og understreger, at det er særdeles vigtigt, kommunen bliver inddraget i det videre arbejde omkring Aarhus H.

Hun peger også på, at den anbefalede løsning i højere grad end sporsænkningen vil betyde, at der bliver mulighed for at skabe mere sammenhæng og helhed i forhold til omdannelse øst for Aarhus H og langs Ny Banegårdsgade, mulige udvidelser af Bruuns Galleri og bedre indretning af Bruuns Bro med hensyn til trafik, fodgængerforhold, cykelparkering samt adgang til perroner. Der er dermed tale om et langsigtet kvalitetsløft for et område i indre by, som er i klar vækst.

Løsningen vil dog også betyde, at den eksisterende arkade bliver fjernet. Derfor skal man i det videre arbejde se på, hvilke muligheder der er for igen at bygge på Bruuns Bro.

Sporsænkning har for store konsekvenser

Forslaget om at fravælge løsningen med sporsænkning skyldes først og fremmest, at man vurderer, at det vil have omfattende konsekvenser for togdriften i en lang anlægsperiode vil være uacceptabel i forhold til byens mobilitet.



Fredericia får år besøg af otte krydstogtskibe

Otte anløb i Fredericia til næste år sammenlignet med fire anløb i år betyder vækst i antallet af krydstogtgæster til byen, og det vil kunne mærkes i byens butikker, restauranter og ved de store turistattraktioner i Region Syddanmark

De otte anløb betyder, at Fredericia har udsigt til at få besøg af godt 16.000 krydstogtpassagerer inklusive besætningsmedlemmer.

ADP A/S, som ejer og driver Fredericia Havn, har siden 2012 arbejdet målrettet med udviklingen af Fredericia som Region Syddanmarks foretrukne krydstogtdestination i samarbejde med Fredericia Kommune og Visit Fredericia. ADP A/S peger på, at konkurrencen er hård, og at en målrettet og vedholdende markedsføringsindsats derfor er nødvendig for at tiltrække de internationale krydstogtrederier.

- Væksten i anløb i 2017 vidner om, at vores målrettede salgs- og markedsføringsindsats på krydstogtområdet nu bærer frugt. Vi har strategisk fokus på at udvikle Fredericia som destination i tæt samarbejde med Fredericia Kommune og Visit Fredericia, og det tætte samarbejde bliver også yderligere styrket i det kommende år, siger Nils Skeby, der er administrerende direktør i ADP A/S.

Fredericia Kommune tager del i udviklingen

Borgmester i Fredericia, Jacob Bjerregaard, er glad for den positive udvikling og bakker op om yderligere vækst.

- De mange krydstogtanløb til Fredericia skaber værdi - ikke bare for byen - men for hele Region Syddanmark. Med vores centrale beliggenhed, gode anløbsfaciliteter på havnen og ikke mindst Fredericias unikke historie er der et stort

Flydende forbindelser

potentiale for yderligere vækst inden for krydstogt. Derfor har vi i Fredericia Byråd i budget 2017 valgt at investere i området og styrke vores turismesatsning, siger Jacob Bjerregaard.

Fredericia har ifølge Jacob Bjerregaard om mange andre i byen meget at byde på - både byen i sig selv, men også oplandet med mange attraktioner, deriblandt tre fra UNESCO's verdensarvsliste. Det brede udbud af attraktioner appellerer til mange forskellige krydstogtrederier og målgrupper.

Krydstogtsæson 2017 skydes i gang 24. maj med anløb af Prinsendam fra Holland America Line, der har 835 gæster ombord. I løbet af sæson 2017 anløber desuden tre store skibe fra et af verdens førende krydstogtrederier, Royal Caribbean, med op i mod 2.500 passagerer om bord ved hvert anløb.

Om Cruise Fredericia

Fredericia giver i kraft af sin centrale beliggenhed adgang til en lang række internationalt kendte attraktioner som eksempelvis H. C. Andersens Odense, Egeskov Slot, Legoland samt tre UNESCO-attraktioner

Med 350 meter krydstogtkaj, gode besejlingsforhold og internationale faciliteter kan havnen tage imod de største krydstogtskibe

Cruise Fredericia er en del af ADP A/S, der ejer og driver havnene i Fredericia, Nyborg og Middelfart. ADP A/S har Fredericia Kommune som største aktionær.

Færgerederi:

Danskerne app-booker som aldrig før

Landets store transportoperatører inden for bus-, tog- og færgerejser oplever markant stigning i brugen af app-booking. Nye tal fra Mols-Linien viser, at hver tredje rejsende booker billet via rederiets app

- Fra vi lancerede Mols-Liniens app i 2013 og frem til nu, har udviklingen nærmest været eksplosiv. I dag booker hver tredje af vores gæster deres billetter med app'en, siger Mols-Liniens marketingchef, Mikkel Hybel.

Det er stadig langt fra alle transportoperatører, der sælger rejsebilletter via app, men store operatører som Mols-Linien og DSB har i flere år tilbudt app-booking. Også DSB oplever stigende interesse for booking på mobilen, og seneste opgørelse viser, at antallet af togbilletter købt med app er tæt på fordoblet siden 2014. Dermed står DSBs mobile bookingværktøj i dag for lige omkring 11 procent af billetsalget.

Både på skinner og vand er app-euforien med andre ord til at tage og føle på. Og hos Mols-Linien, hvis hurtigfærger hvert år sejler omkring 2,6 millioner passagerer over Kattegat, har 33 procent af passagerne - 866.667 - fået deres billet gennem et køb på app.

- Vi lavede en stor undersøgelse, der viste, at flere ville benytte hurtigfærgerne, hvis de hurtigt kunne se fartplanen og booke billet, når de var på farten. Derfor lavede vi en app, der løser lige præcis de to udfordringer, og det har været en kæmpe succes. Med mobilen i hånden tager det under 60 sekunder at vælge sin afgang og betale billetten, siger Mikkel Hybel.

Over 99 procent af al billet-booking til Mols-Liniens færger foregår i dag digitalt. Mols-Liniens app har tidligere vundet titlen som "Mobile of the Day" på det internationale site Favourite Website Awards, ligesom den har været nomineret til flere andre priser.

Kattegat-rederi sejler fortsat i medvind

Rederiet Mols-Liniens koncept med hyppige afgang og lave priser fortsætter med at give bonus. Kunderne strømmer til rederiets hurtigfærger, der er fyldt så meget, at det kniber med plads til eksempelvis busser

Mols-Linien tog i årets første tre kvartaler endnu et trafikspring. Rederiet overførte 883.024 personbiler, hvilket er 9,7 procent flere end i samme periode sidste år. I samme tidsrum voksede antal overførte personbilsenheder, hvor lastbiler, busser og andre køretøjer er inkluderet og omregnet, med 7,2 procent til 993.654 enheder. Antallet af passagerer voksede fra 2,0 millioner til 2,1 millioner i årets første ni måneder.

- Den positive udvikling bekræfter, at danskerne betragter Mols-Liniens hurtigfærger som en meget attraktiv løsning, når de skal rejse mellem Øst- og Vestdanmark. Det bekræftes yderligere af, at vores markedsandel stiger. For mange er det simpelthen nemmere, hurtigere, mere behageligt og billigere at bruge vores færger end at tage den lange vej over Fyn, siger Mols-Liniens administrerende direktør Carsten Jensen.

Mols-Linien fortsætter med at se en positiv effekt af den nye motortrafikvej, der har gjort tilkørselsforholdene til og fra Sj. Odde nemmere, og der er nu en forhøjet fartgrænse på 100 km/t på strækningen.

Der er også fremdrift i Aarhus Kommunes arbejde med at færdiggøre og forbedre tilkørselsforholdene til færgeterminalen i Aarhus Havn, og Mols-Linien og kunderne ser frem til den snarlige færdiggørelse.

Mols-Linien er overbevist om, at den positive trafikudvikling for Mols-Linien vil forstærkes i de kommende år i takt med, at kapaciteten øges. Til næste forår indsætter Mols-Linien endnu en superfærge - KatExpress 3 - på Kattegat.

På basis af ovenstående fastholder Mols-Linien forventningen til årets resultat på 110 til 130 millioner kroner efter skat.

Pladsen på Mols-Liniens færger er blevet så efterspurgt, at det kniber med pladsen til fjernbusserne mellem Aarhus og Sjælland.



Magasinet Bus

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

Transporterhvervets Uddannelser - TUR:

Moderniser prøve for store kørekort

Læs mere side 48

Parat til el-busser:

Det handler om at gøre det langsomt

Læs mere side 22

Fra førersædet:

Tal ikke herfra på dine passagerer

Læs mere side 10

Kunderne vil have
tilføjelse af trafik

Tysk vækstmaskine vil køre
fjernbusser i Danmark

Læs mere side 10

i hovedstadsområdet

Minister vil vente
med el-businitiativer

Læs mere side 26

Bus of the Year var med
på messe i Hannover

Evadys HD så dagens lys
i Hannover

Læs mere side 33

Læs mere side 35

Gik du glip af Magasinet Bus nummer 10?
Så hent det her!